

Radverkehrskonzept für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Infoveranstaltung

WendlandMobil 
clever von A nach B



LANDKREIS
LÜCHOW-DANNENBERG



Mit wem haben Sie es heute zu tun?



Kurt Müller

Ansprechpartner
Planungsbüro
Mobilitätswerk GmbH,
Radverkehrsplanung



Josa Reers

Werkstudent
Nahmobilität



1. Ziel des Radverkehrskonzeptes und Zeitplan
2. Analyse der Ausgangssituation im Landkreis Lüchow-Dannenberg
3. Planungsgrundsätze und Qualitätsstandards
4. Entwicklung des Zielnetzentwurfs
5. Ihre Möglichkeit zur Beteiligung
6. Ausblick



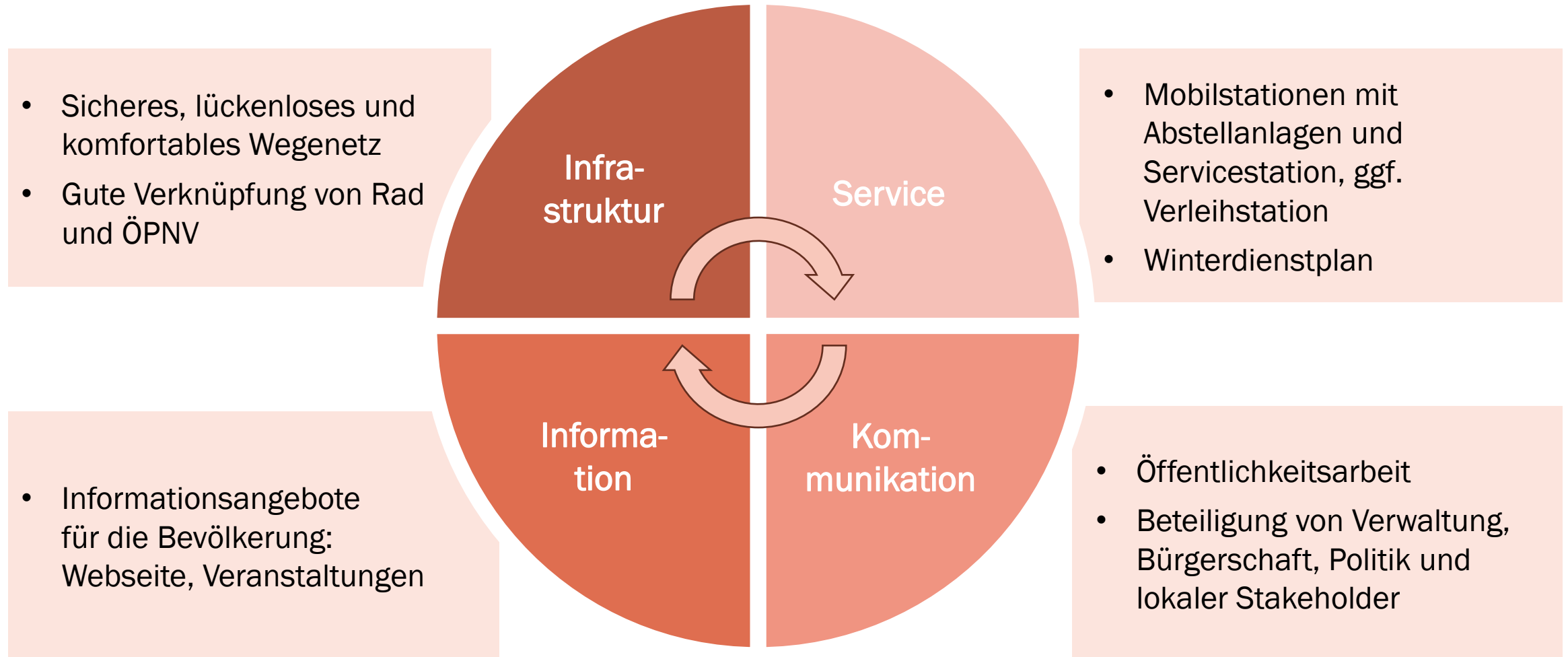
A person is riding a bicycle on a grassy field. To the left is a large, leafy tree. To the right is a smaller bush. The background is a clear sky. A white rectangular box is overlaid on the image, containing the text '1. Ziel des Radverkehrskonzeptes und Zeitplan' in blue.

1. Ziel des Radverkehrskonzeptes und Zeitplan

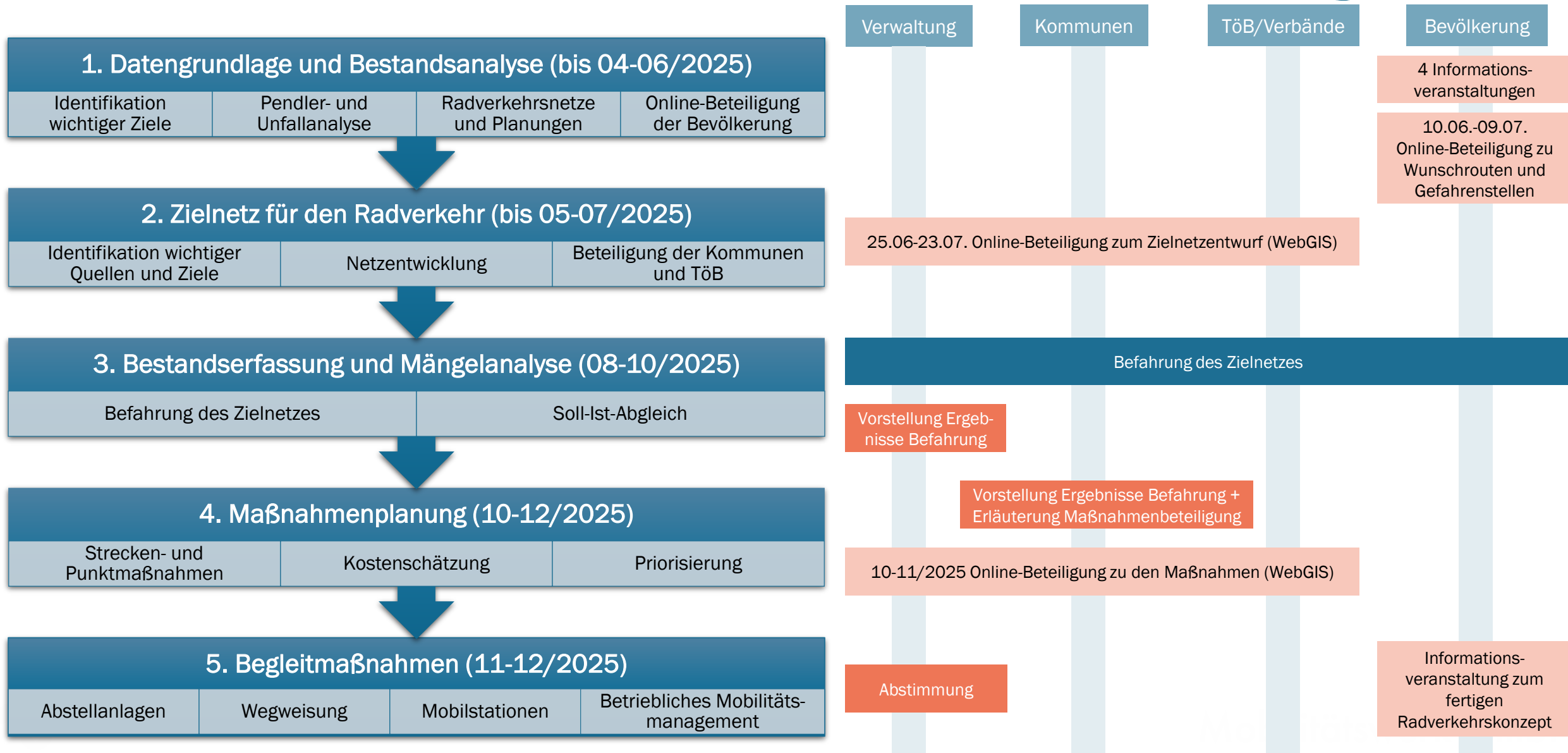
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV (ERA 2010):

„In einem Radverkehrskonzept wird der mittel- bis langfristig angestrebte Zustand der Komponenten des Systems Radverkehr (Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit) festgelegt.“

Vier Bausteine des Radverkehrskonzeptes



Vorgehen bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes



A person is riding a bicycle on a grassy field. A large, leafy tree is on the left side of the image, and a smaller, denser tree is on the right. The background is a clear, light blue sky. The overall scene is peaceful and rural.

2. Analyse der Ausgangssituation im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Wir haben zahlreiche Daten gesammelt!

Status quo

Siedlungsgebiete

Pendlerdaten

DTV

Pol und PoS

Bestehende Radwege

Touristische Radrouten

Unfalldaten

Radverkehrsnetze

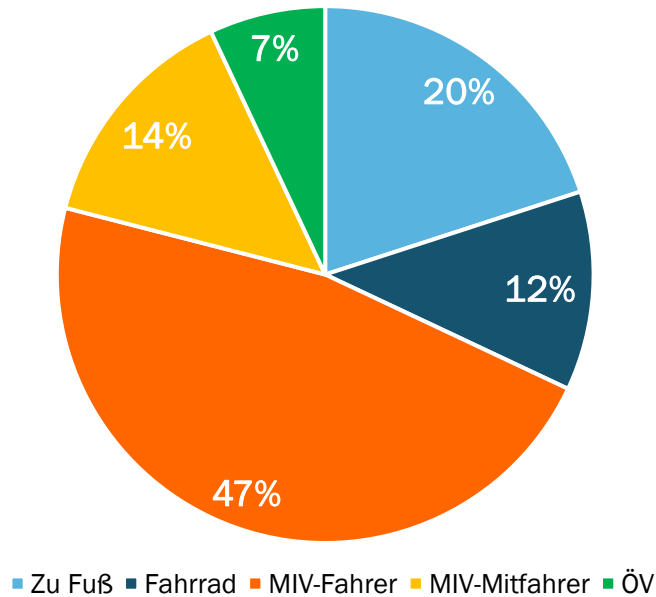
Radverkehrskonzepte der
angrenzenden Landkreise

Planungen

Aktuelle Planungen für
Radinfrastruktur

Wegebezogener Modal Split: Radverkehrsanteil im Landkreis Lüchow-Dannenberg bei 12 %

