



Deutscher  
Nachhaltigkeitspreis 2020

TOP 3  
SONDERPREIS DIGITALISIERUNG

## BUVKO 2025

# SA 02 Radverkehr im ländlichen Raum – Barrieren in den Köpfen, in den Daten und ganz real da draußen



Erfahrungen in der Schlussphase des mit BMDV-  
Mitteln finanzierten Projektes Radverkehrsförderung  
3.0 im Modellvorhaben Rad

Apl. Prof. Dr. Peter Pez, Dr. Antje Seidel

Leuphana Universität Lüneburg, Inst. f. Stadt- u. Kulturräumforschung

Dipl.-Ing. (FH) Andreas Thinius, traxventure

|  |            |
|--|------------|
| 1. Von 1.0 und 2.0 zu RVF 3.0 – Barrierefrei, netztransparent, digital                           | P. Pez     |
| 2. Ergebnisse für Stadt und Land im Landkreis LG   | A. Seidel  |
| 3. Wie mit den Daten(massen) umgehen? Von der Erhebung bis zur Beseitigung durch Digitalisierung | A. Thinius |
| 4. Barrieren in den Köpfen   | P. Pez     |
| 5. Diskussion  |            |

# Radverkehrsplanung 1.0

## 1960-er/70-er Jahre

- Separation zugunsten des Autoverkehrs auf Ra(n)dwege



# Radverkehrsförderung 2.0 seit 1980-er Jahren

- a. Separation nur, wenn nötig  
und dann eher *auf* statt neben der Straße



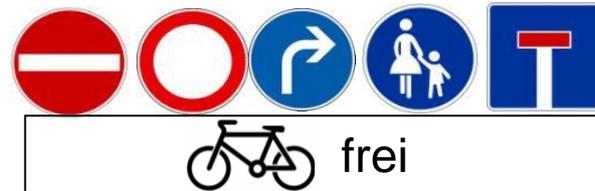
# Radverkehrsförderung 2.0

seit 1980-er Jahren

- a. Separation nur, wenn nötig und dann eher auf der Straße
- b. Adaption rechtlicher Flexibilisierungen (vor allem aus den Niederlanden)



StVO-Z 1022-10



StVO-Z 357-50  
(erst) seit 2009





- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 1995, 1. Satz im 1. Kapitel (S. 7): „**Einrichtungen für den Radverkehr sollen das Radfahren flächendeckend sicher und attraktiv machen.**“
- **Eigentlich sollte schon RVF 2.0 Barrierefreiheit bringen!**

# Doch die Realität sah und sieht anders aus!



Am Schierbrunnen



Hinter der Saline



Kreideberg



Kaltenmoor



Kaltenmoor

# Straßen-/quartiersverbindende Gehwege für umwegeempfindlichen Radverkehr öffnen!



1. StVO-Z.  
239 mit  
Zusatzschild  
1022-10



2. StVO-Z.  
240  
Kombinierter  
Geh- und  
Radweg



3. Schild  
durch Zu-  
fahrtsver-  
bot StVO-  
Z. 260  
ersetzen

Bei Wegbreite ab 2,50 m  
(ERA 2010) ? Gilt nur  
straßenbegleitend!





Hannover



Bardowick

# Straßen-/quartiersverbindende Gehwege für umwegeempfindlichen Radverkehr öffnen!



1. StVO-Z. 239 mit Zusatzschild 1022-10

2. StVO-Z. 240 Kombiniertes Geh- und Radweg

3. Schild durch Zufahrtsverbot StVO-Z. 260 ersetzen

4. Schild wegnehmen

Bei Wegbreite ab 2,50 m (ERA 2010) ? Gilt nur straßenbegleitend!





LÜNEBURG  
WIR  
NEHMEN  
RÜCKSICHT



WIREBE



Südhälfte Kurpark Lüneburg seit August 2022



Auf der Saline



An der Buchholzer Bahn



Kossenweg



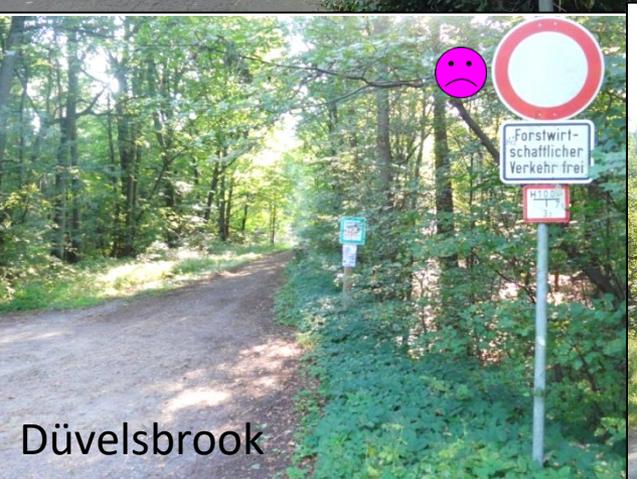
Margeritenweg



Verbindung Auf dem Kauf – Am Stintmarkt



Am Markt



Düvelsbrook



Verbindung Ebensberg – Industriegebiet Ost



Gut Schnellenberg, Richtung Heiligenthal

StVO-Zeichen 250



Anlieger und  
  
frei

StVO-Zeichen 260



Land- und  
forstwirtschaftl.  
Verkehr frei



Kefersteinstraße



Lerchenweg



Zeltberg



Unter der Burg



Ortelsburger Str.



Töbingstraße



Von-Dassel-Str.



Wandfärberstraße



Conventstraße





Lösung 3 von 7: Gegenläufiger Radfahrstreifen (durchgezogene Linie und Radwegeschild)



Lösung 5 von 7: Gegenläufiger kombinierter Geh-/Radweg,  
alternativ Gehweg mit Radverkehr frei



# Auch Abbiegegebote („verkappte Einbahnstraßen“) bedürfen der Flexibilisierung





Garlopstraße



Sternkamp – Bardowicker Wasserweg



Geht's hier durch?  
JA!



Zufahrt zum Gut Hagen



Lüner Weg



StVO-Z. 357-50

Mittelfeld



Anlieger frei



Vrestorfer Weg



Am Schierbrunnen



Fontanestraße



St.-Ursula-Weg

## § 39, 1 StVO:

Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, **werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo diese auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten sind.**

## § 45, 9, Satz 1+3 StVO:

**Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.**“

... „Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.



Reppenstedt



Quickbaumweg



Wallanlage nahe Neuetorstr.



Wilhelm-Leuschner-Straße



Kurt-Schumacher-Straße



Dachsstieg





Reppenstedt



Quickbaumweg



Wallanlage nahe Neuetorstr.



Wilhelm-Leuschner-Straße



Kurt-Schumacher-Straße



Dachsstieg

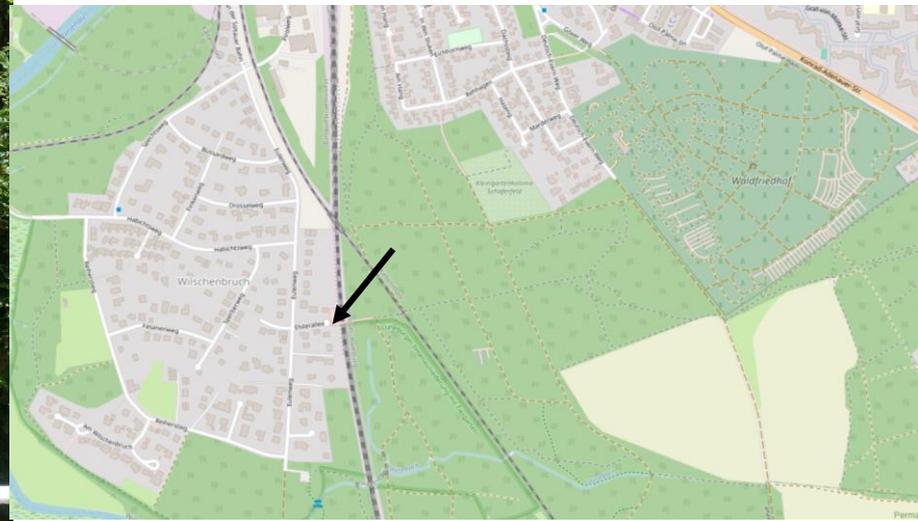
# ERA 2010, S. 80/81:

- Rotweiß-Warnmarkierung
- Keine Überlappung der Sperren
- Durchfahrbreite mindestens 1,50 m
- Einfahrbreite (meist) 1,30 m
- **S. 80: „Sie sind nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist und die Folgen eines Verzichtes die Nachteile für die Radverkehrsicherheit übertreffen.“**

Viele Umlaufsperrren gehören einfach nur weg



Liebesgrund, westlicher Eingang vom Scunthorpepark



Elsterallee  
(Wilschenbruch)







Und im Sinne nachhaltiger Verkehrsstrukturen wäre auch das eine Option:





In Bayern geht's auch ganz einfach ...



... und in Schleswig-Holstein auch.

