



Radverkehrskonzept 2013

Landkreis Wolfenbüttel

(Entwurf, Stand 10/2012)

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Ausgangssituation	4
3. Radverkehrsinfrastruktur	6
3.1 Radwege / Radverkehrsanlagen	6
3.2 Abstellanlagen	9
3.3 Beschilderung	11
3.4 Sonstige Infrastrukturen	11
4. Elektromobilität	13
5. Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit	14
6. Fazit: Radverkehr als System	16

1. Einleitung

Im Juni 2004 hat der Kreistag des Landkreises Wolfenbüttel nach nahezu 2-jähriger Vorarbeit erstmals ein Radwegekonzept verabschiedet. Vorangegangen waren die Erarbeitung eines Entwurfes und insbesondere ein umfangreiches Beteiligungsverfahren mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange, den Straßenbaulastträgern und der Öffentlichkeit.

2009 wurde die Notwendigkeit erkannt, das Konzept zu überarbeiten und zu aktualisieren. Dazu konnte die ehrenamtliche Mitarbeit des ADFC-Kreisverbandes Wolfenbüttel gewonnen werden. Aufgrund der ehrenamtlichen und an die eigene Freizeit gebundenen Mitarbeit des ADFC hat die Erarbeitung einen längeren Zeitraum in Anspruch genommen.

Weiterhin wurde an die Amtshof Eicklingen GmbH & Co. KG mit finanzieller Unterstützung der GLL Braunschweig ein Auftrag zur Erarbeitung eines alltagstauglichen Beschilderungskonzeptes für das gesamte Kreisgebiet vergeben. Dieses Konzept wurde im Mai 2011 abgeschlossen und soll in den nächsten Jahren, je nach Haushaltslage und möglichst wiederum mit finanzieller Förderung, nach und nach umgesetzt werden.

Stand bei dem alten Konzept noch der Bau neuer Radwege und die Ausweisung touristischer Radwanderrouen im Vordergrund, soll mit dem nun vorliegenden Konzept die Förderung des Fahrradverkehrs insgesamt vorangetrieben werden.

Hieraus resultiert auch die Umbenennung von Radwegekonzept in Radverkehrskonzept. Ziel ist es, weite Kreise der Bevölkerung auch zur Bewältigung ihrer alltäglichen Schul-, Ausbildungs-, Berufs- oder Einkaufswege zur Benutzung des Fahrrades zu animieren. Der Bau neuer Radwege an aus Sicht des Landkreises Wolfenbüttel notwendigen Straßenabschnitten soll aber natürlich auch weiterhin forciert werden.

2. Ausgangssituation

Seit der erstmaligen Erarbeitung eines Radwegekonzeptes für den Landkreis Wolfenbüttel im Jahr 2004 konnten zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs eingeleitet und umgesetzt werden.

Im Streckennetz der übergeordneten klassifizierten Straße (Bundes- und Landesstraßen) konnten einige wichtige Streckenabschnitte neu mit Radwegen ausgestattet werden. Zu nennen sind die Radwege zwischen der Kernstadt Wolfenbüttel und Salzdahlum an der L 631, zwischen der Kernstadt Wolfenbüttel und Ahlum an der L 627 und zwischen Cremlingen und Sickte ebenfalls an der L 631. Weitere Baumaßnahmen stehen bevor oder werden vorbereitet. An der Bundesstraße B 82 zwischen Berklingen und Schöppenstedt wurde im Frühjahr 2012 das Planfeststellungsverfahren für einen neuen Radweg abgeschlossen. Für einen neuen Radweg an der Landesstraße L 615 zwischen Heiningen und Werlaburgdorf wird das Planfeststellungsverfahren vorbereitet.

Im Kreisstraßennetz und damit in der eigenen Zuständigkeit des Landkreises konnten ebenfalls Ausbaumaßnahmen vorgenommen werden. Zunennen sind die neuen Radwege an der Kreisstraße 48 zwischen Klein Elbe und Groß Elbe, an der K 628 zwischen Groß Vahlberg und Mönchevahlberg, an der K 66 zwischen Groß Stöckheim und BS-Leiferde sowie an der K 637 zwischen Hemkenrode und Lucklum.

Zur Förderung des touristischen und Freizeitradverkehrs konnten in den vergangenen Jahren zahlreiche überregionale und regionale Freizeitrouten ausgewiesen und beschildert werden.

Im überregionalen Bereich zu nennen sind der Weser-Harz-Heide-Radweg von Hannover nach Münden, der den Landkreis Wolfenbüttel von Süden nach Norden durchquert. Der Fernradweg Hameln-Berlin durchquert, aus dem Landkreis Hildesheim kommend, den Norden der Samtgemeinde Baddeckenstedt und führt weiter durch die Stadt Salzgitter und den Landkreis Wolfenbüttel weiter in den Landkreis Helmstedt. Im Bereich des Großen Bruchs und weiter über Hornburg in den Harzkreis liegt der Landkreis Wolfenbüttel darüber hinaus am sogenannten Iron Curtain Trail, einem europaweiten Radweg vom Nordkap bis zum Schwarzen Meer entlang des ehemaligen Eisernen Vorhangs.

Eine weitere überregionale Radwegeroute, die sich allerdings noch im Vorbereitungsstadium befindet, ist der Innersteradweg von der Quelle bis zur Mündung, zu dessen Realisierung die Hauptverwaltungsbeamten der betroffenen Gebietskörperschaften Anfang 2012 eine schriftliche Vereinbarung abgeschlossen haben. In einem noch sehr frühen Diskussionsstadium befindet sich der sogenannte „Telegraphenradweg“, der eine preußische Telegraphenlinie von Berlin nach Koblenz aus dem 19. Jahrhundert nachvollziehen soll und den Landkreis Wolfenbüttel im Süden des Kreisgebietes (Samtgemeinden Schöppenstedt und Schladen) durchqueren soll.

Im regionalen Bereich wurden in den vergangenen Jahren ebenfalls einige Radwander Routen ausgearbeitet und beschildert. Zu nennen wären hier der „Schöne Dörfer“-Radweg im Norden des Kreisgebietes, der Till-Eulenspiegel-Radweg, die Baddeckenstedtroute, sowie der die Samtgemeinde Baddeckenstedt mit dem übrigen Kreisgebiet verbindende Radweg zu den Bodensteiner Klippen. Darüber hinaus wur-

den im Süden des Kreisgebietes drei kleinere Freizeitrouten entlang des sogenannten „Grünen Bandes“ in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Harz realisiert (Wasser am Grünen Band, Romanik am Grünen Band, rund um den Fallstein am Grünen Band). Zur Bewerbung dieser regionalen Radwanderrouen wurden Flyer aufgelegt.