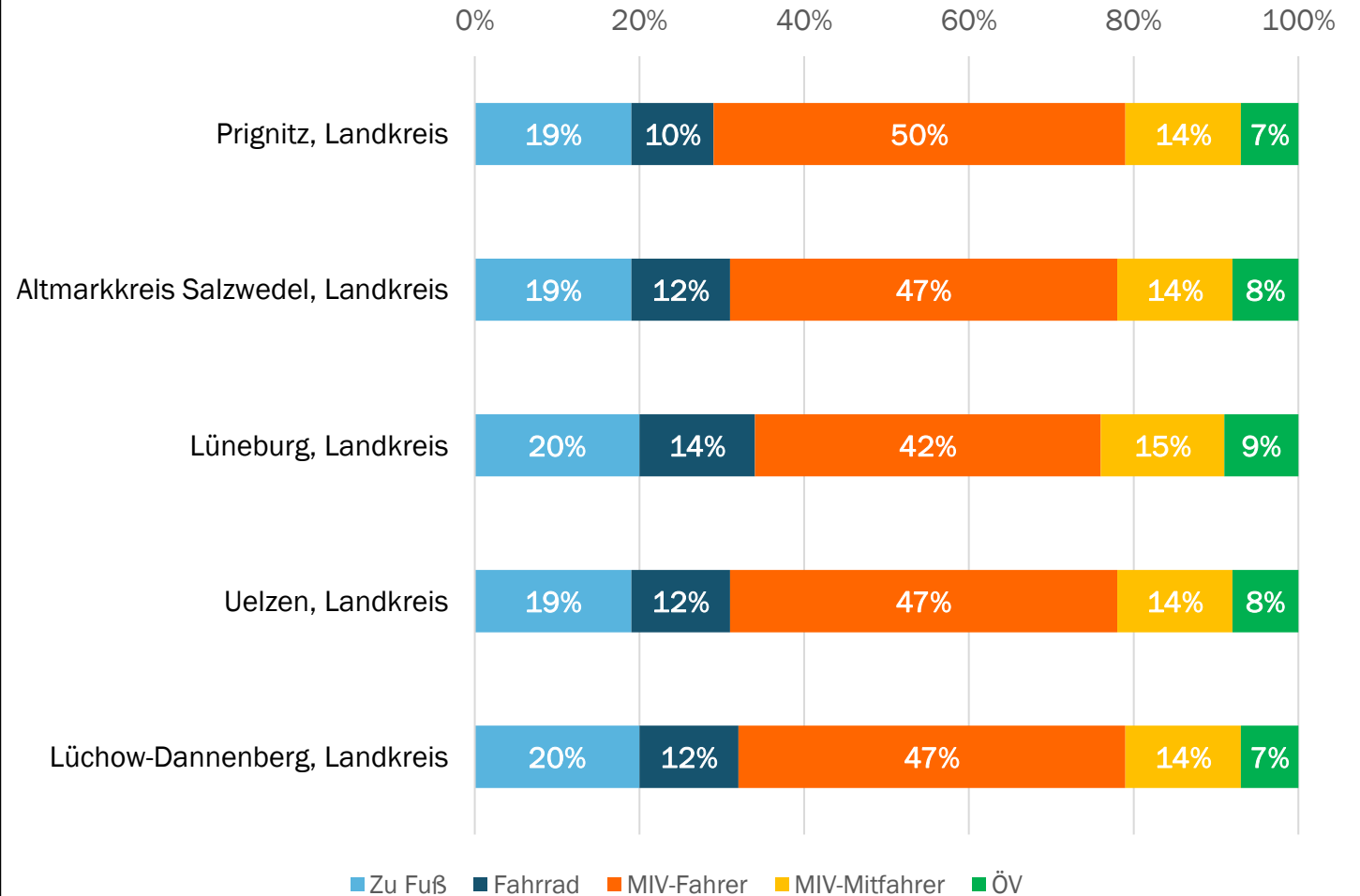
Modal Split LK Lüchow-Dannenberg
(MiD 2017)

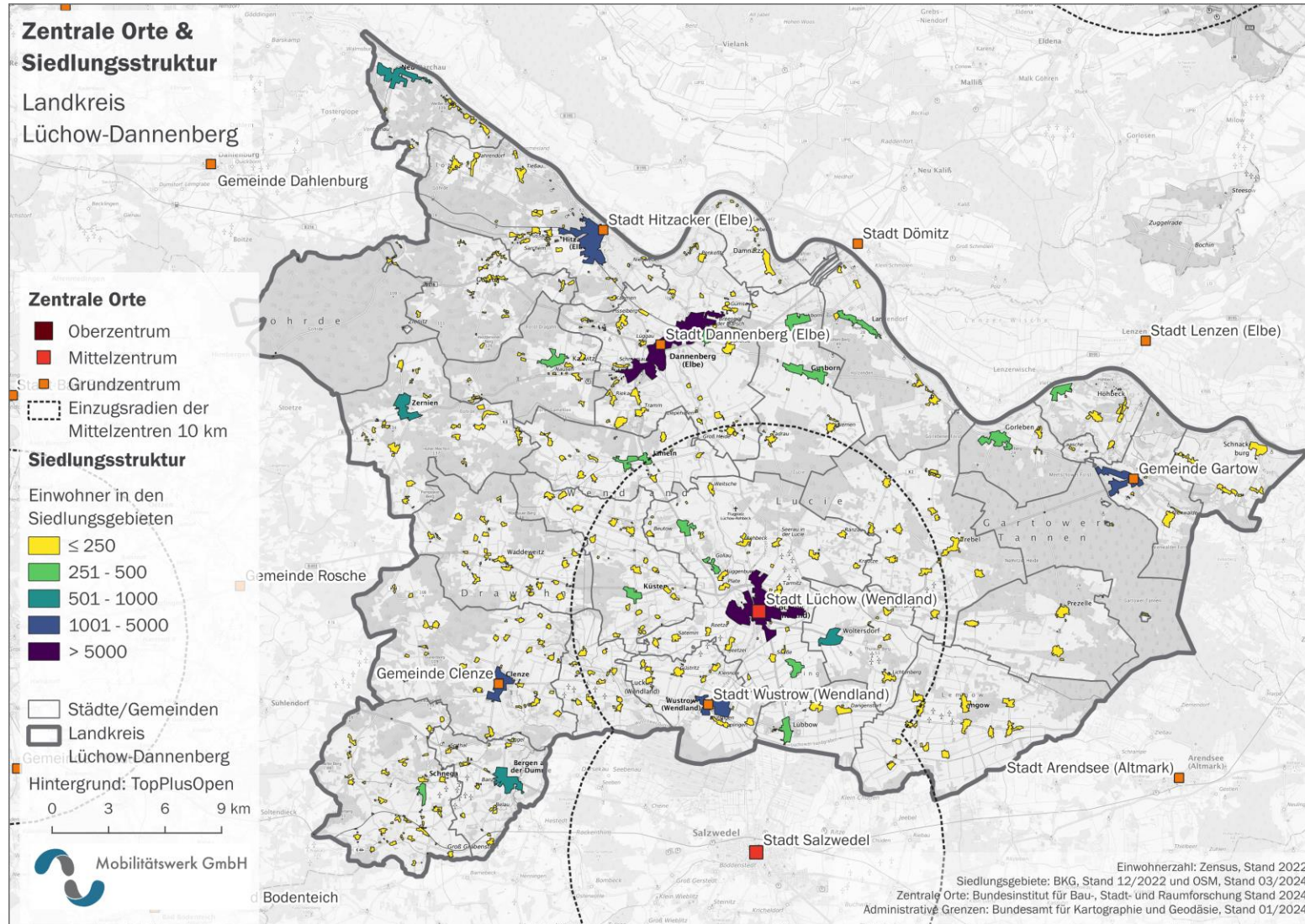


Landkreise mit hohen Fahrrad-Anteilen am Modal Split:

- Vorpommern-Greifswald (MV): 21 %
- Grafschaft Bentheim (Niedersachsen): 19 %
- Augsburg (Bayern): 17 %

Modal Split im Vergleich mit den Nachbarlandkreisen
(MiD 2017)





Siedlungsstruktur

- Ländlich geprägt: geringste Besiedlungsdichte Deutschlands mit ca. 36 Einwohnenden/km²
- Lüchow als einziges Mittelzentrum im Landkreis

