

Landkreis
Wolfenbüttel



FAHRRADMOBILITÄTSKONZEPT LANDKREIS WOLFENBÜTTEL 2020-2030 (Jetzt geht's rund)



Fahrradmobilitätskonzept Landkreis Wolfenbüttel 2020-2030 (Jetzt geht's rund)

Sofern nicht eigens aufgeführt, gelten Personen- und Funktionsbezeichnungen jeweils in männlicher und weiblicher Form, um den Lesefluss nicht zu unterbrechen.

IMPRESSUM

Auftraggeber

Landkreis Wolfenbüttel

Dezernat II - Dezernat für Bauen, Umwelt und Betriebe

Kreisbaurat Claus-Jürgen Schillmann
Bahnhofstraße 11 | 38300 Wolfenbüttel
Tel.: 05331 844 21
E-Mail: c.j.schillmann@lk-wf.de

Tiefbaubetrieb Landkreis Wolfenbüttel

Dipl.-Ing. T. Ruhe, Werksleiter
Am Kruggarten 2-4 | 38300 Wolfenbüttel
Tel.: 05331 84 100 | Fax :-101
E-Mail : t.ruhe@lk-wf.de

Auftragnehmer

Amtshof Eicklingen Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Dipl.-Geogr. Michael Schmidt
Dipl.-Soz.-Wiss Ole Bartels
Mühlenweg 60 | 29358 Eicklingen
Tel.: 05149 1860 80 | Fax: 05149 1860 89
E-Mail: info@amtshof-eicklingen.de



Amtshof Eicklingen
Kompetenz im ländlichen Raum

Titelfoto; Fotos Inhaltsverzeichnis: Thomas Kempernalte

Fahrradgrafik: arvarga über Pixabay

Satz und Layout: M.Sc. Laura-Charline Bulat (Amtshof Eicklingen Planungsgesellschaft mbH & Co. KG)

Bearbeitungsstand: 09. November 2020

INHALT

1 Einleitung 5

2 Grundsätze der Radstrategie 6

2.1 Radverkehrskonzept Landkreis Wolfenbüttel 2013 6

2.2 Ziele des Fahrradmobilitätskonzepts LK WF 2020-2030 6

2.3 Definitionen 7

2.4 Zielgruppen 8

3 Handlungsfelder 9

3.1 Infrastruktur 9

3.1.1 Radverkehrsnetz 9

3.1.2 Bürgerradwege 11

3.1.3 Beschilderung 11

3.1.4 Radschnellwege 11

3.1.5 Schutzstreifen außerorts 12

3.1.6 Fahrradzone 13

3.2 Multimodalität 13

3.2.1 Fahrradabstellanlagen 13

3.2.2 Kombination Bahn-, Rad und Bus-Rad 13

3.2.3 Tarifliche, kommunikative Verknüpfung, Fahrradmitnahme 15

3.3 Radtourismus 15

3.3.1 Radreiseregion Nördliches Harzvorland 15

3.3.2 Anforderungen für Zielgruppen 16

3.3.3 Freizeitinfrastruktur 17

3.4 Fahrradklima, Motivation und gesellschaftliche Teilhabe 21

3.4.1 Informations- und Beteiligungsangebote 21

3.4.2 Kampagnen und Aktionen 22

3.4.3 Vernetzung der Radverkehrsakteure 23

3.4.4 Kampagne pro Radfahren 23

3.5 Sicherheit 24

3.5.1 Kooperationsvereinbarung Verkehrssicherheit 24

3.5.2 Sicher auf dem Fahrrad für Schüler 24

3.5.3 Sicher mit E-Bikes/Pedelecs unterwegs 25

3.5.4 Sicher auf dem Fahrrad für ältere Menschen 26

3.5.5 Gesundheitliche Aspekte des Radfahrens 26





3.6 Elektromobilität, Forschung und Innovation	27
3.6.1 Elektromobilität	27
3.6.2 Forschung und Innovation	27
3.6.3 Fahrradwirtschaft und Innovation	28
3.6.4 Lastenfahrradverleih	28
3.7 Qualitätssicherung	28
3.7.1 Verkehrssicherung der Radwege	28
3.7.2 Rezertifizierung Fahrradfreundliche Kommune	28
3.7.3 Wirtschaftswege für Fahrradnutzung	29
3.8 Prozessmanagement	29
3.8.1 Mobilitätslenkungsreis	29
3.8.2 Mobilitätsmanagement	29
3.8.3 Beteiligungsprozess	30

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1: Fahrradweg im Landkreis Wolfenbüttel	5
Abb. 2: Typischer Hauptwegweiser	7
Abb. 3: Alltagsradroutennetz sowie Ausbaustrecken im Landkreis Wolfenbüttel	10
Abb. 4: Geplanter Radschnellweg zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel	12
Abb. 5: Fahrradabstellanlagen im Bahnhof Wolfenbüttel	12
Abb. 6: Bike-and-Ride-Anlage am Bahnhof in Börßum	13
Abb. 7: Verkehrsschild „Fahrradzone“	13
Abb. 8: Mobilität im Braunschweiger Land	14
Abb. 9: Hauptwegweiser in der Samtgemeinde Baddeckenstedt	16
Tab. 1: Übersicht der sieben Freizeitrouten im Landkreis Wolfenbüttel	17
Abb. 10: Übersicht der sieben Freizeitrouten im Landkreis Wolfenbüttel	18
Abb. 11: Infotafel am Eulenspiegel-Radweg	20
Abb. 12: Rastplatz an der Lindenallee in Lucklum	21
Abb. 13: Info-Punkt in der Gemeinde Schladen-Werla	22
Abb. 14: Die Theorie hinter Radverkehrsplanungen	23
Abb. 15: RadZeit- Magazin des ADFC Wolfenbüttel	24
Abb. 16: Symbol E-Bike	27
Abb. 17: Die Ausleihe des DRK-Lastenfahrrad	28
Abb. 18: Flyer E-Bike Paradies	29
Abb. 19: AUNO DOMO- Autonome Dorfmobilität	30
Abb. 20: Lindenallee in Lucklum	30



1 EINLEITUNG

Der Landkreis Wolfenbüttel will den Klimaschutz im Landkreis stärken und hat dazu verschiedene Aktionen eingeleitet, um das bestehende Klimaschutzkonzept des Landkreises weiterzuentwickeln. Die dabei verfolgte Landkreisstrategie enthält drei Leitideen, die auch für das Fahrradmobilitätskonzept wichtig sind:

- 1. Das Lokale gewinnt an Bedeutung.**
- 2. Besser statt mehr.**
- 3. Mehr Zeit für Menschen.**

In einem im Juni 2020 durchgeführten Workshop wurde auch über die Themen Mobilität und neue Arbeitsformen diskutiert. Eine moderierte Arbeitsgruppe sprach sich dabei für eine verstärkte Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV aus. Beide Verkehrsarten sollen künftig noch effektiver miteinander verknüpft werden. Die vorhandenen Angebote sind zu verbessern und die Menschen im Landkreis Wolfenbüttel sollen unter anderem dadurch von klimaschützenden Mobilitätsformen überzeugt werden.

Nun befindet sich der Landkreis Wolfenbüttel nicht allein im nördlichen Harzvorland. Er ist umgeben von weiteren Kommunen, den kreisfreien Großstädten Braunschweig und Salzgitter und den Landkreisen Goslar, Harz, Helmstedt, Hildesheim und Peine. Mit einigen von ihnen bildet der Landkreis Wolfenbüttel eine Gemeinschaft im „Nörd-

liches Harzvorland Tourismusverband e.V.“, so dass sich beim Radfahren als Freizeitbeschäftigung innerhalb dieses Tourismusverbandes ein Zusammenhang herstellen lässt. Und beim Alltagsradverkehr bestehen ohnehin viele Verbindungen zu den Nachbarn, insbesondere zu den Städten Braunschweig und Salzgitter.

Das Fahrrad erweist sich in der aktuellen Situation der Corona-Pandemie als ein sehr wichtiges und klimaschützendes alternatives Verkehrsmittel. Da es auf dem Rad besonders einfach ist, Mindestabstände einzuhalten, gilt es als ansteckungsarm. Zudem stärkt das regelmäßige Bewegen an der frischen Luft das eigene Immunsystem. Kinder, Jugendliche und Erwachsene sollten daher so oft wie möglich mit dem Rad zur Schule, zur Ausbildung, zum Einkaufen oder zur Arbeit fahren. Ältere erleben ihre unmittelbare Umgebung neu und erfahren viel über Geschichte, Kultur und Landschaft. Familien wiederum erleben zusammen mit Kindern und Großeltern neue Gemeinsamkeiten durch die Beschäftigung an der frischen Luft. Andere nutzen das Fahrrad als Sportgerät, für kleinere Ausflüge in die Landschaften des nördlichen Harzvorlandes bis hin zu ambitionierten, längeren Touren, bei denen der sportliche Aspekt im Vordergrund steht.



Abb. 1: Fahrradweg im Landkreis Wolfenbüttel
Quelle: eigene Abbildung



2 GRUNDSÄTZE DER RADSTRATEGIE

2.1 Radverkehrskonzept Landkreis Wolfenbüttel 2013

Das „Radverkehrskonzept des Landkreises Wolfenbüttel 2013“ ist aus einem schon 2004 verabschiedeten Vorgängerkonzept hervorgegangen. Stand bei dem Konzept aus dem Jahr 2004 „noch der Bau neuer Radwege und die Ausweisung touristischer Radwanderrouen“ im Vordergrund, sollte mit dem Radverkehrskonzept 2013 umfassend „die Förderung des Fahrradverkehrs insgesamt vorangetrieben werden“, um „weite Kreise der Bevölkerung auch zur Bewältigung ihrer alltäglichen Schul-, Ausbildungs-, Berufs- oder Einkaufswege zur Benutzung des Fahrrades zu animieren“¹.

Daneben ist der Bau neuer Radwege an notwendigen Straßenabschnitten durchgeführt worden. Folgende Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept 2013 wurden umgesetzt oder befinden sich in der Bearbeitung (Stand November 2020):

- * L 496 Sehlde / Heere: im Bau
- * L 615 Heiningen / Werlaburgdorf: fertig
- * L 625 Lucklum / Evessen: fertig
- * L 630 Salzdahlum / Mascherode: fertig
- * L 625 Cremlingen / Hordorf: 1. BA fertig
- * L 631 Salzdahlum / Sickte: in Planung

Als größter Erfolg des Radverkehrskonzepts Landkreis Wolfenbüttel 2013 gilt, dass Stadt und Landkreis Wolfenbüttel für den Zeitraum 2019 bis 2023 als „Fahrradfreundliche Kommune“ zertifiziert worden sind.

Für den Zeitraum 2020 bis 2024 ist zudem der Regionalverband Braunschweig als „Impulsgeber Fahrradmobilität“ ausgezeichnet worden. „Die Jury beeindruckte die breite Verankerung der Radverkehrsförderung, die vom Regionalverband Großraum Braunschweig als Querschnittsaufgabe verstanden wird.“² Aktuell sind die geplanten Rahmenvereinbarungen, das 1.000-Bügel-Programm (im Landkreis wurden 220 Bügel aufgestellt) und die Radschnellverbindungen (insbesondere der RSW WF- BS und SZ- BS) als wichtige Aufgaben benannt und werden besonders gewürdigt.

2.2 Ziele des Fahrradmobilitätskonzepts Landkreis Wolfenbüttel 2020-2030

Vor dem Hintergrund des am 9. Oktober 2019 beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030 hat die Bundesregierung den klimagerechten Umbau der Mobilität als Teilziel festgelegt. Bis zum Jahr 2030 sollen zur Umsetzung der geltenden Klimaziele national 55 Prozent Treibhausgaseinsparungen gegenüber dem Jahr 1990 erreicht werden. Einen wichtigen Beitrag dazu soll der Umbau der Mobilität leisten. Elektromobilität, die Förderung von alternativen Antrieben, der öffentliche Personennahverkehr, das Radfahren sowie das Gehen spielen dabei eine wichtige Rolle.

Vor diesem Hintergrund bekommt das Ziel des Radverkehrskonzepts 2013 „weite Kreise der Bevölkerung auch zur Bewältigung ihrer alltäglichen Schul-, Ausbildungs-, Berufs- oder Einkaufswege zur Benutzung des Fahrrades zu animieren“ auch für das Fahrradmobilitätskonzept Landkreis Wolfenbüttel 2020-2030 eine neue Bedeutung. Denn neben dem aus eigener Kraft allein betriebenen Fahrrad hat immer mehr das mit elektrisch angetriebener Kraft unterstützte Fahrrad an Bedeutung zugenommen und gilt durch viele Generationen hindurch als Trendsetter für moderne, sanfte Mobilität, die gleichzeitig der eigenen Gesundheit und der Steigerung der Lebensqualität dient.

Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP) hat sich die Bundesregierung dazu bekannt, auch Radfahren als Beitrag zur Verkehrswende und zur Steigerung der individuellen Gesunderhaltung anzuerkennen und zu unterstützen. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für einen Umstieg bzw. den Wechsel auf das Fahrrad als Mobilitätsart ist das Vorhandensein einer guten Radverkehrsinfrastruktur. Diese zu gewährleisten ist vor allem eine Angelegenheit der Landkreise und der kreisfreien Städte. Der Landkreis Wolfenbüttel ist bereits langfristig dabei, seine Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern. Die Schaffung einer flächendeckenden Alltagsradwegebeschilderung sowohl im Landkreis als auch in der Kreisstadt Wolfenbüttel sowie der Bau neuer straßenbegleitender Radwege waren dabei erste wichtige Schritte.