Wenn man meint, dass es gar nicht anders geht:  
Rüttelinsel mit Verschwenkung statt  
Umlaufsperrung,  
ggf. auch als Rüttelfläche:





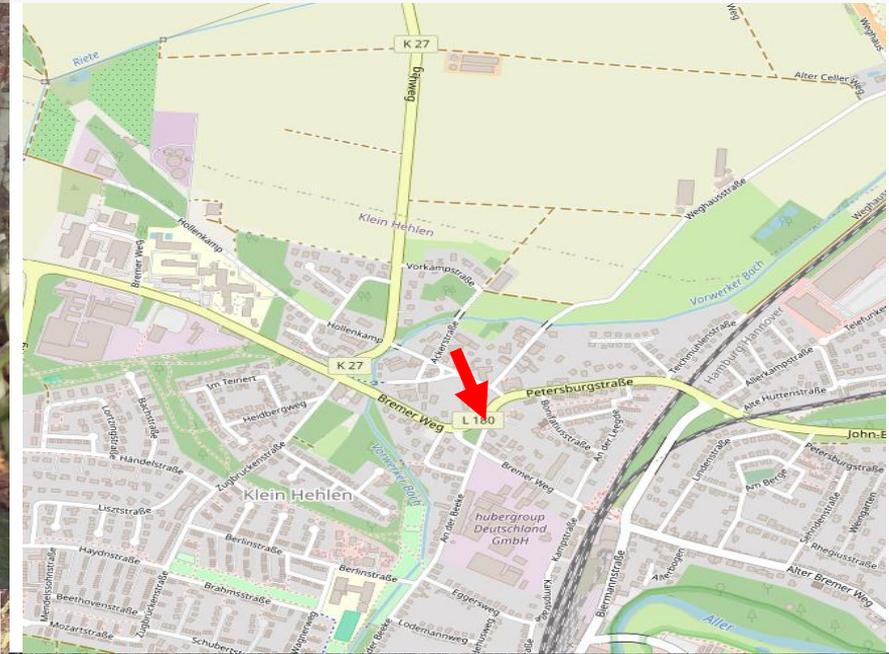
Zur Not ist eine Bremsschwelle an echten Gefahrstellen besser als eine Umlaufsperrre, an der „Long Vehicles“ scheitern müssen.



# Schlimmer geht's immer: Japan



# Und dann entdeckte ich Celle (An der Beeke/Bremer Weg)



# Celle-Wietzenbruch, Verbindungsweg Fuhrberger Landstraße – Hasenwinkel



Auch Steckpfosten können die Netzdurchlässigkeit stark beeinträchtigen bzw. für Anhänger und Lastenräder (Spurbreite 1,0 m) oder Zwillingskinderwagen unmöglich machen!



**Durchfahrtbreite sollte 1,50 m betragen (Breite Smart-PKW: 1,56 m)**



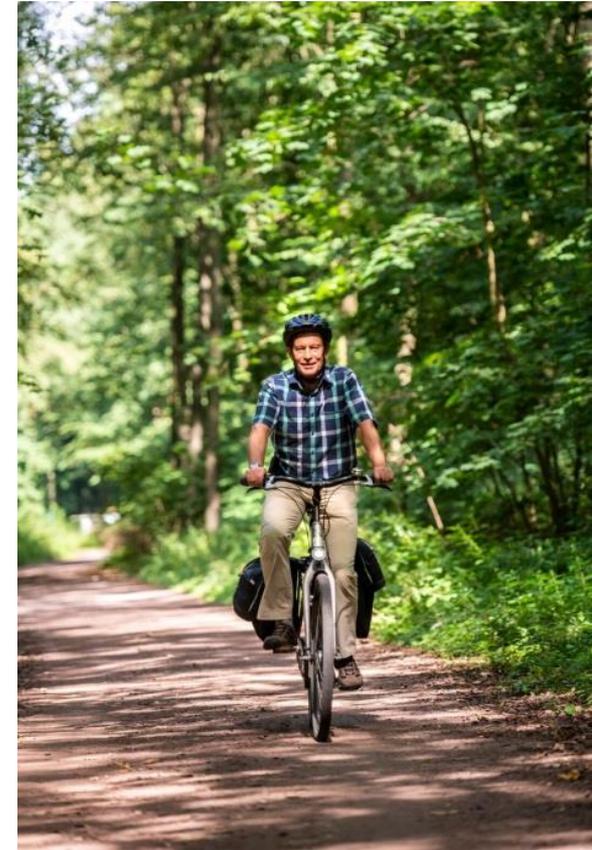
# Altbekannte physische Barrieren: Bordsteinkanten





# Radschönrouten sind Strecken abseits der Radwege von Hauptverkehrsstraßen und

- **attraktiver**, da in netterer Umgebung und ohne Verkehrslärm,
- häufig **schneller**, entweder wegen Direktheit zum Ziel oder / und wegen Ampelarmut,
- **sicherer**, weil Hauptverkehrsstraßen nur noch gekreuzt werden, wobei der Aufmerksamkeitsgrad automatisch steigt.



Dagegen sind Lüneburger „Haupttrouten“ = Hauptstraßenrouten, laut, ampelgesäumt, verkehrs-/einfahrtenträchtig (damit unsicher) und längst nicht immer kürzer.



# Radschönroutenpotenziale – Beispiel Hermannsburg, LK Celle

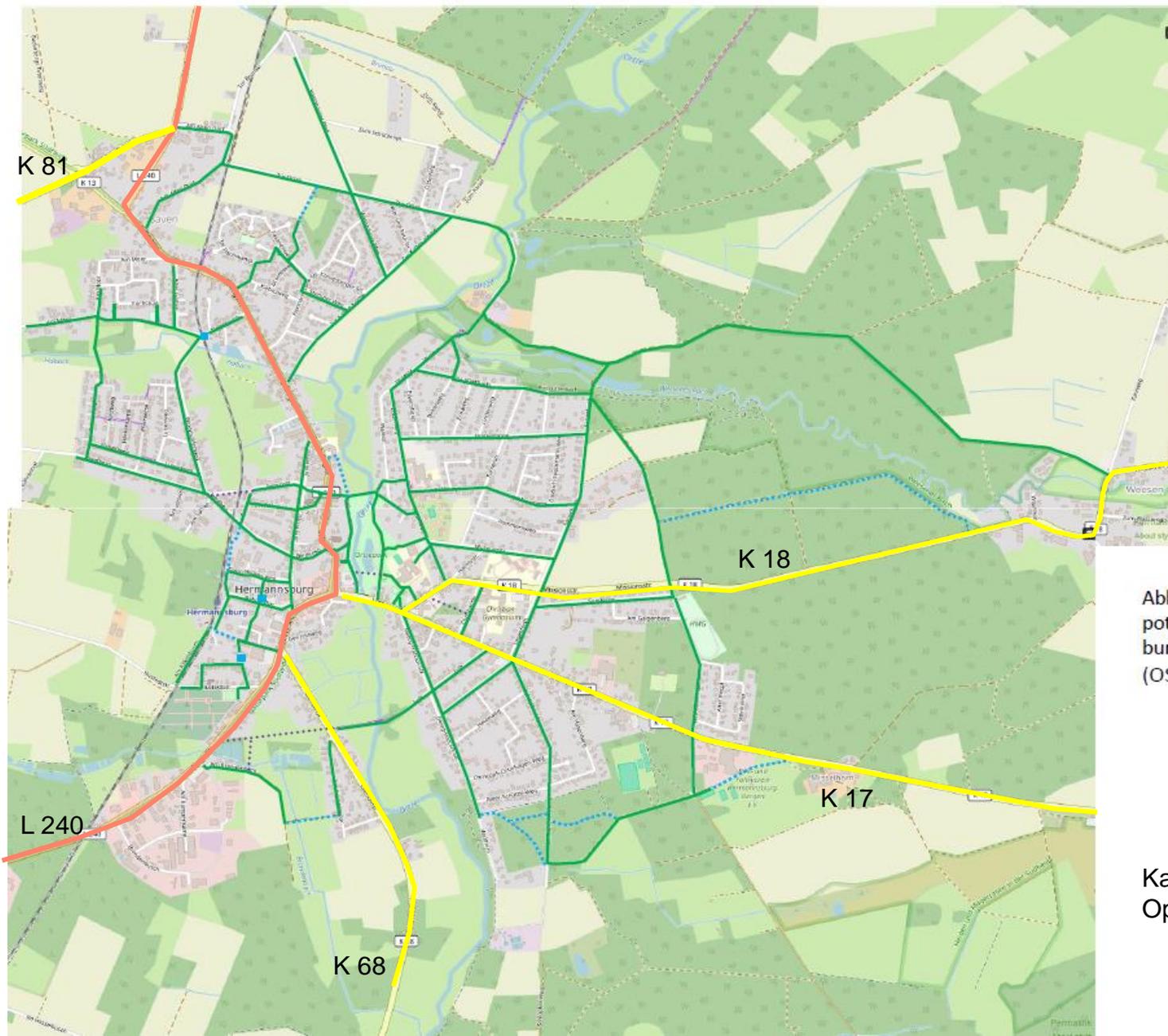


Abb. 17: Radschönroutenpotenziale in Hermannsburg (OSM)