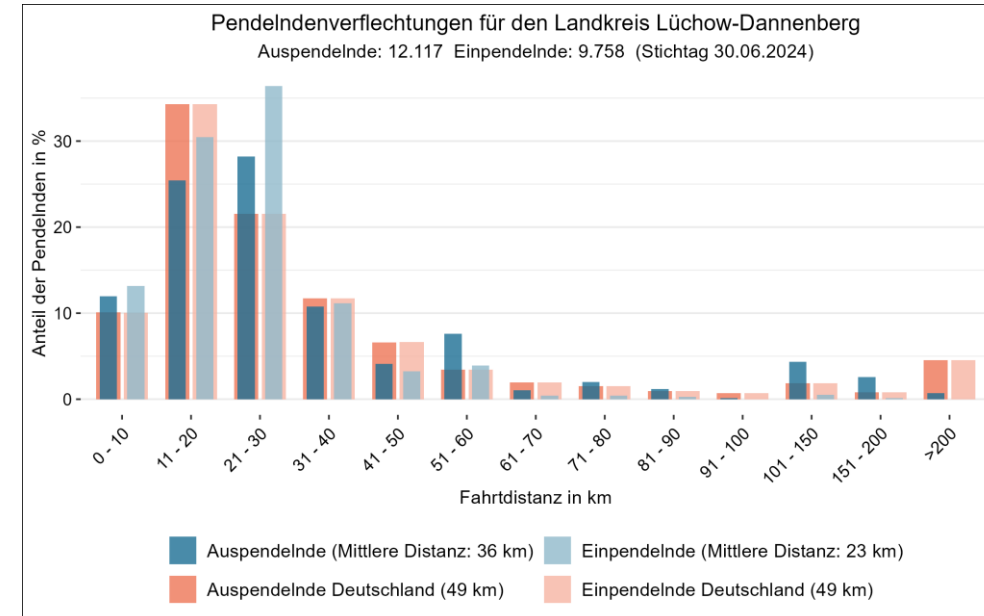
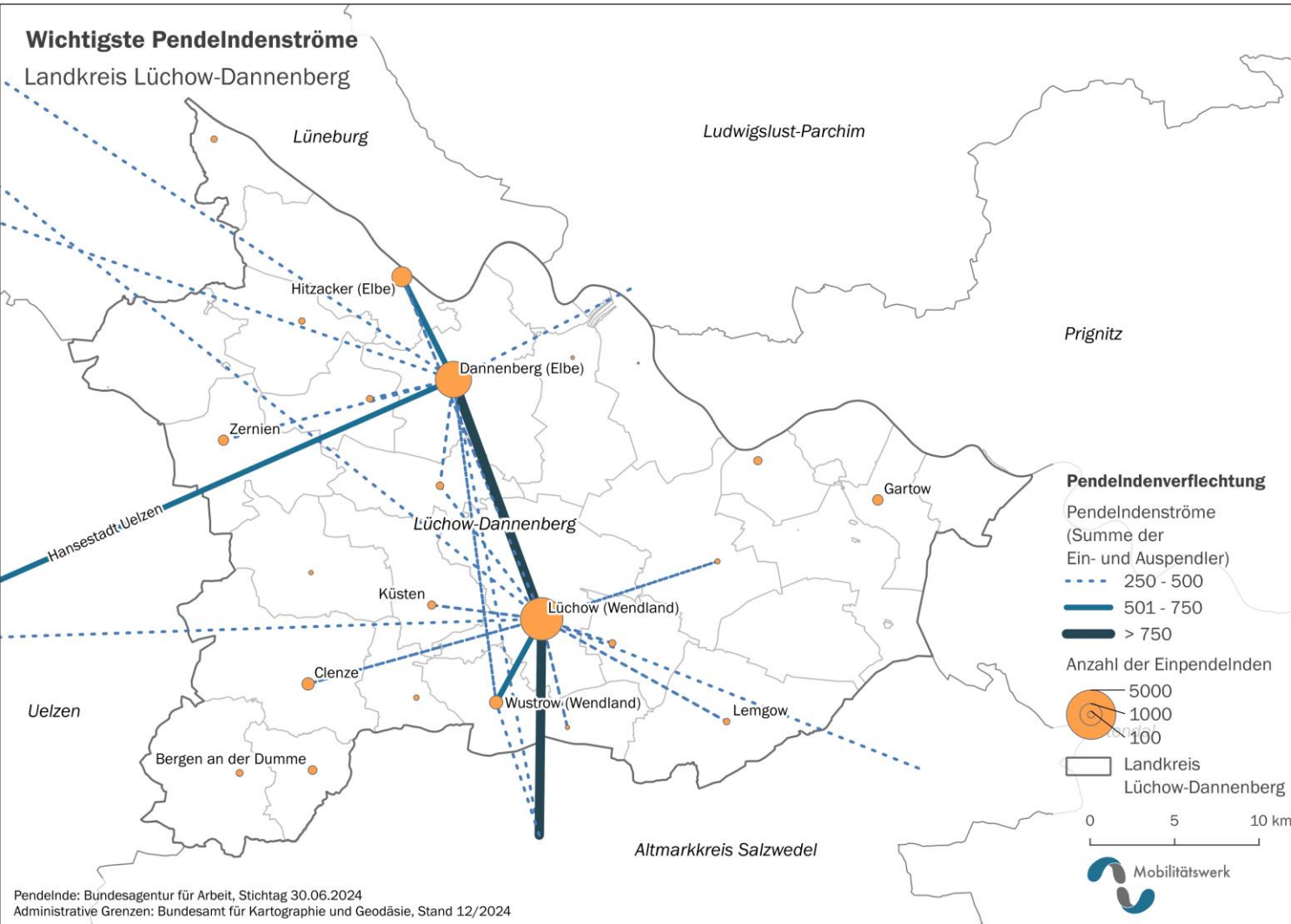
Relevante Ziele für den Radverkehr

Auf Landkreisebene:

- Mittel- und Grundzentren im Landkreis Lüchow-Dannenberg sowie in den angrenzenden Landkreisen (v.a. Oberzentrum Lüneburg und Mittelzentren Uelzen, Wittenberge, Perleberg, Salzwedel)
- Ortsteile von Gemeinden > 250 Einwohner*innen
- Bildungseinrichtungen
- große Unternehmen
- Bahnhöfe und ZOBs
- ausgewählte Freizeitziele

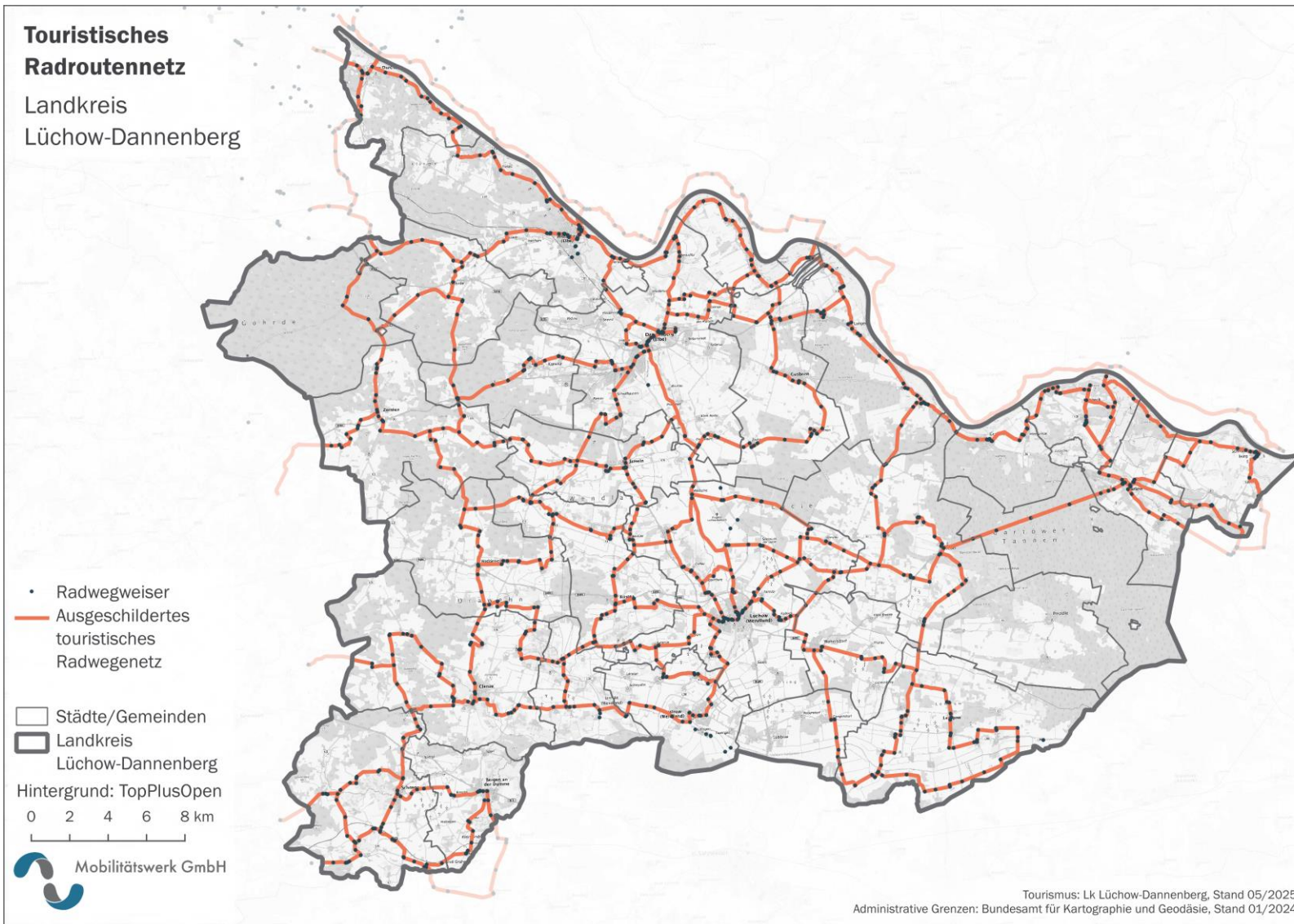
Weitere kleinere Ziele sind durch Radverkehrsrouten auf kommunaler Ebene anzuschließen. Diese übersteigen die Planungstiefe des Landkreiskonzeptes.