Mit dem Fahrradmobilitätskonzept 2020-2030 möchte der Landkreis Wolfenbüttel darüber hinaus das Benutzen des Fahrrads zur individuellen Mobilität erneut weiter stärken, egal ob als Fahrrad oder als E-Bike. Dazu soll primär eine Verdichtung des bestehenden Alltagswegenetzes mit dem Fokus der Anbindung an die

¹ Landkreis Wolfenbüttel (Hrsg.): Radverkehrskonzept 2013, Wolfenbüttel 2013
² <https://www.regionalverband-braunschweig.de/>, Zugriff am 14.09.2020



Abb. 2: Typischer Hauptwegweiser
Quelle: eigene Abbildung

Stadt Wolfenbüttel erfolgen. Dabei stehen insbesondere Lückenschlüsse im vorhandene Netz im Vordergrund.

Der Anteil des Radfahrens im Modal Split, der Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel, soll auf mindestens 20 % gesteigert werden.

Der Landkreis und die Stadt Wolfenbüttel sowie die Gemeinde Cremlingen sind zertifizierte Mitglieder in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. Ziel der Arbeitsgemeinschaft ist es, das Fahrradfahren als umweltschonendes Verkehrsmittel noch weiter zu fördern und attraktiver zu gestalten. Hierzu wurde eine Vision formuliert. Sie ist Grundlage für die Umsetzung der Ziele des Landkreises Wolfenbüttel:

- * Radfahren ist für alle gut.
- * Steigerung der Wahrnehmung des Radverkehrs als gleichwertige Verkehrsart.
- * Schaffung eines zusammenhängenden Wegenetzes, in dem bestehende Lücken geschlossen werden und neue Verbindungen geschaffen werden.
- * Vision Zero erreichen = null Verkehrstote.
- * Radverkehr 4.0 ermöglichen: Digitalisierung, Vernetzung.
- * Die notwendige Fahrradinfrastruktur bereitstellen.

2.3 Definitionen

Fahrräder sind Verkehrsmittel, die aus eigener Kraft ohne weitere Unterstützung betrieben werden. Aus einem

Lauftrad heraus entstanden gibt es heute eine Vielzahl an Formen: Stadt- und Tourenräder, Mountainbikes, Rennräder; es gibt eine Vielzahl von Rädern, die aus eigener Kraft heraus bewegt werden. Einige dieser Radarten werden mit zunehmender Beliebtheit durch Pedelecs ersetzt. Pedelecs sind ebenfalls Fahrräder, bei denen die eigene Kraft eingesetzt werden muss. Diese neuen Räder unterstützen die eigene Kraftanstrengung zusätzlich durch einen Elektromotor, wobei die dadurch zu erreichende Geschwindigkeit bei maximal 25 km/h abgeregelt ist. Pedelecs sind ebenfalls E-Fahrräder. Es ist davon auszugehen, dass in wenigen Jahren E-Bikes (Pedelecs) die beliebteste Radart sein werden.

Neben diesen beiden Fahrradarten gibt es noch die eigentlichen E-Bikes. E-Bikes wurden ursprünglich so definiert, dass die aufzubringende Kraft vollständig durch einen Elektroantrieb erbracht wird, wie früher bei einem Mofa (Motorfahrrad). Eine eigene Kraftanstrengung ist bei E-Bikes in seiner ursprünglichen Bedeutung nicht notwendig.

Da es diese Art der Motorisierung in Deutschland allerdings kaum gibt, werden Pedelecs umgangssprachlich mit E-Bikes gleichgesetzt. Da der Name E-Bike eingängiger ist, wird zunehmend das Pedelec als E-Bike verstanden, als ein die eigene Kraft unterstützender, elektrischer Antrieb.

In diesem Fahrradmobilitätskonzept werden solche E-Bikes, die ohne eigene Kraftanstrengung fahren, nicht behandelt. Ebenfalls nicht betrachtet werden E-Bikes, die zwar durch eigene Kraftanstrengung bewegt werden, deren Elektroantrieb aber bewirkt, dass sie schneller als 25 km/h fahren und als Kleinkrafttrad straßenverkehrspflichtig sind.

2.4 Zielgruppen

Die Zielgruppen lassen sich in zwei Cluster zusammenfassen, a) Alltagsradfahrende und b) touristische Radfahrende.

Zu a) Dieses Cluster wird gegliedert nach dem Fahrtzweck:

Alltagsradfahrende geben die Überwindung einer Distanz als Hauptmotiv zur Fahrradnutzung an. Für sie ist das Fahrrad ein alltägliches oder zumindest oft genutztes Verkehrsmittel. Zu ihnen gehören vor allem auch Kinder und Jugendliche auf ihren Wegen zu Schulen, zu Hochschulen oder zur Arbeit. Auch Erwachsene pendeln mit dem Fahrrad zur Arbeit, um das Radfahren als Ausgleich zu ihren Berufstätigkeiten zu nutzen.

* Kinder

In der Altersgruppe 0 bis 6 Jahre lernen Kinder in der Regel das Fahrradfahren. Dadurch erweitert sich ihre Reichweite um Freunde und Verwandte zu besuchen und so spielerisch die Welt zu erkunden.

* Schule, Ausbildung

Diese Gruppe umfasst im Wesentlichen die Gruppe der 6 - 20jährigen. Diese Gruppe ist für die Förderung des Radverkehrs von besonderer Bedeutung, da die Chance besteht, sie langfristig für das Radfahren zu begeistern.

Erstaunlicherweise ist Radnutzung in ländlichen Räumen in der Altersgruppe von 10-19 Jahren bundesweit im Zeitraum 2002 bis 2017 von 23% auf 15% !!! zurückgegangen. Das Elterntaxi zeigt hier Wirkung.

* Beruf, Arbeit

In dieser Gruppe sind die Zahlen weitestgehend konstant. Für diese Gruppe gilt es Rahmenbedingungen zu schaffen, die das Wechseln des Verkehrsmittels attraktiv macht.

Komfort: kurze, durchgängige Wegebeziehungen, E-Bikes schneller als ÖPNV/Kfz

Status: gesellschaftliche Anerkennung mit den Begriffen wie z. B. klimaschützend, wachsendes Umweltbewusstsein, gesund, sportlich, vor Covid-19 schützende Mobilität

Autonomie: selbstbestimmt, unabhängig und kommunikativ

* Einkauf, Arzt

* Sport, Freizeit

Diese Fahrzwecke betreffen alle Altersgruppen. Die Bedürfnisse dieser Gruppen sind vergleichbar mit den Berufspendlern. Die Schnelligkeit ist nicht ganz so wichtig, dafür ist die Frage der Abstellmöglichkeit sehr relevant. Auch die Frage der Verkehrssicherheit der unter 20-jährigen und der über 65-jährigen Verkehrsteilnehmer steht im Fokus.

Zu b)

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung hat im Oktober 2018 die „Radverkehrsanalyse Niedersachsen“ herausgegeben³. Mit dieser Analyse können „erstmal fundierte Aussagen über das touristische Radverkehrsaufkommen und zur Wertschöpfung im niedersächsischen Radtourismus“ getroffen werden. Die Radverkehrsanalyse gliedert die Untersuchung in drei Zielgruppen auf, die Nutzer im Alltagsradverkehr, als Tagestouristen und als Radreisende erfassen. Die Gruppe der Radreisenden wird zudem in Regioradler und Radwanderer unterteilt.

Radwanderer machen eine Urlaubsreise mit dem Hauptmotiv bzw. der Hauptaktivität Fahrradfahren. Sie wohnen nicht in der Radregion und übernachten während ihrer Reise in wechselnden Unterkünften. Sie befahren in der Regel Radfernwege und halten sich daher in einer Radregion nur solange auf, wie sie für das Durchfahren der Region benötigen. Um sie länger in einer Region zu halten, bedarf es aufgrund ihres Hauptmotivs, des Radfahrens, längerer und erlebnisreicher Routen, die innerhalb der Region verlaufen.

Regioradler wohnen in der Radregion oder in deren Nähe. Sie sind Radfahrende mit dem Hauptmotiv bzw. der Hauptaktivität des Fahrradfahrens. Das Erlebnis ist ihnen wichtig, aber erst nach dem Radfahren.

Tagesausflügler wiederum sind Radfahrende, die einen minimal zweistündigen und maximal eintägigen Ausflug mit dem Hauptmotiv bzw. der Hauptaktivität Fahrradfahren unternehmen. Wobei ihnen das Fahrrad nur nachrangig als Sportgerät und Verkehrsmittel dient und das Erlebnis im Vordergrund steht. Dies schließt auch gelegentliche Fahrradausflüge während des Urlaubs und anderen Freizeiten mit ein. Zu den Tagesausflüglern gehören Familien mit Kindern ebenso wie rüstige Senioren, die mittels der neu erworbenen Pedelecs das Radfahren für sich wieder neu entdecken.

3 Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (Hrsg.): Kurzbericht Radverkehrsanalyse Niedersachsen, Hannover Oktober 2018



3 HANDLUNGSFELDER

3.1 Infrastruktur

Wer täglich und bei jedem Wetter das Rad nutzt, stellt andere Anforderungen an seine Strecke als Gelegenheitsradler. Im Alltagsverkehr sollen die Wege bei jeder Witterung befahrbar und auch bei Dunkelheit sicher nutzbar sein. Dies sind auch die Anforderungen an die Infrastruktur des Alltagsradwegenetzes im Landkreis Wolfenbüttel.

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 ausgebautes, sicheres Wegenetz, flächendeckende Beschilderungen, sichere 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.

3.1.1 Radverkehrsnetz

Der Landkreis Wolfenbüttel kann über die Maßnahmen im Rahmen seiner eigenen Straßenbaulastträgerschaft selbst entscheiden. Für alle übrigen Maßnahmen, auch die an Bundes- und Landesstraßen, entscheiden die jeweiligen Straßenbaulastträger selbst, allerdings nach Abstimmung mit dem Landkreis und den Kommunen.

Die kreisangehörigen Gemeinden bauen ihre Wege und Straßen selbst aus und führen den Radverkehr in Ortsdurchfahrten zumeist im Mischverkehr. In gewissem Umfang können Kommunen eine Beratung über Fördermöglichkeiten aus übergeordneten Förderprogrammen vom Land, Bund und EU-Mitteln erhalten.

Die Niedersächsische Landesstraßenbauverwaltung (NLStBV) mit ihren Geschäftsbereichen Wolfenbüttel und Goslar betreut im Auftrag des Landes und des Bundes neben allgemeinen Straßenbaumaßnahmen den (Aus-) Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen bzw. dazu parallelen Wegen.

Um weitere Baumaßnahmen in diese ca. alle fünf Jahre stattfindende Fortschreibung als vordringlichen Bedarf aufzunehmen, ist wiederum die Unterstützung vom Landkreis und den betroffenen Kommunen notwendig. Der Bund führt keine Mehrjahreslisten. Umso wichtiger ist die

zügige Planfeststellung der vorgesehenen Radwege, solange der Bund die Mittel für die Planung und den Bau zu 100% bereitstellt. Im Radwegekonzept an Landesstraßen werden die Maßnahmen mit vordringlichem Bedarf auf fünf bis zehn Jahre im Voraus festgelegt. Diese werden in den zuständigen Behörden aber zumeist nur mit erheblicher Zeitverzögerung umgesetzt.

Durch sogenannte Gemeinschaftsradwege gibt es für Kommunen die Möglichkeit, den Ausbau von Radwegen an Landes- und Bundesstraßen zu beschleunigen. Dies führte dazu, dass entlang der Landesstraße L 635 zwischen Cremlingen und Hordorf ein straßenbegleitender Radweg bis zur Querverbindung Richtung Weddel und Schandelah gebaut werden konnte.

