

RVF 3.0 – Leuphana-Studis radeln für ein besseres Netz

Karlsruhe, 29.03.2025
 BUVKO 2025 | SA2
 Radverkehr im ländlichen Raum
 Projekt Radverkehrsförderung 3.0
 Dr. Antje Seidel
 antje.seidel@leuphana.de

Ergebnisse des BMBV-geförderten Verbundprojekts von Leuphana Universität und Landkreis Lüneburg (2021-2024)



Projektauftrag: Was und warum?



Auftrag B (Seidel): Radverkehrsrelevante Infrastruktur

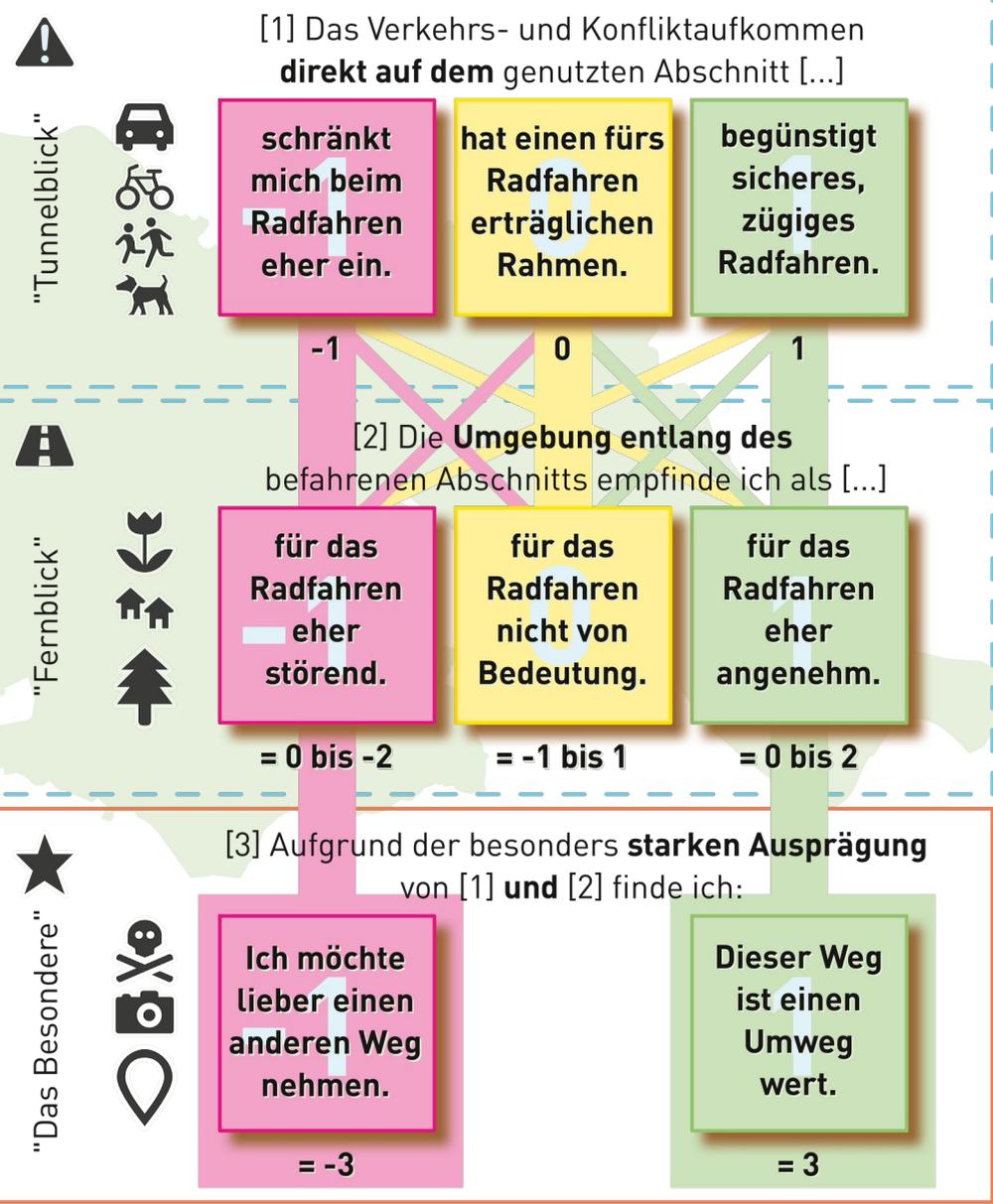
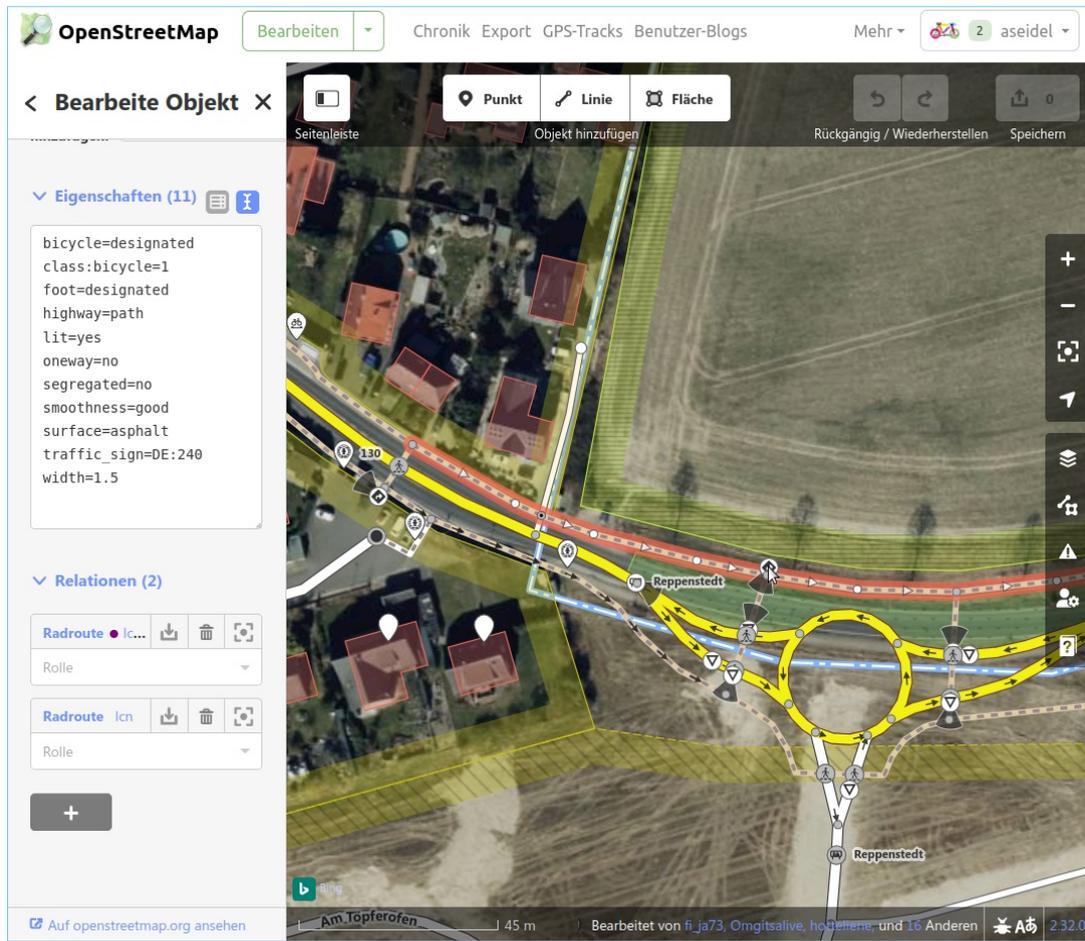
Netztransparenz oder:
»Besser durchblicken«