2.700 Pendelnde mit Fahrtweg von max. 10 km pro Strecke



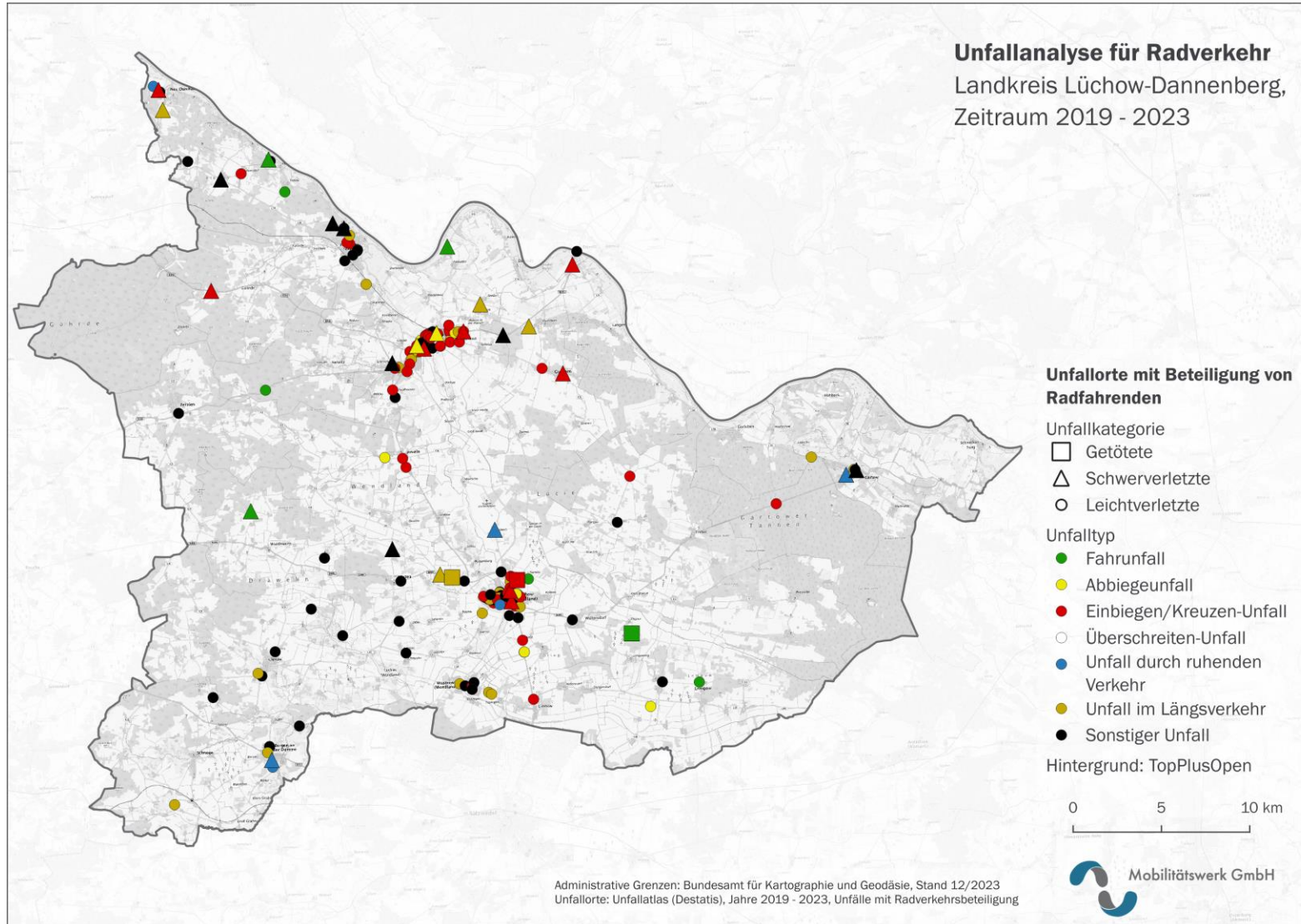
- etwa 13 % der Einpendelnden und 12 % der Auspendelnden haben Fahrtstrecke von max. 10 km pro Strecke, d.h. rund 2.700 Personen
- Wichtige Zielorte sind:
 - Mittelzentren Lüchow (Wendland), Uelzen, Salzwedel
 - Grundzentren Dannenberg (Elbe), Hitzacker (Elbe), Wustrow (Wendland)

Ausgeprägter Radtourismus im Landkreis Lüchow-Dannenberg – Infrastruktur für Alltagsradverkehr nur bedingt geeignet



- Verzweigtes beschildertes touristisches Radwegenetz
- **ABER:** Touristische Routen decken Alltagswege nicht ausreichend ab – Verbindungen sind zu indirekt oder lückenhaft

Unfallanalyse: 176 Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung in fünf Jahren



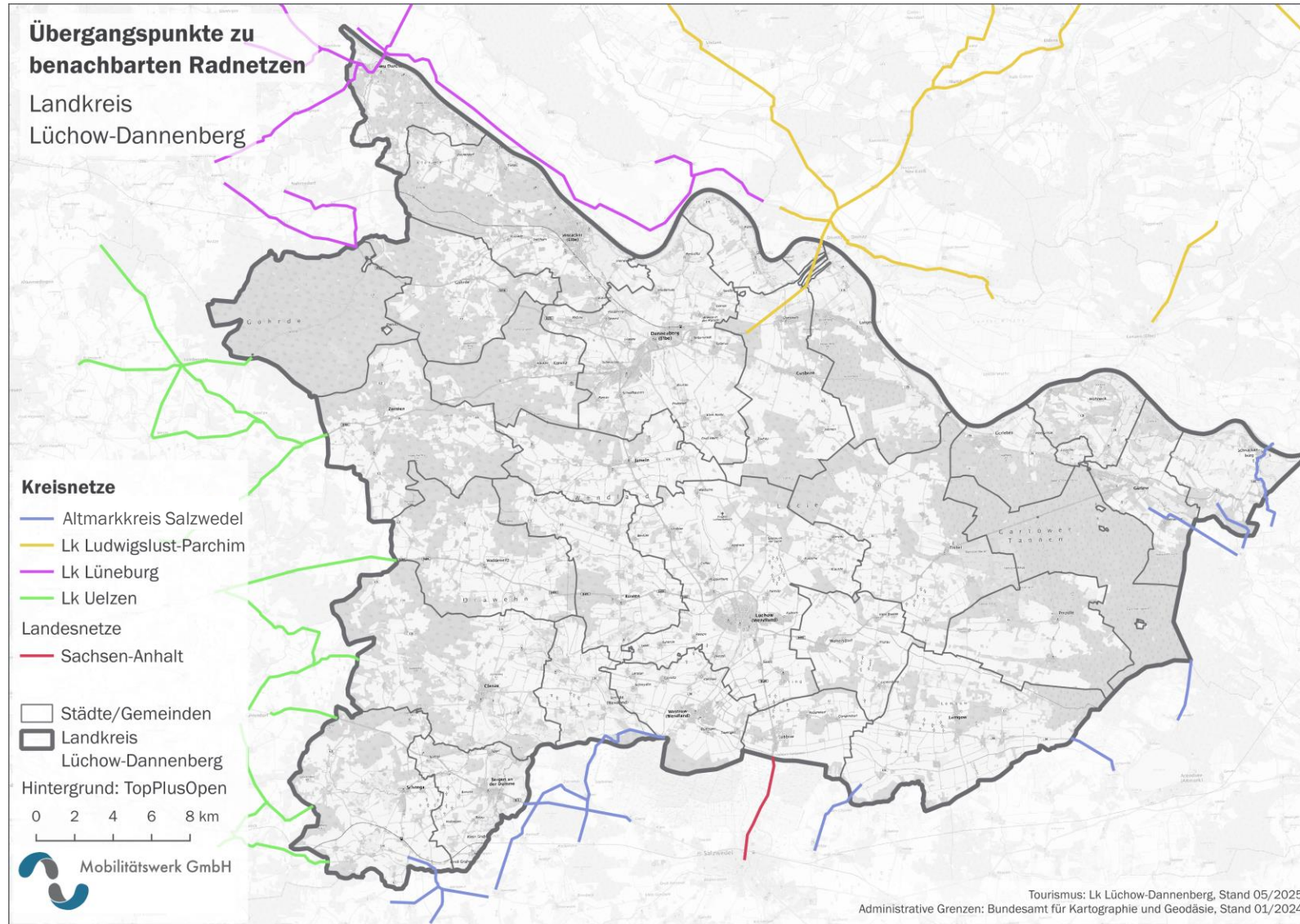
176 Unfälle mit Personenschaden und Radbeteiligung, davon 30 mit mindestens Schwerverletzten, von insgesamt 754 Unfällen zwischen 2019 und 2023

2023	Landkreis Lüchow-Dannenberg	Deutschland
Verunglückte pro 1.000 EW	3,1	3,2
Verunglückte Radfahrende pro 1.000 EW	0,7	1,0
Anteil der Radverkehrsunfälle am Gesamtunfallgeschehen in %	23,3	32,4
Anteil der Radverkehrsunfälle mit Schwerverletzten an Radverkehrsunfällen in %	20,0	15,8

→ **Hohe Dunkelziffer** bei Radunfällen; auch Beinahe-Unfälle werden nicht erfasst

→ Wenn keine (subjektiv) sichere Infrastruktur existiert, wird wenig Rad gefahren.

Bestehende Konzepte liefern Übergangspunkte für Radverkehr



Konzepte

Land:

- Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt 2020

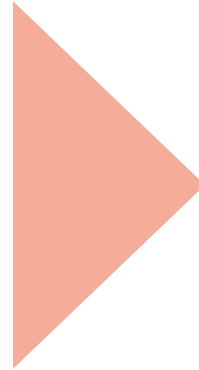
Nachbarlandkreise:

- Radverkehrskonzept Altmarkkreis Salzwedel
- Regionales Radwegekonzept LK Ludwigslust-Parchim (2021)
- Radverkehrskonzept LK Uelzen U(2020)
- Teilkonzept Radverkehr LK Lüneburg (2019)

Bestandsdaten zum Radverkehrsnetz nur teilweise vorhanden

Bisher keine vollständige Übersicht zu:

- Führungsformen und
- Zustand der Bestandsstrecken.