Kartengrundlage: Openstreetmap

# Radschönroutenpotenziale – Beispiel Eschede, LK Celle

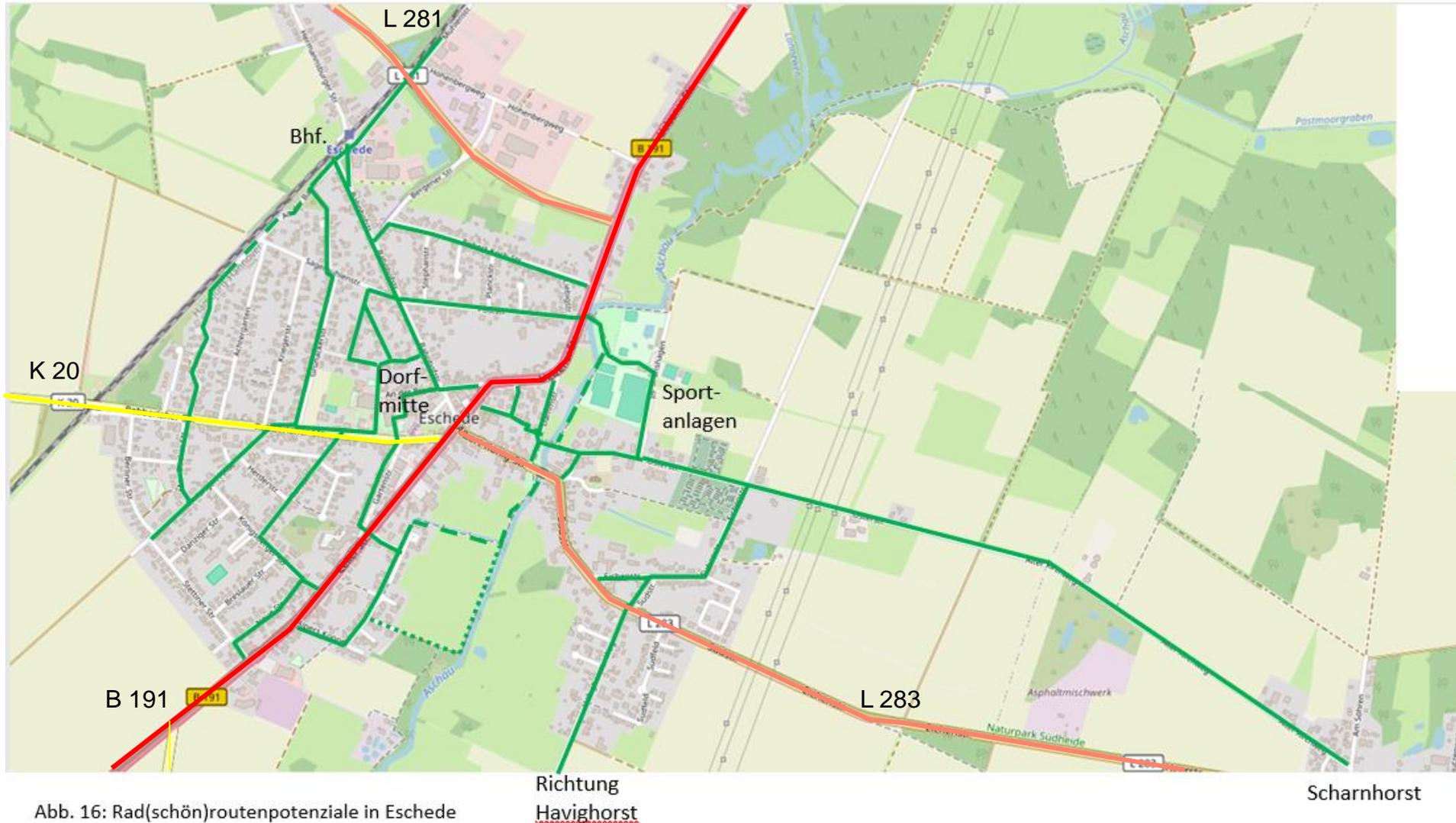


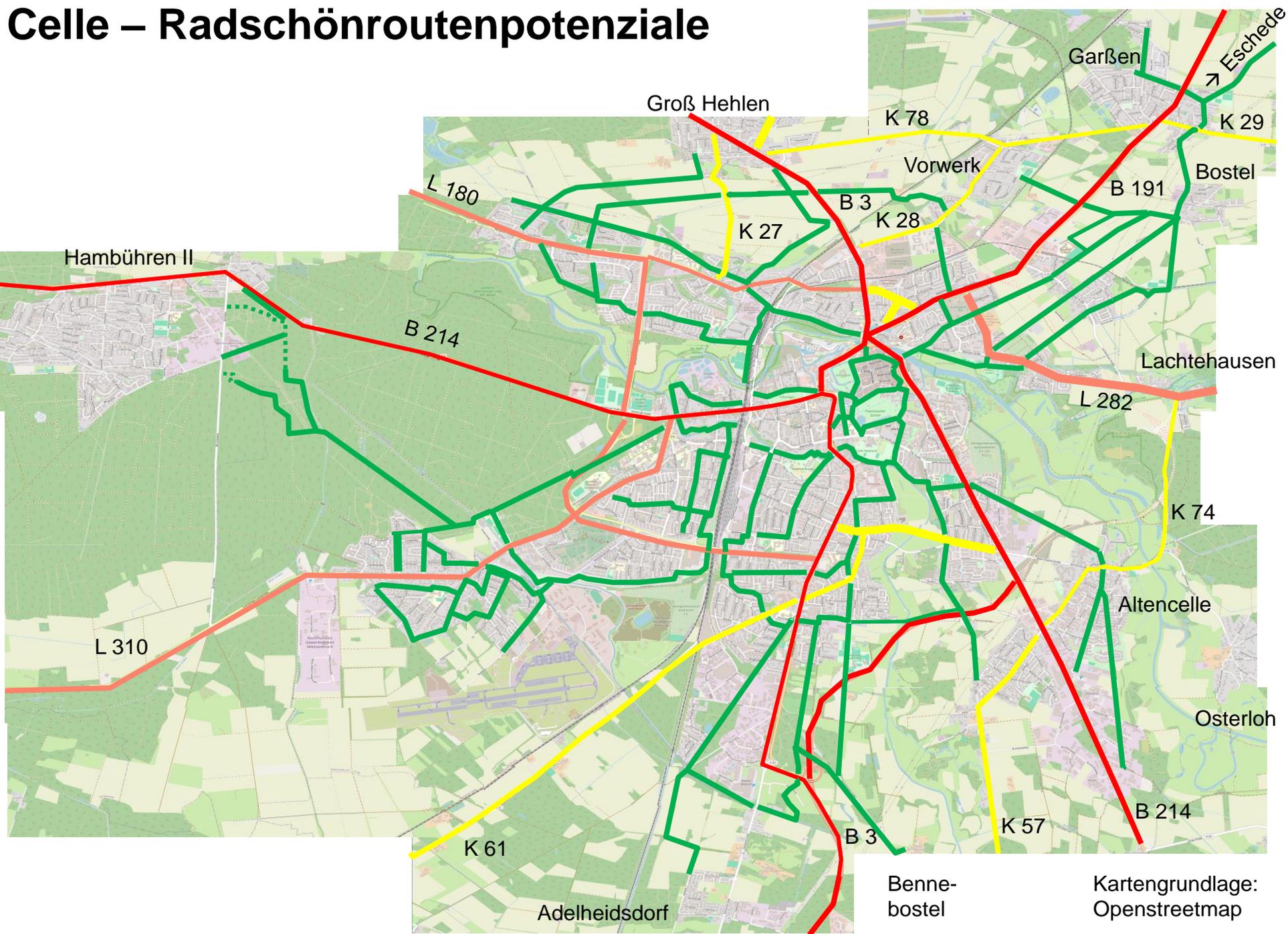
Abb. 16: Rad(schön)routenpotenziale in Eschede

Kartengrundlage: Openstreetmap

# Celle – Hauptverkehrsstraßen



# Celle – Radschönroutenpotenziale



# Problem-/Aufgabenfeld 2: Mangelnde Netztransparenz



## Kein Geld für simple Schilder

LZ 6.10.2020

► „Ab aufs Rad mit der Zukunftsstadt“  
LZ vom 26. September

Lüneburg soll fürs Rad fit gemacht werden. Da ist jedoch noch einiges zu tun, wenn man bedenkt, dass es immer wieder junge Radfahrer gibt, die freimütig und gleichgültig auf der Willy-Brandt-Straße Richtung Innenstadt radeln, statt den Radweg zu benutzen. Und dann ist da noch die Frage, wie sollen Radtouristen Lüneburg kennenlernen, wenn sie den Weg nicht finden? Im Stadtforst Bockelsberg-Ost steht an einer Kreuzung von Süden kommend eine Ausschilderung zu den Auwiesen, dazu nach Melbeck und Deutsch Evern mit Entfernungsg-

angaben. Doch wo geht es weiter nach Lüneburg und wie weit ist es? Jahr für Jahr stehen dort Radtouristen vor der Frage: „wie weiter“ und drehen Karte und Handy oder sie fragen sich durch. In den 36 Jahren, die ich in Lüneburg wohne, hat sich daran nichts geändert. Hinweise an den Landkreis werden mit „Radkonzept wurde erarbeitet... Wir sind nun dabei, die Umsetzung anzuschieben...“ beantwortet. Über 20 Millionen für eine Arena, aber für ein simples Schild „Lüneburg 1 oder 1,5 km“ ist kein Geld da. Armes Lüneburg. Da ist es wohl besser, wenn die Radtouristen zurück nach Deutsch Evern oder Melbeck radeln und mit dem Auto wiederkommen.  
*Bernd Kasper, Lüneburg*

**„Da ist es wohl besser, wenn die Radtouristen zurück nach Deutsch Evern oder Melbeck radeln und mit dem Auto wiederkommen.“**

**Bernd Kasper**

Drei Jahre braucht man also an der Leuphana, um herauszufinden, wo es Probleme mit Schildern, Fahrradständern und Hindernissen gibt. Dazu eine kurze Rechnung: Lüneburg verfügt über 1900 Kilometer Straßennetz.