- ✓ Welche Eigenschaften hat der Weg?
- ✓ Wie gut lässt er sich nutzen?



Attraktivität:

Verkehrslärm und Konfliktsituationen auf belasteten Haupttrouten

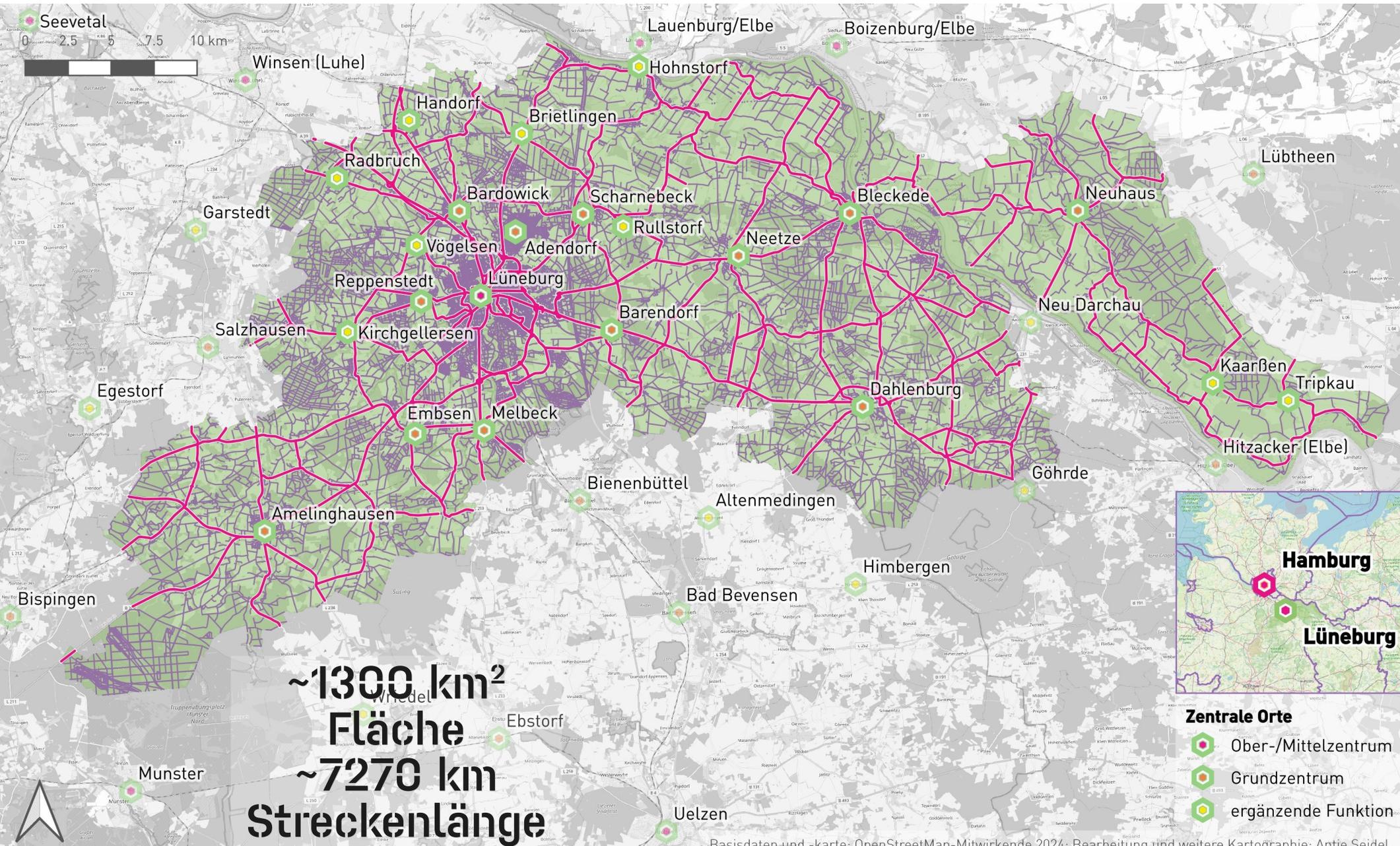


- ✓ **Oberfläche**belag und -zustand
- ✓ **Beleuchtung**, **Steigungen** (unter 30 m Abschnittslänge)
- ✓ **Zugangs**beschränkungen (Benutzungsverbote/-pflichten)
- ✓ bei Radwegen und anderen schmalen Wegen: **Breite**
- ✓ **Beschilderung** (StVO-Z. als eigenständige Objekte)
- ✓ **Attraktivität** nach eigenem Schema (Ausschnitt rechts)

Projektauftrag: Was und warum?

