

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 hill. To the left is a large, dense tree, and to the right is a smaller, rounded tree. The background is a clear, light sky. A white banner with blue text is overlaid on the image.

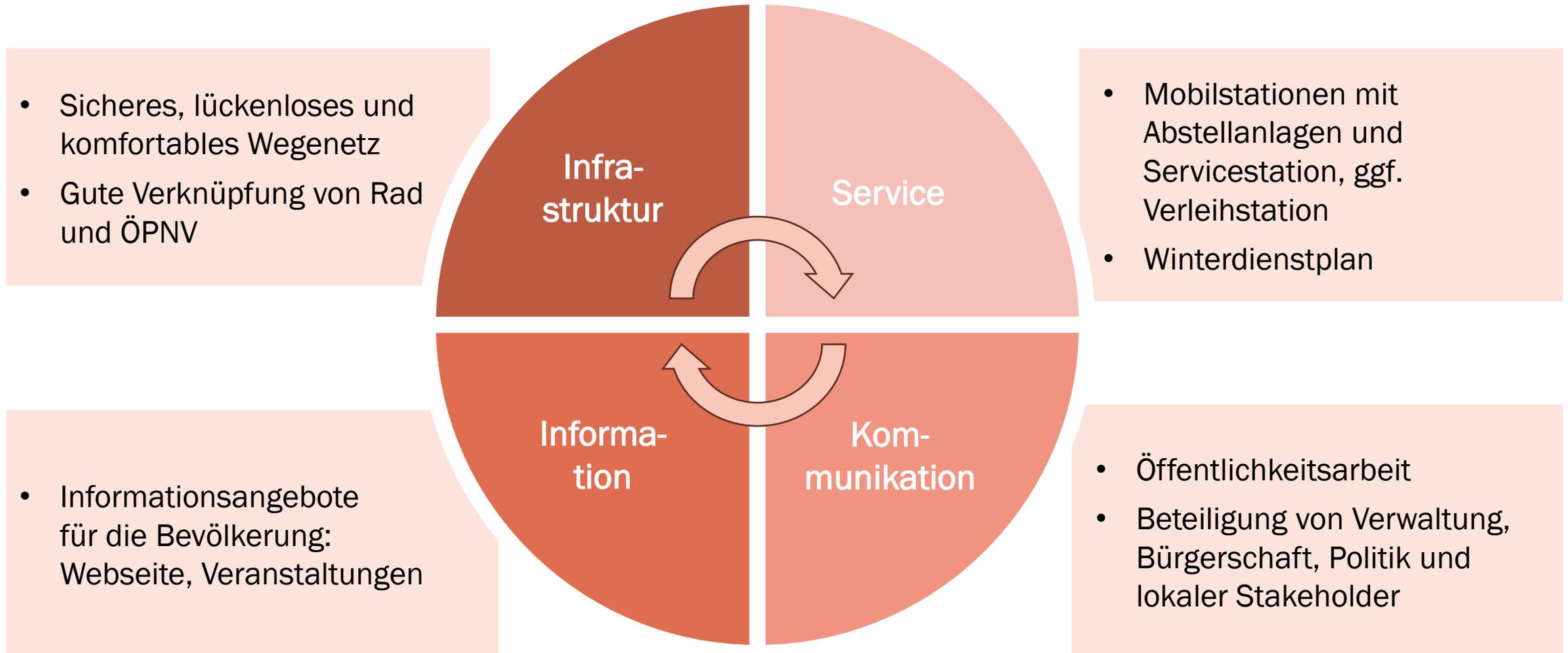
1. Ziel des Radverkehrskonzeptes und Zeitplan