Die Basis für die Alltagsrouten ist das Radverkehrsnetz im Landkreis Wolfenbüttel. Folgende Routenabschnitte sollen in den nächsten Jahren genauer geplant und realisiert werden. Sie haben sich aus der Anforderungsliste der Gemeinden (ca. 70 Strecken) ergeben. Priorisiert wurde nach Lückenschlüssen, Zusammenhängen mit dem touristischen Netz, überregionaler Bedeutung sowie Verkehrszahlen:

Bundes- und Landesstraßen:

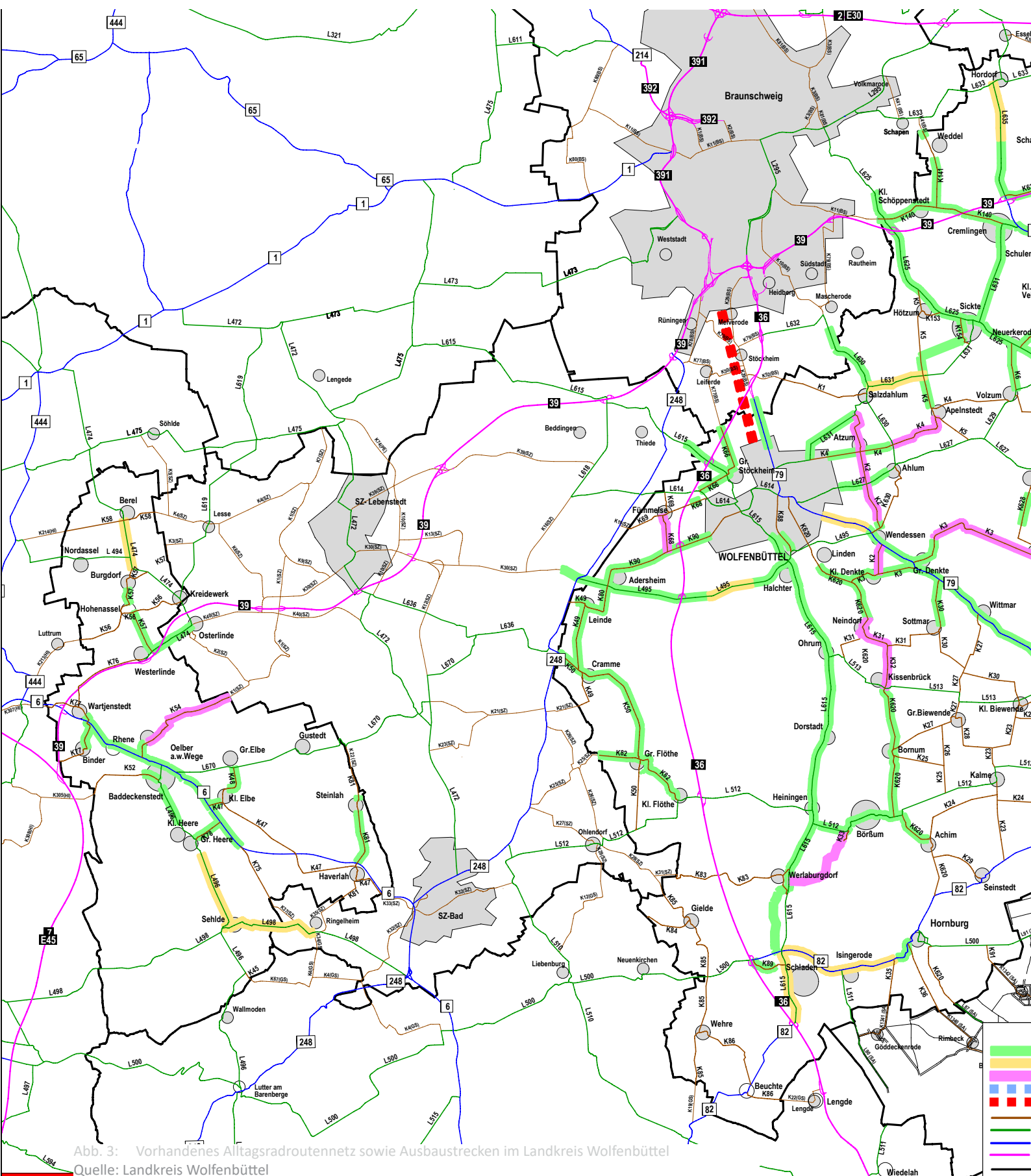
- * B 79 Wendessen - Wolfenbüttel (2,2 km)
- * B 82 Schöppenstedt – Gr. Dahlum - Wobeck (5,3 km)
- * B 82 Hornburg – Schladen (2,6 km)
- * L 474 Burgdorf - Berel (1,7 km)
- * L 495 Adersheim - Halchter (2,0 km)
- * L 498 Sehlde - SZ-Ringelheim (0,6 km)
- * L 615 Schladen - A 36 (1,2 km)
- * L 625 Schöppenstedt - Evessen (6,0 km)
- * L 631 K 5 - Salzdahlum (1,9 km)
- * L 635 Cremlingen - Hordorf, 2. BA (1,8 km)
- * L 614 Fümmele Hoher Weg (1,0 km)

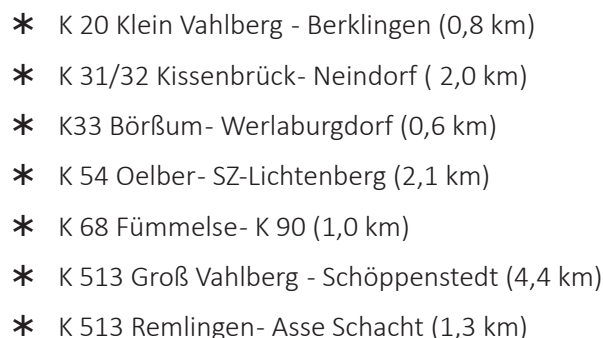
Summe: 26,3 km

Kreisstraßen:

- * K 2 Wendessen - Klein Denkte (1,0 km)
- * K 2 Wendessen - Salzdahlum (3,7 km)
- * K 3 Groß Denkte - Mönchevahlberg (3,9 km)
- * K 4 Apelnstedt - L 630 (2,0 km)







Summe: 22,8 km

Bürgerradwege, für die das Land Niedersachsen in 2021 Mittel zur Verfügung stellt, können gerade dort Alternativen sein, wo Dorfgemeinschaften die Realisierung von Radwegen selbst in die Hand nehmen wollen. Dabei werden die Kosten für Material, Maschinen etc. vom Land getragen, den Radweg erstellen anschließend die Mitglieder der Dorfgemeinschaft selbst. Kleinere Lückenschlüsse zur Vervollständigung des Netzes können so geschlossen werden.

Der Landkreis Wolfenbüttel besitzt ein flächendeckendes Kataster für eine Beschilderung seines Alltagsradverkehrsnetzes. Die einzelnen Schilderstandorte wurden in den letzten Jahren in allen Mitgliedskommunen des Landkreises aufgestellt.

Im Rahmen einer Überprüfung der Freizeitrouten im Sommer 2020 wurden die auf den Freizeitrouten befindlichen Schilderstandorte dahingehend überprüft, ob sie noch intakt sind bzw. welche möglichen Schäden sie aufweisen. Das vorhandene Kataster wird um neu identifizierte Standorte ergänzt, so dass künftig sowohl das Alltagswegenetz als auch sämtliche Freizeitrouten hierdurch abgedeckt sind.

Radschnellwege sind solche Alltagsradwege, die bestimmte Ziele direkt miteinander verbinden, ganzjährig befahrbar sind, keine Hochwasserproblematik aufweisen und eine direkte Linienführung haben. Nach den Vorstellungen des ADFC sollten sie als neue eigenständige Wegekategorie „Bundesfernradwege“ in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) aufgenommen werden⁴.

4 ADFC 2020: <https://www.adfc.de/artikel/radschnellwege/>, Zugriff am 26.06.2020



Abb. 4: Geplanter Radschnellweg zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel

Quelle: Braunschweiger Zeitung, 23.06.2020

Ende Juni 2020 wurden dem Regionalverband Großraum Braunschweig 13 Millionen Euro bewilligt, mit denen der erste Radschnellweg im Gebiet des Regionalverbands gebaut werden soll. Dieser Radschnellweg soll künftig von der Stadt Wolfenbüttel nach Braunschweig führen und über einen Zuweg auch Salzgitter-Thiede mit dem dortigen Standort der Volkswagen AG verbinden. Der insgesamt 18 km lange Weg soll bis zu vier Meter breit ausgebaut werden. Zusätzlich soll der Schnellweg beleuchtet und im Winter verlässlich von Schnee geräumt werden. Die Kosten betragen ca. 18 Millionen Euro, bis 2023 soll der Weg fertiggestellt sein.

Der aktuelle Planungsstand ist, dass die beteiligten Kommunen den Regionalverband Großraum Braunschweig beauftragt haben, die weiteren Planungen zu veranlassen. Ein vom Regionalverband Großraum Braunschweig beauftragtes Planungsbüro wird die konkrete Umsetzung begleiten.



Abb. 5: Fahrradabstellanlagen im Bahnhof Wolfenbüttel

Quelle: Stadt Wolfenbüttel

3.1.5 Schutzstreifen außerorts

Radwege an Straßen sind in einer ländlichen Region eher die Ausnahme und beschränken sich auf das Gebiet der Kreisstadt Wolfenbüttel und auf manche der stark frequentierten Landes- oder Kreisstraßen. Meist aber müssen sich die Radfahrenden ihren Verkehrsraum mit dem motorisierten Verkehr teilen. Dies ist mit nicht unerheblichen Gefahren verbunden.

In anderen europäischen Ländern gibt es außerorts sogenannte Schutzstreifen, die eine sichere Führung des Radverkehrs ermöglichen sollen. Die Markierung von Schutzstreifen außerorts ist derzeit in Deutschland nach den Bestimmungen der StVO auf Grund fehlender Erkenntnisse noch nicht zulässig. Allerdings wird immer wieder darauf hingewiesen, dass Landkreise in ländlichen Gebieten mit teilweise wenig befahrenen Straßen viel Geld sparen könnten, sowohl für den Bau als auch für die Unterhaltung separater Radwege, wenn auf geeigneten Strecken die Führungsform „Schutzstreifen außerorts“ genutzt werden dürfte.



Abb. 6: Bike-and-Ride-Anlage am Bahnhof in Börßum
Quelle: eigene Abbildung

Nicht alle Radverkehrsanlagen sind jedoch ausreichend dimensioniert, um wachsende Radverkehrsströme aufzunehmen. Aus diesem Grunde haben verschiedene Kommunen damit begonnen, Flächen für den Fuß- und Radverkehr temporär zu vergrößern.

3.1.6 Fahrradzone

Mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung am 15.05.2020 wurde bundesweit eine Regelung eingeführt, mit der die Ausweisung einer innerörtlichen Fahrradzone ermöglicht wird. In dieser Zone werden die Regeln, die auch schon für eine Fahrradstraße gelten, in einer ganzen Nachbarschaft umgesetzt. In einer Fahrradzone gilt, dass Radfahrende Vorrang haben, andere Fahrzeuge müssen sich der Geschwindigkeit von Radfahrenden anpassen. Auch Elektrokleinstfahrzeuge, wie z.B. E-Tretroller, dürfen die Fahrradzone befahren. Es gilt Tempo 30 km/h, und es darf nebeneinander geradelt werden. Mit der Ausweisung

einer Fahrradzone werden insbesondere die Schulwege für die Schülerinnen und Schüler deutlich sicherer, aber auch die Anwohnerinnen und Anwohner profitieren von weniger Lärm und Abgasen.⁵



Abb. 7: Verkehrsschild Fahrradzone
Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

3.2 Multimodalität

3.2.1 Fahrradabstellanlagen

Abstellanlagen werden in unterschiedlicher Form gefördert, wie z.B. von der Bereitstellung von einfachen Fahrradbügeln an Bushaltestellen bis hin zu großen Fahrradgaragen. An den Bahnhöfen in Börßum und Wolfenbüttel wurden jeweils mehrstöckige Fahrradgaragen errichtet, in der Fahrräder in zwei Reihen übereinander abgestellt werden können. Weitere Anlagen sollen folgen. Auf diese Weise können Ausbildungs- oder Arbeitspendler bequem und sicher ihre Räder abstellen und mit dem Zug nach Braunschweig fahren.

3.2.2 Kombination Bahn-, Rad und Bus-Rad

Der Landkreis Wolfenbüttel baut seit Jahren schwerpunktmäßig Bahnhöfe zu intermodalen Knotenpunkten um. Hier treffen die verschiedenen Verkehrssysteme aufeinander und verbinden sich in idealer Weise. Der systematische Ausbau von sicheren Abstellanlagen an Bushaltestellen und Bahnhöfen bzw. Bahnhaltepunkten, aber auch verlässliche Mitnahmeangebote in Bus und Bahn schaffen die Rahmenbedingungen zum bequemen Umsteigen für die intermodale Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV. Basis für zu ergänzende Fahrradabstellanlagen ist das Gutachten „Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV im Landkreis Wolfenbüttel sowie Vorschläge des ADFC.“

Grundsätzliches Ziel ist die Verbesserung der Akzeptanz von Fahrrädern in Bussen und Bahnen außerhalb der Hauptverkehrszeit und eine klare Regelung der Mitnahmemöglichkeiten für Fahrgäste und Verkehrsanbieter. Die Bahnhöfe in Börßum, Schöppenstedt und Wolfenbüttel stehen so als moderne und zukunftsweisende Best-Practice-Beispiele (siehe Abbildung 8). Eine doppelstöckige Fahrradgarage, wie sie zum Beispiel am Bahnhof in Börßum zu finden ist, bietet vielen Berufspendlern oder auch Besuchern der Region die Möglichkeit das Fahrrad hier zu parken und in die Bahn umzusteigen, um von hier aus weiter in die Region zu reisen. Die weitere Ausstattung des Bahnhofes soll den Komfort für Radreisende zusätzlich verbessern. „Gerade für Fahrradfahrer bietet der neue Vorplatz einiges mehr an Service, als es zuvor der Fall war. Eine überdachte Fahrrad-Reparatur-Station befindet sich unmittelbar neben 20 Stellplätzen – alle sind überdacht. 20 weitere Parkmöglichkeiten für Drahtesel bietet die Fahrradgarage.“⁶

5 : <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-sachinformationen.html>, Zugriff am 05.11.2020