Detaillierte und strukturierte Erhebung über App

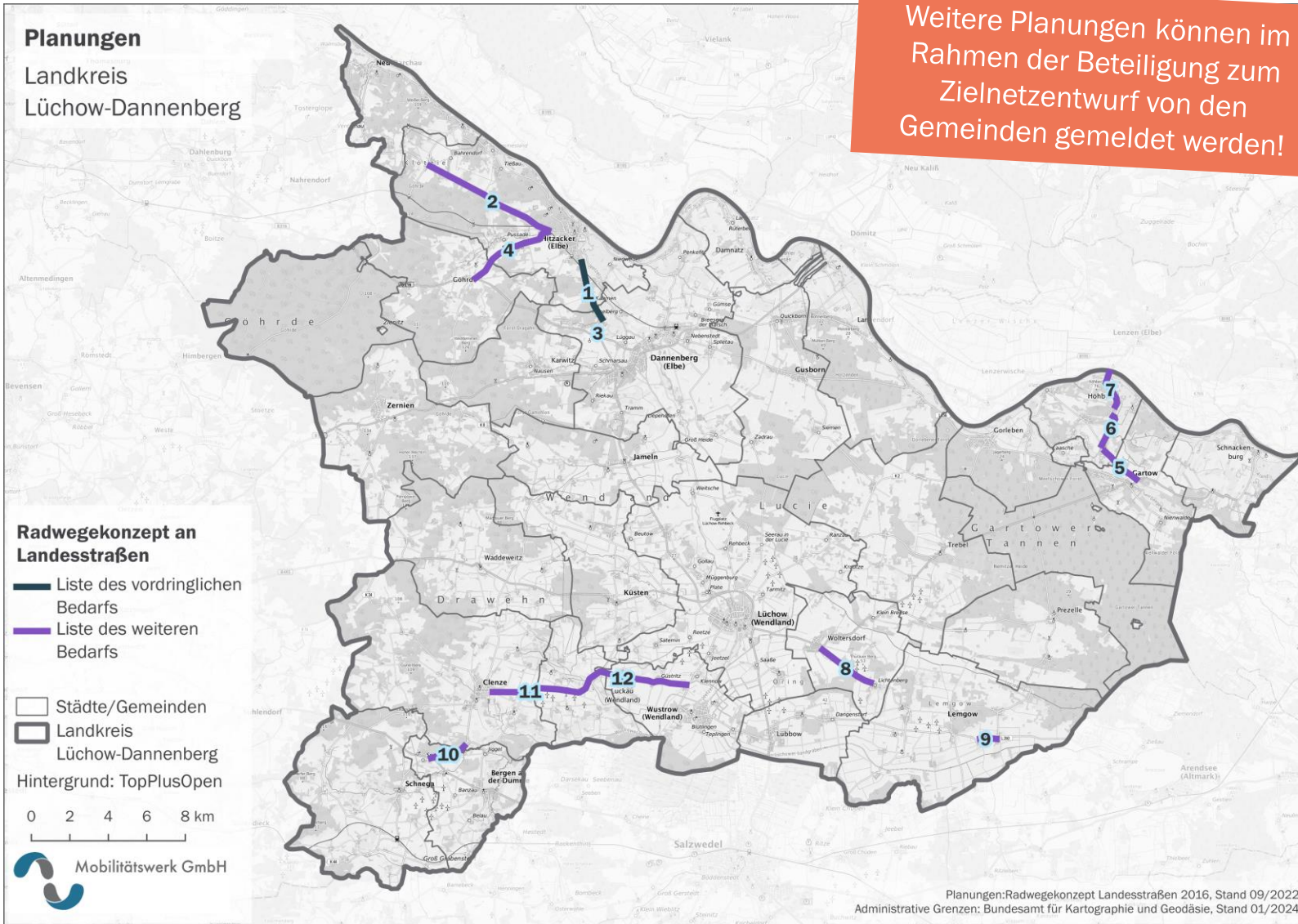
streckenbezogen

Richtung <input type="button" value="beide Richt."/> <input type="button" value="Fahrtrichtung"/> Führungsform <input type="button" value="Oberflächenbelag"/>	<input type="button" value="Fahrradstraße"/> <input type="button" value="Mischverkehr mit Kfz"/> <input type="button" value="Mehrzweckstreifen"/> <input type="button" value="Schutzstreifen"/> <input type="button" value="RV mit Tram"/> <input type="button" value="Spielstraße"/> <input type="button" value="Fußgängerzone"/> <input type="button" value="Führung mit FV"/> <input type="button" value="FV mit Rad frei"/> <input type="button" value="Gem. Geh-&Rad mit VZ"/> <input type="button" value="Gem. Geh-&Rad ohne VZ"/> <input type="button" value="Gehweg (schieben)"/> <input type="button" value="Gehweg (Rad frei)"/> <input type="button" value="Feldweg/Forstweg"/> <input type="button" value="Sonstige"/> <input type="button" value="Wirtschaftsweg"/> <input type="button" value="Radfahrstreifen"/> <input type="button" value="Radweg mit VZ"/> <input type="button" value="Radweg ohne VZ"/>	Richtung <input type="button" value="beide Richt."/> <input type="button" value="Fahrtrichtung"/> Führungsform <input type="button" value="Oberflächenbelag"/>	<input type="button" value="Beton"/> <input type="button" value="Asphalt"/> <input type="button" value="Pflaster"/> <input type="button" value="Betonpflaster"/> <input type="button" value="Kopf-/Naturstein"/> <input type="button" value="Platten"/> <input type="button" value="Natursteinpl."/> <input type="button" value="Betonplatten"/> <input type="button" value="Betonspurbahn"/> <input type="button" value="Splitt/Schotter"/> <input type="button" value="Holz"/> <input type="button" value="naturnaher Belag"/> <input type="button" value="Sonstige"/> <input type="button" value="Metall"/>
Fahrbahnqualität <input type="button" value="1"/> <input type="button" value="2"/> <input type="button" value="3"/> <input type="button" value="4"/> <input type="button" value="5"/> Wegbreite _____ m Breite Nebenanlage links _____ rechts _____ Nebenanlage erweiterbar <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> 2,5m <input type="radio"/> 3,0m <input type="button" value="Einstellungen"/>	<input type="button" value="starten >"/>	Fahrbahnqualität <input type="button" value="1"/> <input type="button" value="2"/> <input type="button" value="3"/> <input type="button" value="4"/> <input type="button" value="5"/> Wegbreite _____ m Breite Nebenanlage links _____ rechts _____ Nebenanlage erweiterbar <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> 2,5m <input type="radio"/> 3,0m <input type="button" value="Einstellungen"/>	<input type="button" value="starten >"/>

punktuell

beide Richt. Mischverkehr mit Kfz Betonpflaster Zustand 2 GPS ok	
Barrieren/Gefahrenstellen <input type="button" value="Punktueller Schaden"/> <input type="button" value="Wegweisende Beschilderung"/> <input type="button" value="Abstellanlagen"/> <input type="button" value="StVO & sonstige Beschilderung"/> <input type="button" value="Beleuchtung"/> <input type="button" value="Lage"/> <input type="button" value="Geschwindigkeitsbegrenzung"/> <input type="button" value="Knotenpunkte & Querungsanlagen"/> <input type="button" value="Notizen"/>	ID TAB4-GB95 <input type="button" value="Poller"/> <input type="button" value="Gefälle"/> <input type="button" value="Hohe Borde"/> <input type="button" value="Bewuchs"/> <input type="button" value="Enge Radien"/> <input type="button" value="Umlaufsperr"/> <input type="button" value="starke Steigung"/> <input type="button" value="Sonstiges"/>
<input type="button" value="II Pause"/>	<input type="button" value="nächster Abschnitt >"/> <input type="button" value="Eingaben löschen"/> <input type="button" value="speichern"/>

Bestehende Planungen (Bundes-/Staats-/Kreisstraßen)



Planungen

- 1: L 231, Hitzacker - Streetz
- 2: L 231, Wietzetze - Hitzacker
- 3: L 231, B 216 - Streetz
- 4: L 255, Hitzacker - Metzingen
- 5: L 258, Gartow - Restorf
- 6: L 258, Restorf - Pevestorf
- 7: L 258, Pevestorf - LGr . Brandenburg
- 8: L 259, Woltersdorf - Lichtenberg
- 9: L 260, Schmarsau - Bockleben
- 10: L 261, Kassau - Spithal
- 11: L 261, Clenze - Mammoißel
- 12: L 261, Mammoißel - Dolgow

A person is riding a bicycle on a grassy field. On the left, there is a large, leafy tree. On the right, there is a smaller, rounded tree. The background is a clear sky. The entire image has a light blue overlay.

3. Planungsgrundsätze und Qualitätsstandards

Radinfrastruktur soll objektiv und subjektiv sicher, direkt und komfortabel sein

Verbindungen innerorts

- Führung auf der Fahrbahn oder im Seitenraum (je nach Verkehrsbelastung und zulässiger Höchstgeschwindigkeit)
- Im Seitenraum: Konflikte mit Fußverkehr vermeiden
- Führung im Nebennetz prüfen
- Besonderes Augenmerk auf Schulwege



Verbindungen außerorts

- Straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege, mind. 2,5 m breit
- Alternativ: Nutzung geeigneter Wirtschafts- und Forstwege



Knotenpunkte und Querungen

- Klare Führung
- Ausreichende Sichtbeziehungen
- Zügige und sichere Befahrbarkeit
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen für den Radverkehr



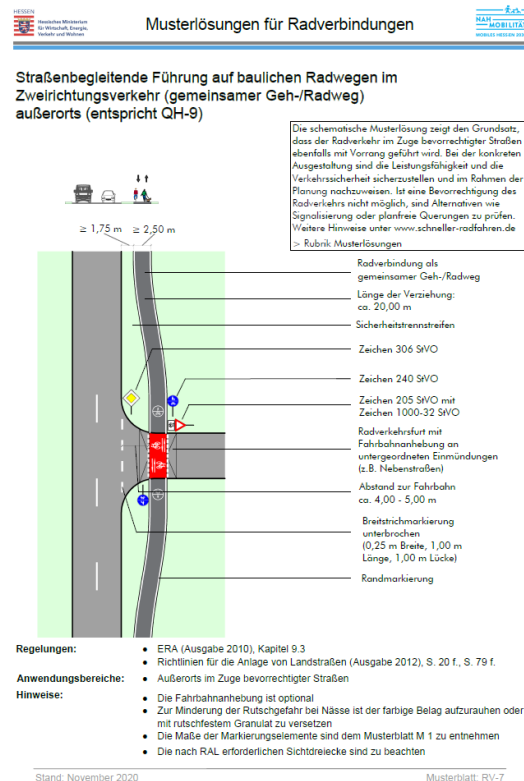
Idealfall: eigene Führung für MIV, Radverkehr und Fußverkehr

Aber: aufgrund von Platzverhältnissen und finanziellen Einschränkungen meist nicht möglich

→ Kompromisslösung finden, die ein sicheres und komfortables Vorankommen für Rad- und Fußverkehr ermöglicht

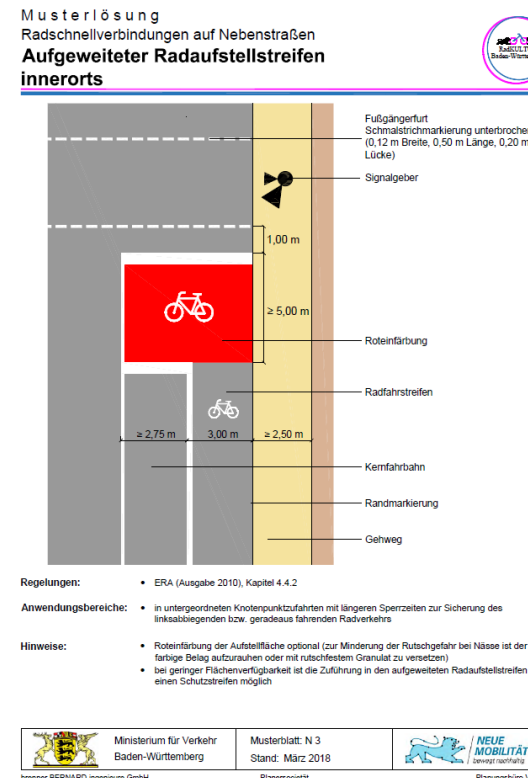
Musterlösungen erleichtern die Planung

- Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden Mängel in der Bestandsinfrastruktur erfasst.
- Anhand der ERA (2010) und mit Verweis auf Musterlösungen werden anschließend Maßnahmen erarbeitet.