Das Wegenetz als Terra Incognita

hier: Kreis-, Landes-, Bundesstraßen, Autobahn, Radwege mit/ohne Benutzungspflicht, Fußwege, Wirtschaftswege, Trampelpfade usw.



Schritt 1: Grundausbildung

April-Juli (14 Semesterwochen ab Semesterbeginn)

Schritt 2: Datenerhebung

Juli-September: eigenständige Arbeit der Studierenden

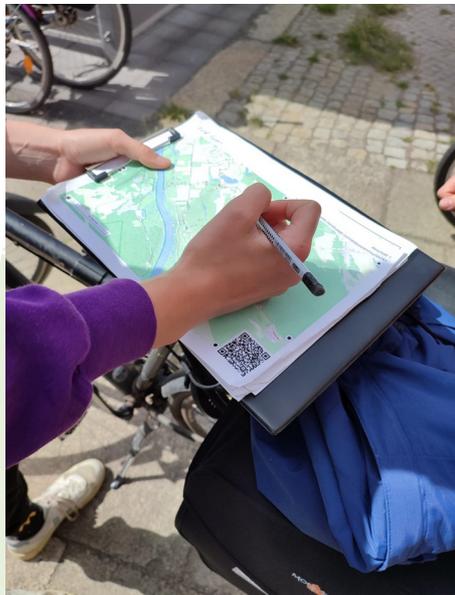


Schritt 3: Überarbeitung

September-Dezember: Begutachtung, ggf. Nacherhebungen

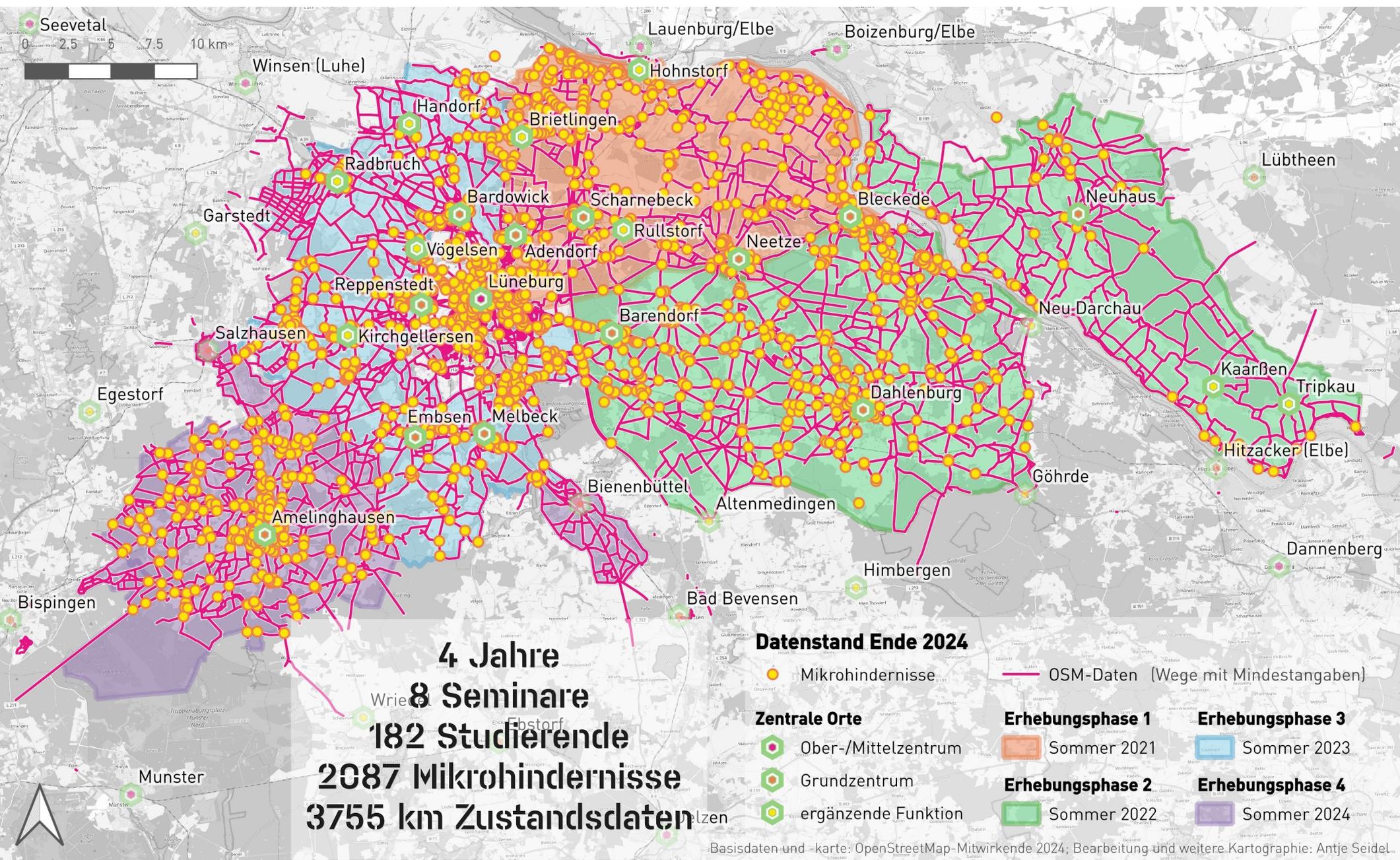
Schritt 4: Datenbereitstellung

Dezember: Datenübergabe an das Landkreis-Team



Ergebnisse: Wo und wie viele?