Wenn man fünf Mitarbeiter auf E-Bikes setzen würde, und jeder von diesen nimmt sich pro Tag (bezogen auf fünf Tage die Woche) zehn Kilometer Straße vor (30 Minuten pro Kilometer = fünf Stunden pro Tag), dann wäre nach nicht mal acht Wochen das gesamte Straßennetz abgearbeitet. Warum braucht die Leuphana dafür drei Jahre?

*Niklas Nesselhut,  
Lüneburg*

# Aufgabenfeld 3: Digitale Navigation als Teil von RVF 3.0



Dazu gleich mehr von Antje Seidel!

Im Projekt wurden in OSM **3.755 km Strecke erfasst!**

Deutschlandweit (und auch darüber hinaus) höchste Dichte an „additional Data“, also speziell für das Radfahren wichtiger Informationen in den OSM-Daten.



# RVF 3.0 – (flächendeckend!) barrierefrei, netztransparent, digital

➤ Netztransparenz digital ...



➤ ... und analog!



➤ Werbung  
offensiv  
kommunizieren!

➤ Rad(neben?)routennetz neu erschließen

- Bauliche Lücken schließen
- Rechtliche Lücken schließen
- Hindernisse beseitigen
- Wegweisung

➤ Aktion „Barrierefreier Radverkehr“



**Wir machen jetzt die Wege frei !**



**Für ein lebenswertes Lüneburg: Radverkehrsstrategie 2025**

[www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr](http://www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr)

**Barrierefrei radeln !**



Für ein lebenswertes Lüneburg: Radverkehrsstrategie 2025  
[www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr](http://www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr)



**Demnächst frei in alle Richtungen**



Für ein lebenswertes Lüneburg: Radverkehrsstrategie 2025  
[www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr](http://www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr)

**Hier geht's lang !**



Für ein lebenswertes Lüneburg: Radverkehrsstrategie 2025  
[www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr](http://www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr)

**Ab ins Grüne !**



Für ein lebenswertes Lüneburg: Radverkehrsstrategie 2025  
[www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr](http://www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr)

**Vorwärts !**



Für ein lebenswertes Lüneburg: Radverkehrsstrategie 2025  
[www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr](http://www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr)



- RVF 3.0 ist kostengünstig und konfliktarm.
- RVF 3.0 fördert flächendeckend Geschwindigkeit, Sicherheit und Komfort im Radverkehr.
- RVF 3.0 eignet sich daher überall für einen Einsatz im Sinne der Verkehrswende zur Nachhaltigkeit.

# Radverkehrsförderung 3.0

*(barrierefrei, netztransparent, digital)*

- Modellvorhaben Rad des BMDV 2019 → Leuchtturm-Modellprojekte
- Public science partnership Leuphana & Landkreis; Bewilligung Okt. 2019/März 2020 bis Ende 2024 für die Uni und Ende 2025 für den Landkreis
  - Studierende recherchieren
  - Landkreis setzt im Benehmen mit EG/SG/Stadt um
- Ziel: RVF 3.0 in „Modellmobilitätsregion“ Landkreis Lüneburg exemplarisch umsetzen

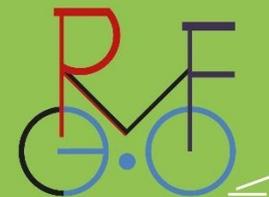


Deutscher  
Nachhaltigkeitspreis 2020

TOP 3  
SONDERPREIS DIGITALISIERUNG

## BUVKO 2025

# SA 02 Radverkehr im ländlichen Raum – Barrieren in den Köpfen, in den Daten und ganz real da draußen



|   |                  |
|---|------------------|
| 1. Von 1.0 und 2.0 zu RVF 3.0 – Barrierefrei, netztransparent, digital  | P. Pez           |
| <b>2. Ergebnisse für Stadt und Land im Landkreis LG</b>                 | <b>A. Seidel</b> |
| 3. Wie mit den Daten(massen) umgehen? Von active shortcut zu rvf.online | A. Thinius       |
| 4. Barrieren in den Köpfen  | P. Pez           |
| 5. Diskussion   |                  |



Deutscher  
Nachhaltigkeitspreis 2020

TOP 3  
SONDERPREIS DIGITALISIERUNG

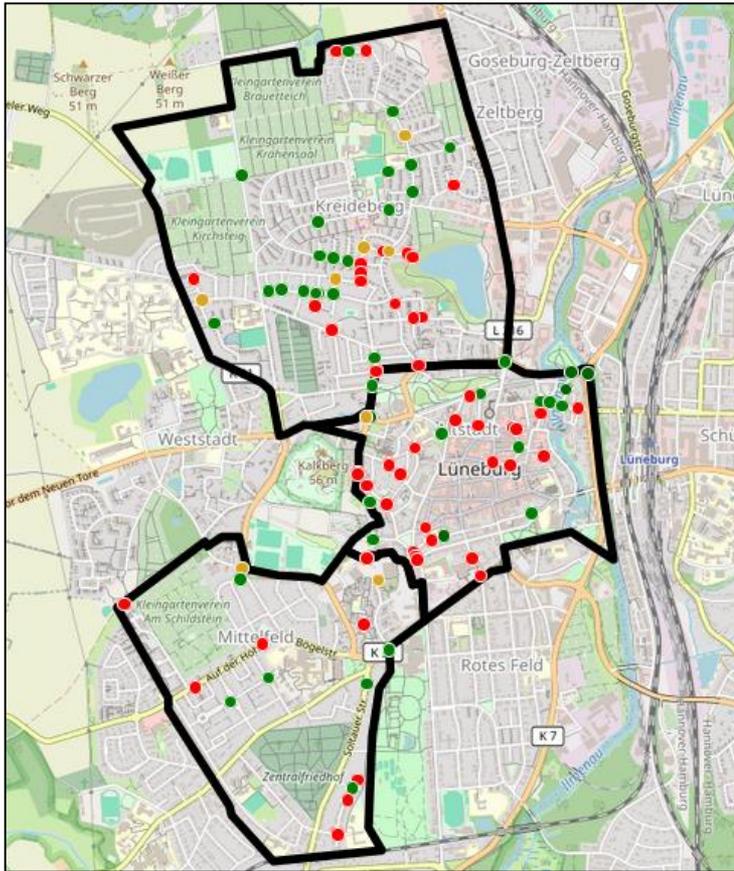
## BUVKO 2025

# SA 02 Radverkehr im ländlichen Raum – Barrieren in den Köpfen, in den Daten und ganz real da draußen

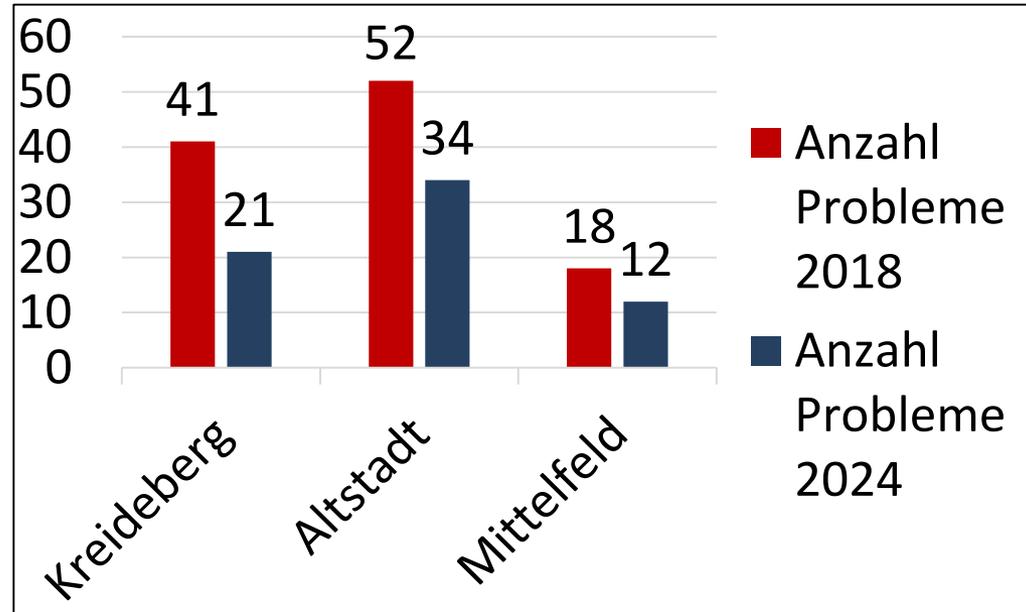


|   |               |
|---|---------------|
| 1. Von 1.0 und 2.0 zu RVF 3.0 – Barrierefrei, netztransparent, digital  | P. Pez        |
| 2. Ergebnisse für Stadt und Land im Landkreis LG                        | A. Seidel     |
| 3. Wie mit den Daten(massen) umgehen? Von active shortcut zu rvf.online | A. Thinius    |
| <b>4. Barrieren in den Köpfen</b>                                       | <b>P. Pez</b> |
| 5. Diskussion   |               |