Auf der Grundlage des vom ADFC Kreisverband Wolfenbüttel ausgearbeiteten Netz-entwurfes für das Radwegekonzept 2012 wurde ein das komplette Kreisgebiet umfassendes Konzept zur alltagstauglichen Radwegebeschilderung ausgearbeitet, das in den kommenden Jahren schrittweise umgesetzt werden soll.

3. Radverkehrsinfrastruktur

Wichtig für eine Attraktivitätssteigerung des Fahrrades zur Bewältigung alltäglicher Wege zur Arbeit, Ausbildung, Schule oder zum Einkaufen bzw. zur Kombination von Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung sind ganz wesentlich harte Faktoren wie ein gut ausgebaut, sicheres Wegenetz, flächendeckende Beschilderungen, Abstellmöglichkeiten, z. B. an Bahnhöfen oder Bushaltestellen oder Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV. Nur eine sinnvolle Kombination aller dieser Elemente, verbunden mit weiteren weiter unten beschriebenen Bausteinen, kann jedoch tatsächlich Steigerungspotentiale des Radverkehrs erschließen

3.1 Radwege / Radverkehrsanlagen

Potentiale des Radverkehrs und insbesondere des alltagsbezogenen Radverkehrs können dort erschlossen werden, wo Quellen und Ziele alltagsbezogener Verkehre sinnvoll miteinander verknüpft werden können. Für das Radwegekonzept 2004 wurde deshalb eine umfangreiche Liste von Quellen und Zielen für den Radverkehr ausgearbeitet, die für das neue Konzept aktualisiert und überarbeitet wurde (**s. Anlage 2**). Quellen des Radverkehrs sind naturgemäß alle Ortslagen des Landkreises und deren Bewohnerinnen und Bewohner. Ziele sind alle Ortslagen oder solitären Freizeitangebote, die in das Radwegenetz gut eingebunden sind oder eingebunden werden können und für Radfahrerinnen und Radfahrer mit zumutbarem Aufwand, ggf. in Verbindung mit dem ÖPNV, erreicht werden können. Unter dem Aspekt „zumutbarer Aufwand“ spielen in immer größerem Ausmaß, nicht zuletzt vor dem Hintergrund immer weiter steigender Kraftstoffpreise, durchaus auch Aspekte wie kostengünstige Erreichbarkeit im Verhältnis zum Zeitaufwand oder die Verbindung von Zielerreichung mit Bewegung an der frischen Luft eine wachsende Rolle.

Hinsichtlich des Wegenetzes kann sich eine Gebietskörperschaft wie ein Landkreis naturgemäß nur auf die außerörtlichen Streckenabschnitte des klassifizierten Straßennetzes sowie, in Ausnahmefällen, auch des nicht klassifizierten Wegenetzes, z. B. von Feldinteressentschaftswegen, konzentrieren. Für das Konzept aus 2004 wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme des vorhandenen und des fehlenden Wegenetzes aufgenommen. Unter dem Begriff des „fehlenden Wegenetzes“ bzw. unter Lücken im Wegenetz wurden seinerzeit insbesondere klassifizierte Straßen ohne straßenbegleitenden Radweg verstanden. Diese Bestandsaufnahme wurde durch den ADFC einer gründlichen Überprüfung in Form einer Komplettbefahrung unterzogen. Hieraus entstanden zum Einen der Entwurf eines kreisweiten Wegenetzes sowie detaillierte Vorschläge zur Beseitigung vorhandener Mängel oder Beschädigungen.

Der Entwurf des Wegenetzes bildet die Grundlage des Konzeptentwurfes in Kartenform, der als Gesamtnetzentwurf die zwei Netze des Konzeptes 2004 (Alltags- und Freizeitnetz) zusammenfasst (**Anlage 1**). Grün dargestellt sind reine Freizeitwege, in blau sind alltags- und freizeittaugliche Verbindungen dargestellt.

Die in 2004 definierten Lücken des Wegenetzes wurden seinerzeit, differenziert nach Art der Klassifizierung und hinsichtlich der Notwendigkeit eines Ausbaus mit einem straßenbegleitenden Radweg einer Priorisierung unterzogen. Mittler-

weile konnten einige dieser Neubaumaßnahmen abgeschlossen werden, andere werden vorbereitet. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen im Kreisstraßennetz, in dem die Maßnahmen der höchsten Prioritätsstufe mittlerweile umgesetzt sind. Im übergeordneten Netz der Landes- und Bundesstraßen wurden nur wenige Maßnahmen umgesetzt.

- Der Radweg zwischen Wolfenbüttel und Salzdahlum an der L 631 war 2004 in der Planung schon weit fortgeschritten und ist als sog. „Gemeinschaftsradweg“ (Kofinanzierung von Land und Kommune) seit 2008 fertig gestellt.
- Der zwischen Wolfenbüttel und Ahlum bereits existierende Mehrzweckstreifen wurde im Zuge des Kreisverkehrsbaus am Knoten Landesstraße 627 - Kreisstraße 2 2007 in einen eigenständigen Radweg umgewandelt.
- Zwischen Cremlingen und Sickte an der L 631 entstand 2008 ein neuer Radweg, allerdings ohne Beteiligung des Landes, sondern in Zusammenarbeit der Gemeinde Cernlingen, der Samtgemeinde Sickte und des Landkreises Wolfenbüttel.

In Vorbereitung befinden sich ein Radweg an der B 82 zwischen Berklingen und Schöppenstedt (ist bereits planfestgestellt) und an der L 615 zwischen Heinungen und Werlaburgdorf (Planfeststellungsverzichtsverfahren wird vorbereitet).

Vor diesem Hintergrund besteht die Notwendigkeit, die Lücken im Wegenetz einer erneuten Prüfung zu unterziehen, alte Priorisierungen zu hinterfragen und neue Prioritäten zu definieren. Hierzu können u. a. aktuelle Zählraten der Bau- lastträger für Kreisstraßen sowie für Landes- und Bundesstraßen zur Anwendung kommen, durch deren Auswertung die Priorisierung erleichtert wird. Eine weitere wichtige Quelle zur Definition vorhandener Lücken im Radwegenetz sind Daten der Polizei zu Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung.

Als in Fachkreisen abgestimmte Faustregel gilt, dass bei Verkehrsbelastungen unter 2.500 Kfz / Tag ein Radweg in der Regel entbehrlich ist. Die vorhandene Verkehrsbelastung ist natürlich nicht das einzige Beurteilungskriterium zur Notwendigkeit eines Radwegeneubaues, aber doch ein sehr entscheidendes. Hinzu treten Fragen nach bereits vorhandenem Radverkehr, Unfallgeschehen, gefahrenen Geschwindigkeiten oder der Abschnittslänge.