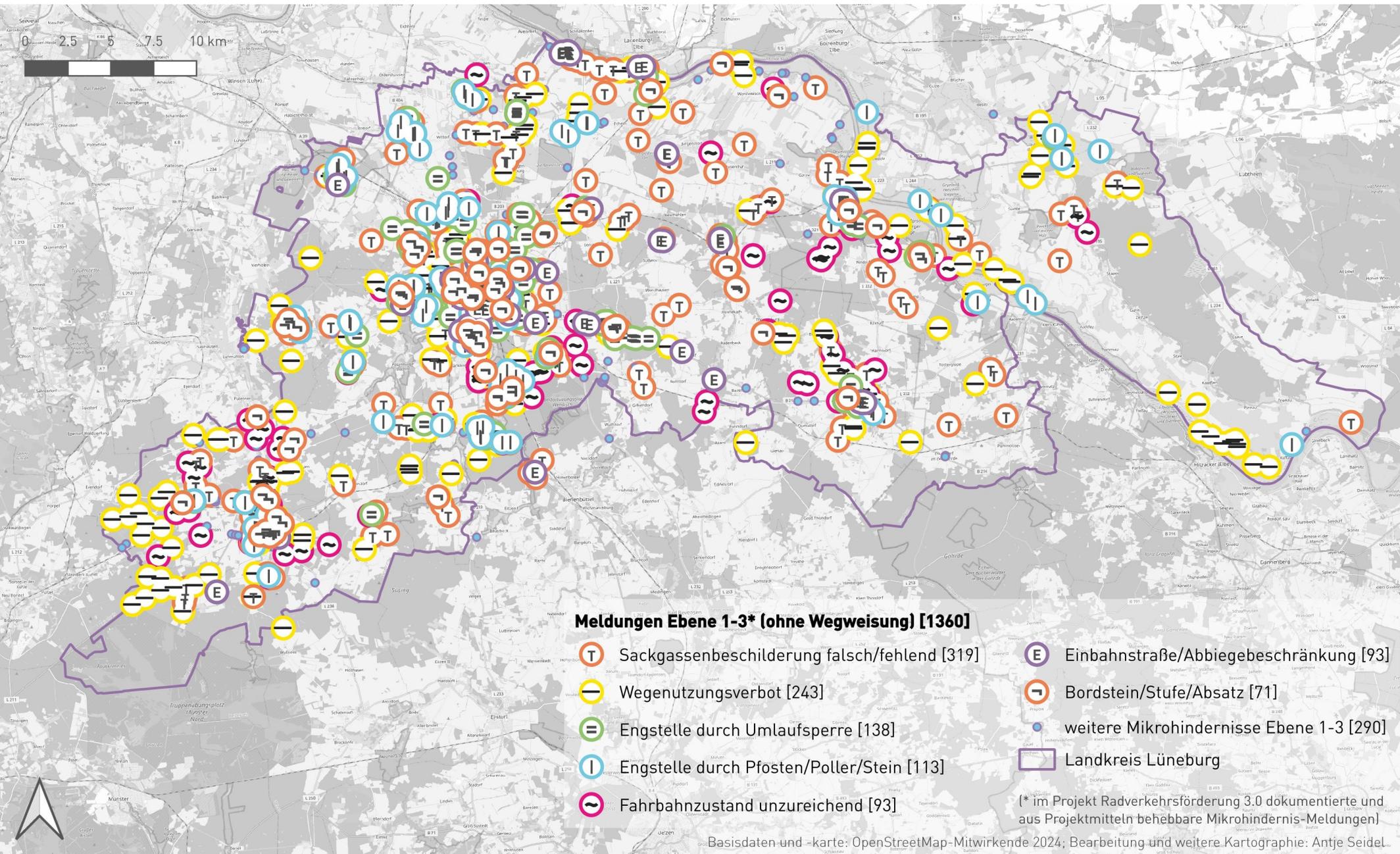
Datenstand: Ergebnis der Erhebungen 2021-2024



Ergebnisse: Wo und wie viele?