Musterlösungen für Radverbindungen Hessen, 2020

https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2024/10/241030_Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_2te-Auflage_inkl_Ergaenzungen_web.pdf



Musterlösungen Baden-Württemberg, 2018

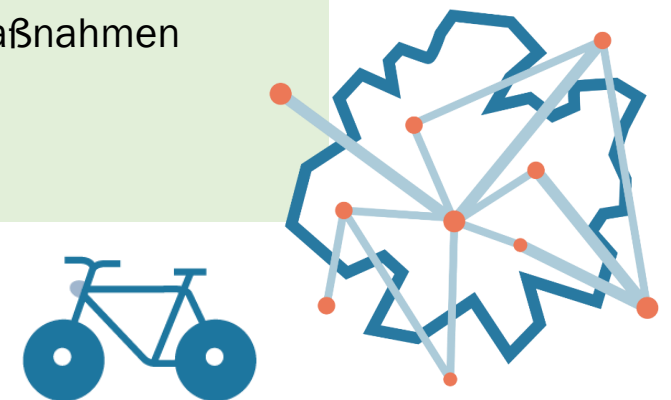
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/Musterloesungen_RSV_BW.pdf



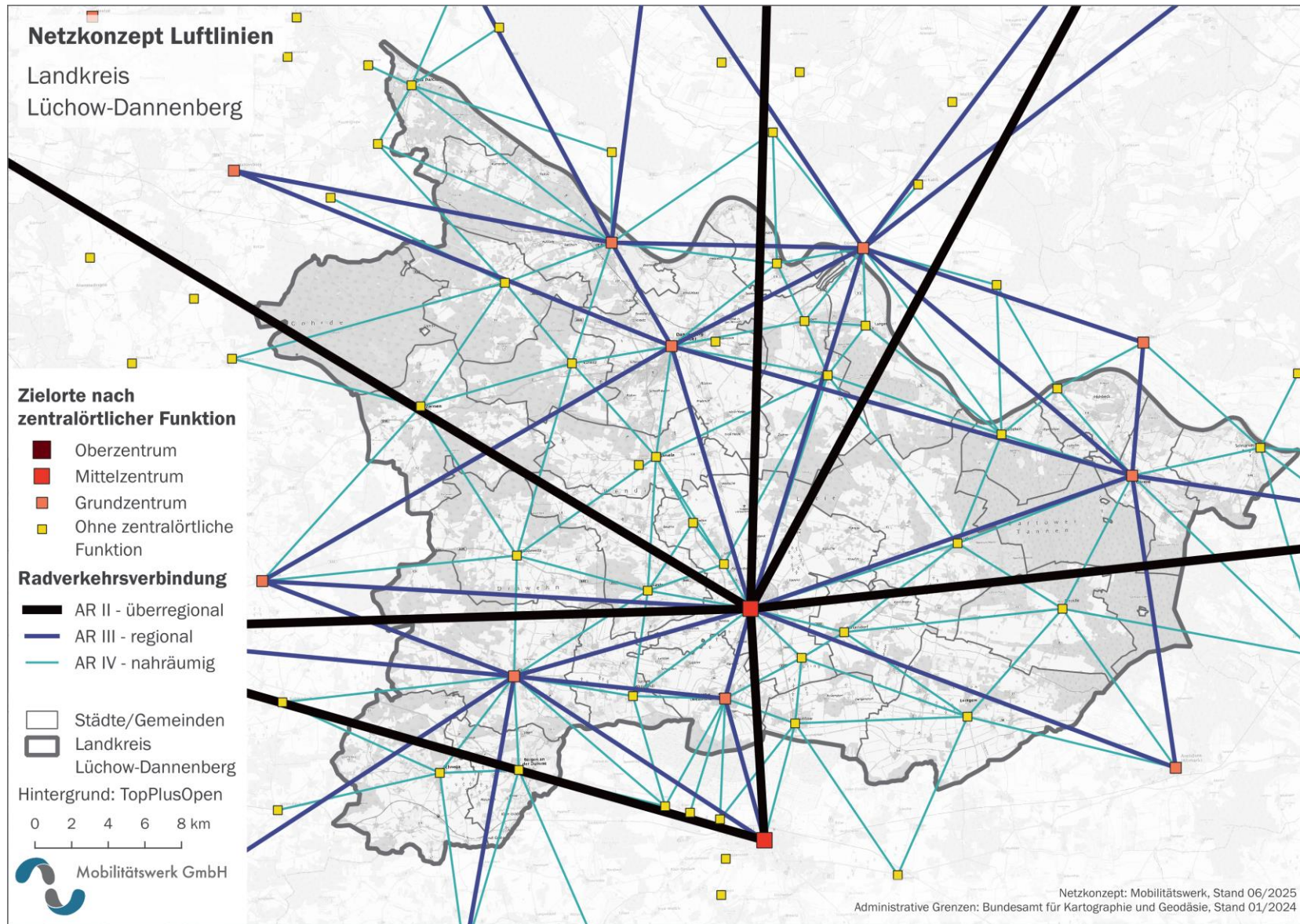
4. Entwicklung des Zielnetzentwurfs

Festlegung des Zielnetzes für den Alltagsradverkehr - Voraussetzung für einen systematischen Ausbau der Radinfrastruktur

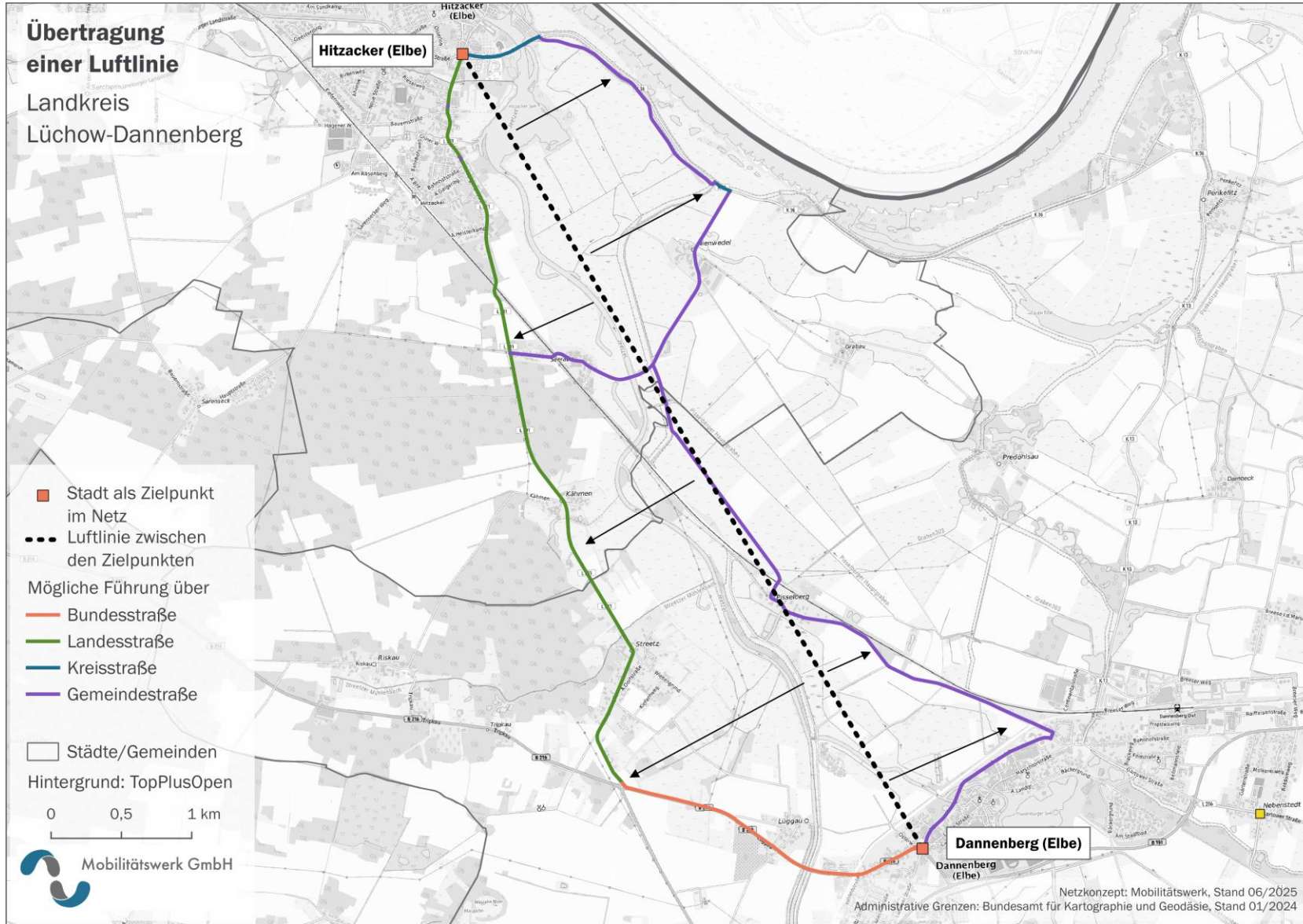
- Das Zielnetz zeigt den Verbindungsbedarf auf.
- Wichtige Ziele des Alltages werden angebunden.
- Touristische Verbindungen mit Eignung für den Alltag können Teil des Alltagsnetzes sein. Der Tourismus steht aber nicht im Fokus.
- Grundsätzlich: Bedarfe des Radverkehrs sind flächendeckend. Gewisse Verbindungen sind jedoch relevanter als andere (Bündelungseffekte). Dafür werden Netzkategorien mit unterschiedlicher Bedeutung definiert.
- Das Zielnetz trifft noch keine Aussagen zu Maßnahmen (Neubau, Sanierung etc.).
 - Später wird der Bestand über eine Befahrung erhoben und geprüft, wo welche Maßnahmen notwendig sind.
 - Nur das Zielnetz wird befahren.