6 Wolfenbütteler Zeitung: Börßumer Bahnhof soll Knotenpunkt für Touristen werden, 12. Juni 2020

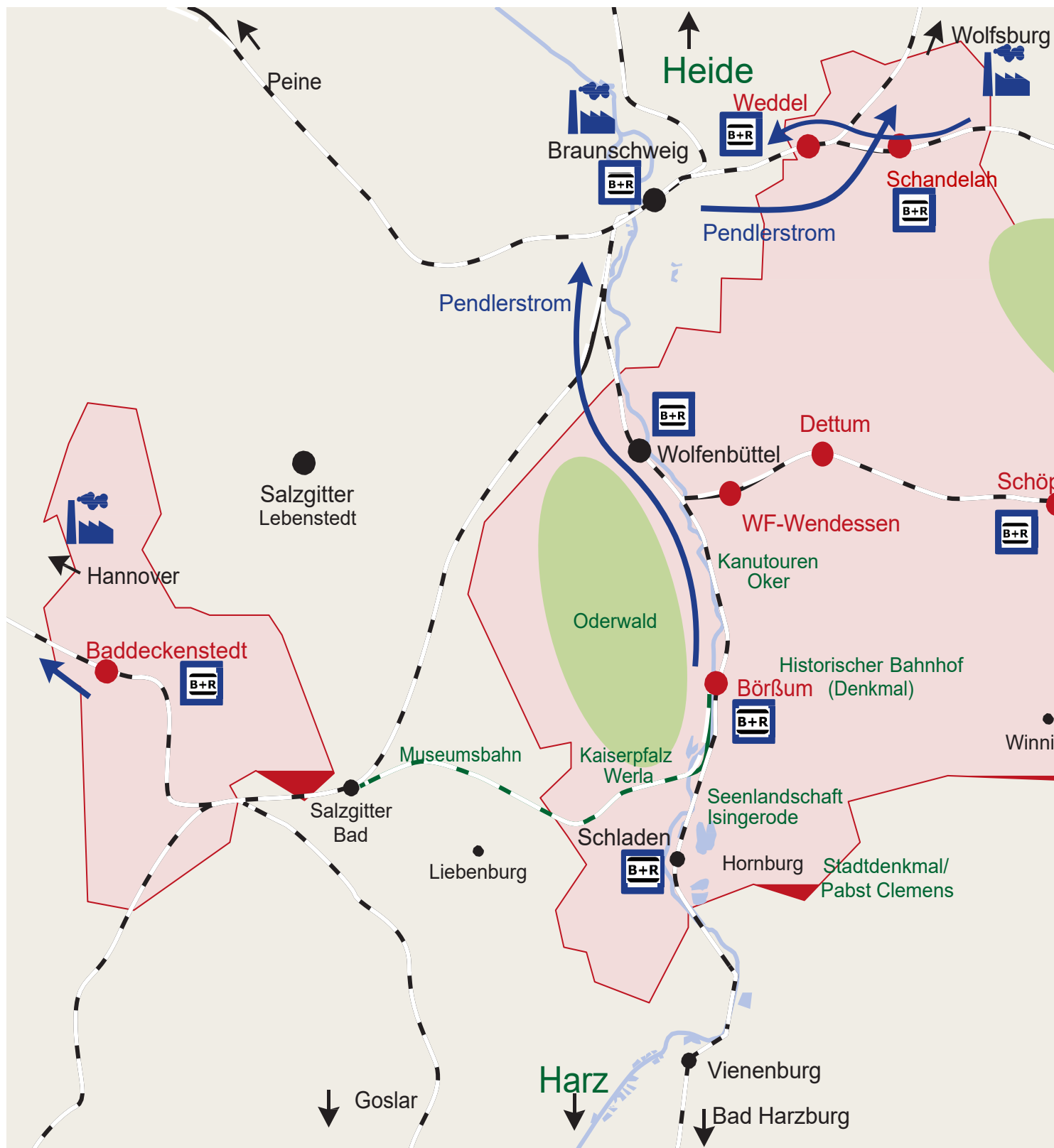
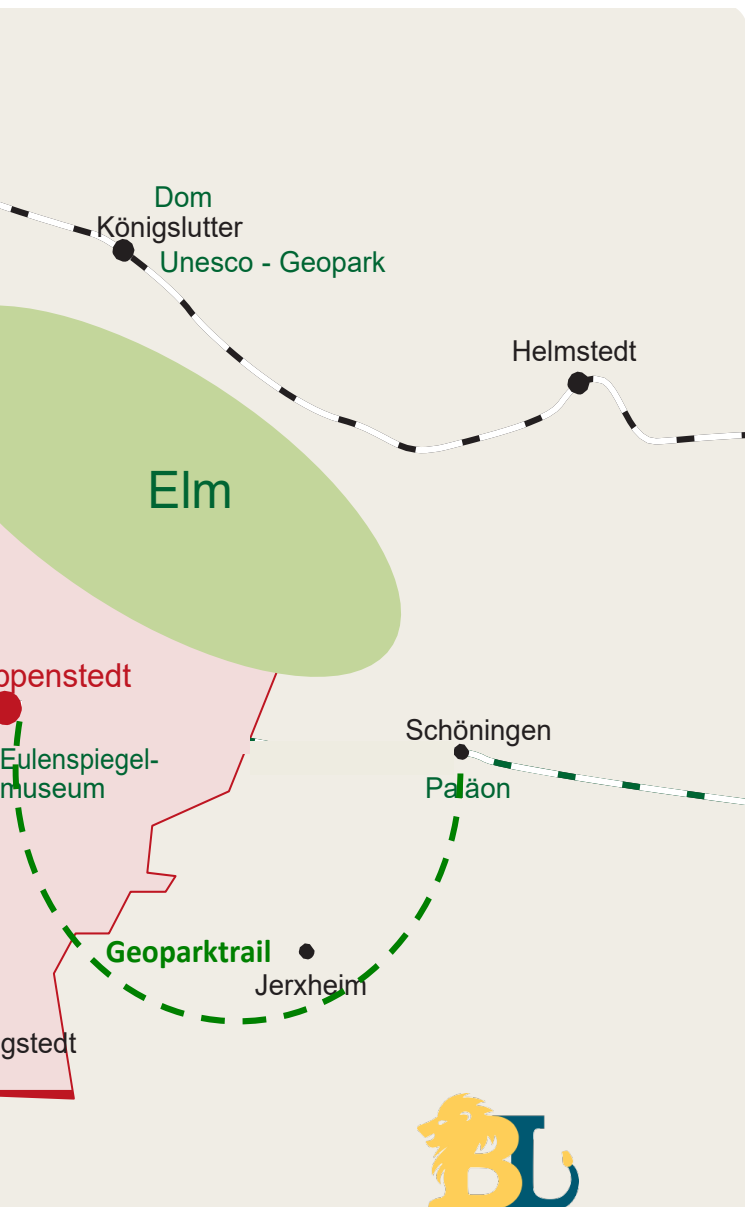


Abb. 8: Mobilität im Braunschweiger Land
Quelle: Landkreis Wolfenbüttel



Mobilität im Braunschweiger Land

Ausbau der Mobilitätszentren
Schöppenstedt, Börßum,
Schandelah, Baddeckenstedt,
Weddel, Dettum und WF-Wendessen

3.2.3 Tarifliche, kommunikative Verknüpfung, Fahrradmitnahme

Die Mobilitätsangebote der verschiedenen Verkehrsträger vom Fahrrad über Bus und Bahn bis zum Auto sollen enger miteinander verknüpft werden. Die Fahrradmitnahme in den Schienennahverkehrszügen soll durch eine Radbeförderung in den Bussen ergänzt werden. Die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr soll durch Bike & Ride und attraktive Mitnahmeregelungen erleichtert werden. Hierzu gehört auch eine tarifliche und barrierefreie Anpassung des Nutzungsentgeltes durch die Verkehrsträger bzw. den Regionalverband Großraum Braunschweig.

Zur Kombination von Bus/Bahn und Rad gehört auch die Fahrradmitnahme. Diese ist, bis auf eine wenig bekannte, aber einfache tarifliche Regelung, in der Verbundregion noch ausbaufähig. Es wird angestrebt, die Einrichtung von erweiterten Mitnahmemöglichkeiten (Fahrradträger für Busse, Anhänger für Busse) z.B. auf den Strecken Schöppenstedt- Schöningen (Linie 370) und Sickinge- Schöppenstedt (Linie 731) zu prüfen. Damit wären die Teilgebiete zwischen Elm und Asse bis zum Paläon in Schöningen erschlossen. Die Experimentierklausel im Nahverkehrsplan ist aus Sicht des Landkreises Wolfenbüttel ein geeignetes Instrument der Umsetzung.

3.3 Radtourismus

3.3.1 Radreiseregion Nördliches Harzvorland

In 2019 begann der Landkreis Wolfenbüttel damit, Freizeitrouten nach Kriterien des ADFC vorzubereiten, um die „Radreiseregion Nördliches Harzvorland“ als „ADFC-RadReiseRegion“ zertifizieren zu lassen. Voraussetzung für eine solche Zertifizierung ist eine grundlegende und ausführliche Auseinandersetzung mit den radtouristischen Angeboten der Region.

Gemeinsam mit dem Verband Nördliches Harzvorland Tourismusverband e. V. aus Wolfenbüttel wurden dazu verschiedene touristisch geeignete Freizeitrouten ausgetestet. Der Nördliches Harzvorland Tourismusverband e. V. deckt über den Landkreis Wolfenbüttel hinaus auch das Gebiet der Stadt Salzgitter ab sowie Teile des Landkreises Goslar, die sich mit ihm im nördlichen Harzvorland befinden. Im Dezember 2019 wurde damit begonnen, jene Radrouten zu identifizieren, die als touristisch



interessante Freizeitrouten besonders infrage kommen könnten.

In einer Arbeitsgruppe wurden planerisch 25 dieser möglichen Routen identifiziert. Die 25 Routen erfassen zusammen eine Länge von 1.466 km. Einige dieser Routen verlaufen außerhalb des Gebiets des Nördlichen Harzvorland Tourismusverband e. V. oder haben ihren Startpunkt gar außerhalb von Niedersachsen. Das ist nicht ungewöhnlich, weil die Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt nicht weit entfernt ist und auch weite Teile des nördlichen Harzvorlandes im benachbarten Bundesland liegen.

In einer vertiefenden Betrachtung wurden letztlich elf dieser Routen (NHaVo F01 bis NHa-Vo F11) ausgewählt, um sie als Vorzugsrouten für das Gebiet des Tourismusverbandes weiter zu entwickeln. Sie erfassen rund 500 km. Von diesen elf Routen befinden sich sieben zum überwiegenden Teil innerhalb des Landkreises Wolfenbüttel (siehe Tabelle 1 bzw. Abbildung 10).

Dabei wurden spezielle „Points of Interest“ (POI) festgehalten und beschrieben sowie eine erste Einschätzung zu ihrer Eignung im Hinblick auf bestimmte Nutzergruppen getroffen. Für den Landkreis Wolfenbüttel wurden die flächendeckend vorhandenen Schilderstandorte des Alltagsradwegenetzes dahingehend untersucht, ob und inwieweit sie sich für die Wegweisung der Freizeitrouten eignen. Dazu wurde von jedem Schilderstandort ein Profil erstellt, ob und wenn ja, welche Maßnahmen notwendig werden, um eine genaue Wegweisung zu ermöglichen. Diese Ergebnisse sollen in das Schilderstandortkataster des Landkreises einfließen. Untersucht wurden dabei auch die Zwischenwegweiser. Wo noch Schilderstandorte fehlen, wurden genaue Angaben erhoben, um neue Haupt- oder Zwischenwegweiser aufzustellen.

Ein weiterer Erhebungsteil ist die Wegequalität, die ein weiteres sehr wichtiges Kriterium für die Qualität von Freizeitrouten für bestimmte Nutzergruppen darstellt. Hierzu werden die Routenverläufe in Abschnitte unterteilt. Die einzelnen Abschnittslängen ergaben sich aus dem Wechsel der Oberflächen. Diese wiederum wurden im Hinblick auf ihre Güte und ihren Qualitätsgrad untersucht:

- * Oberfläche: 1=Asphalt, 2= Pflaster, 3=befestigt, Schotter. 4=unbefestigt, Sand
- * Wegequalität: 1 sehr gut - 5 mangelhaft nicht be-



Abb. 9: Hauptwegweiser in der Samtgemeinde Baddeckenstedt
Quelle: eigene Abbildung

fahrbar

- * Wegezustand: Schlagloch, Rillen, Engstellen, Oberflächenschäden...
- * Verkehr: Gefährdung; Radwegende, Kreuzung, Querung gefährlich oder unübersichtlich, ...

Viele dieser Wege befinden sich im privaten Besitz. Der Landkreis möchte sich dafür einsetzen, dass auch diese Wege gut befahrbar sind und in Stand gehalten werden.

3.3.2 Anforderungen für Zielgruppen

Als Maßstab für die Freizeitrouten gelten ihre künftigen Nutzer. Diese Zielgruppen müssen definiert werden, da sie sich sehr unterschiedlich darstellen und verhalten bzw. Ansprüche an die Qualität und Ausstattung der Freizeitrouten stellen. In Erweiterung der Definition der Nutzergruppen aus der Radverkehrsanalyse Niedersachsen 2018 des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung definieren wir in diesem Radverkehrskonzept die Nutzergruppen für die Freizeitrouten nach der nachfolgenden Gliederung:

Die Tagesausflügler werden in zwei immer wichtiger werdende Nutzergruppen unterschieden, die **Familienausflüge mit Kindern**, die auch in Anhängern mitfahren



Tab. 1. Übersicht der sieben Freizeitrouten im Landkreis Wolfenbüttel

Nr.	Startpunkt	Arbeitstitel	km	Hm	Schwierigkeit	Tour-Logo	Zertifizierung geplant
NHaVo F01	Lucklum	Schöne Dörfer im Landkreis Wolfenbüttel	46,0	260	mittel	ja	x
NHaVo F02	Schladen	Erlebnistour rund um den Oderwald	62,0	280	mittel	nein	x
NHaVo F03	Wolfenbüttel	Till Eulenspiegel-Radweg	64,0	550	schwer	ja	x
NHaVo F04	Baddeckenstedt	Entdeckungstour rund um Baddeckenstedt	62,0	400	mittel	ja	x
NHaVo F05	Börßum	Hornburg und das Große Bruch erleben	44,0	160	mittel	nein	x
NHaVo F09	Wolfenbüttel	Auf Lessings Spuren	34,0	180	leicht	nein	x
NHaVo F10	Hornburg	Kaiserpfalz Werla	21,0	100	leicht	nein	x
Gesamt:			333,0				

oder selbstständig auf kleinen Rädern mitradeln. Sowie die „**Generation 65+**“, die als ältere Radfahrende zu verstehen sind, die insbesondere durch die neuen Möglichkeiten der Pedelecs (E-Bikes) vermehrt Rad fahren und sich auf die Freizeitrouten begeben. Diese Nutzergruppe benutzt fast ausschließlich Pedelecs (E-Bikes).