# Untersuchungsergebnisse der BA-Arbeit von Nora Welkener

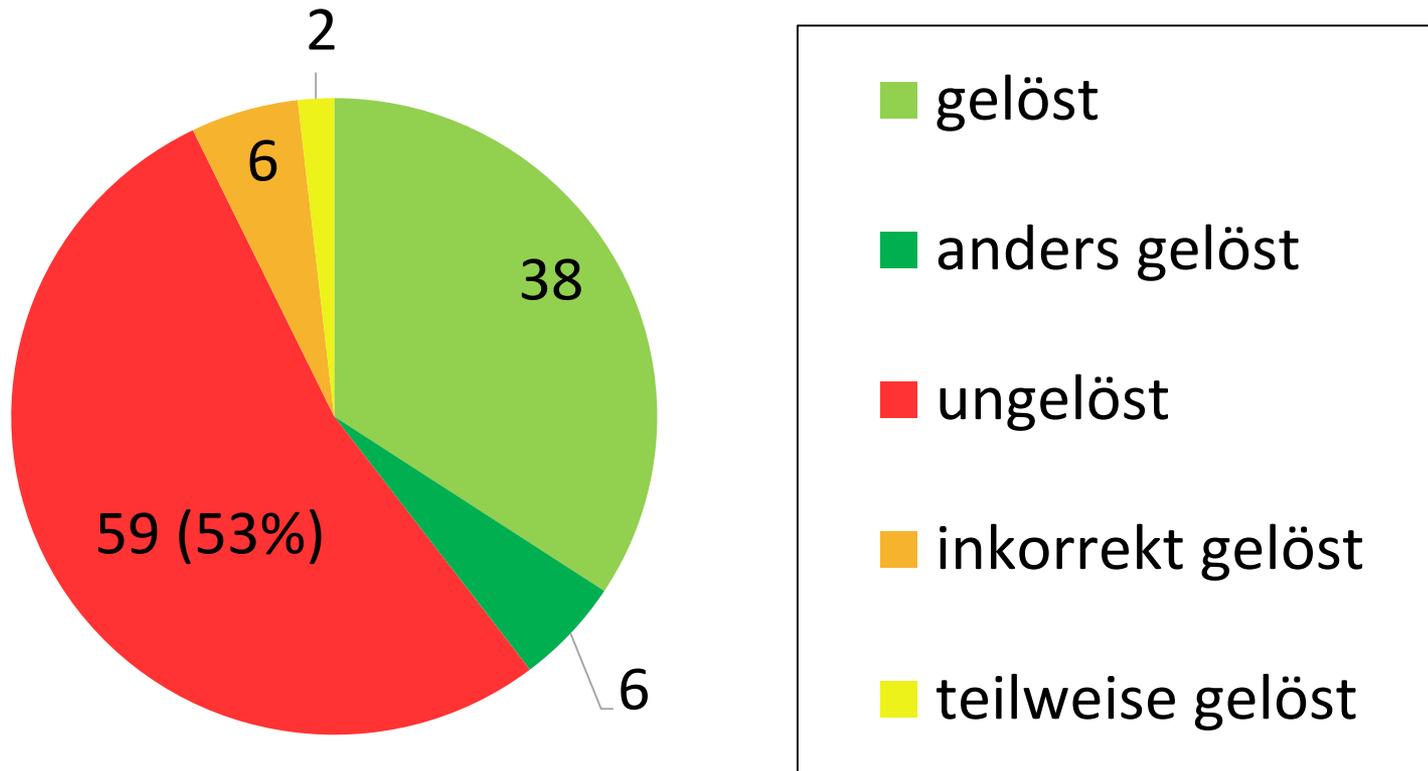


→ Mitunter große Variation zwischen den einzelnen Stadtteilen



Quelle: OpenStreetMap Mitwirkende, 2024

# Erfasste Mängel im Erhebungsgebiet 2018 / 2024



# Studie 2018: 492 Mängel (70 % in Lüneburg, 30 % in Vororten)

| Problem:              |  <br>Einbahnstraßen | <br>Zufahrtsverbote | <br>Abbiegebote | <br>Nur-Gehwege  | <br>Sackgassen | <br>Umlaufsperrn und Poller/<br>Steckpfosten | <br>Bordsteine | <br>Treppen | Andere Hindernisse    |
|-----------------------|---|--|--|--|---|---|---|--|-----------------------|
| Untersuchungsbereich: |   |  |  |  |   |   |   |  |                       |
| Lüneburg              | 36+2<br><del>39</del>   | 20<br><del>30</del>  | 16+1<br><del>21</del>  | 43<br><del>47</del>  | 9<br><del>79</del>  | 38+3<br><del>47</del>   | 22<br><del>27</del>   | 11<br><del>12</del>  | 44+1<br><del>46</del> |
| Vororte               | 1   | 15   | 1  | 1  | 69  | 35  | 5   | 0  | 17                    |
| Lösung:               |  frei  |  frei               |  frei           |  frei <br>Schildabbau |                | Abbau,<br>Verbreiterung<br>Durchfahrt   |                |             |                       |

## Neue Einbahnstr.: Baumstraße, Kalandstraße

Östliche Baumstraße (zwischen Im Wendischen Dorfe und Treidelweg/Salzstraße am Wasser)



# Studie 2018: 492 Mängel (70 % in Lüneburg, 30 % in Vororten)

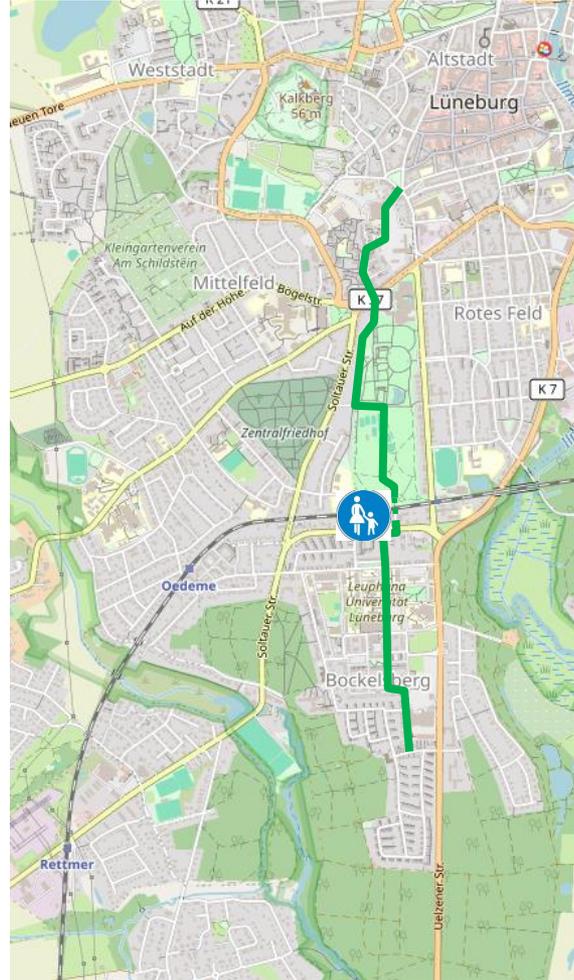
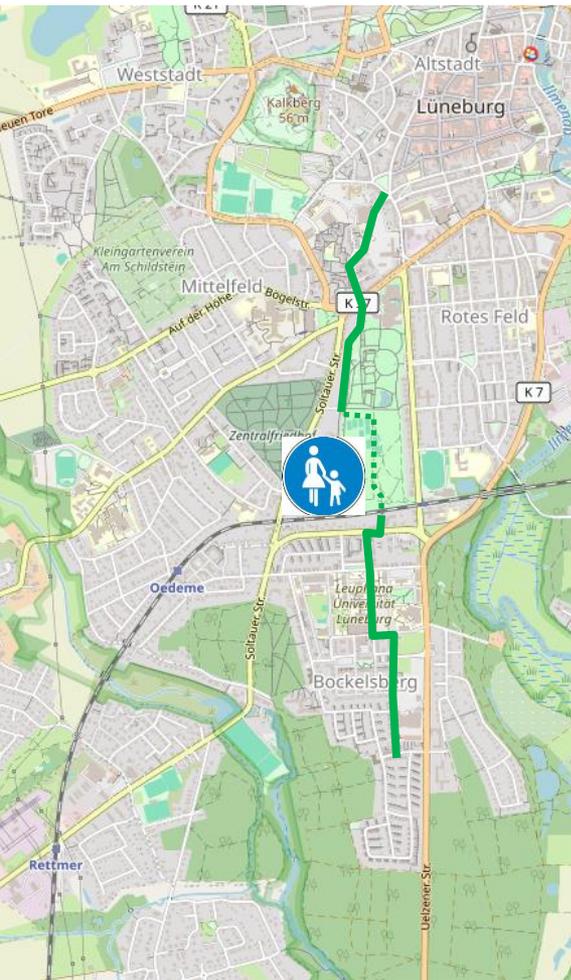
| Problem:              |  <br>Einbahnstraßen | <br>Zufahrtsverbote | <br>Abbiegebote | <br>Nur-Gehwege  | <br>Sackgasen | <br>Umlaufsperrungen und Poller/Steckpfosten | <br>Bordsteine | <br>Treppen | Andere Hindernisse    |
|-----------------------|---|--|--|--|--|---|---|--|-----------------------|
| Untersuchungsbereich: |   |  |  |  |  |   |   |  |                       |
| Lüneburg              | <del>36+2</del><br>39   | <del>20</del><br>30  | <del>16+1</del><br>21  | <del>43</del><br>47  | <del>9</del><br>79   | <del>38+3</del><br>47   | <del>22</del><br>27   | 12   | <del>44+1</del><br>46 |
| Vororte               | 1   | 15   | 1  | 1  | 69   | 35  | 5   | 0  | 17                    |
| Lösung:               | <br>frei   | <br>frei            | <br>frei        |  frei <br>Schildabbau |               | Abbau, Verbreiterung Durchfahrt   |                |             |                       |