Daten, die ebenfalls sinnvoll wären, derzeit jedoch nicht vorliegen, sind Angaben zum sogenannten Modal Split, also zur Wahl des Verkehrsmittels zur Wegbewältigung und des Radverkehrsanteils daran. Diese Daten werden üblicherweise auf gemeindlicher Ebene erhoben, können aber auch für einen flächenhaften Landkreis interessante Informationen liefern, insbesondere darüber, ob die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auch greifen. Hier sollte zukünftig überlegt werden, ob die Erhebung dieser Daten für das Kreisgebiet Wolfenbüttel sinnvoll ist.

Unter Berücksichtigung dieser Faktoren und Auswertung der entsprechenden Daten sind folgende Neubaumaßnahmen im klassifizierten Straßennetz vor- dringlich:

Bundesstraßen

B 82 Schöppenstedt - Groß Dahlum - Schöningen

Landesstraßen

L 496 Sehnde - Heere
L 614 Fömmelse - B 248
L 615 Heiningen - Werlaburgdorf
L 625 Lucklum - Evessen
L 630 Salzdahlum - Mascherode
L 631 Salzdahlum - Sickte
L 625 Cremlingen - Hordorf

Im Netz der Kreisstraßen sind unter Berücksichtigung der angewandten Beurteilungskriterien keine weiteren Neubaumaßnahmen erforderlich. Hier stehen in den kommenden Jahren insbesondere Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen im Vordergrund.

Die recht kurze Liste an notwendigen Radwegeneubaumaßnahmen resultiert daraus, dass im vorliegenden Konzept auf eine komplette Auflistung aller Lücken unter „geringer Priorität“ verzichtet wird. An diesen Streckenabschnitten sind die Verkehrsbelastungen so gering, dass Radwegeneubauten überflüssig erscheinen.

Der Landkreis Wolfenbüttel wird weiterhin darauf dringen, dass die genannten Maßnahmen so schnell wie möglich umgesetzt. Ein möglichst vollständig und gut ausgebautes Radwegenetz ist zur Förderung des Radverkehrs und zur Steigerung seiner Attraktivität unabdingbar. Angesichts der aktuellen technischen Entwicklungen, durch die E-Mobilität auch im Radverkehr auf dem Vormarsch ist, werden auch größere Entfernungen zur Bewältigung mit dem Fahrrad attraktiv, und dies auch für Bevölkerungsgruppen, deren Mobilität bisher eingeschränkt ist, z. B. Seniorinnen und Senioren. Ein vervollständigtes Radwegenetz kann somit auch einen Baustein zur Bewältigung der Folgen des demografischen Wandels darstellen sowie zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landkreises Wolfenbüttel.

Das Land Niedersachsen, vertreten durch die Geschäftsbereiche des Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, aktualisiert momentan sein Radwegekonzept. Jeder Geschäftsbereich war aufgefordert, 10 vorrangige Neubaumaßnahmen zu benennen. Für den Geschäftsbereich Wolfenbüttel konnte die Baumaßnahmen Evessen - Lucklum in diese Liste aufgenommen werden, als elfte „Ersatz“-Maßnahme wurde darüber hinaus die Verbindung Salzdahlum - Mascherode aufgelistet. Für den Geschäftsbereich Goslar wurden die Maßnahmen Heiningen - Werlaburgdorf und Sehnde - Heere aufgenommen.

Inwieweit mit einer baldigen Realisierung dieser Maßnahmen zu rechnen ist, bleibt allerdings offen. Das Land Niedersachsen hat sich aus der Finanzierung neuer Radwege an Landesstraßen im Landkreis Wolfenbüttel weitgehend zurückgezogen. Unter Verweis auf fehlende Finanzmittel werden Punkte wie Pla-

nungsleistungen, Planfeststellungsverfahren oder Grunderwerb wie selbstverständlich den Kommunen aufgebürdet und auch die Finanzierung der eigentlichen Baumaßnahme erfolgt maximal zu 50 %. Hier ist ein grundlegendes Umdenken des Landes erforderlich, um dem selbst gesteckten Anspruch als Fahrradland Nummer 1 gerecht zu werden.

Zwischen der Stadt Braunschweig, der Stadt Wolfenbüttel und dem Landkreis Wolfenbüttel wird aktuell diskutiert, wie vor diesem Hintergrund Vorleistungen erbracht werden können, um einen Radweg zwischen Salzdahlum und Mascherode voranzubringen, eine aus Sicht aller Beteiligten überaus wichtige Maßnahme.

Nach dem Entwurf des Nationalen Radverkehrsplans 2020 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung will der Bund auch weiterhin seine Verantwortung als Baulastträger wahrnehmen und den Bau von Radwegen an Bundesstraßen finanzieren. Bleibt zu hoffen, dass die Maßnahme Schöppenstedt - Groß Dahlum und weiter Richtung Schöningen an der Bundesstraße 82 kurz- bis mittelfristig planfestgestellt und umgesetzt werden kann.

Unter finanzieller Beteiligung auch des Landkreises Wolfenbüttel hat die Metropolregion Hannover - Braunschweig - Göttingen - Wolfsburg eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzung von sogenannten Radschnellwegen in Auftrag gegeben. Untersucht wurde dabei auch als eine von sechs potentiellen Verbindungen eine Verbindung Wolfenbüttel - Braunschweig aus der Innenstadt Wolfenbüttels hinaus über den Bereich Schiefer Berg / Sternhausberg Richtung Südsee und weiter in die Braunschweiger Innenstadt. Die Idee von Radschnellwegen, häufig fälschlicherweise als „Fahrradautobahnen“ bezeichnet, stammt aus den Niederlanden, wird aber auch in Deutschland immer populärer. Radschnellwege stellen hoch komfortable, breit ausgebaute, sichere und kreuzungsarme Verbindungen zwischen zwei Orten mittlerer Entfernung dar, die ein schnelles und sicheres sowie kfz- und fußgängerfreies Befahren ermöglichen sollen. Sie können nach den Erfahrungen in den Niederlanden gerade im Alltagsverkehr zusätzliche Radfahrerpotentiale erschließen, nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der bereits erwähnten wachsenden Zahl von E-Bikes und Pedelecs, die u. a. auch für Ungeübte hohe Geschwindigkeiten von 30 km/h und mehr ermöglichen. Wegen des erforderlichen hohen Investitionsbedarfes wird sich ein Radschnellweg zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig aber nur unter maßgeblicher Beteiligung des Bundes und/oder des Landes umsetzen lassen. Die potentielle Umsetzung eines Radschnellweges zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig wird vom Landkreis zwar mit Interesse verfolgt, ist aber nicht vordringlich und prinzipiell eher im Interesse der beiden beteiligten Städte.

3.2 Abstellanlagen

Radverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) stellen eine mehr als sinnvolle Verbindung zur Bewältigung alltäglicher Wege dar. Diese kann auf mehrfache Art und Weise gefördert werden.