Von den Tagesausflüglern unterschieden werden die Regioradler, die hauptsächlich Radfahren wollen und dies auch sportlich begreifen. Unterschieden wird in **gelegentliche Regioradler** und **sportliche Regioradler**, letztere fahren generell längere Strecken und betrachten das Radfahren eher von der sportlichen Seite. Aufgeführt werden auch Radwanderer. Sie gehören zu den Radtouristen, wie auch die Tagesausflügler, übernachten aber unterwegs und sind in der Regel Gäste, die nicht aus der Region stammen.

1) Tagesausflügler

- ✱ Familien mit Kindern: Mehrstündig bis ca. 25 km
- ✱ Generation 65+: Tagestour bis ca. 45 km

2) Regioradler

- ✱ Gelegentliche Regioradler: Tagestour bis ca. 45 km
- ✱ Sportliche Regioradler: Tagestour bis ca. 65 km

3) Radwanderer

- ✱ Wechselnde Unterkünfte: Tourlänge bis 70 km

3.3.3 Freizeitinfrastruktur

Die Einrichtung von Rastanlagen entlang der durch das Gebiet des Tourismusverbandes Nördliches Harzvorland verlaufenden Radfernwege und an auszuwählenden Freizeitrouten, stellt ein vorrangiges Ziel bei der Umsetzung des Fahrradmobilitätskonzeptes dar, um auf den Routen

einen erhöhten Nutzerkomfort gewährleisten zu können und diese somit noch attraktiver zu gestalten. Hiermit soll den in Kapitel 1 beschriebenen Leitideen aus der Landkreisstrategie zur Verbesserung der Infrastrukturausstattung (Besser statt mehr) sowie einer damit verbundenen intensiveren Inanspruchnahme des Angebotes (Das Lokale gewinnt an Bedeutung) nachgekommen werden. Im Rahmen einer im Mai und Juni 2020 durchgeführten Befahrung wurden daher geeignete Standorte für Rast- und Abstellanlagen entlang der verschiedenen Radrouten identifiziert und untersucht, so dass für die jeweilige Ausstattung entsprechende Empfehlungen gegeben werden können.

Die Standorte an besonderen Erlebnispunkten, an denen neben der Rastmöglichkeit noch weitere Aktionen möglich sind, sollen über einen höheren Ausstattungskomfort verfügen. Das Fahrrad sollte hier für einen längeren Zeitraum unbeaufsichtigt abgestellt werden können. Hierzu zählen insbesondere die Standorte an der „Kaiserpfalz Werla“ oder am Eulenspiegel-Museum in Schöppenstedt, wo Radfahrende zu Fuß das weitläufige Gelände bzw. das Museum erkunden möchten. Oder Standorte in Hornburg und Wolfenbüttel, wo den Radfahrenden neben der Rastmöglichkeit viele weitere Optionen geboten werden, wie z.B. der Besuch von Museen oder die Erkundung der historischen Innenstädte. Gleiches gilt für den Standort in Wittmar, von wo aus Besucher die Möglichkeit haben entlang des „FEMO-Erlebnispfades“ zu wandern oder aber zu Fuß die „Asseburg“ bzw. den „Bismarckturm“ zu besichtigen.

Der Standort am nördlichen Rand des Oderwaldes hat durch seine Funktion als Knotenpunkt und seine Lage am „Radweg Berlin-Hameln“ ebenfalls einen besonderen Status und sollte über eine entsprechend hohe Ausstattung

Radrouten Nördliches Harzvorland

- NHaVo F01 (Schöne Dörfer im Landkreis Wolfenbüttel)
- NHaVo F02 (Rund um den Oderwald)
- NHaVo F03 (Till Eulenspiegel-Radweg)
- NHaVo F04 (Entdeckungstour rund um Baddeckenstedt)
- NHaVo F05 (Hornburg und das Große Bruch erleben)
- NHaVo F09 (Auf Lessings Spuren)
- NHaVo F10 (Kaiserpfalz Werla)

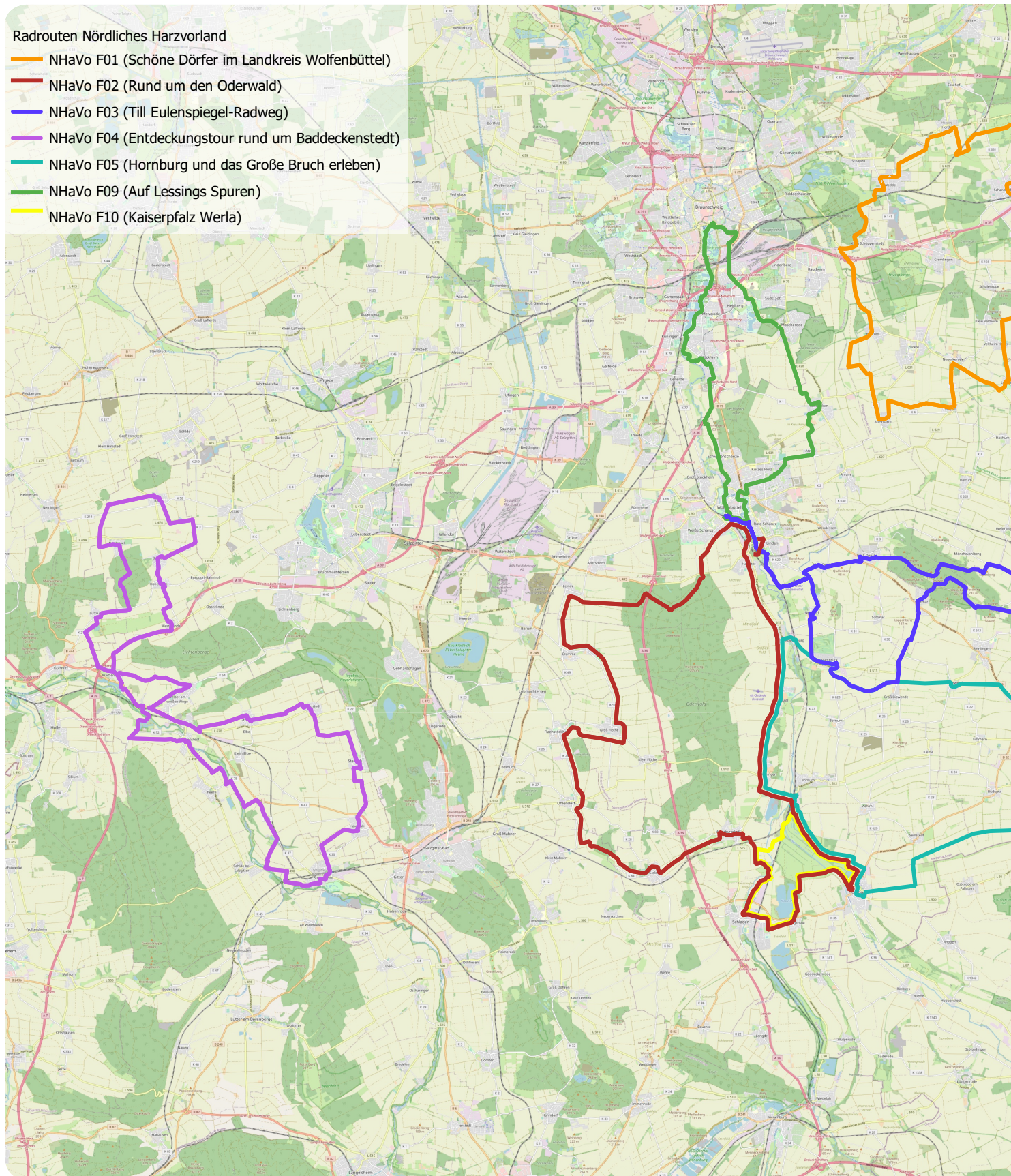
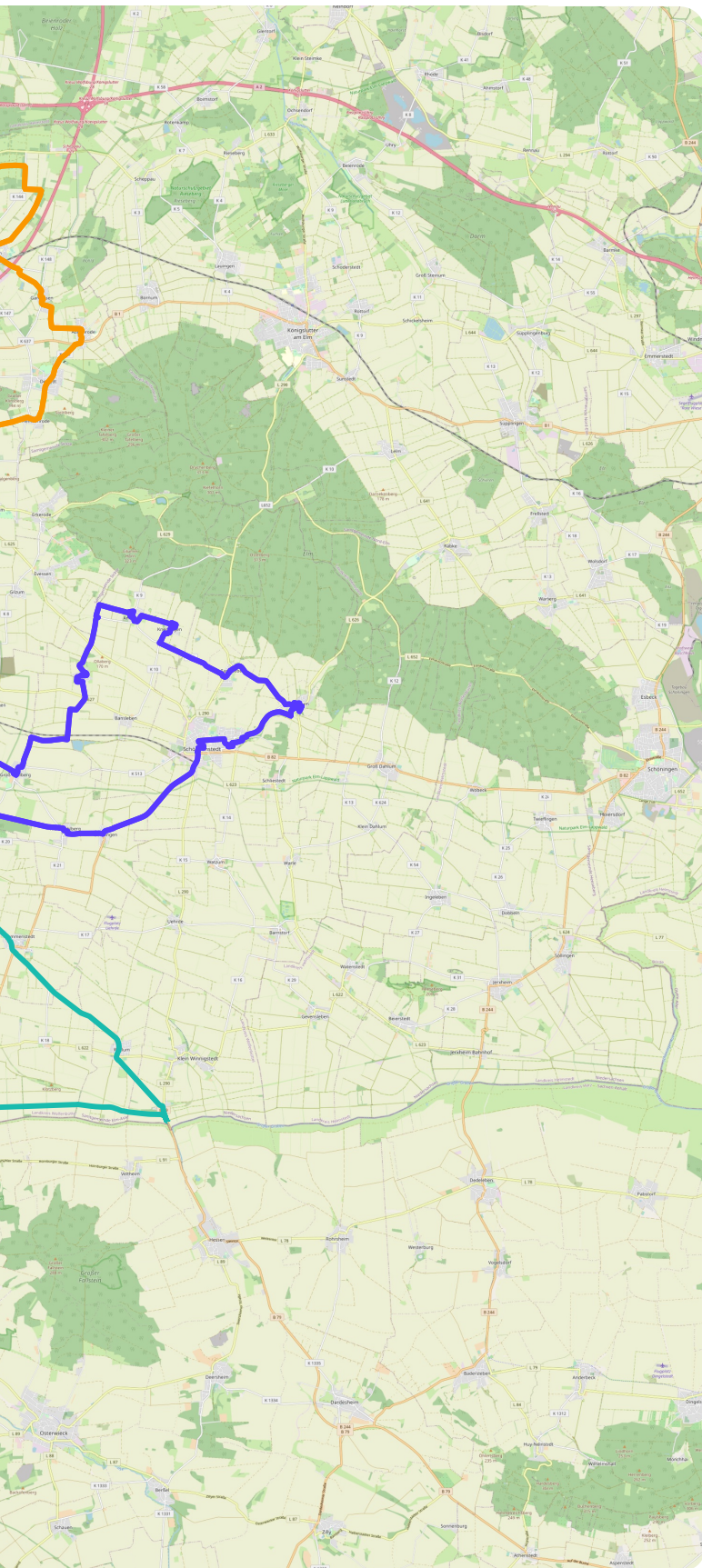


Abb. 10: Übersicht der sieben Freizeittrouten im Landkreis Wolfenbüttel
 Quelle: eigene Abbildung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende



verfügen. Die Grundkomponenten bei der Ausstattung der Abstellanlagen, die bei der Handlungsempfehlung standortabhängig unterschiedlich kombiniert wurden, sind die Folgenden:

- * Bank-Tisch-Kombinationen
- * Anlehnbügel, ggf. Fahrradboxen
- * Info-Tafeln
- * Ggf. Ladestationen für Pedelecs (nur an den Standorten mit längerer Verweildauer)
- * Ggf. Servicestation für Fahrräder
- * Ggf. Überdachung
- * Ggf. Photovoltaik-Beleuchtungsanlage

Zur Grundausrüstung eines jeden Rastplatzes gehört das Aufstellen einer Sitzgruppe (Bank-Tisch-Kombination), die ein entspanntes Picknick am Tisch ermöglicht. Je nach Standort und Nachfrage können ein oder mehrere dieser Sitzgruppen aufgestellt werden. Es gibt dabei eine Vielzahl an Ausführungsvarianten hinsichtlich des Designs und in Bezug auf das Material (Holz, Stahl, Kunststoff, Drahtgitter). Zur weiteren Grundausrüstung kann zusätzlich ein Mülleimer gehören, so dass Abfälle direkt am Ort entsorgt werden können. Alternativ sollte ein Hinweisschild aufgestellt werden, dass die Abfälle wieder mitzunehmen sind.

Um den abgestellten Fahrrädern auch bei größerer Beladung einen guten und sicheren Halt gewährleisten zu können, werden Anlehnbügel empfohlen. Hierbei kann das Fahrrad sicher am Fahrradrahmen angelehnt und angeschlossen werden. Hinsichtlich der konkreten Gestaltung gibt es dazu eine ganze Reihe vergleichbarer Modelle.