## Umsetzungstand Radschönrou- ten 2024: Null

(Anders im Landkreis: Da kommen aktuell 4 Routen in die Umsetzung)



Seit August 2022:



10 cm Breite auf 33 m Länge  
fehlen für eine durchgängige  
Route von 2,9 km Saline –  
Bockelsberg  
(via Uelzener Str. 3,5 km, via  
Wichernstr. 3,2 km)

Kartengrundlage:  
Openstreetmap

# 16-seitige Studie vom Aug. 2023

- verkehrsrechtlich
- planerisch
- empirisch

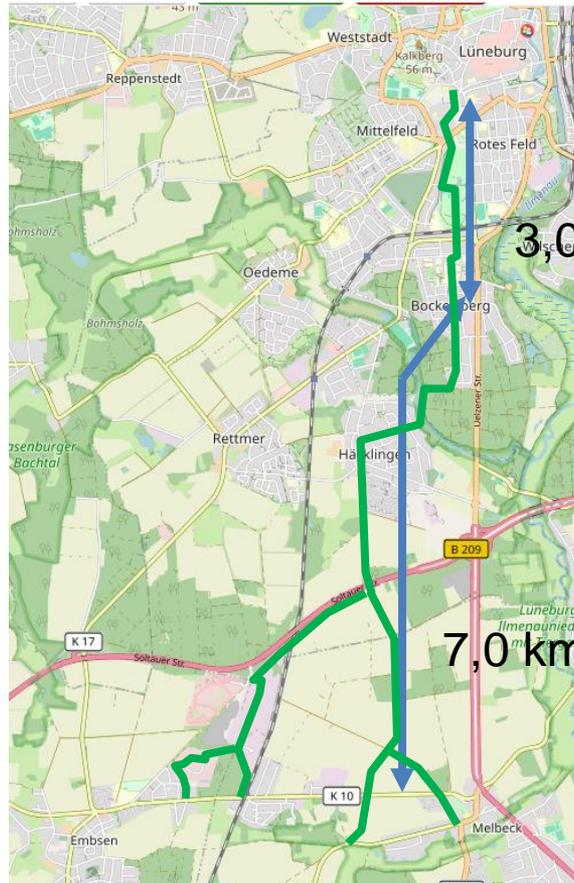
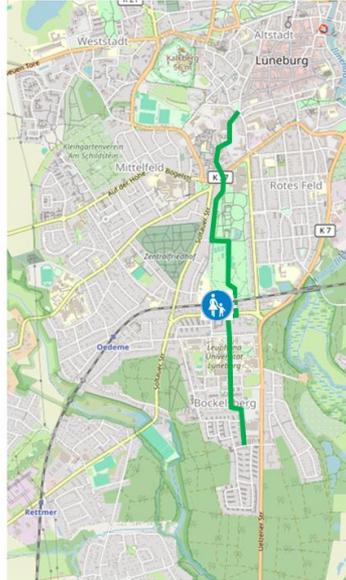
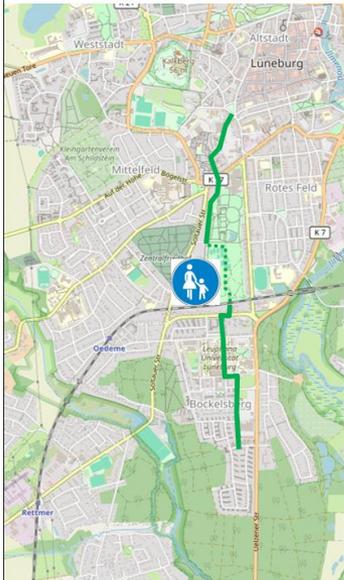
a) Ergänzung des Gehwegzeichens 239 mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ 1022-10, Entfernung des grün-weißen Zusatzschildes



b) Entfernung des Gehwegzeichens 239 und Bellassung des grün-weißen Zusatzschildes



Seit August 2022:



- Planerisch: Es geht um eine äußerst wichtige Radroute: Zentrum – Uni – Bockelsberg und von dort aus nach Häcklingen, Melbeck, Embesen, Kolkhagen

Kartengrundlage:  
Openstreetmap

# Prüfergebnisse

- Planerisch: Es geht um eine äußerst wichtige Radroute:

Zentrum – Uni – Bockelsberg und von dort aus nach Häcklingen, Melbeck, Embsen, Kolkhagen

- Rechtlich: 2,50 m Breite (ERA) gelten nur für *Neuanlagen* und nur für *straßenbegleitende Wege*, nicht für straßen- und quartiersverbindende. ERA kennt ohnehin Engstellenausnahmen bis 50 m.
- Rechtlich: Wegeausschluss muss erforderlich, geeignet und verhältnismäßig sein, sonst gilt Primat der Handlungsfreiheit nach § 45 (9), Satz 1 + 3 StVO, basierend auf Art. 2 (1) GG

a) Ergänzung des Gehwegzeichens 239 mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ 1022-10, Entfernung des grün-weißen Zusatzschildes



b) Entfernung des Gehwegzeichens 239 und Belassung des grün-weißen Zusatzschildes