Zum Einen kann die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme in Zügen und Bussen verbessert werden. Gerade in Bussen bestehen allerdings kaum Platzangebote. In Bussen und Bahnen erschweren darüber hinaus häufig enge und steile Zu-

und Abgangsmöglichkeiten die Fahrradmitnahme im ÖPNV. Bei Neuanschaffungen im Fahrzeugbereich sollten die Nahverkehrsunternehmen auf bessere Mitnahmebedingungen für Fahrräder achten.

Zum Anderen sind ausreichende, sichere und wettergeschützte Abstellanlagen an den Bahnhöfen / Haltepunkten sowie an den Haltestellen der Regiobuslinien dringend vonnöten, um anschließend seine Fahrt mit dem ÖPNV fortzusetzen. Der Nahverkehrsplan 2008 des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) stellt dazu fest:

„Die Förderung von Bike+Ride durch den Bau von Abstellanlagen beschränkt sich bislang in der Regel auf größere Bahnhöfe. Bike+Ride-Förderung an kleineren Stationen im ländlichen Raum fand bislang nur an den in den letzten Jahren umgebauten Stationen statt. Das Fahrrad als Zubringer zum Bus wurde bislang wenig beachtet. Dies mag zum Teil daran liegen, dass die Diskussion um eine Förderung von Zubringerverkehrsmitteln zum ÖPNV auf lange Zeit auf Park+Ride an Bahnhöfen beschränkt wurde.

(...) An vielen Stationen im Großraum Braunschweig sind die Fahrradabstellanlagen in einem nicht funktionsgerechten Zustand. Bei der Qualität von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen im ländlichen Raum gibt es einen erheblichen Nachhol- und Handlungsbedarf. Der Anteil von Fahrradabstellanlagen ohne Rahmenanschließmöglichkeit ist hoch. Überdachungen für Bike+Ride-Anlagen werden nur relativ selten angeboten. Der Nutzer bewertet den Schutz vor Diebstahl jedoch wesentlich höher als einen zuverlässigen Wetterschutz. Die Möglichkeit, das Fahrrad vandalismus- und diebstahlsicher einzuschließen oder bewacht einzustellen, ist, bis auf die Fahrradstation in Braunschweig, noch nicht in ausreichendem Maß gegeben. Dieser Zustand ist dringend verbesserungsbedürftig.

Bei allen Maßnahmen an Bahnhöfen, die während der Laufzeit des ersten und zweiten Nahverkehrsplans umgesetzt wurden, wurden Bike+Ride-Plätze ausgewiesen. Hierbei wurde darauf geachtet, dass nur Abstellanlagen mit sogenannten Fahrradbügeln, an denen ein Anschließen des Fahrradrahmens möglich ist, installiert wurden. Auch eine Überdachung der Fahrradabstellplätze wurde umgesetzt. An einigen Stationen wurden Fahrradboxen oder gemeinschaftliche, abschließbare Sammelanlagen eingerichtet. Vorreiter für die Einrichtung von Fahrradständern an StadtBahn und Bushaltestellen sind die Städte Braunschweig und Wolfenbüttel.“

Trotz der anhand der Nahverkehrspläne des ZGB umgesetzten Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten verbleibt offenbar ein großer Nachholbedarf insbesondere an den Bushaltestellen. Hier spielen häufig auch Platzprobleme im Straßenraum / Fußgängerbereich eine große Rolle bei der bislang häufig unzureichenden Ausstattung mit sicheren Fahrradabstellanlagen. Der Investitionsbedarf für die Installation einiger Fahrradbügel scheint dagegen überschaubar. Die Kommunen in Zusammenarbeit mit den Betreibern der Regiobuslinien sollten dringend Überlegungen anstellen, wie hier Verbesserungen erzielt werden können.

Abstellanlagen für Fahrräder können sich aber nicht auf Haltestellen des ÖPNV beschränken. Unabdingbar ist die Ausstattung von größeren Infrastrukturen mit geeigneten Abstellanlagen. Dazu gehören z. B. Einrichtungen größerer Arbeitgeber, Kundenmagneten wie Einkaufszentren oder auch größere touristische Einrichtungen. Hier wäre beispielsweise ein Projekt wie der Archäologiepark Werla zu nennen, der in das Freizeitrouthenetz eingebunden ist und dessen Ausstattung mit Abstellanlagen noch aussteht.

3.3 Beschilderung

Die in Kapitel 2 genannten überregionalen und regionalen Freizeitrouthen sind komplett ausgeschildert und mit routhen eigenen Logos versehen, um die Orientierung zu gewährleisten. Die Beschilderung bezieht sich damit momentan ausschließlich auf den touristischen und Freizeitbereich. Ziel ist es jedoch, das ganze Kreisgebiet mit einer alltagstauglichen Beschilderung zu versehen, um damit die Attraktivität des Radfahrens gerade auch bei der Bewältigung alltäglicher Wegebeziehungen zu steigern.

Vorreiter in der Region ist die Stadt Braunschweig, die in den vergangenen Jahren das Stadtgebiet mit Radwegweisungen beschildert hat und nicht zuletzt auch deshalb den Anteil der Radfahrer am Modal Split deutlich steigern konnte.

Der Landkreis Wolfenbüttel hat deshalb Ende 2010 ein Konzept auf Basis des durch den ADFC erarbeiteten Netzentwurfes beauftragt und bis Mitte 2011 ausarbeiten lassen. Dieses Konzept listet ca. 700 Einzelstandorte und ca. 1.500 einzelne Schilder auf. Die Beschilderung ist mittlerweile ausgeschrieben worden. Die Umsetzung soll noch in 2012 begonnen werden, wird sich aber sicherlich noch auf die Jahre 2013 und 2014 ausdehnen.

Mit der flächendeckenden Beschilderung des Kreisgebietes erhofft sich der Landkreis Wolfenbüttel eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen. Auch hierzu wären Erhebungen zum derzeitigen Modal Split wünschenswert, um im Laufe der kommenden Jahre durch erneute Erhebungen die Wirksamkeit der eingeleiteten und umgesetzten Maßnahmen evaluieren zu können.

3.4 Sonstige Infrastrukturen

Gerade im Bereich der touristischen und Freizeitrouthen sollten zahlreiche weitere Infrastruktureinrichtungen vorgehalten werden, welche die Attraktivität des Angebotes erhöhen, die Nutzerzufriedenheit steigern und damit letztendlich zu einer intensiveren Inanspruchnahme des Angebotes beitragen können.

Dazu gehört als erstes die regelmäßige Kontrolle der Beschilderung und des Zustandes dieser Routhen, die weit überwiegend auf Feld- und Forstinteressentenschaftswegen geführt werden. Diese Kontrollen werden im Wesentlichen von den betroffenen (Samt-)Gemeinden und darüber hinaus vom ADFC übernommen. Gerade auf unbefestigten Wirtschaftswegen treten immer wieder Beschädigungen auf, die den Fahrkomfort auf diesen Abschnitten erheblich beeinträchtigen und damit zu einem schlechten Erscheinungsbild einer Freizeitroute bei-

tragen können. In den vergangenen Jahren hat hier der Bauhof des Landkreises immer wieder Reparaturen durchgeführt.