Um Radfahrenden, die auf längeren Touren unterwegs sind, bei schlechter Witterung einen Schutz zu bieten, ist an einzelnen Standorten auch die Errichtung von überdachten Rastplätzen vorgesehen. Bei der Auswahl einer Überdachungsvariante gibt es gestalterisch sehr viele Möglichkeiten, sowohl im Hinblick auf das Material (z.B. Holz oder Stahl) als auch hinsichtlich der Ausführung (z.B. Komplettüberdachung oder nur halboffen). Um einen zusätzlichen Komfort und Sicherheit bieten zu können, wird an den Standorten außerhalb von geschlossenen Ortslagen zusätzlich die Installation einer Beleuchtungsanlage erfolgen, die ihren Strombedarf



auch durch eine Photovoltaikanlage erhalten kann.

An Standorten, an denen zu erwarten ist, dass die Fahrräder für einen längeren Zeitraum abgestellt werden, ist die Einrichtung von abschließbaren Fahrradboxen zu planen. Die Fahrradboxen bieten einen sehr guten Schutz vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl und sind daher für Radfahrende mit höherklassigen Reiserädern mit Gepäck oder hochpreisigen Pedelecs von besonderem Interesse. Alternativ gibt es Fahrradboxen auch mit einer integrierten Energiesäule, so dass zum Beispiel die Akkus von Pedelecs, E-Bikes oder batteriebetriebenen Leuchten während der Parkphase an der integrierten Steckdose wieder aufgeladen werden können.

Viele Radfahrende sind neben attraktiven und gut befahrbaren Radwegen auch an weiterführenden Informationen zu den Orten und zur Landschaft sowie an Informationen zur Region und deren Besonderheiten interessiert.

Bereits jetzt gibt es entlang der Fahrradrouten einzelne Info-Tafeln, die sich jedoch in Form und Umfang sehr stark voneinander unterscheiden und dabei meist nur über besondere Einzelthemen informieren. Die im Rahmen der Befahrung empfohlenen Info-Tafeln sind ein geeignetes Mittel, um die Besucher nicht nur auf ihren Fahrradrouten zu leiten (Wegeleitsystem), sondern auch um weiterführende Informationen über die besuchten Orte bereitzustellen. Ähnlich wie bei Fahrradwegweisern ist ein einheitliches Informationssystem hinsichtlich Form, Material und Aufbereitung der Informationen sinnvoll, um die Radfahrenden zielsicher zu führen und zu informieren.

Bei der konkreten Gestaltung der Info-Tafeln sind nach Möglichkeit die folgenden Inhalte zu berücksichtigen:

- * Informationen zum Standort (Besonderheiten, Lage, Atmosphäre),
- * Informationen zur sichtbaren Landschaft (Geologie, Pflanzenarten),
- * Informationen zu den nahegelegenen Sehenswürdigkeiten (z.B. „Kaiserpfalz Werla“),
- * Informationen zu den Ortschaften in der unmittelbaren Umgebung,
- * Informationen zu den Fahrradrouten, die entlang des Standortes verlaufen,
- * Übersichtskarte des Gebietes mit Verlauf sämtlicher Fahrradwege,



Abb. 11: Info-Tafel am Eulenspiegel-Radweg
Quelle: eigene Abbildung

- * Kennzeichnung des aktuellen Standortes auf der Karte,
- * Hinweise auf besondere Ziele wie (fahrradfreundliche) Gasthäuser mit Telefonnummern und Öffnungszeiten sowie Parkplätze,
- * Hinweise auf Servicestellen für Radfahrende (Fahrradläden, Fahrradverleih, Ladestationen),
- * Haltepunkte für den ÖPNV mit Hinweis auf Buslinien, die Fahrräder transportieren können



Abb. 12: Rastplatz an der Lindenallee in Lucklum
Quelle: eigene Abbildung

3.4 Fahrradklima, Motivation und gesellschaftliche Teilhabe

3.4.1 Informations- und Beteiligungsangebote

In den allermeisten Radverkehrsplanungen steht stets der Ausbau der Infrastruktur im Fokus. Dabei ist deutlich, dass gerade die Kommunikation in der heutigen Informationsgesellschaft eine der wichtigsten Triebfedern für eine Verhaltensänderung im eigenen Handeln ist. Wenn Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl erreicht werden sollen, müssen Anreize geschaffen werden, dies auch zu tun. Mit dem Radfahren als Trendthema gibt es zudem ein Produkt, das Spaß macht und das für sich spricht.

Der Kommunikationsansatz im Marketing und in der Öffentlichkeitsarbeit umfasst Aspekte der Positionierung des Radfahrens in der Öffentlichkeit und bei bestimmten Zielgruppen sowie eine Partizipationskampagne.

In der Positionierungskampagne kommen sowohl Printmaterialien zum Einsatz als auch eine gezielte Pressear-

beit zum Radverkehr, der Aufbau und die Nutzung einer speziellen und auf die Belange des Freizeit- wie des Alltagsradverkehrs zugeschnittenen Webseite, die Ein-spielung von bestimmten Inhalten in Soziale Medien wie Facebook und Instagram.

In der Partizipationskampagne sollen für Neubürgerinnen und Neubürger Willkommensradtouren veranstaltet werden, kostenlose Rad-Sicherheitschecks angeboten werden, an Schulen könnten Aktionen laufen wie „Check Dein Rad!“ und Radrallyes veranstaltet werden.

Wichtig dabei ist, dass das Radfahren bekannt gemacht und häufig von den Medien aufgegriffen wird. Ein wichtiges Ziel ist dabei, im Landkreis Wolfenbüttel eine eigene Fahrradkultur zu entwickeln. Ein anderes Ziel lautet dabei, nicht nur „mehr Radverkehr“ zu erzeugen, sondern auch „besseren Radverkehr“, also die Qualität zu steigern.





Abb. 13: Info-Punkt in der Gemeinde Schladen-Werla
Quelle: eigene Abbildung

3.4.2 Kampagnen und Aktionen

BraunschweigerLANDpartie

Im Rahmen der „1. BraunschweigerLANDpartie“ wurde im April 2019 zu 58 Veranstaltungen in mehr als 20 Orten eingeladen. Der große Erfolg veranlasste den Landkreis Wolfenbüttel, die LANDpartie fortzuführen. Im September 2021 soll die zweite Auflage folgen. Im Mittelpunkt soll dann die Region rund ums Okteral, von Wolfenbüttel-Halchter über Börßum bis Schladen, stehen. Das bewährte Konzept der ersten Landpartie wird beibehalten. Über die Multiplikatoren aus Bürgermeistern, ADFC, Landvolk und Landkreis werden private Veranstalter gewonnen. Diese sind etwa Vereine, Institutionen, Dorfgemeinschaften oder Privatpersonen. Diese können im September 2021 Tür und Tor zu ihren Museen, Gärten, Häusern, Dörfern, Bauernhöfen und vielen weiteren Orten öffnen und so für Besucherinnen- und Besucher erfahrbar machen.⁷

⁷ vgl. LK Wolfenbüttel 2020: Braunschweiger LANDpartie. Zuletzt aufgerufen am 08.08.2020, <https://www.lk-wolfenbuettel.de/Themen-Leistungen/Themen/Wirtschaft-Tourismus/BraunschweigerLANDpartie/>

Stadtradeln

„STADTRADELN – Radeln für ein gutes Klima“ wird vom „Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder | Alianza del Clima e.V.“ aus Frankfurt am Main veranstaltet und im Landkreis Wolfenbüttel von der Stadt Wolfenbüttel angeboten. Alle, die in der Stadt Wolfenbüttel wohnen, arbeiten, einem Verein angehören oder eine (Hoch-)Schule besuchen, können beim STADTRADELN mitmachen. Ziel des Wettbewerbs ist, 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dabei ist es egal, ob man bereits jeden Tag fährt oder bisher eher selten mit dem Rad unterwegs ist. Jeder Kilometer zählt – erst recht wenn man ihn sonst mit dem Auto zurückgelegt hätte. Die Stadt Wolfenbüttel nahm im Jahr 2020 vom 06. September bis 26. September am STADTRADELN teil.⁸

⁸ vgl. Stadtradeln 2020: Stadtradeln Wolfenbüttel. Zugriff am 10.08.2020, <https://www.stadtradeln.de/wolfenbuettel>



Verkehrssicherheit

Seit 15. Januar 2018 können Radfahrende Mängel im Radwegenetz des Landkreises und der Stadt Wolfenbüttel schnell und einfach über die Plattform RADar! melden. Die Meldeplattform RADar! ist ein onlinebasiertes Bürgerbeteiligungs- und Planungsinstrument des Klima-Bündnisses der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder. RADar! bietet Kommunalverwaltungen sowie Bürgerinnen und Bürgern optimale Möglichkeiten, gemeinsam den Fahrradverkehr in ihrer Kommune zu verbessern und damit zur Verkehrssicherheit beizutragen. Die Plattform wird von der Stadt Wolfenbüttel betreut.⁹

E-Bike Pendeln - Mit dem Rad zur Arbeit

Als Kooperation von Landkreis und Stadt Wolfenbüttel wurde 2018 das Projekt „E-Bike Pendeln im ländlichen Raum“ gestartet. Ziel war es, den autofahrenden Arbeitnehmer zu einem Umstieg auf das E-Bike für den täglichen Arbeitsweg zu bewegen. Dazu wurden zwölf E-Bikes angemietet, die in einem Vier- beziehungsweise Acht-Wochen-Rhythmus an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verliehen werden. Angesprochen, sich auf den Sattel zu schwingen, wurden potenzielle Mitmacher von ihrem jeweiligen Arbeitgeber.¹⁰

3.4.3 Vernetzung der Radverkehrsakteure

Die Vernetzung der Radverkehrsakteure erfolgt, wie im vorigen Kapitel dargestellt, im Wesentlichen mit der Stadt Wolfenbüttel, der Landesverkehrswacht, der Polizei, mit verschiedenen Radinitiativen und vor allem über den ADFC Kreisverband Wolfenbüttel. Letzterer macht durch vielfältige Aktionen, eine Selbsthilfswerkstatt, dem Radler-Treff und der Herausgabe der Zeitschrift „RadZeit“ für alle Mitglieder und Interessierte, eine sehr gute Vernetzungsarbeit für die Radverkehrsakteure im Landkreis Wolfenbüttel.

3.4.4 Kampagne pro Radfahren

Der unmittelbare Bezugspunkt für die Bevölkerung ist die jeweilige Gemeinde / Samtgemeinde. Eine Öffentlichkeits- und Marketingkampagne „pro Radfahren“ soll daher aus zwei Säulen bestehen:

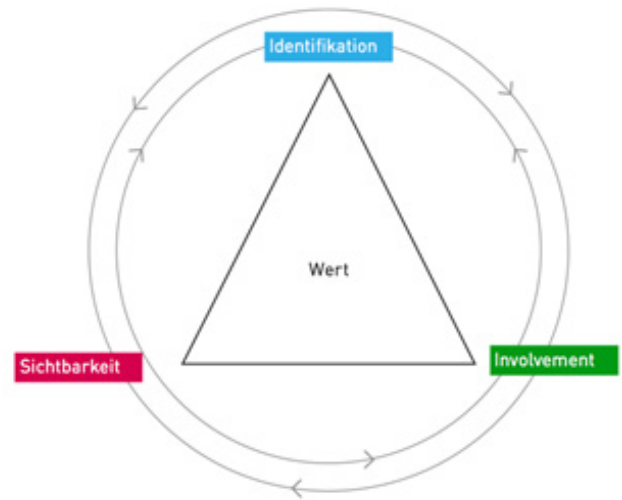


Abb. 14: Die Theorie hinter Radverkehrsplanungen
Quelle: helios.bz, Zugriff am 10.08.2020

- 1. Infrastruktur:** Der Landkreis Wolfenbüttel versetzt die kreisangehörigen Kommunen durch Multiplikatorenschulungen in die Lage, eigenständig Mängel im Radverkehrssystem zu erkennen und zu beheben. Hierzu schult er die Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Samtgemeinden umfangreich und stellt finanzielle Mittel für die Radverkehrsförderung zur Verfügung. Er unterstützt bei der Umsetzung vor Ort und weist auf Fördertöpfe hin.
- 2. Marketing:** Der Landkreis Wolfenbüttel entwickelt in Abstimmung mit der Stadt Wolfenbüttel und dem Regionalverband Großraum Braunschweig eine Dachkampagne (ein Slogan, ein Logo, hoher Wiedererkennungswert), um die Bevölkerung im Landkreis Wolfenbüttel zur vermehrten Nutzung des Fahrrades in Alltag und Freizeit zu bewegen. An Themen oder an Zielgruppen orientiert, sollten verschiedene Bausteine (modularer Baukasten) entwickelt werden, die durch den Landkreis Wolfenbüttel selbst, aber auch insbesondere von den Samtgemeinden/Gemeinden oder der Dorfgemeinschaft selbst, individuell angepasst und umgesetzt werden können. Auch hier schult/unterstützt der Landkreis die Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner vor Ort bei der Umsetzung der Bausteine. Größere Aktionen wie BraunschweigerLANDpartie und STADTRADELN können Teil dieser Dachkampagne sein.