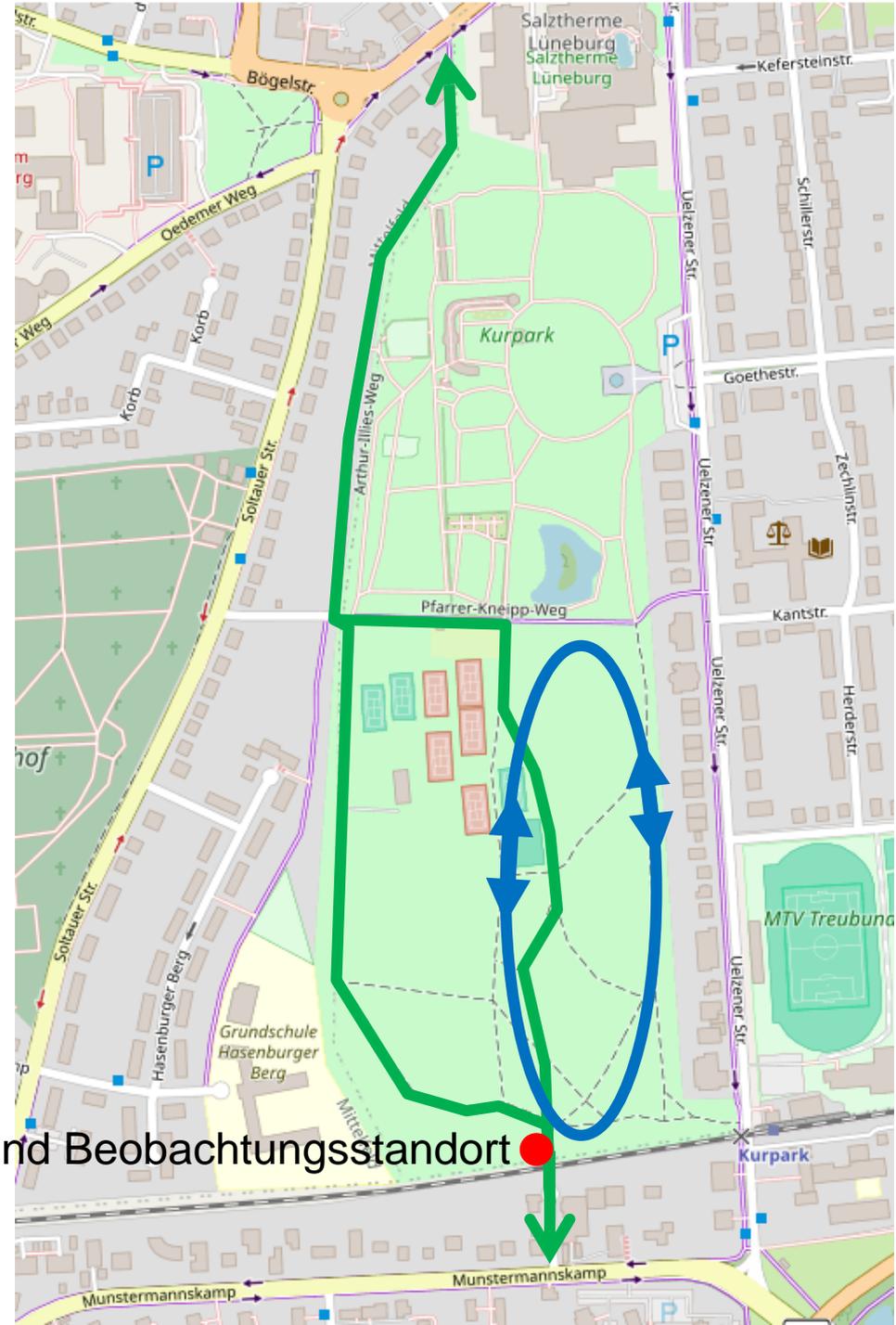


# Prüfergebnisse

- Empirisch (n= 40):  
55 % – bes. Radler – sind „auf Strecke“ unterwegs, davon 47,5 % in S-N-Richtung;  
45 % (Fußgänger) flanieren im Rundgang

Zähl- und Beobachtungsstandort 

Kartengrundlage:  
Openstreetmap



# Prüfergebnisse

a) Ergänzung des Gehwegzeichens 239 mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ 1022-10, Entfernung des grün-weißen Zusatzschildes



b) Entfernung des Gehwegzeichens 239 und Belassung des grün-weißen Zusatzschildes

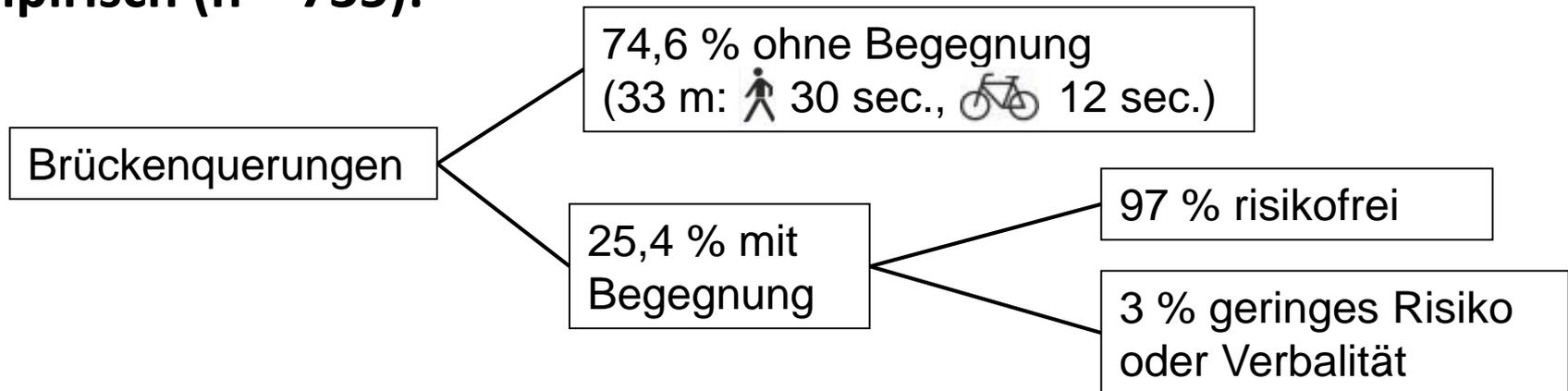


- Planerisch: Es geht um eine äußerst wichtige Radroute:

Zentrum – Uni – Bockelsberg und von dort aus nach Häcklingen, Melbeck, Embsen, Kolkhagen

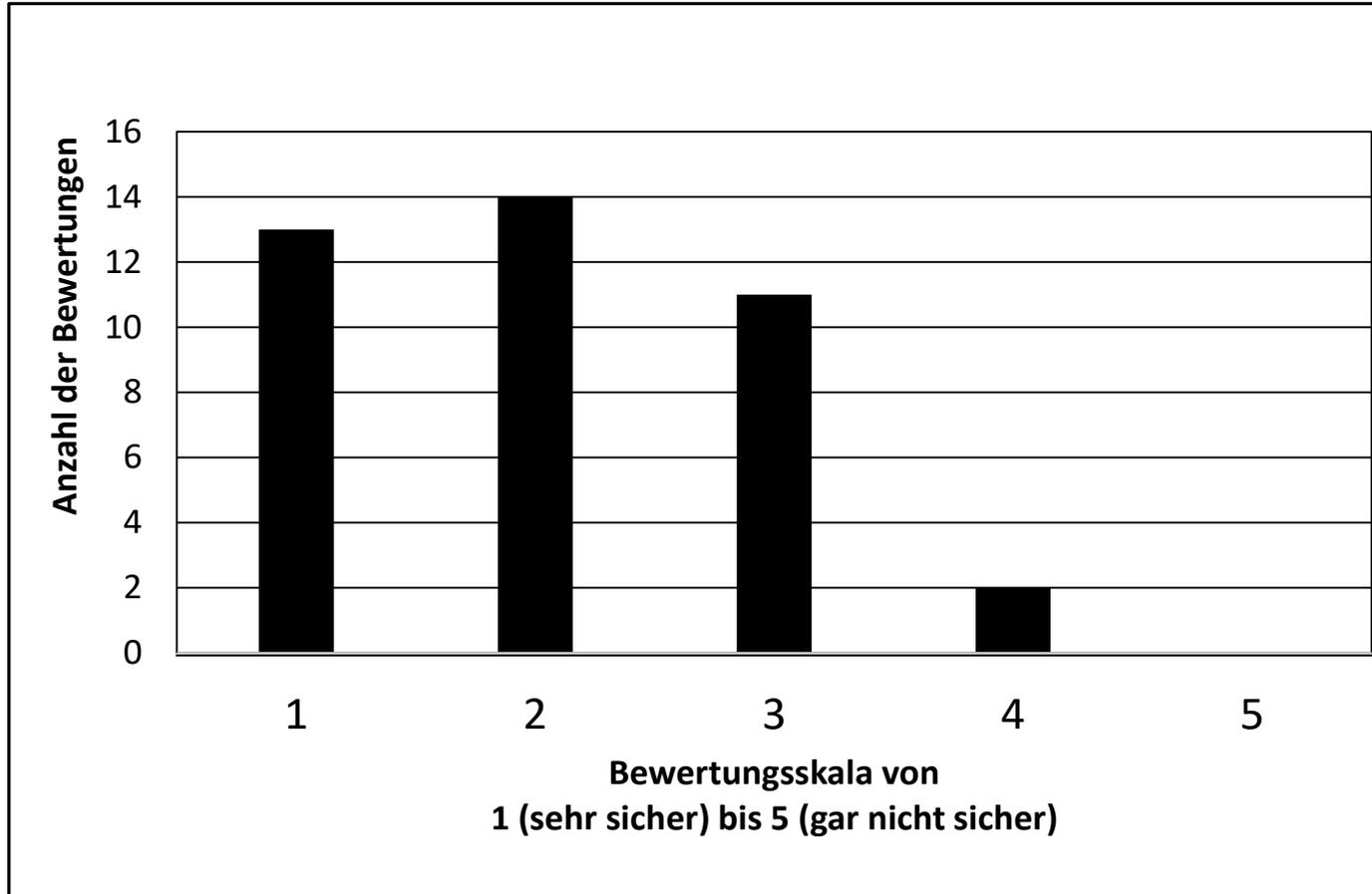
- Rechtlich: 2,50 m Breite (ERA) gelten nur für Neuanlagen und nur für *straßenbegleitende Wege*, nicht für straßen- und quartiersverbindende. Engstellenausnahmen bis 50 m.
- Rechtlich Wegeausschluss muss erforderlich, geeignet und verhältnismäßig sein, sonst gilt Primat der Handlungsfreiheit nach § 45 (9), Satz 1 + 3 StVO, basierend auf Art. 2 (1) GG
- Empirisch (n= 40): 55 % – bes. Radler – sind „auf Strecke“ unterwegs, davon 47,5 % in S-N-Richtung; 45 % (Fußgänger) flanieren im Rundgang