Wichtig wäre z. B. auch die Errichtung möglichst wettergeschützter Raststationen, insbesondere auf den überregionalen wie auch auf den längeren regionalen Freizeitrouten wie beispielsweise dem Till-Eulenspiegel-Radweg. Hier sind Gespräche mit den anliegenden (Samt-)Gemeinden sowie den Grundstückseigentümern über Anzahl, Lage, Ausführung, Kostenübernahme, Pflege und Unterhaltung etc. erforderlich. Fördermöglichkeiten für solche Einrichtungen müssten ebenso eruiert werden wie die Möglichkeiten der kostengünstigen Ausführung. Die Beschilderungen sollten um Hinweise auf Lage und Entfernung zur nächsten Raststation ergänzt werden.

In solche Raststationen können aber noch einige weitere komfortsteigernde Service- und Dienstleistungsfunktionen integriert werden. Sie können Informationen über die nächstgelegene Reparaturmöglichkeit enthalten, sie können mit Automaten für die gängigsten Schlauchgrößen ausgestattet werden. Sie können darüber hinaus mit Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs oder mit Geräten zum Luftaufpumpen versehen sein. Informationsmaterial über die befahrene und weitere Routen sind fast selbstverständlich.

Der Möglichkeiten in diesem Bereich sind viele. Ob und inwieweit eine „Komplettausstattung“ an jedem potentiellen Standort Sinn macht, ist sicherlich im Einzelfall zu prüfen, insbesondere auf den überregionalen Routen sollte aber ein hoher Standard angestrebt werden.

Nachzudenken wäre auch über die Einrichtung einer Service- und Schadensmeldungshotline, über die Informationen über Beschädigungen an der Beschilderung oder Schäden an der Wegebeschaffenheit weitergegeben werden können. Die Information über eine solche Mail- und Telefonhotline könnte über Aufkleber an den Beschilderungsmasten vermittelt werden, gleichzeitig könnte/sollte ein solcher Aufkleber Informationen über den jeweiligen Maststandort beinhalten zur einfacheren Lokalisierung. Da die Freizeitrouten vornehmlich an den Wochenenden bzw. die überregionalen Routen in den Ferien frequentiert werden, müsste die Hotline zumindest mit einer Anrufbeantworterfunktion ausgestattet sein. Gleichzeitig muss die zeitnahe Beseitigung der gemeldeten Schäden sichergestellt sein, z. B. spätestens im Verlauf der auf die Schadensmeldung folgenden Woche.

Ein weiteres Serviceangebot wäre eine intensivere Vermarktung gerade der regionalen Routen über die bislang aufgelegten Flyer hinaus.

Informationen über das Vorhandensein dieser Freizeitrouten an sich, z. B. über eine kartographische Gesamtansicht des Landkreises mit den eingetragenen Routen, wären ebenso hilfreich wie Detailinformationen über die einzelnen Routen, Informationen über streckenbegleitende Serviceeinrichtungen (s. o.) oder Möglichkeiten zum Download der Werbeflyer. Ein Radroutenplaner, der das gesamte Radwegenetz als Grundlage hat, wäre ebenfalls ein hilfreiches Angebot. In Verbindung mit einem integrierten Haltestellenverzeichnis des ÖPNV könnte hier auch ein sinnvolles und hilfreiches Angebot zur stärkeren Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV installiert werden (s. Kap. 3.2).

4. Elektromobilität

Während Elektromobilität im Automobilbereich aktuell nur geringfügige Zuwachsraten aufweist, ist die Entwicklung im Zweiradbereich deutlich anders. Sog. Pedelecs und E-Bikes erobern trotz hoher Anschaffungskosten immer größere Marktanteile bei der Neuanschaffung von Fahrrädern, da sie eine bequeme und schnelle Bewältigung auch längerer Strecken unterstützen bzw. auch für eingeschränkte Bevölkerungsgruppen ermöglichen.

Der Begriff E-Bikes ist eher der Sammelbegriff, der für Fahrräder steht, die gänzlich oder unterstützend von einem Elektromotor angetrieben werden. Ein Pedelec gehört zu der Untergruppe von E-Bikes, deren elektrische Fahrunterstützung nur durch gleichzeitiges Pedalieren abgefordert werden kann. Die Motoren werden in der Regel über wieder aufladbare Akkumulatoren angetrieben.

Straßenverkehrsrechtlich sind nur Pedelecs mit einer mittleren Motorleistung von 250 Watt und einer Abregelung der Motorunterstützung ab 25 km/h Fahrräder im Sinne der Straßenverkehrsordnung, die weder einer Helm- noch einer Versicherungs- oder Führerscheinplicht unterliegen. Schnellere Pedelecs oder E-Bikes mit tretunabhängigem Antrieb, die Geschwindigkeiten von über 40 km/h erreichen können, werden dagegen straßenverkehrsrechtlich als Mofas oder gar als Kleinkrafträder betrachtet, die rein rechtlich nicht für sie freigegebene Radwege nicht benutzen dürfen. Im außerörtlichen Bereich wäre ggf. über entsprechende Zusatzbeschilderungen nachzudenken.

Die Reichweite von Pedelecs schwankt, abhängig von Motorleistung, Topographie, Gewicht, Kraftzugabe etc. zwischen 7 und 70 Kilometer und liegt bei mittlerer Kraftzugabe zwischen 20 und 50 Kilometern. Damit kann innerhalb des Landkreises Wolfenbüttel ohne Aufladung ein Hin- und Rückweg normalerweise problemlos bewältigt werden.

Abhängig von Bauart und Leistung schwankt auch die Ladezeit der Akkumulatoren zwischen zwei und mehreren Stunden. Bei längeren Aufenthalten an einem Ort, z. B. schul- oder arbeitsbedingt, könnte ein Akku auch wieder aufgeladen werden, um so die Rückfahrt zu gewährleisten. Dies setzt allerdings ein relativ dichtes Netz von öffentlich zugänglichen Ladestationen voraus.

Die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg hat sich, gemeinsam mit bundesweit drei weiteren Regionen, erfolgreich als „Schaufenster Elektromobilität“ beworben. Während Elektromobilität im Kfz-Bereich im Fokus der Öffentlichkeit stand, sollen darin auch mehrere Projekte im Pedelec- / E-Bike-Bereich sowie in Verknüpfung mit dem ÖPNV bearbeitet werden. Evtl. können über diese Projekte Anknüpfungspunkte an Aktivitäten im Landkreis Wolfenbüttel hergestellt werden, für die dann ggf. auch finanzielle Anreize über das mit dem „Schaufenster Elektromobilität“ verbundene Finanzvolumen von ca. 130 Mio. € bereit stünden.

5. Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit

Das Radfahren als gesunde, sparsame, umwelt- und klimafreundliche Mobilitätsalternative wird in Deutschland immer beliebter. Dies vor allem in den städtisch geprägten Gebieten, wo es neben den o. g. Vorteilen auf kurzen Strecken häufig auch die schnellste Alternative darstellt, aber auch in den ländlich geprägten Regionen der Republik.

Nach dem bereits erwähnten Entwurf des Nationalen Radverkehrsplan 2020 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gibt es derzeit bundesweit fast 70 Millionen Fahrräder, rein rechnerisch also fast ein Fahrrad pro Bundesbürger. Ca. 80 % aller Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad, ca. 30 % sogar über drei oder mehr Fahrräder.

Nach den Ergebnissen einer aktuellen Befragung der Stadt Wolfenbüttel zu den sportlichen Freizeitaktivitäten der Wolfenbütteler Einwohner spielt hier das Radfahren geschlechts- und altersunabhängig die am häufigsten genannte Art der „bewegungsaktiven Erholung“. Gleichzeitig wird von vielen ein Ausbau bzw. die Verbesserung von Fahrrad- und Laufwegen gewünscht.

Aus beiden Erhebungen lässt sich ein großes Potential zur Steigerung des Radverkehrs im Alltags- und Freizeitbereich herleiten. Die potentiellen Radfahrerinnen und Radfahrer müssen über die alltags- und freizeitorientierten Angebote aber auch ausreichend informiert werden.

Förderung des Radverkehrs wird aktuell immer mehr unter dem Leitbild „Radverkehr als System“ betrieben. Zu diesem System gehört neben einer fahrradfreundlichen Infrastruktur sowie umfangreichen Service- und Dienstleistungsangeboten (s. Kap. 3) insbesondere auch der Themenkomplex Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit.

Eine zielgerichtete und erfolgreiche Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit ist von einer Verwaltung nur schwer zu planen und zu initiieren. Um Radfahrerpotentiale zu erreichen, zu aktivieren und so den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr insbesondere im alltäglichen Bereich zu steigern bedarf es einer Kommunikationsstrategie und eines Kommunikationskonzeptes, die ernsthaft nur von professionellen Agenturen entwickelt werden können. Hierfür wäre eine Finanzmittelbereitstellung, ggf. unter Einwerbung von Fördermitteln, durch den Landkreis Wolfenbüttel erforderlich.

Unabhängig von einer solchen Kommunikationsstrategie, die sich vornehmlich auf die Zielgruppe „Öffentlichkeit“ konzentrieren müsste, sind aber durchaus Schritte denkbar, die angestoßen werden können und sollten, um die alltägliche Fahrradnutzung zu steigern:

- Der Landkreis Grafschaft Bentheim als landesweiter Vorreiter in Sachen Förderung des Radverkehrs hat ein Kompetenzzentrum Radverkehr initiiert, dem neben Vertretern des Landkreises und der Kommunen weitere wichtige Akteure angehören, z. B. der ADFC, die Tourismusförderung, Polizei, Verkehrswacht, Nahverkehrsunternehmen und ähnliche. In ca. vierteljährlichen Treffen werden Punkte wie Förderung von Bike+Ride, Fahrradservice, Verkehrssicherheit, Informationssysteme, Zuschussbeantragung, Durchführung von Modellvorhaben, Koordination einzelner Aufgabenträger untereinander und vieles mehr diskutiert

und koordiniert und so das Leitbild des Landkreises als fahrradfreundlicher Landkreis Grafschaft Bentheim kontinuierlich vorangetrieben. Einmal jährlich wäre auch im Landkreis Wolfenbüttel ein „runder Tisch Fahrradverkehr“ denkbar.

- Alternativ oder zusätzlich können landkreisintern Informationen durch Fachleute für Mitarbeiter und Politiker der Kommunen angeboten werden, um auch und gerade in den innerörtlichen Bereichen, in denen der Landkreis Wolfenbüttel keine Zuständigkeiten besitzt, Verbesserungen zu erreichen. Dies kann auch mit Vor-Ort-Terminen verbunden werden, zum Beispiel zur Diskussion für Standorte von Abstellanlagen.
- Der Landkreis könnte Wettbewerbe veranstalten, ähnlich dem des Landeswettbewerbes für fahrradfreundliche Kommunen. Als Zielgruppe für solche Wettbewerbe könnten z. B. fahrradfreundliche Arbeitgeber oder fahrradfreundliche Einzelhandelsunternehmen definiert werden. Gerade unter dem Aspekt als Arbeitgeber werden auch für den Landkreis Wolfenbüttel durchaus Verbesserungspotentiale gesehen nach dem Motto: „Mit gutem Beispiel vorangehen!“.
- Insbesondere für Dienstwege innerhalb des Stadtgebietes von Wolfenbüttel könnte die Anschaffung von Dienstfahrrädern für die Beschäftigten der Kreisverwaltung eine kostengünstige und zeitsparende und damit lohnende Anschaffung darstellen.

Die vorgenannten Punkte könnten in eine Kommunikationsstrategie einfließen, aber auch unabhängig davon publik gemacht werden. Ziel muss es letztendlich sein, das Thema Fahrradfahren in der Öffentlichkeit viel positiver zu besetzen. Motto: „Tue Gutes und rede darüber!“