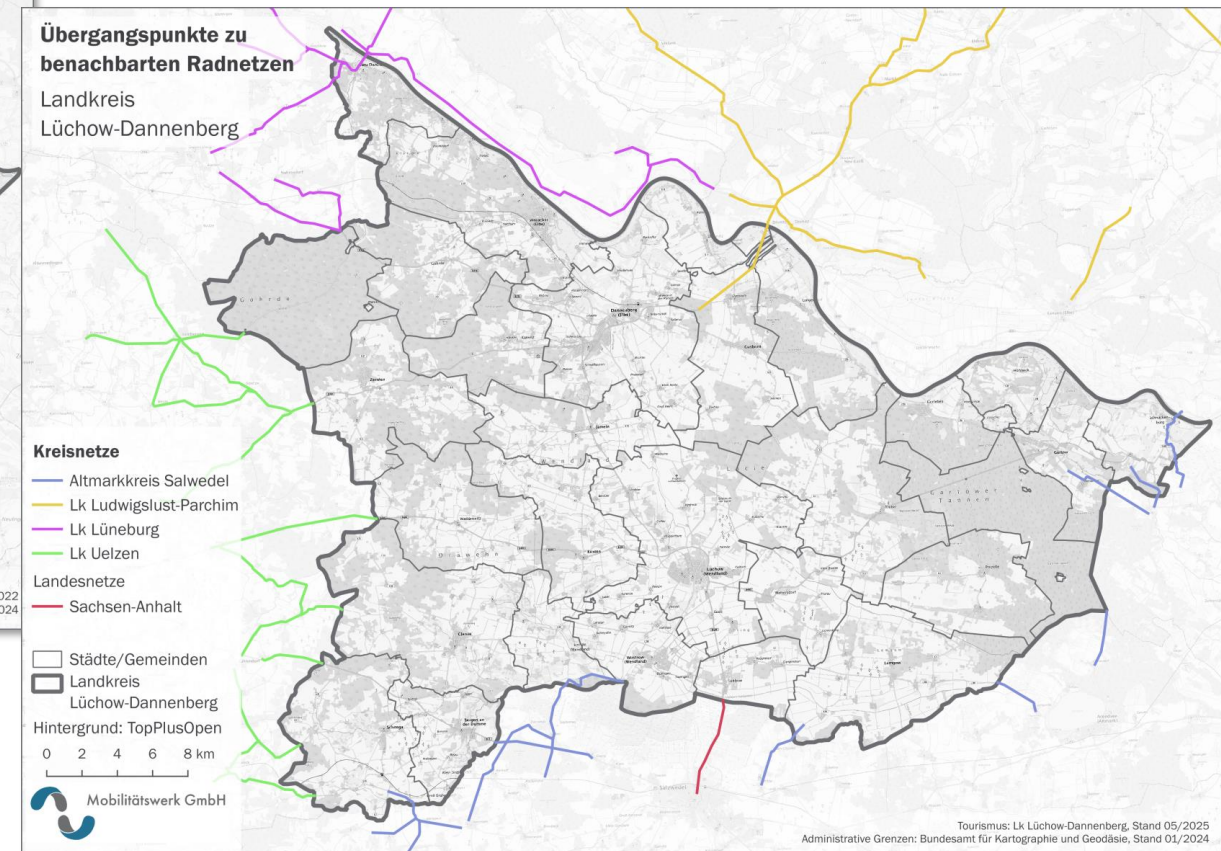
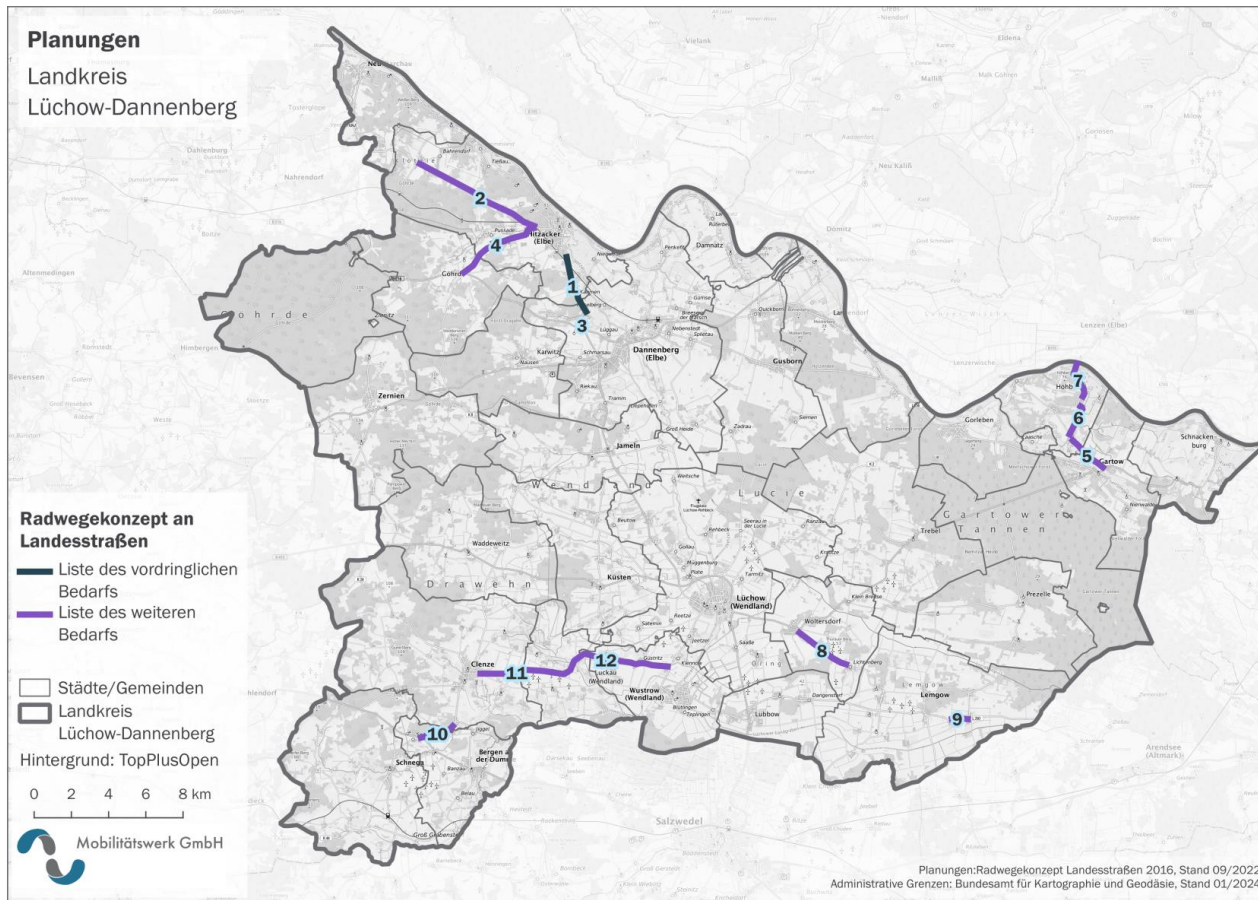
1. Luftlinien zwischen den Orten mit zentralörtlicher Funktion



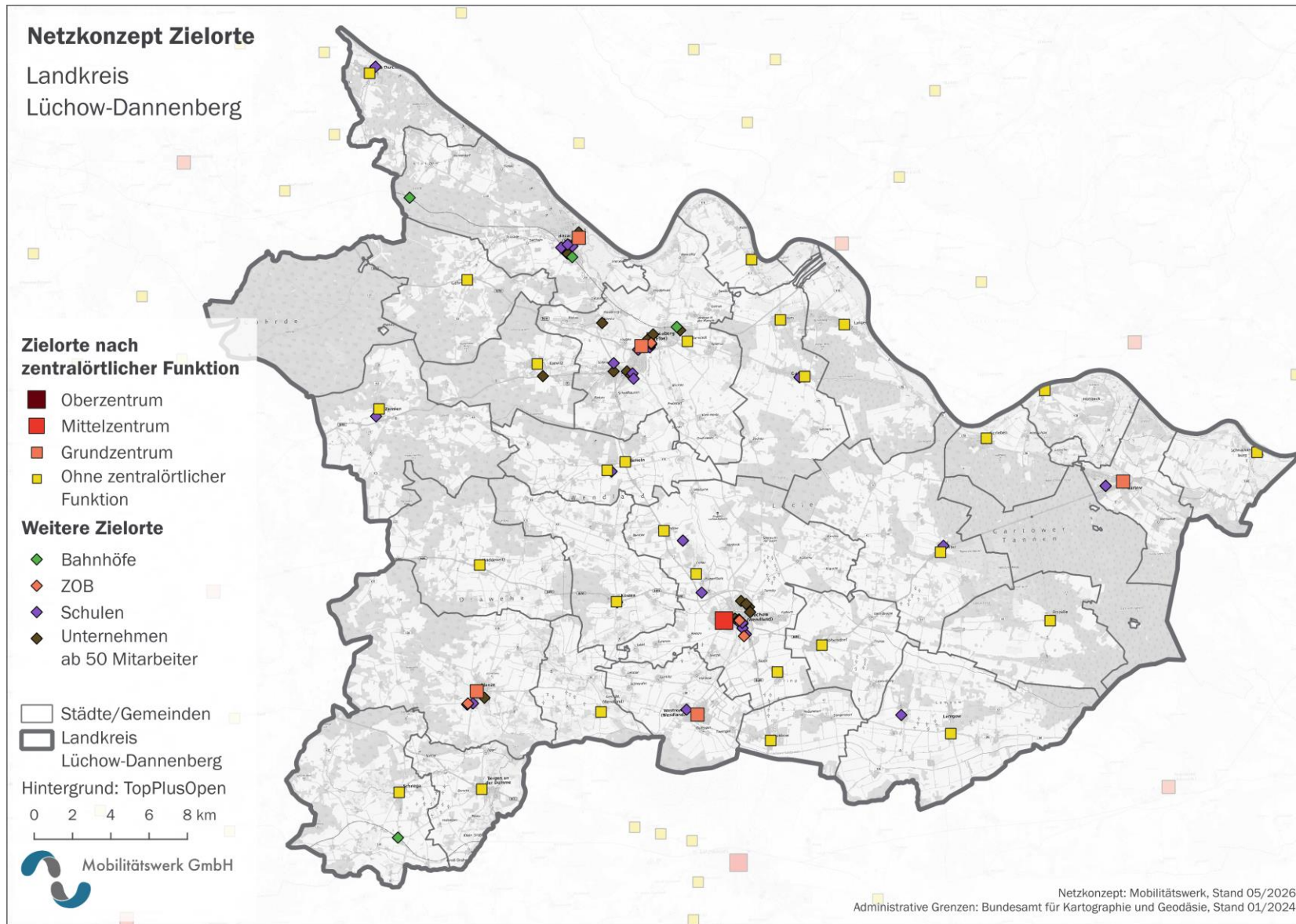
2. Übertragung der Luftlinien auf das Straßennetz