⁹ RADar! 2020: DAS Tool für einen besseren Radverkehr! Zugriff am 10.08.2020, <https://www.radar-online.net/home>

¹⁰ LK Wolfenbüttel 2020: E-Bike Pendeln in Stadt und Kreis Wolfenbüttel. Zugriff am 10.08.2020, <https://www.lk-wolfenbuettel.de/index.php?ModID=7&FID=175.19137.1&object=bx%7C175.19137.1>



RadZeit

Sommer 2020

Wolfenbüttel



Novelle der Straßenverkehrsordnung
Haushaltsberatungen der Stadt Wolfenbüttel
Radtour links und rechts der Oker

Abb. 15: RadZeit - Magazin des ADFC Wolfenbüttel
Quelle: <https://www.adfc-wf.de/>, Zugriff am 10.08.2020

3.5 Sicherheit

3.5.1 Kooperationsvereinbarung Verkehrssicherheit

Im Jahr 2019 hat der Landkreis Wolfenbüttel die Sicherheit der Alltagsrouten im gesamten Kreisgebiet, insbesondere in den Ortseinfahrten, überprüfen lassen. Im Übergang freie Strecke / Ortslage ändert sich oftmals die Radverkehrsführung, die eine Einordnung des Radverkehrs in den Straßenraum erforderlich macht. Ziel der Untersuchung war es, Gefahrenpunkte aufzuzeigen und Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Radfahrende zu erarbeiten. Es wurden ca. 50 bestehende Verkehrsführungen mit Gefährdungspotential lokalisiert, die genauer untersucht und für die daraus abgeleitet, konkrete bauliche bzw. verkehrsregelnde Maßnahmen vorgeschlagen wurden. Im Rahmen des Fahrradmobilitätskonzeptes werden die festgestellten Defizite in den kommenden Jahren nach einer noch festzulegenden Priorisierung beseitigt und entsprechend

der zur Verfügung stehenden Mittel umgesetzt.

Der Landkreis Wolfenbüttel wird mit den Beteiligten im Bereich Verkehrssicherheit eine Kooperation vereinbaren, die das gemeinsame Handeln regelt. Auf diese Weise soll den nachfolgend beschriebenen Herausforderungen begegnet werden. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein zentrales Element des Fahrradmobilitätskonzeptes.

3.5.2 Sicher auf dem Fahrrad für Schüler

Der ADFC Niedersachsen hat zusammen mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, der Landesverkehrswacht und dem ADAC schon im November 2013 eine Kampagne gestartet, um Kinder und Jugendliche zu ermuntern, mit dem Rad zur Schule zu fahren: „Der Weg mit dem Rad zur Schule ist viel mehr, als nur eine Möglichkeit dorthin zu kommen. Er macht fit und fördert das Gefühl von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit. Mit Gleichaltrigen zusammen sein heißt: Miteinander reden, Spaß haben, aber auch einander verstehen lernen und einander helfen. Der tägliche Schulweg hilft die Gefahren des Straßenverkehrs einzuschätzen, zu vermeiden und zu bewältigen. Unterwegs müssen die Schüler selbst entscheiden. Sie lernen sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen. Das Unfallrisiko verringert sich. Darüber hinaus ist Straßenverkehr immer auch ein soziales System, das zugleich Auswirkungen auf die Gesundheit und Umwelt hat. Nach guter Vorbereitung ist der Schulweg mit dem Fahrrad sicherer als Rad fahren in der Freizeit am späten Nachmittag oder Abend. Die meisten Unfälle passieren in der Nähe der Wohnung in der Zeit des abendlichen Berufsverkehrs.“¹¹

Grundlage für ein sicheres Fahren zur Schule sind Schulwegpläne: „Sie sollen das eigenständige Rad fahren und richtiges Verhalten im Straßenverkehr unterstützen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.“

Schulwegpläne sollen mindestens folgendes enthalten:

- * empfohlene Wege (z. B. Fahrradrouten)
- * Sichere Querungsstellen (sorgen für einen möglichst sicheren Seitenwechsel)
- * gefährliche Stellen (sind möglichst zu meiden oder besonders vorsichtig zu befahren).

Aufgenommen werden in der Regel auch Haltestellen,

¹¹ Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Hrsg.): Flyer: Mit dem Rad zur Schule. Hannover 2013



Zebrastreifen/Mittelinseln, Ampeln, oft auch die Qualität der Wege und Straßen.

Dennoch besteht die Gefahr, dass sich die jungen Radfahrenden unterschätzen. Die Unfallkasse Nordrhein-Westfalen empfiehlt daher:

- * „Früh üben: Wahrnehmung und Bewegung sind für eine sichere Verkehrsteilnahme wichtig. Beide Fähigkeiten können Eltern spielerisch schon mit Kindern im Vorschulalter üben. Der Tretroller eignet sich für das Training des Gleichgewichtssinns übrigens sehr gut. Ein Fahrrad mit Stützrädern ist ungeeignet.
- * Fähigkeiten testen: Sich sicher mit dem Rad im Straßenverkehr zu bewegen, stellt hohe Ansprüche an die koordinativen Fähigkeiten des Kindes.
- * Eltern sollten daher prüfen: Kann das Kind auch in schwierigen Situationen die Balance auf dem Rad halten? Kennt es die Verkehrsregeln und beachtet sie? Bei Grundschulern ist das meist nicht der Fall. Sie sollten daher oft von den Eltern unterwiesen und begleitet werden und erst dann allein mit dem Rad zur Schule fahren, wenn sie die Fahrradprüfung absolviert haben.
- * Fahrrad regelmäßig prüfen: Das Fahrrad muss über die nötige Sicherheitsausrüstung verfügen. Vor allem Bremsen und Beleuchtung sollten Eltern zusammen mit ihren Kindern regelmäßig prüfen. Der Schulrucksack muss sicher befestigt sein. Gurte und Bänder dürfen nicht in die Speichen geraten.
- * Helm tragen: Ein Fahrradhelm ist ein absolutes Muss. Er verhindert zwar keine Unfälle, kann aber erheblich die Folgen mindern. Eltern sollten mit gutem Beispiel vorangehen und selbst den Helm aufsetzen, wenn sie aufs Rad steigen.
- * Reflektierende Kleidung tragen: Entgegen landläufiger Meinung reicht helle Kleidung nicht aus, um die Sichtbarkeit sicherzustellen. Das kann nur retro-reflektierendes Material auf der Kleidung.“¹²

Auch kann der Landkreis Wolfenbüttel die Nutzung des Fahrrades auf dem Schulweg durch Schaffung von geeigneten Fahrradabstellanlagen an den kreiseigenen Schulen fördern.

3.5.3 Sicher mit E-Bikes/Pedelecs unterwegs

Pedelecs erfreuen sich sehr großer Beliebtheit. Gerade im Frühjahr 2020 wurden so viele Pedelecs verkauft, wie nie zuvor. Es kann davon ausgegangen werden, dass Alltags- wie Freizeitfahrer künftig vor allem mit einer elektrischen Antriebsunterstützung unterwegs sein werden.

Pedelecs oder E-Fahrräder wiegen zum einen deutlich mehr als normale Fahrräder ohne Motoren und Akkus. Sie haben zum anderen durch diese beiden Komponenten auch einen anderen Schwerpunkt, so dass sich schon allein dadurch das Fahrverhalten ändert. Mit dem zusätzlichen Antrieb lassen sich auch ohne weiteres höhere Geschwindigkeiten erzielen, die mit normalen Fahrrädern nicht erreicht würden – ein längerer Bremsweg ist dabei die Folge.

Je nach Einstellung der Unterstützung reagiert der Elektromotor ruckartig, sobald Druck auf die Pedale ausgeübt wird. Das kann zu einem sprunghaften Anfahren führen, was vor allem an Kreuzungen gefährlich werden kann. Die Motorunterstützung führt auch dazu, die eigene Kraft zu überschätzen. Beim Fahren ist darauf zu achten, dass andere Radfahrende nicht sofort erkennen können, ob sich ihnen ein Pedelec nähert. Die bislang üblichen Radwege werden sehr schmal, wenn sich Radfahrende begegnen, von denen einer eine deutlich höhere Geschwindigkeit fährt. Wenn auch Fahrradhelme nicht vorgeschrieben sind, sind sie gerade bei Pedelecs besonders wichtig, um sicher unterwegs zu sein. In der Straßenverkehrsordnung (§ 21a Abs. 2) ist für Pedelec-Fahrer von einem „geeigneten Schutzhelm“ die Rede, ohne dass dies näher ausgeführt wird.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat Tipps zum sicheren Radfahren herausgegeben¹³:

- * Nach langer Rad-Abstinenz sollte Unsicherheit nicht durch allzu forsches Auftreten ausgeglichen werden. Radfahren verlernt man zwar nicht, doch können die ungewohnten Bewegungsabläufe die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr beeinträchtigen. Als Gelegenheitsradler langsam anzufangen ist sicherer als auf dem ungewohnten Gefährt auftrumpfen zu wollen.
- * Die Straßenverkehrsvorschriften sollten jedem Radfahrenden bekannt sein, sofern sich im öffentlichen Verkehrsraum fortbewegt wird. Rad-Fahrende müssen sich mit den geltenden Regeln vertraut machen und diese auch einhalten!

¹² <https://www.unfallkasse-nrw.de/service/nachrichten/kampagne-risiko-raus-gesetzliche-unfallversicherung-gibt-auf-der-messe-didacta-tipps-fuer-den-sicher.html> Zugriff am 03-07-2020

¹³ Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR): Tipps zum sicheren Radfahren. In: Mit dem Fahrrad oder dem Pedelec unterwegs. S. 20, Berlin 2019

- * Bei Dämmerung und Dunkelheit sollte man nur mit guter Beleuchtung Rad fahren! So wird man von anderen Verkehrsteilnehmenden besser gesehen und kann Wege selbst besser beurteilen und Stürze vermeiden!
- * Das Fahrrad oder Pedelec sollte in regelmäßigen Abständen auf mögliche Schäden kontrolliert werden! Auch Reifen, Bremsen und Fahrradkette ermüden mit der Zeit!
- * Rad-Fahrende haben keine Knautschzone. Bei einem Unfall besteht die erhöhte Gefahr von körperlichen Schäden. Auch wenn Rad-Fahrende im Recht sind, sollten sie nicht darauf bestehen
- * Rad-Fahrende gehören zwar zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden, sie sind aber nicht die Schwächsten. Rad-Fahrende haben sich gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie Kindern und zu Fuß Gehenden rücksichtsvoll zu verhalten!
- * Alkoholkonsum ist mit Straßenverkehr nicht zu vereinbaren. Dies gilt auch, wenn man mit dem Fahrrad oder Pedelec unterwegs ist.“

3.5.4 Sicher auf dem Fahrrad für ältere Menschen

Ältere Menschen haben in der Regel das Radfahren in ihrer Jugend gelernt. Aber oft steigen sie erst im Alter und bei entsprechender Freizeit wieder auf das Fahrrad, das dann meist eines mit elektrischer Kraftunterstützung sein soll. Die wesentlichen Bewegungsabläufe des Radfahrens sind zwar noch im Gedächtnis gespeichert, aber die Handhabung des Fahrrads ist eher unsicher. Wenn gleich die Bewegungsabläufe im Gedächtnis gespeichert sind, fällt ihre Durchführung schwerer, wenn man älter oder gar alt geworden ist. Dazu gehören die Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer und die eigene Reaktionsgeschwindigkeit auf sie, aber auch die Kraft und die Ausdauer, die Balance und die Koordinationsfähigkeit.

Die Folge ist, dass das Radfahren unter den veränderten Voraussetzungen erst wieder neu trainiert werden muss. Der Deutsche Verkehrsrat rät, dass ältere Menschen ohne Einweisung und Training nicht vom Fahrrad auf das Pedelec umsteigen sollten, denn das Unterschätzen der Dynamik eines Pedelecs kann den Fahrenden in gefährliche Situationen bringen. Um genug und richtig reagieren zu können und mit den schwereren Pedelecs umgehen zu können, muss dies geübt werden.

3.5.5 Gesundheitliche Aspekte des Radfahrens

Viele Studien befassen sich mit den gesundheitlichen Aspekten des Fahrradfahrens. Denn Radfahren kann auf ganz unterschiedlichen Wegen die menschliche Gesundheit beeinflussen. Bewegungsmangel ist eine der zentralen Ursachen für klassische Zivilisationskrankheiten wie Übergewicht, Bluthochdruck sowie Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Altersdiabetes.

Die positiven Aspekte des Radfahrens liegen in der möglichen Reduktion von Übergewicht, dem Abbau von psychischem Stress, der Vermeidung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, der Stärkung des Rückens, der Regelung von Fettstoffwechsel, Hypercholesterin, Bluthochdruck, einer verbesserten Ausdauer und einem Gelenkschutz.

3.6 Elektromobilität, Forschung und Innovation

3.6.1 Elektromobilität

Im Jahr 2017 wurde eine Kooperation zwischen dem CEMO (Centrum für Energie und Mobilität) und dem Landkreis Wolfenbüttel mit dem Ziel geschlossen, die Elektromobilität im Landkreis Wolfenbüttel kontinuierlich auszubauen und bei Bedarf punktuell zu fördern. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde im Jahr 2018 eine durch die Stiftung Zukunftsfonds Asse finanzierte Projektkoordinationsstelle am CEMO geschaffen. Ziel ist es, das Thema Fahrrad E-Mobilität weiter zu entwickeln unter Berücksichtigung der Potentiale und der Klimarelevanz.

3.6.2 Forschung und Innovation

Im August 2019 wurde an der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften in Wolfenbüttel das 2012 gegründete Centrum für Elektromobilität der Ostfalia zum Centrum für Energie und Mobilität (CEMO) weiterentwickelt. Hiermit wird der tiefgreifenden Umbruchphase unseres Verkehrs- und Mobilitätssystems Rechnung getragen und der Fokus auf die Bereiche Energie und Mobilität gelegt, die im Rahmen vereinbarter Klimaschutzziele eng zusammen gehören. Hierdurch wird einerseits die Verknüpfung von Energie- und Verkehrswende berücksichtigt. Andererseits öffnet sich das Centrum anderen immer wichtiger werdenden Technologien wie dem autonomen Fahren.