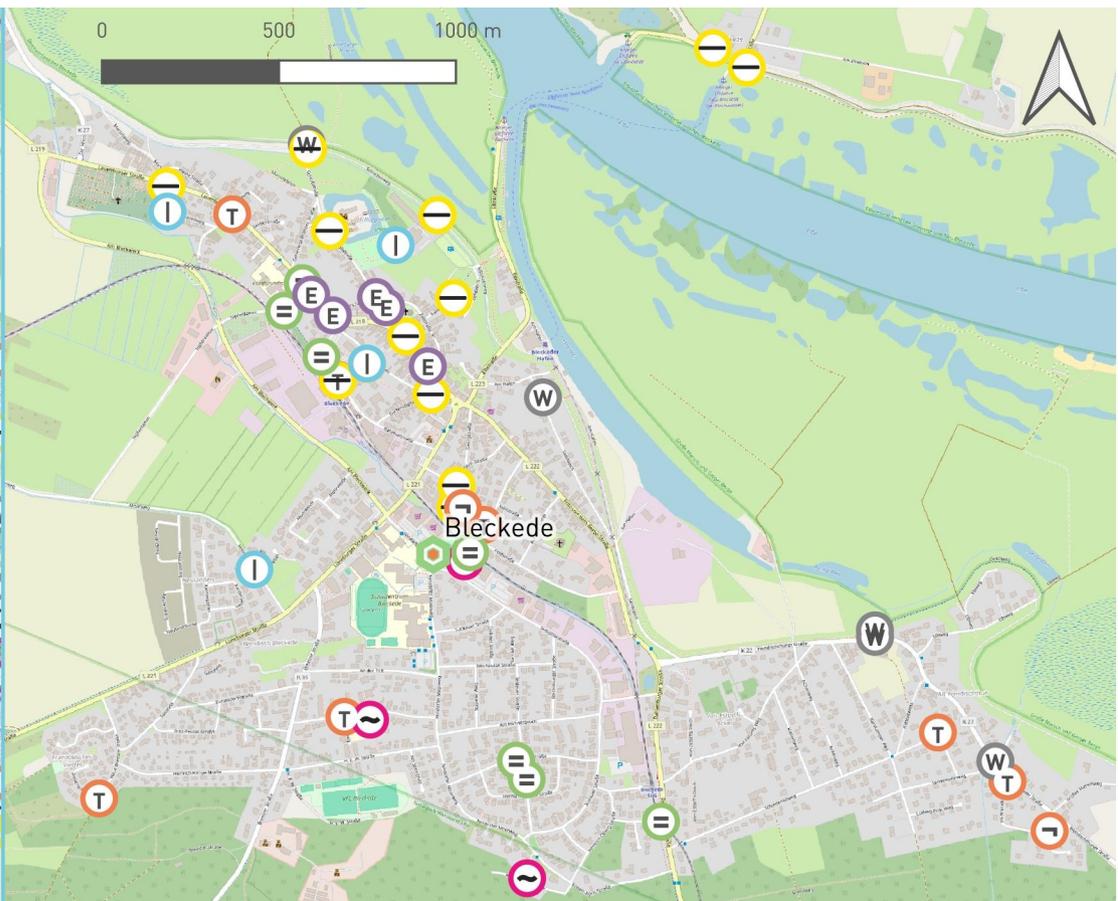
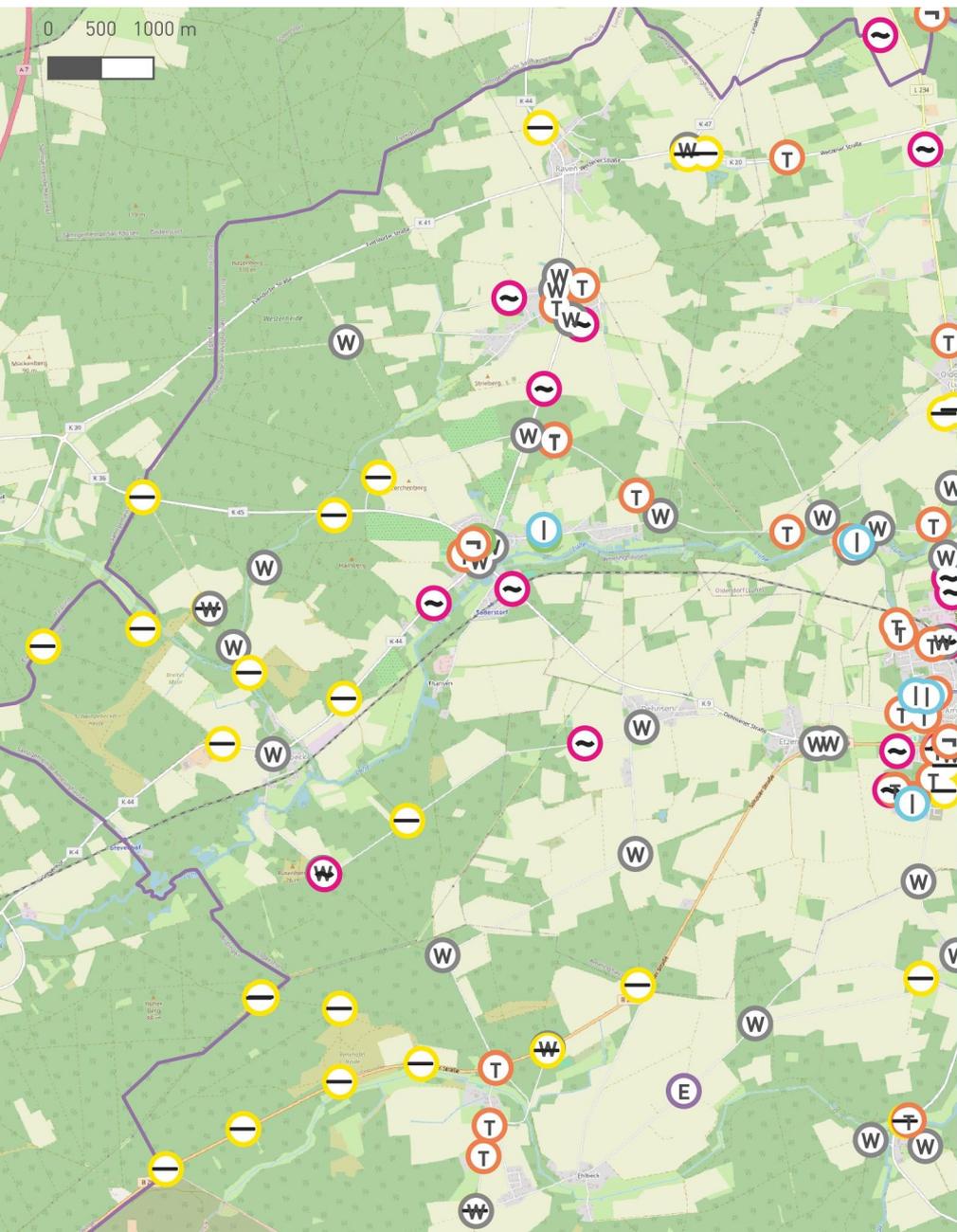
Auftrag A (Pez):

Netzdurchlässigkeit



Ergebnisse: Wo und wie viele?