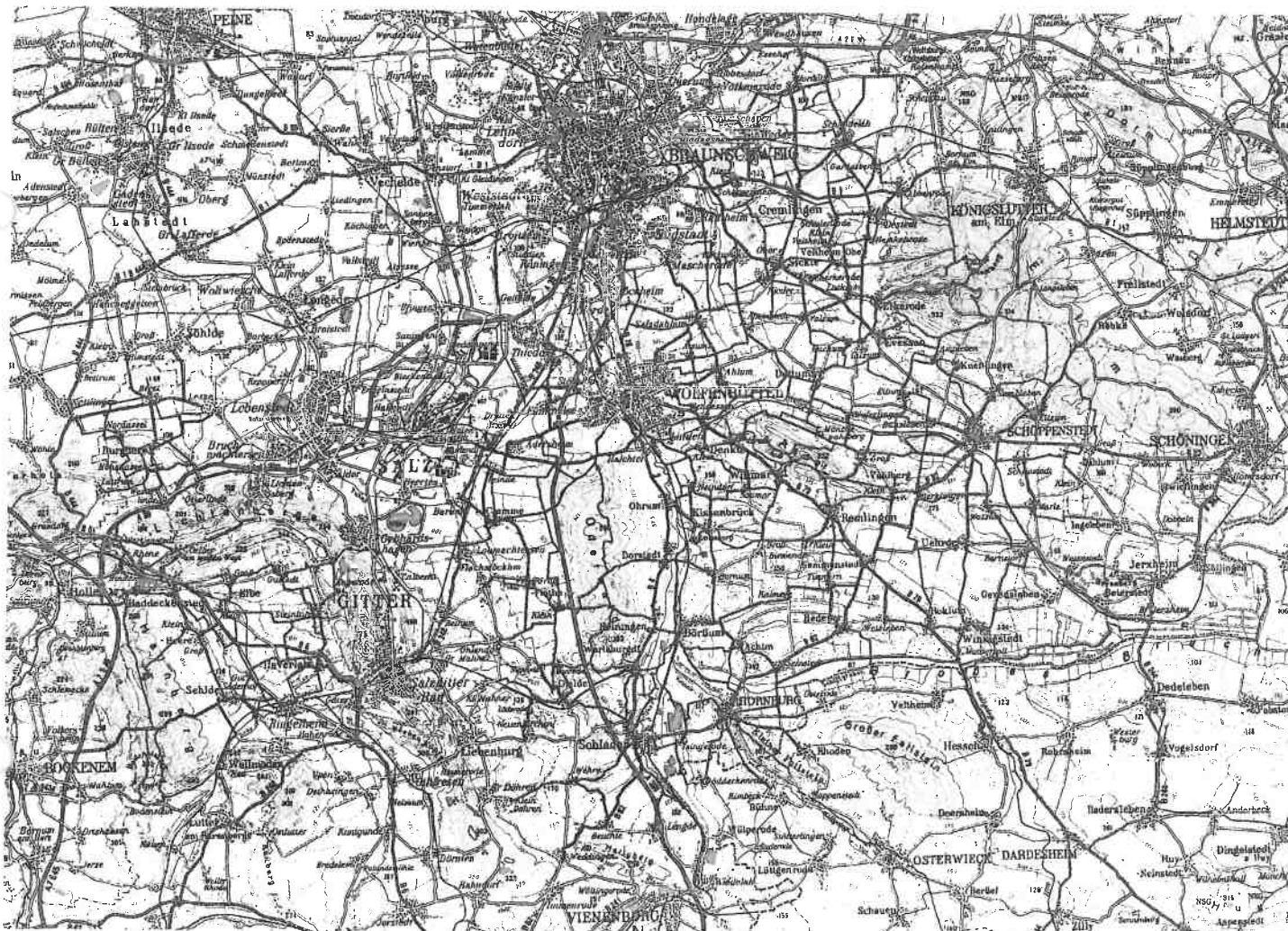
6. Fazit: Radverkehr als System

Der Landkreis Wolfenbüttel hat sich die weitergehende und intensivere Förderung des Radverkehrs zum Ziel gesetzt. Dies entspricht in hohem Maße den politisch und verwaltungsintern abgestimmten Oberzielen zur Entwicklung des Landkreises, insbesondere denen zur Bewältigung der Folgen des demografischen Wandels, zur CO₂-Reduktion sowie als Gesundheitsregion.

Stand im Radwegekonzept 2004 die Diskussion um den Neubau straßenbegleitender Radwege und die Implementierung überregionaler und regionaler Freizeitrouten im Vordergrund, soll mit dem vorliegenden Konzept der Versuch unternommen werden, den Radverkehr als System, bestehend aus den Bestandteilen Radverkehrsinfrastruktur, Service- und Dienstleistungen sowie Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit, stärker zu fördern. Damit soll die Attraktivität des Fahrrades als alltägliches und freizeitorientiertes und darüber hinaus als gesundes, umweltfreundliches und preiswertes Fortbewegungsmittel propagiert und gesteigert werden.

Im Vordergrund der anstehenden Maßnahmen sollten die flächendeckende Umsetzung des Alltagsbeschilderungskonzeptes, eine stärkere Verflechtung des Radverkehrs mit dem ÖPNV, eine Attraktivitätssteigerung der freizeitorientierten Angebote über entsprechende Service- und Dienstleistungsangebote sowie eine verstärkte Kommunikationstätigkeit über die Einrichtung eines „runden Tisches Radverkehr“ und eine Konzeption zur Öffentlichkeitsarbeit stehen.

Wichtig für die anstehenden Maßnahmen ist die enge Zusammenarbeit und Koordination unterschiedlicher Beteiligter. So liegt die Zuständigkeit für das Thema „Abstellanlagen“ in erster Linie bei den Gemeinden und Nahverkehrsgesellschaften. Für das Thema „Sonstige Infrastrukturen“ sollten die örtlichen Tourismusorganisationen oder z. B. das ILEK „Nördliches Harzvorland“ gewonnen werden. Die Rolle des Landkreises ist dann eher die eines Kommunikators und Koordinators.



Quellen und Ziele des Radverkehrs im Landkreis Wolfenbüttel

Quellen: alle Ortslagen innerhalb des Kreisgebietes unabhängig von der Größe

Alltagsziele:

Mittelzentrum (gem. RROP)

- Wolfenbüttel

Grundzentren (gem. RROP)

- Baddeckenstedt, Rhene, Oelber a.w.W.
- Börßum
- Cremlingen
- Remlingen
- Schladen
- Schöppenstedt
- Sickte

Standorte mit grundzentralen Teilfunktionen (gem. RROP)

- Burgdorf
- Hornburg
- Schandelah

(Samt-)Gemeindeverwaltungen

- Baddeckenstedt
- Burgdorf (Außenstelle)
- Börßum
- Cremlingen
- Remlingen
- Schladen
- Schöppenstedt
- Sickte
- Wolfenbüttel

Orte mit Entwicklungsaufgabe „Erholung“ (gem. RROP)

- Abbenrode
- Ampleben
- Destedt
- Erkerode
- Hemkenrode
- Hornburg
- Kneitlingen
- Lucklum
- Sambleben
- Schliestedt
- Schöppenstedt
- Veltheim
- Wittmar

Orte mit Entwicklungsaufgabe „Tourismus“ (gem. RROP)

- Hornburg
- Wolfenbüttel

Große Arbeitsstätten

- Cremlingen
- Neuerkerode
- Schandelah (?)
- Schladen
- Schöppenstedt
- Wolfenbüttel

Schulen und Schulzentren

- Baddeckenstedt
- Börßum
- Cramme
- Cremlingen
- Destedt
- Dettum
- Groß Denkte
- Groß Elbe
- Hohenassel
- Hornburg
- Kissenbrück
- Neuerkerode
- Remlingen

- Schandelah
- Schladen
- Schöppenstedt
- Sehlde
- Sickte
- Weddel
- Winnigstedt
- Wolfenbüttel

Einkaufs- / Nahversorgungszentren

- Baddeckenstedt
- Burgdorf
- Börßum
- Cremlingen
- Destedt
- Dettum
- Evessen
- Groß Denkte
- Gustedt
- Haverlah
- Heere
- Hornburg
- Kissenbrück
- Semmenstedt
- Schladen
- Schöppenstedt
- Sehlde
- Sickte
- Weddel
- Winnigstedt
- Wolfenbüttel