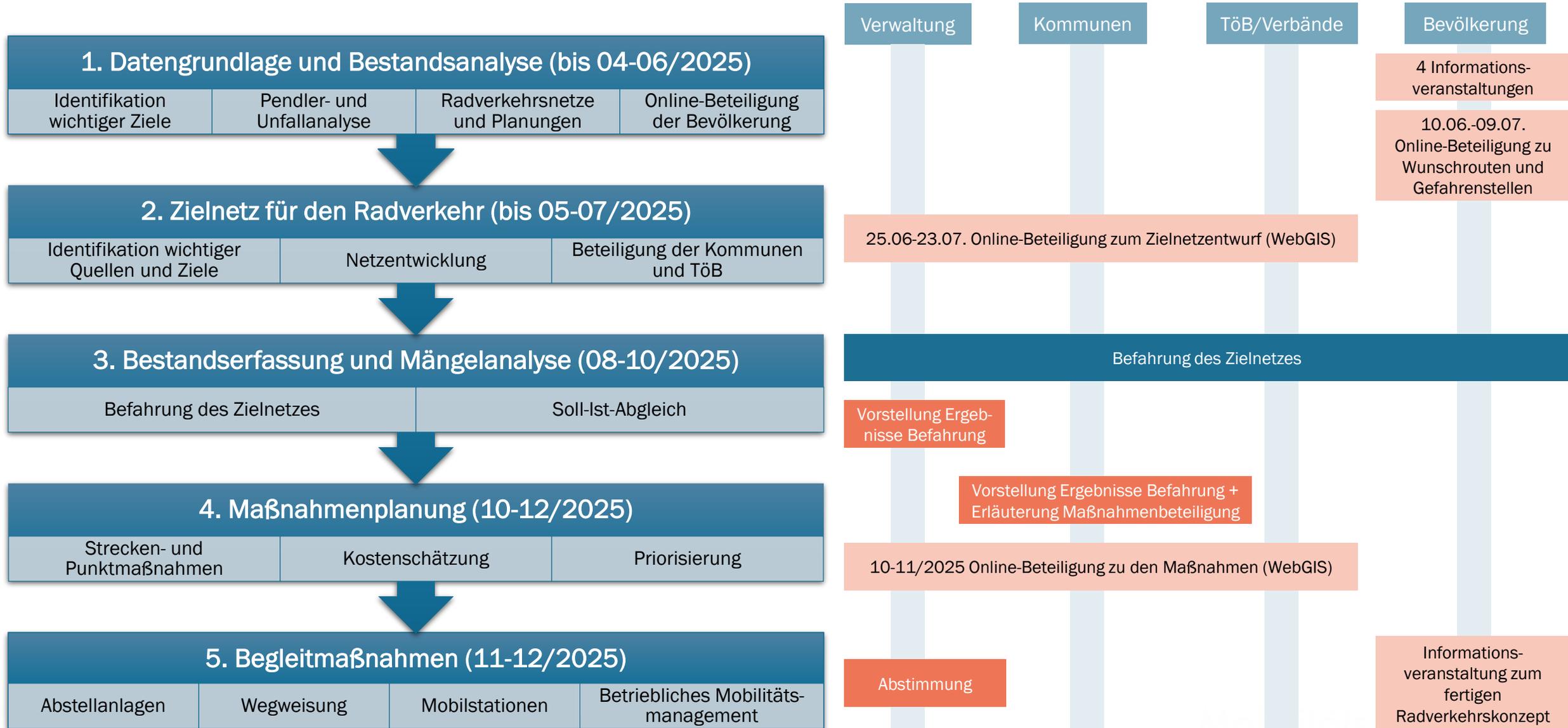
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV (ERA 2010):

„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 hill. To the left, there is a large, dense tree. To the right, there is a smaller, rounded tree. The background is a clear, light sky. The foreground shows a fence line with wooden posts.

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

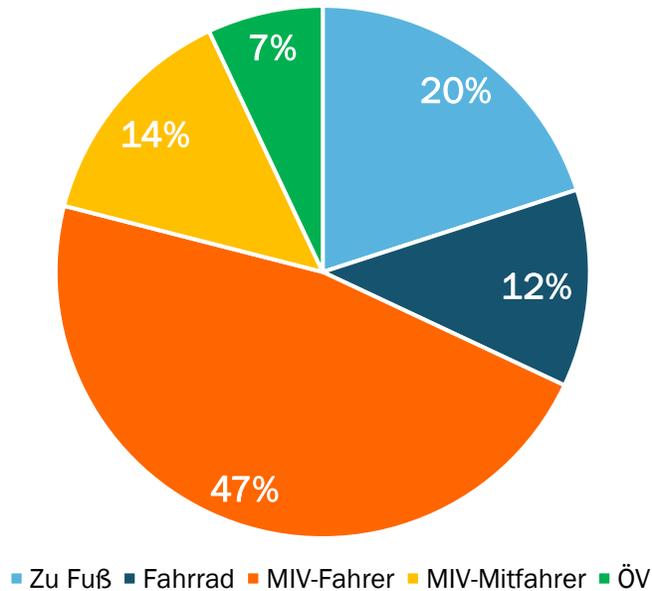
Radverkehrskonzepte der angrenzenden Landkreise