- **Empirisch (n = 735):**



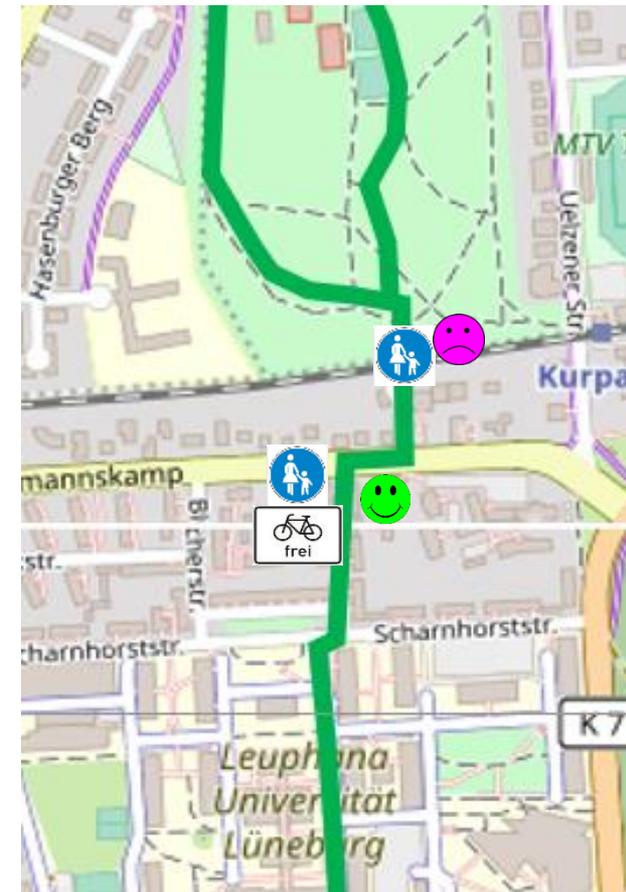
„Wie sicher fühlen Sie sich auf der Brücke auf einer Skala von 1 bis 5, wobei 1 für ‚sehr sicher‘ und 5 für ‚gar nicht sicher‘ steht?“

n = 40, davon 27 Fußgänger/innen, 13 Radler/innen



Mittelwert: 2,05

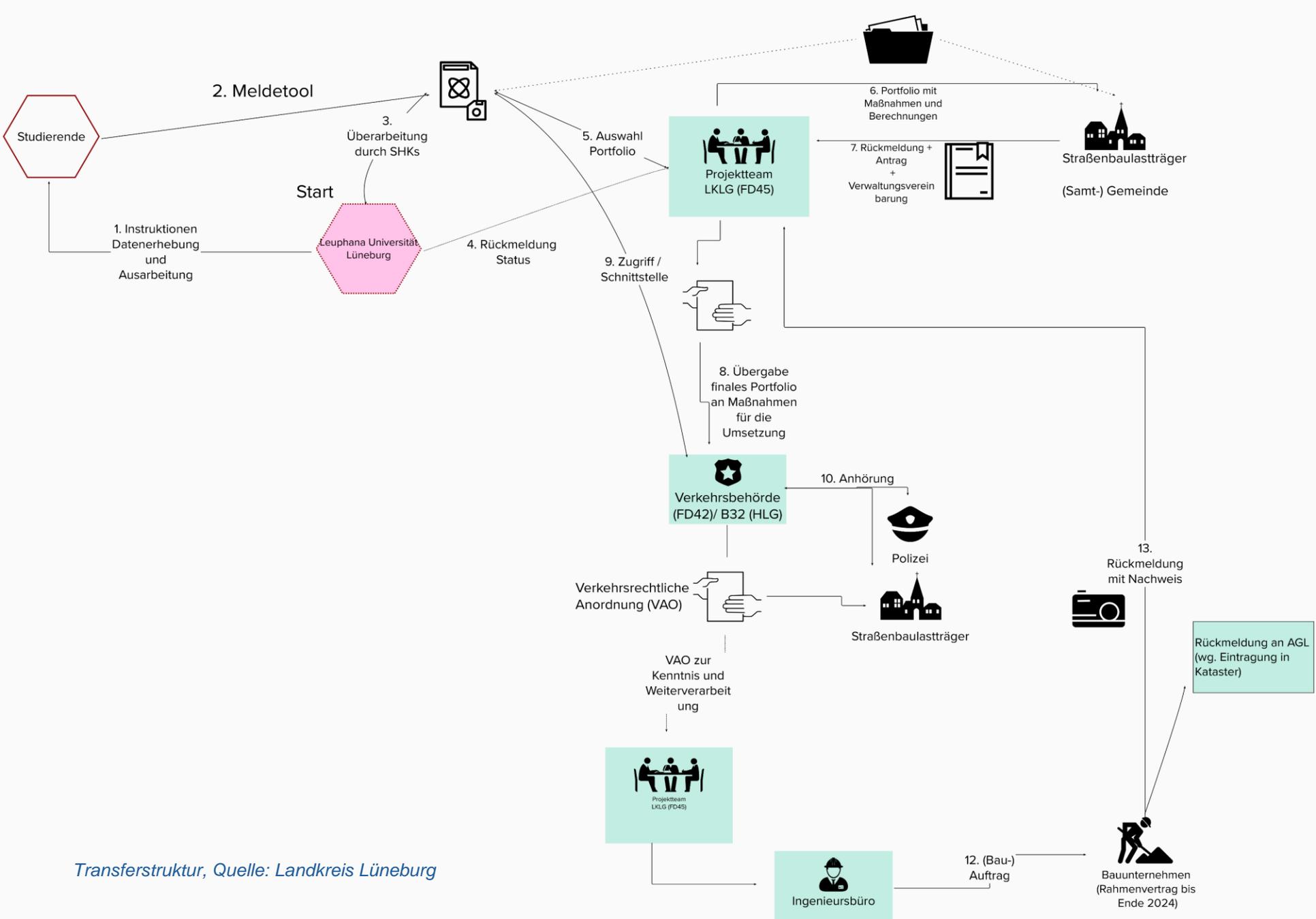
# Nicht weit entfernt ein Präzedenzfall auf derselben Route:



# Warum passiert nicht mehr?

(in Lüneburg 2018-2024)

- Schiere Mängelmasse „erschlägt“.
- Personalmangel (ist aber in Lüneburg behoben)
- Finanzmangel (Unsinn bei Mikromängeln und RVF3.0-Förderquote von 80 %)
- Instanzenweg ist lang – Landkreis-Mitarbeiterin: „Radweg von 10 km oder Schildänderung ist administrativ ähnlich aufwändig.“



Transferstruktur, Quelle: Landkreis Lüneburg

# Warum passiert nicht mehr?

- Schiere Mängelmasse „erschlägt“ (zeigt aber auch, wie dringend nötig Barriereabbau ist)
- Personalmangel (ist aber in Lüneburg behoben)
- Finanzmangel (Unsinn bei Mikromängel und RVF3.0-Förderquote von 80 %)
- Instanzenweg ist lang – Landkreis-Mitarbeiterin: „Radweg von 10 km oder Schildänderung ist administrativ ähnlich aufwändig.“  
**Aber Lüneburg hatte bereits 6,5 Jahre Zeit zum Handeln.**
- **Lethargie, konservativ-restriktive Denkstrukturen sowie Fehlerangst sind nicht überwunden (Barrieren in den Köpfen), deshalb nicht nur zögerliches Agieren, sondern auch die Entstehung neuer Hindernisse.**  
**Nur zaghaft deutet sich ein Wandel an!**



Deutscher  
Nachhaltigkeitspreis 2020

TOP 3  
SONDERPREIS DIGITALISIERUNG

# Radverkehrsförderung 3.0 – ein Projekt im Modellvorhaben Rad des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr



- Inhaltlich ist das Erreichen eines neuen Levels flächendeckender Radverkehrsförderung (3.0) dringend geboten, denn die Zahl der Mikromängel in der Fläche ist enorm groß!
- Rechtlich bestehen genügend Handlungsoptionen.
- Barrieren in den Köpfen bremsen besonders den Radverkehr aus.
- In Lüneburg geht es (nur) langsam voran – (zu?) langsam.
- Wir brauchen bessere Ausbildung und intensivierete Fortbildung in der Verkehrsplanung und politische Leitung
- sowie deutlich mehr „Power“ von akteurs- und verbandspolitischer Ebene. Wir sind noch weit entfernt von Flächengerechtigkeit und einem umwelt- und sozialverträglichen Verkehrssystem.

## **Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**



Deutscher  
Nachhaltigkeitspreis 2020  
TOP 3  
SONDERPREIS DIGITALISIERUNG

## BUVKO 2025

# SA 02 Radverkehr im ländlichen Raum – Barrieren in den Köpfen, in den Daten und ganz real da draußen



Erfahrungen in der Schlussphase des mit BMDV-  
Mitteln finanzierten Projektes Radverkehrsförderung  
3.0 im Modellvorhaben Rad

Apl. Prof. Dr. Peter Pez, Dr. Antje Seidel

Leuphana Universität Lüneburg, Inst. f. Stadt- u. Kulturräumforschung

Dipl.-Ing. (FH) Andreas Thinius, traxventure

|  |            |
|--|------------|
| 1. Von 1.0 und 2.0 zu RVF 3.0 – Barrierefrei, netztransparent, digital                           | P. Pez     |
| 2. Ergebnisse für Stadt und Land im Landkreis LG   | A. Seidel  |
| 3. Wie mit den Daten(massen) umgehen? Von der Erhebung bis zur Beseitigung durch Digitalisierung | A. Thinius |
| 4. Barrieren in den Köpfen   | P. Pez     |
| <b>5. Diskussion</b>   |            |