Auftrag A (Pez): Netzdurchlässigkeit



Vergleich: Mikrohindernisse in ländlichen und in Siedlungsräumen

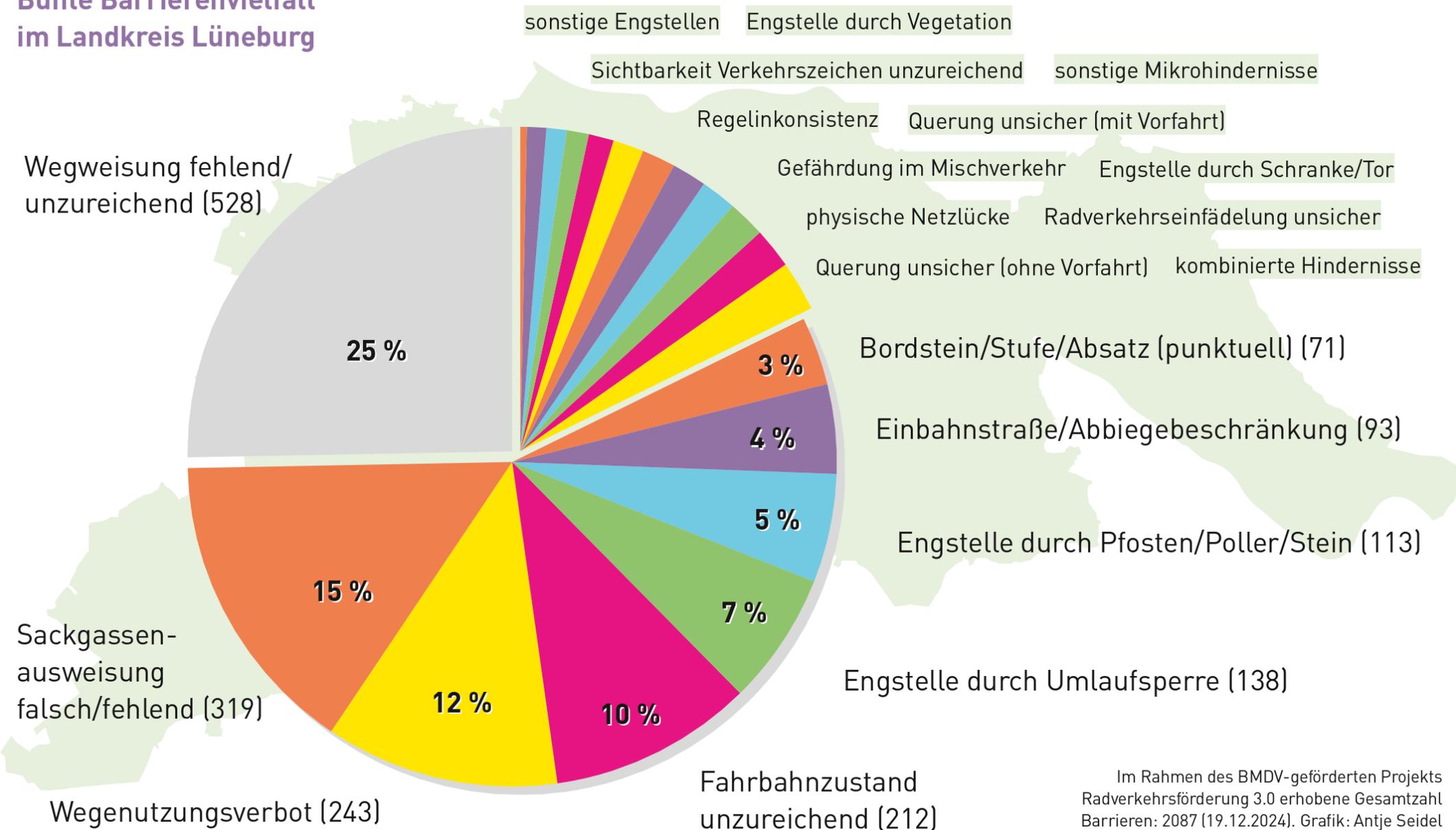
- | | |
|--|--|
|  Wegweisung fehlend/unzureichend |  Engstelle durch Pfosten/Poller/Stein |
|  Sackgassenbeschilderung falsch/fehlend |  Einbahnstraße/Abbiegebeschränkung |
|  Wegenutzungsverbot |  Bordstein/Stufe/Absatz |
|  Fahrbahnzustand unzureichend |  weitere Mikrohindernisse Ebene 1-3 |
|  Engstelle durch Umlaufsperr | |

Ergebnisse: Wo und wie viele?

Auftrag A (Pez):

Netzdurchlässigkeit

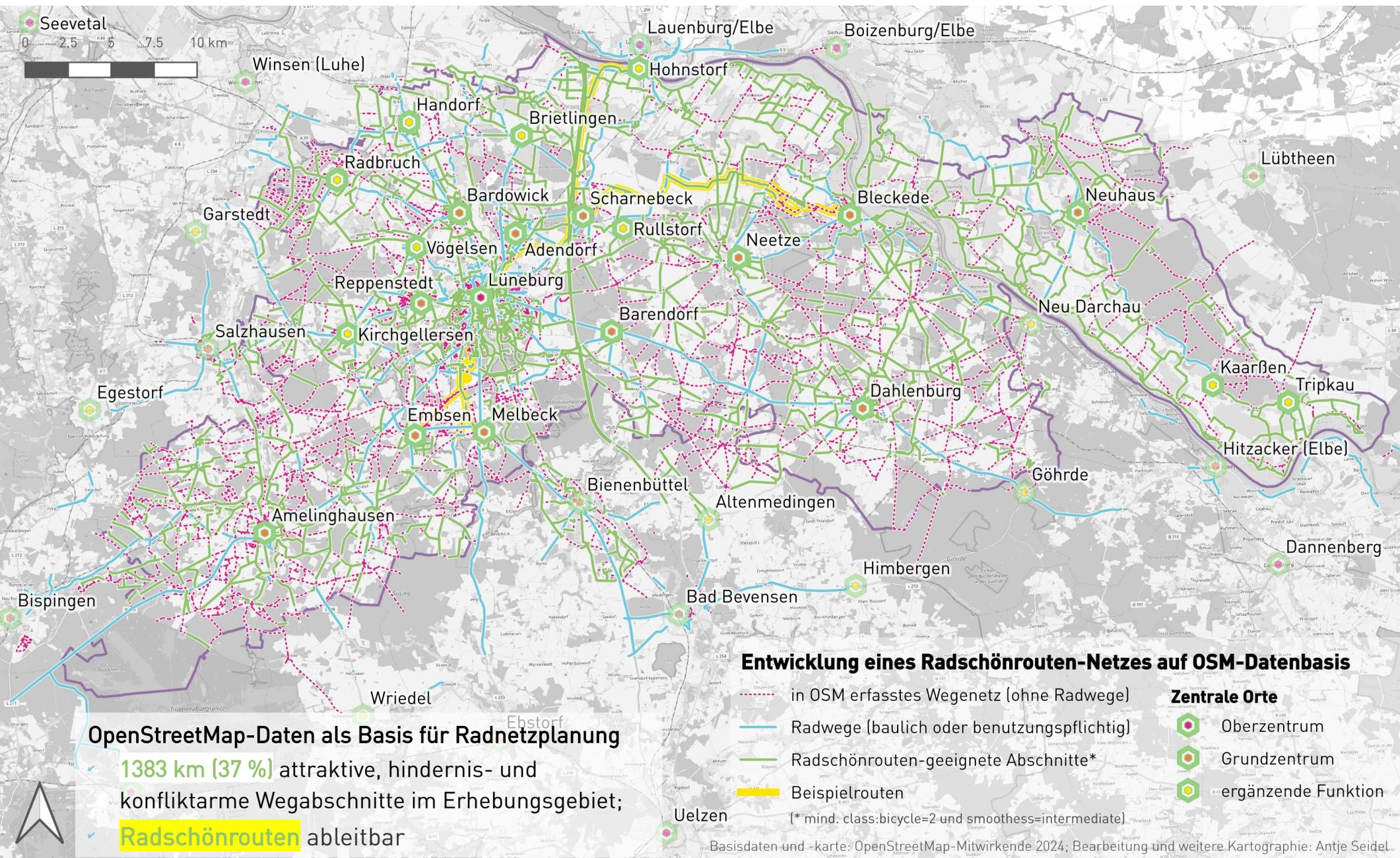
Bunte Barrierenvielfalt im Landkreis Lüneburg