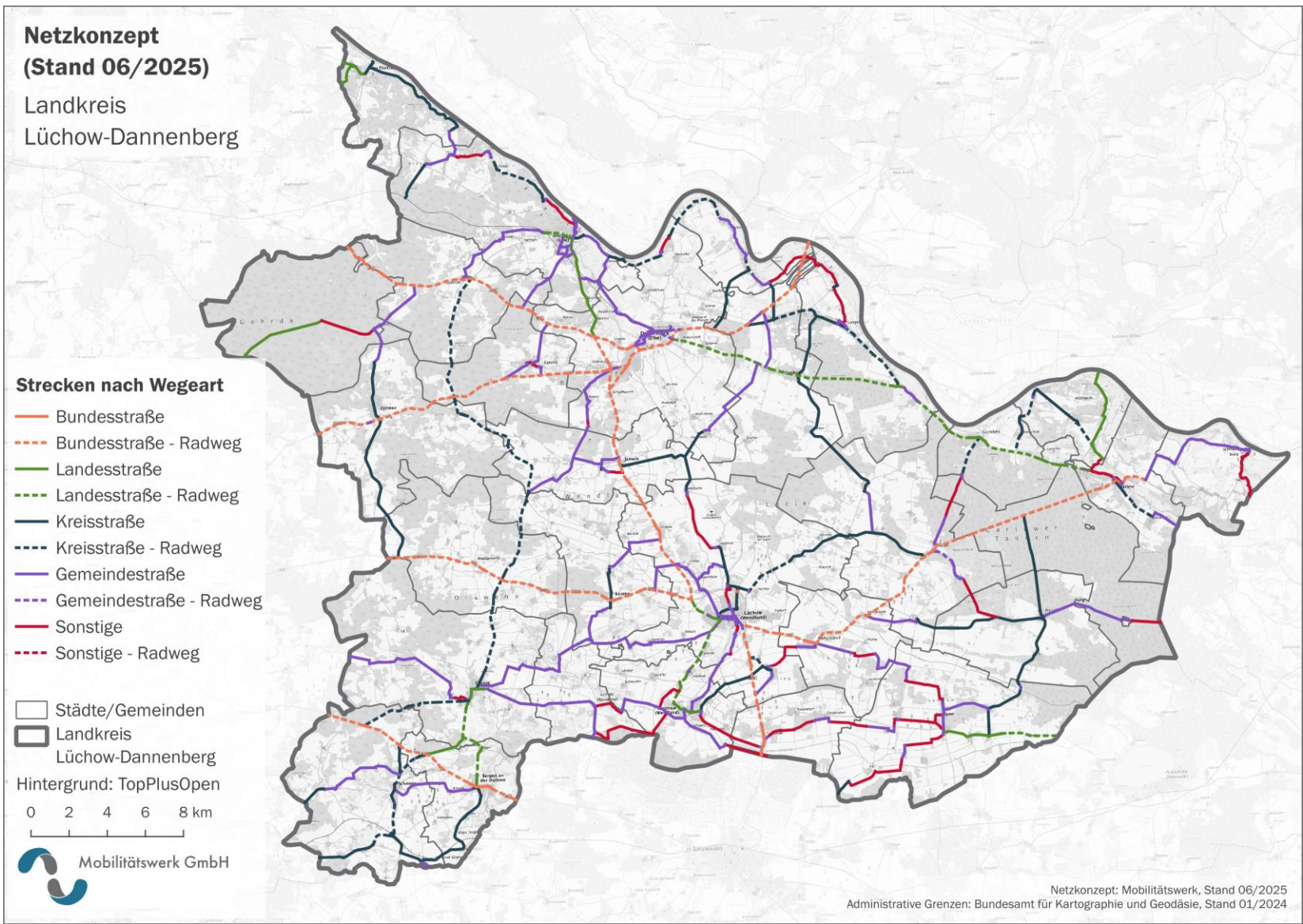
3. Abgleich mit bestehenden Planungen & Konzepten der Nachbarlandkreise



4. Prüfen des Anschlusses der weiteren Zielorte an das Zielnetz



5. Entwurf des Zielnetzes vor der Beteiligung der Kommunen + TöB




Wegeart	Länge in km	Anteil in %
Bundesstraße	122	20
Landesstraße	67	11
Kreisstraße	179	29
Gemeindestraße	184	29
Sonstige	68	11
Summe	620	100

A person is riding a bicycle on a grassy hill. To the left of the cyclist is a large, dense tree. To the right is a smaller, rounded bush. The foreground shows a fence line with wooden posts. The background is a clear sky.

5. Ihre Möglichkeit zur Beteiligung


Online-Beteiligung der Bevölkerung vom 10.06. bis 09.07.2025



LANDKREIS
LÜCHOW-DANNENBERG



Mobilitätswerk GmbH

Kurzer Überblick zu den Fragen:

- Wichtige Routen für den Radverkehr
- Hinweise zu Gefahrenstellen und Verbesserungsvorschlägen
- Bedarfe und Hinweise für Abstellanlagen
- Gute Beispiele für Radinfrastruktur im Landkreis

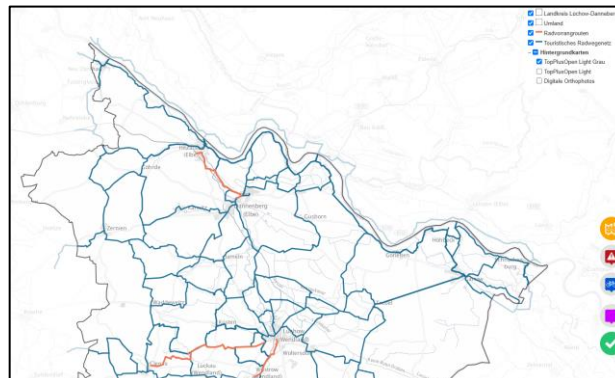



LANDKREIS
LÜCHOW-DANNENBERG
Erarbeitung eines
Radverkehrskonzeptes



Bewerbung über:

- Pressetexte
- Amtsblatt
- Webseite
- Flyer und Poster →
- ← Social Media



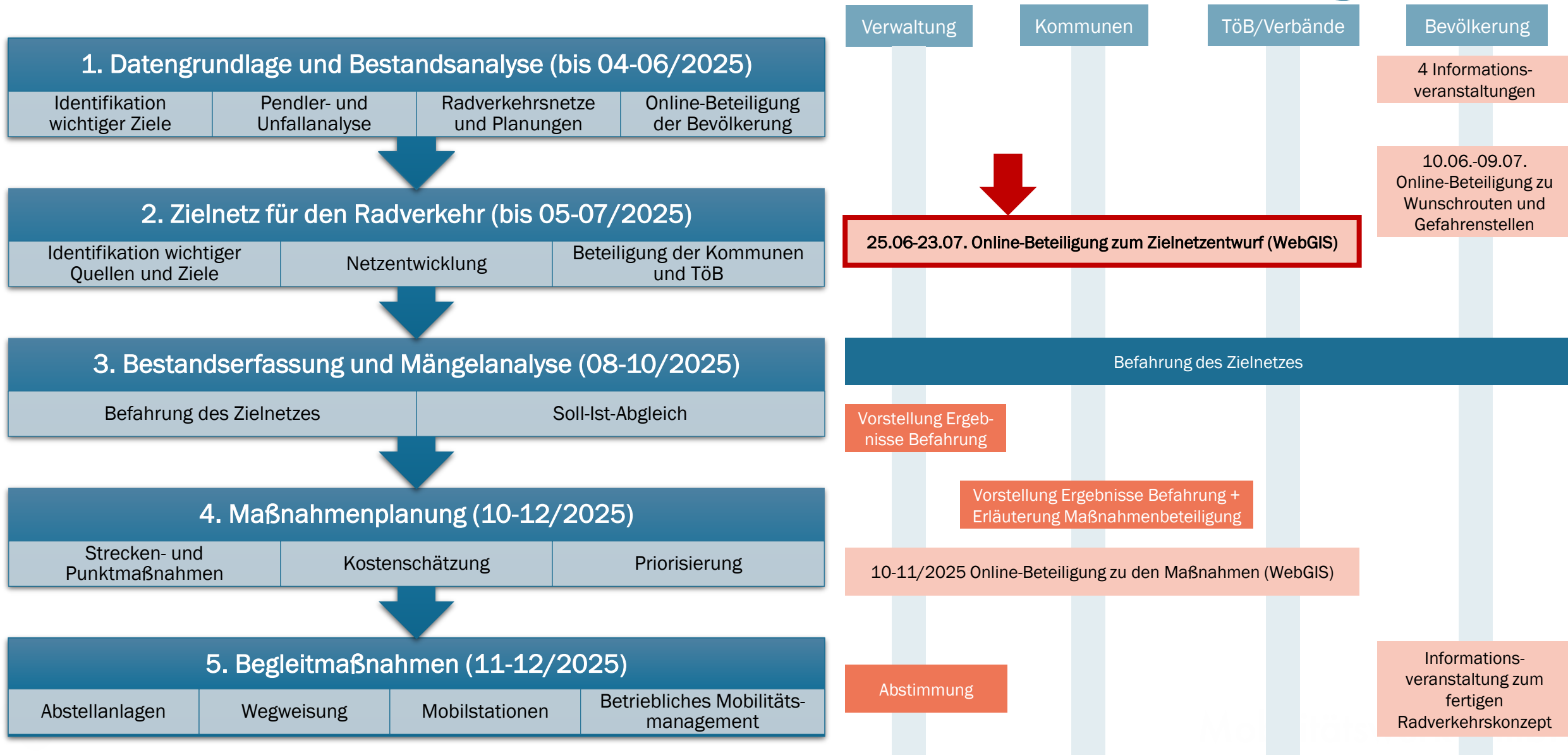

LANDKREIS
LÜCHOW-DANNENBERG


Mobilitätswerk

A person is riding a bicycle on a grassy hill. A large, leafy tree is on the left side of the frame. A smaller bush is on the right. A fence line is visible in the foreground. The background is a clear sky.

6. Ausblick

Vorgehen bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Tilman Seifert

Fahrradverkehrskordinator Landkreis Lüchow-Dannenberg

Telefon: +49 5841 120 619

E-Mail: mobilität@luechow-dannenberg.de

Webseite zum Radverkehrskonzept:

<https://wendlandmobil.de/das-radverkehrskonzept/>