Fahrradläden

- Ahlum
- Seinstedt
- Sickte
- Wolfenbüttel

Fahrradverleih

- Hornburg
- Wolfenbüttel

Ärzte

- Baddeckenstedt
- Börßum
- Burgdorf
- Cremlingen
- Destedt
- Dettum
- Groß Denkte
- Groß Flöthe
- Hornburg
- Kissenbrück
- Remlingen
- Schandelah
- Schladen
- Schöppenstedt
- Sehlde
- Sickte
- Weddel
- Wolfenbüttel

Apotheken

- Baddeckenstedt
- Börßum
- Cremlingen
- Groß Denkte
- Hornburg
- Kissenbrück
- Schladen
- Schöppenstedt
- Sickte
- Weddel
- Winnigstedt
- Wolfenbüttel

ÖPNV:

Bahnhöfe / Haltepunkte

- Baddeckenstedt
- Börßum
- Dettum
- Schandelah
- Schladen
- Schöppenstedt
- Weddel
- Wolfenbüttel
- zukünftige Stationen der Regiobahn: Groß Stöckheim, Linden, Wendessen

Endhaltestellen des ÖPNV (gem. Liniennetzplan ZGB > www.ZGB.de)

- Berel
- Beuchte
- Cremlingen
- Destedt
- Dettum
- Gardessen
- Groß Biewende
- Hordorf
- Hornburg
- Klein Flöthe
- Mattierzoll
- Remlingen
- Schandelah
- Schladen
- Schöppenstedt
- Sickte
- Wartjenstedt
- Weddel
- Weferlingen
- Werlaburgdorf
- Westerlinde
- Winnigstedt
- Stadtverkehr Wolfenbüttel: Atzum, Fümmelse, Halchter, Salzdahlum

FREIZEITZIELE:

Sportstätten, Veranstaltungshallen, Turnhallen

- Börßum
- Cremlingen
- Hornburg
- Kissenbrück (Golfplatz)
- Remlingen
- Schladen
- Schöppenstedt
- Sickinge
- Weddel
- Wolfenbüttel
- Linden (Segelflugplatz)

Badeanstalten, Badeseen

- Dettum
- Groß Denkte
- Hemkenrode
- Hornburg
- Remlingen
- Schladen
- Schöppenstedt
- Sickinge
- Wolfenbüttel
- Fömmelse

Tierparks

- Schladen (Schlangefarm)

Gaststätten außerhalb geschlossener Ortschaften (in Auswahl)

- Eitzum (Watzumer Häuschen)
- Hornburg (Iberg-Gaststätte)
- Reitlingstal (Gasthof Reitling)
- Waldgaststätte Tetzelsstein
- Wittmar (Waldhaus zur Asse)

Bedeutende historische und kulturelle Ziele (innerhalb geschlossener Ortschaften)

- Burgdorf (Schloss)
- Destedt (Schloss und Park)
- Dettum (Bockwindmühle)
- Dorstadt (Gut)
- Erkerode (Wassermühle)
- Evessen (Tumulus)
- Hedeper (Windmühle)
- Heiningen (Klostergut)
- Hornburg (diverse)
- Lucklum (Kommende / Lindenallee)
- Oelber a.w.W. (Schloss)
- Rhene (Graupenmühle)
- Sehlde (Wassermühle)
- Veltheim (Wasserburg)
- Wolfenbüttel (diverse)

Bedeutende historische und kulturelle Ziele (außerhalb geschlossener Ortschaften)

- Abbenrode (Bockwindmühle)
- Asse-Burg
- Bismarck-Turm
- Bungenstedter Turm (Windmühle)
- Gielde (Galgenberg)
- Gut Söderhof
- Heere (Jägerturm) (?)
- Hohenassel (Oeltürme)
- Klein Vahlberg (Tumuli)
- Reitlingstal (Krimmelburg)
- Sehlde (Jägerhaus)
- Wassermühlen im Innerste-Tal (Bierbaums-Mühle / Mühle Ringelheim etc.)
- Werla-Burg

Erholungsziele in der freien Natur (Wälder, LSG etc.)

- Altenau(-Tal) (Zugangspunkte: Wendesser Mühle / südl. Ahlum / Bereich Bansleben/Schöppenstedt)
- Asse (Zugangspunkte: Groß Denkte, Bereich Mönchevahlberg/Groß Vahlberg, Klein Vahlberg, Wittmar)
- Berel-Ries
- Bodensteiner Klippen
- Buchhorst (Zugangspunkte: Weddel, Parkplatz an der B1 bei Klein Schöppenstedt / Mönchsteiche bei Klein Schöppenstedt)
- Elm (Zugangspunkte: Bereich Abbenrode/ Destedt, Erkerode, Obstbausiedlung, Watzumer Häuschen, Groß Dahlum / Dettumer Grund / Ampleben)
- Großes Bruch (Zugangspunkte: Hornburg bzw. Seinstedt, Mattierzoll / südl. Hedeper)
- Hainberge (Zugangspunkte: Straße Baddeckenstedt – Holle / westl. Heere / westl. Sehlde / Bodenstein)

- Harly (Zugang nur über LK Goslar)
- Herzogsberge
- Innersteaue, Innerstetal (Zugangspunkte: Mühle Ringelheim / Neuenburg / Bierbaums Mühle / Graupenmühle Rhene)
- Kleiner Fallstein (Zugangspunkt: Hornburg)
- Lechlumer Holz (Zugangspunkte: Wolfenbüttel, Ostrand bei Salzdahlum)
- Lichtenberge (Zugangspunkte: westl. Altenhagen / Steinlah)
- NSG „Okeraue“ (südl. Schladen)
- Oberdahlumer Holz (Zugangspunkte: nördlich Salzdahlum, östliches Ende der „Landwehr“)
- Oderwald (Zugangspunkte: Altenrode, Cramme, Dorstadt, Heiningen, Klein Flöthe, Nordrand bei Wolfenbüttel, Leinde / nordöstl. Groß Flöthe / Parkplatz westl. Werlaburgdorf)
- Oelbertal
- Ösel (Zugangspunkt: Parkplatz zwischen Neindorf, Sottmar und Kissenbrück)
- Nordasseler Holz
- Vilgensee

Erholungsziele in der freien Natur (Waldlehrpfade u.ä.)

- FEMO-Erlebnispfad Asse
- FEMO-Erlebnispfad „Hölle und Teufelsküche“ (Reitlingstal)
- FEMO-Erlebnispfad Hornburg / Kl. Fallstein
- Schöppenstedter Klärteiche
- Waldlehrpfad im „Lechlumer Holz“
- „Schulwald“ in Cramme

Museen

- Burgdorf (Heimatmuseum)
- Cramme (Sandmuseum) (?)
- Hornburg (Heimatmuseum)
- Schladen (Heimatmuseum)
- Schöppenstedt (Eulenspiegel-Museum)
- Wolfenbüttel