Ergebnisse: Wo und wie viele?

Auftrag B (Seidel):

Netztransparenz

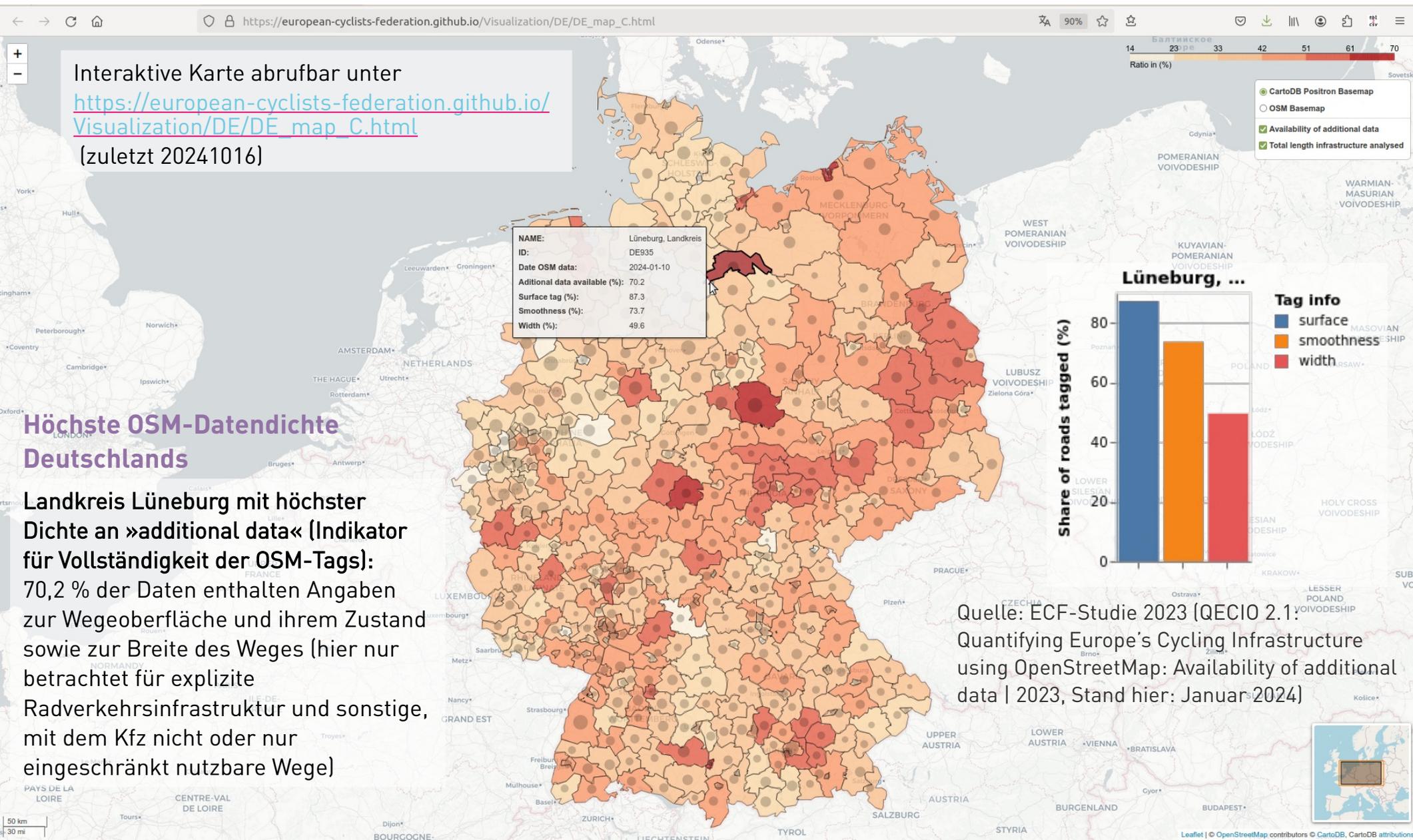


Ergebnisse: Wo und wie viele?

Auftrag B (Seidel):

Netztransparenz

Vollständigkeit der Zustandsdaten in der OpenStreetMap



Höchste OSM-Datendichte Deutschlands

Landkreis Lüneburg mit höchster Dichte an »additional data« (Indikator für Vollständigkeit der OSM-Tags): 70,2 % der Daten enthalten Angaben zur Wegeoberfläche und ihrem Zustand sowie zur Breite des Weges (hier nur betrachtet für explizite Radverkehrsinfrastruktur und sonstige, mit dem Kfz nicht oder nur eingeschränkt nutzbare Wege)

Wirkung: Wozu das Ganze?