Mit dieser strategischen Neuausrichtung macht sich das Centrum bereit, die Zukunftstechnologien der nächsten Dekade zu erforschen und in die Lehre zu integrieren. Mit 16 Mitgliedern aus sechs Fakultäten ist das Centrum standortübergreifend und interdisziplinär gut aufgestellt, um zukunftsrelevante Themen für die klimafreundliche Mobilität zu erforschen und an deren Verwirklichung mitzuwirken. Die Ziele des CEMO sind im Einzelnen:

- * Bündelung der Kompetenzen zur Energie und Mobilität
 - o Elektromobilität
 - o regenerative Energieerzeugung
 - o innovative Mobilitätskonzepte
 - o autonome Fahrzeugtechnologien
- * Einwerbung von Forschungs- und Industriemitteln in den ausgewählten Bereichen
- * Durchführung von interdisziplinären Forschungsprojekten
- * Bildung von Forschungsallianzen
- * Forum für interdisziplinäre Zusammenarbeit in Forschung und Lehre
- * Forum für Informations- und Erfahrungsaustausch
- * Durchführung von Veranstaltungen, Workshops und Tagungen

Darüber hinaus erhält die Ostfalia Hochschule eine von insgesamt sieben durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gestifteten Radverkehrsprofessuren in ganz Deutschland und damit die einzige in Niedersachsen. „Dr. Jana Kühl – derzeit wissenschaftliche Mitarbeiterin am Geographischen Institut der Christian-Albrechts Universität zu Kiel – hat den Ruf angenommen und wird zum 1. November als bundesweit erste Professorin für Radverkehrsmanagement an der Ostfalia Hochschule ernannt. Die Professur ist am Institut für Verkehrsmanagement, Campus Salzgitter, angesiedelt.“¹⁴

Mit Hilfe der Radverkehrsprofessuren möchte das Bundesministerium die interdisziplinäre Forschung und Lehre zu Radverkehr und nachhaltiger Mobilität stärken. „Die neu eingerichteten Professuren forschen und bilden zu wichtigen Radverkehrsaspekten aus, darunter Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit, Fußverkehr oder Logistik. Zudem erproben sie neue Technologien und arbeiten über starke Kooperationsnetzwerke an der Mobilität von morgen“¹⁵.

¹⁴ <https://www.ostfalia.de/>, Zugriff am 14.10.2020

¹⁵ <https://www.bmvi.de/>, Zugriff am 14.10.2020



Abb. 16: Symbol E-Bike

Quelle: Georg Hirmer über Pixabay

An der Ostfalia Hochschule arbeitet das sog. Velo Racing Team (Prof. Dr. Klinge) an der Entwicklung eines Velomobils (Renn/Alltag). Die Ostfalia verfügt dafür über einen eigenen Windkanal.

3.6.3 Fahrradwirtschaft und Innovation

In der Stadt und im Landkreis Wolfenbüttel wirtschaften diverse Fahrradhändler und bieten Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes unterschiedlicher Qualität und Ausstattung an. Auch Hotels und andere Übernachtungsbetriebe stellen ihren Gästen vermehrt Fahrräder und Pedelecs zur Verfügung.

Die Hornburger Firma „Harzmobil- Die eBike Vermietung“ ist Projektpartner an dem transnationalen Projekt „E-Bike-Paradies Harz. Braunschweiger Land. Ostfalen.“ Bei dem Projekt arbeiten sieben deutsche LEADER- und ILE-Regionen aus dem Harz und dem Harzvorland zusammen mit einer Region aus dem österreichischen Südburgenland. Die Kooperationspartner in Deutschland haben sich zum Ziel gesetzt, z.B. die Erfahrungen der österreichischen LEADER-Region „Südburgenland plus“ mit dem Einsatz von E-Bikes zur touristischen Entwicklung und Aufwertung der Region zu nutzen, um die Regionen im Harz und im Harzvorland noch besser als bisher touristisch aufzuwerten.

Im Gegenzug sollen die schwerpunktmäßig im Harz gewonnenen Erkenntnisse aus der Umsetzung der „Harzer Wandernadel“ mit dem Südburgenland in Österreich ausgetauscht werden. Aus dem Landkreis Wolfenbüttel nehmen neben Hornburg auch die Samtgemeinde Sickte sowie die Gemeinde Cremlingen an dem transnationalen Projekt teil.



Abb. 17: Die Ausleihe des DRK-Lastenfahrrad
 Quelle: <https://www.wolfenbuettel.de/Stadtleben/>, Zugriff am 09.11.2020

3.6.4 Lastenfahrradverleih

„Heinrich der Lastenlöwe“ sind zwei kostenfreie Lastenfahrräder, die vom ADFC Braunschweig e.V. angeboten werden. In Wolfenbüttel ist es die DRK inkluzivo Wolfenbüttel gGmbH, die ihr Tafel-Lasten-eBike zur Ausleihe anbietet. Der ADFC Kreisverband Wolfenbüttel e.V. regt an, solche Lastenfahrräder künftig viel mehr zum Einkaufen, Besorgen und Liefern zu nutzen. So liefern eine Wolfenbütteler Buchhandlung und ein Weingeschäft mit einem gemeinsamen Lastenfahrrad ihre Produkte und Waren an Kunden in Wolfenbüttel aus.

3.7 Qualitätssicherung

3.7.1 Verkehrssicherung der Radwege

Die Stadt Wolfenbüttel und die Gemeinden im Landkreis bauen ihre Wege und Straßen selbst aus. Sie führen den Radverkehr in Ortsdurchfahrten zumeist im Mischverkehr, bauen zur Optimierung der Radverkehrsführung straßenbegleitende Radverkehrsanlagen und bauen Wirtschaftswege aus. Hierfür können über bestimmte Maßnahmen aus der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendung zur integrierten ländlichen Entwicklung – ZILE –“ Fördermittel beantragt werden. Auch andere Landes- oder Bundesförderungen kommen hierfür ggf. infrage.

Im Rahmen der Aufstellung dieses Fahrradmobilitätskonzepts erfolgt auch die Neuaufstellung eines Mehrjahresprogramms für den Ausbau und den Bau von Radwegen entlang von Kreisstraßen. Vorgesehen ist der Ausbau von Infrastruktur an den Kreisstraßen in Form von Lückenschlüssen, Netzergänzungen und Beseitigung von Gefahrenstellen am Radwegenetz entsprechend der Maßnahmenliste (s. Kap. 3.1.1).

3.7.2 Rezertifizierung Fahrradfreundliche Kommune

Landkreis und Stadt Wolfenbüttel sind für den Zeitraum 2019 bis 2023 als „Fahrradfreundliche Kommune“ Niedersachsens zertifiziert worden. Seit 2016 können AGFK-Mitglieder, die Landkreis und Stadt sind, beim Land Niedersachsen einen Antrag auf Zertifizierung zur „Fahrradfreundlichen Kommune Niedersachsen“ stellen.

Beim Zertifizierungsverfahren werden alle Aspekte der Radverkehrsförderung betrachtet. Dies reicht von den strategischen Grundlagen über das Fahrradklima und die Infrastruktur bis hin zur Verkehrssicherheitsarbeit, dem Berufsradverkehr sowie dem Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr. Die Themen sind in insgesamt sechs Kategorien gebündelt. Die Fragestellungen werden jähr-



Abb. 18: Flyer „E-Bike Paradies - Harz - Braunschweiger Land - Ostfalen“, Quelle: ateneKOM Leipzig, 2019

lich fortgeschrieben, um so beispielsweise neue Entwicklungen zu berücksichtigen.

Es ist beabsichtigt, eine erneute Zertifizierung anzustreben, um auch nach 2023 als „Fahrradfreundliche Kommune“ Niedersachsens gelten zu können.

3.7.3 Wirtschaftswege für Fahrradnutzung

Abseits der straßenbegleitenden Radwege verlaufen die Radrouten im Landkreis Wolfenbüttel meist über Wirtschaftswege. Deren land- und forstwirtschaftliche Eigentümer, oftmals Feldmarkinteressentschaften, gestatten die Nutzung ihrer Wirtschaftswege, meist auch die Wegweisung an diesen Routen. Sie bauen diese Wirtschaftswege zu ihren landwirtschaftlichen Zwecken und nur für ihre eigenen wirtschaftlichen Bedarfe aus. Die Qualitätsanforderungen von Radfahrenden an die Wegequalität liegen meist darüber. Daher muss auf den im Mai und Juni 2020 befahrenen Streckenabschnitten teilweise eine qualitative Optimierung der Wirtschaftswege erfolgen. Hier wird der Landkreis Wolfenbüttel in Zusammenarbeit mit den Wegeeigentümern die Initiative ergreifen, um Maßnahmen zu deren qualitativer Ertüchtigung voran zu bringen. Zuschüsse aus anderen Fördertöpfen, wie der ZILE Maßnahme „Ländlicher Wegebau“ sollen im Einzelfall geprüft werden.

3.8 Prozessmanagement

3.8.1 Mobilitätslenkungskreis

Innerhalb des Landkreises Wolfenbüttel setzt man sich mehrmals im Jahr in einem Mobilitätslenkungskreis zusammen, um sich umfassend über Mobilitätsthemen zu informieren. Dieser Lenkungskreis setzt sich aus Vertretern der Kreispolitik, des Regionalverbandes sowie aus Verkehrsunternehmen und weiteren Betroffenen aus anderen Stellen zusammen.

3.8.2 Mobilitätsmanagement

Der Landkreis Wolfenbüttel verfolgt das Ziel eines Reallabors für vernetzte, digitale und klimafreundliche Mobilität. Dieses wird durch verschiedene Maßnahmen und Projekte flankiert, z. B. mit dem Netzwerk Elektromobilität. Der Landkreis bietet in Kooperation mit den Gemeinden E-Autos zum Ausprobieren an und baut die Zahl der öffentlichen Ladestationen aus.

Als weiterer Baustein des Mobilitätsmanagements wird der öffentliche Nahverkehr verbessert. Zum einen durch die finanzielle Beteiligung am Ausbau der Bahnhöfe in Schöppenstedt und Börßum zu Mobilitätszentralen. In einem weiteren Schritt folgen die Bahnhöfe Schandelah, Weddel, Wendessen und Baddeckenstedt. Damit wird die Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel für das bequeme Umsteigen von Bus, Auto oder Fahrrad in den

Zug und umgekehrt erleichtert.

Insgesamt ist der Landkreis Wolfenbüttel zusammen mit vielen Kooperationspartnern im Bereich des Mobilitätsmanagements tätig, so z.B. im Rahmen von Forschungsprojekten mit der Ostfalia Hochschule. Weil Mobilität immer auch eine zentrale soziale Frage ist, wurde das Centrum für Energie und Mobilität (ehemals Centrum für Elektromobilität) an der Ostfalia gegründet. Es bündelt interdisziplinäre, anwendungsorientierte Projekte. Diese Projekte sind den Themengebieten Energie oder Mobilität zuzuordnen bzw. behandeln gegenseitige Interdependenzen. Ein zentraler Baustein ist die Elektromobilität in Zusammenspiel mit regenerativer Energie.

3.8.3 Beteiligungsprozess

Im Jahr 2017 wurde im Landkreis Wolfenbüttel das Projekt „Auno Domo“ begründet. Ziel des vom Fachbüro merKWATT aus Braunschweig durchgeführten Beteiligungsprojektes war der Aufbau von dauerhaft betriebenen dörflichen Mobilitätsstrukturen in der Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln und einem privaten, dorfgemeinschaftlichen Teil-, Mitnehm- und Mitbringsystem als Garant für eine „Mobilität für alle“. Dabei sollen vorhandene, jedoch un- oder untergenutzte Kapazitäten genutzt und sinnvoll verknüpft werden.

Der Aufbau und Betrieb dieser Mobilitätsstrukturen erfolgt gemeinschaftlich im professionell moderierten

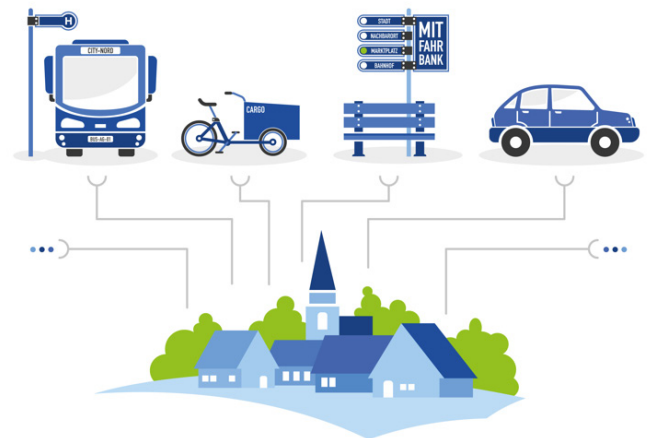


Abb. 19: AUNO DOMO - Autonome Dorfmobilität
Quelle: Enrico Casper über <https://www.projektnetzwerk-niedersachsen.de/projekte/auno-domo.html>

Zusammenwirken aller lokal und regional relevanten Akteure. In den Fokus genommen werden drei Dörfer beziehungsweise Dorfregionen, die durch einen Wettbewerb ermittelt wurden und den Prozess parallel durchlaufen sollen. Die Erkenntnisse aus diesen Pilotprojekten werden aufbereitet und sollen für weitere dörfliche Mobilitätsprojekte zur Verfügung gestellt werden.



Abb. 20: Lindenallee Lucklun
Quelle: Thomas Kempernlte