Planungen

Aktuelle Planungen für Radinfrastruktur

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

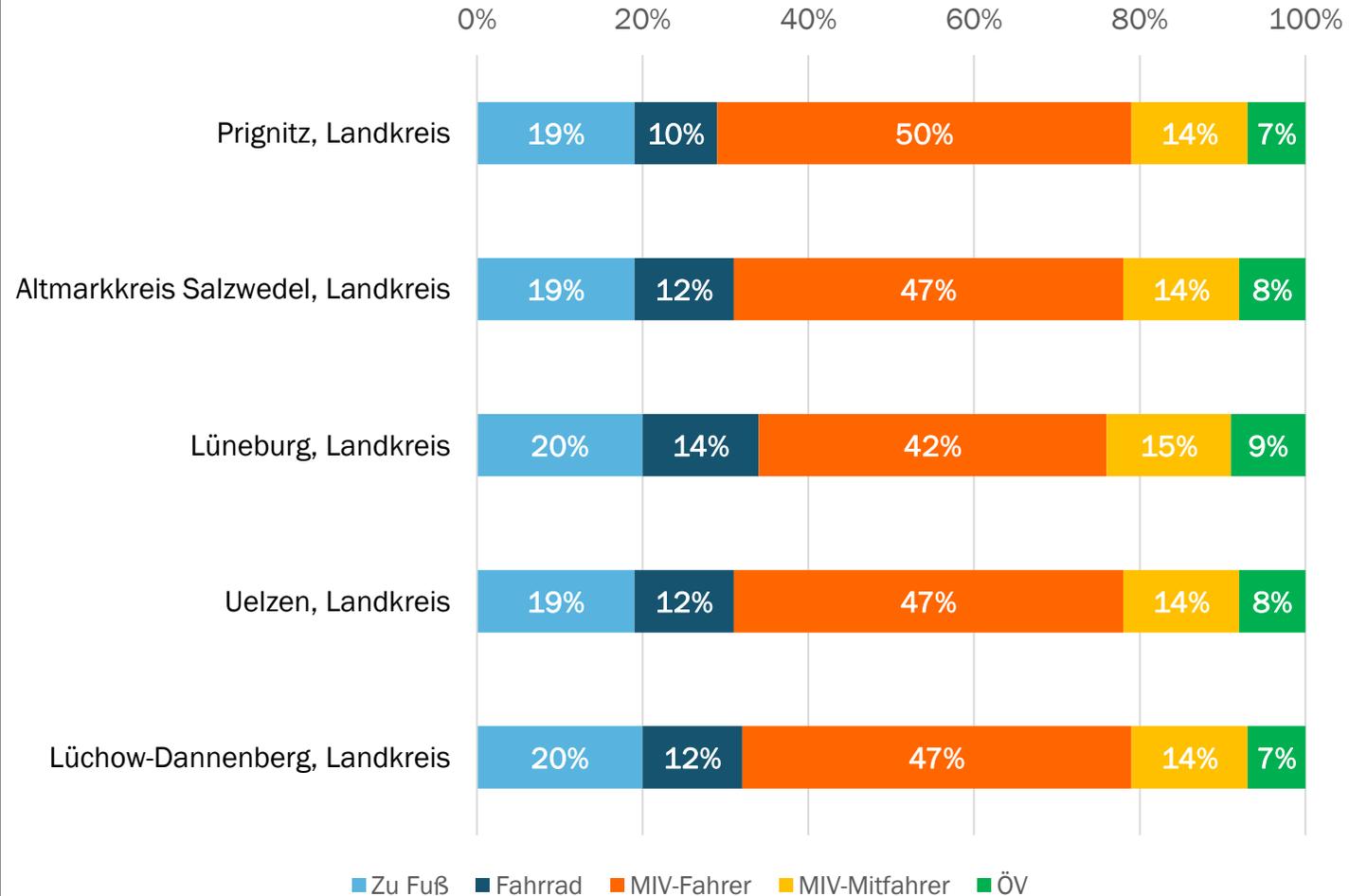
Modal Split LK Lüchow-Dannenberg
(MiD 2017)