Auftrag B (Seidel):
Netztransparenz



OsmAnd
MAPS & NAVIGATION



komoot



STRAVA



bikemap



komoot Entdecken **Routenplaner** Features

Shop **Deutsch** [Jetzt anmelden](#)

[Tour speichern](#)

Such einen Ort oder eine Adresse

02:03 28,4 km 100 m 110 m

Mittelschwer Mittelschwere Fahrradtour. Gute Grundkondition erforderlich. Überwiegend befestigte Wege. Kein besonderes Können erforderlich.

WEGTYPEN

- Weg: 4,31 km
- Fahrradweg: 8,63 km
- Nebenstraße: 5,24 km
- Straße: 10,3 km

WEGBESCHAFFENHEIT

- Looser Untergrund: 1,30 km
- Fester Kies: 813 m
- Pflaster: 2,03 km
- Straßenbelag: 2,61 km
- Asphalt: 21,7 km
- Unbekannt: < 100 m

DETAILS

Durchschnittsgeschwindigkeit 13,9 km/h



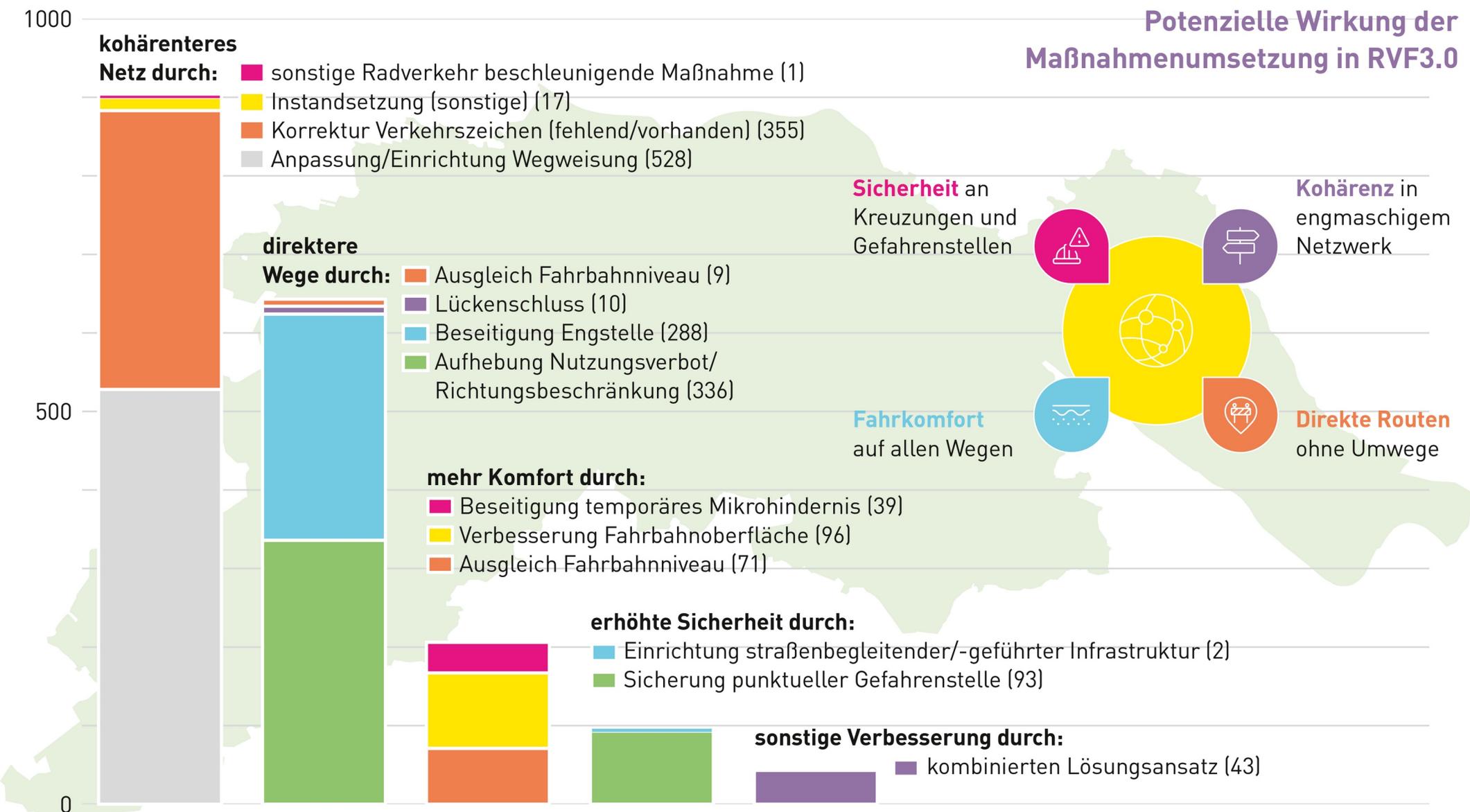
OpenStreetMap-Daten als Basis für Navi-Apps
hoher Detailgrad der Daten ermöglicht bedarfsorientierte Routenberechnung



Wirkung: Wozu das Ganze?

Auftrag A (Pez):

Netzdurchlässigkeit



Wirkung: Wozu das Ganze?

Auftrag A+B zusammengeführt:

Besser durchkommen und besser durchblicken dank RVF 3.0



Attraktive Wegeführung
auf konfliktarmen Routen in
angenehmer Umgebung



Starke Kohärenz
in gut sichtbarem,
engmaschigem Netzwerk

Größtmögliche Sicherheit
an Kreuzungen und
Gefahrenstellen



Direkte Routen auf
hindernisfreien Abschnitten
ohne Umwege

Hoher Fahrkomfort
auf allen Straßen und
Wegen des
Radverkehrsnetzes



- ✓ **Mikrohindernisse** beseitigen
- ✓ **attraktive Routen** ausschildern
- ✓ **Ergebnis des gemeinsamen Projekts:**
besser Rad fahren in Hansestadt und
Landkreis Lüneburg!