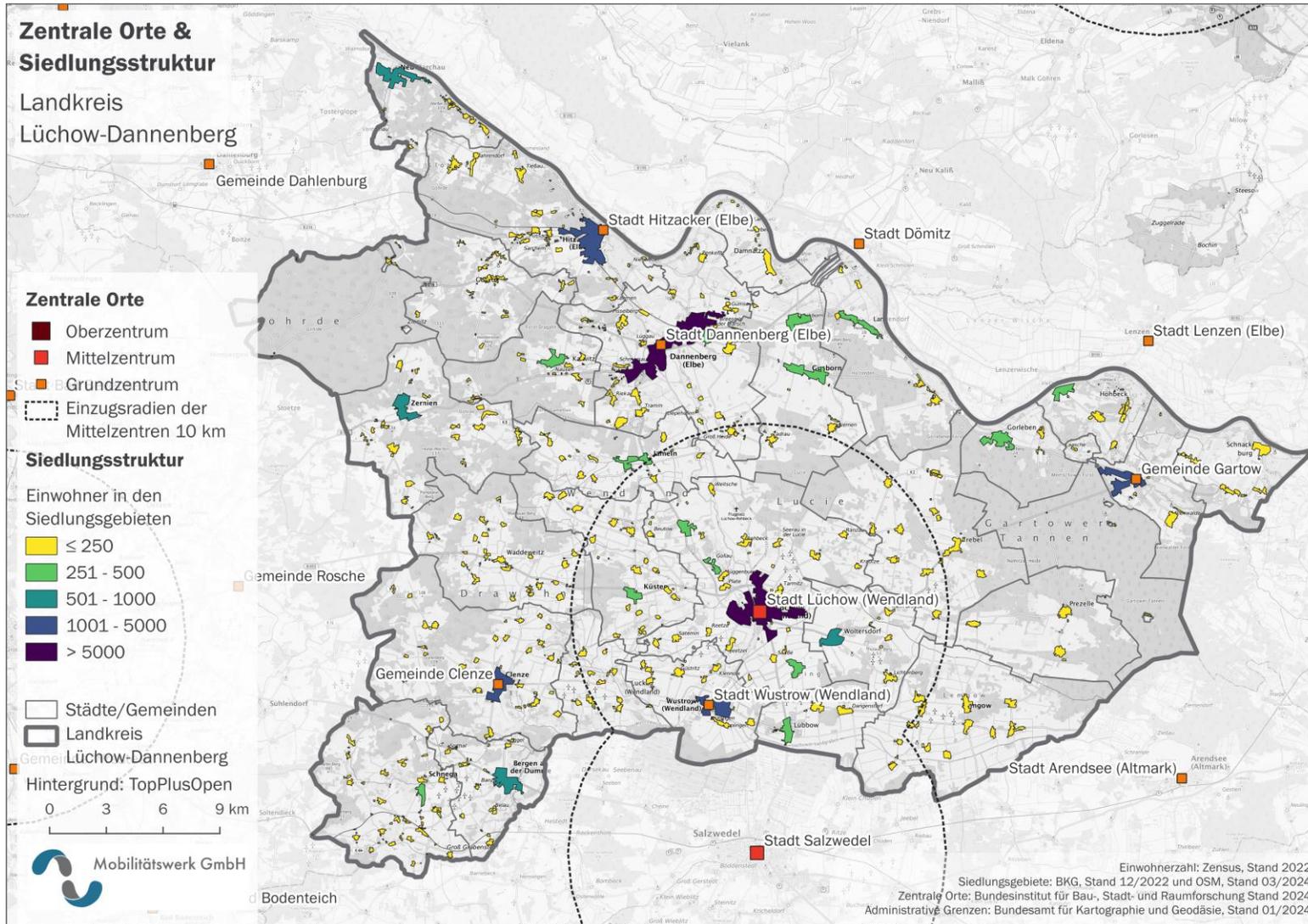


Landkreise mit hohen Fahrrad-Anteilen am Modal Split:

- 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

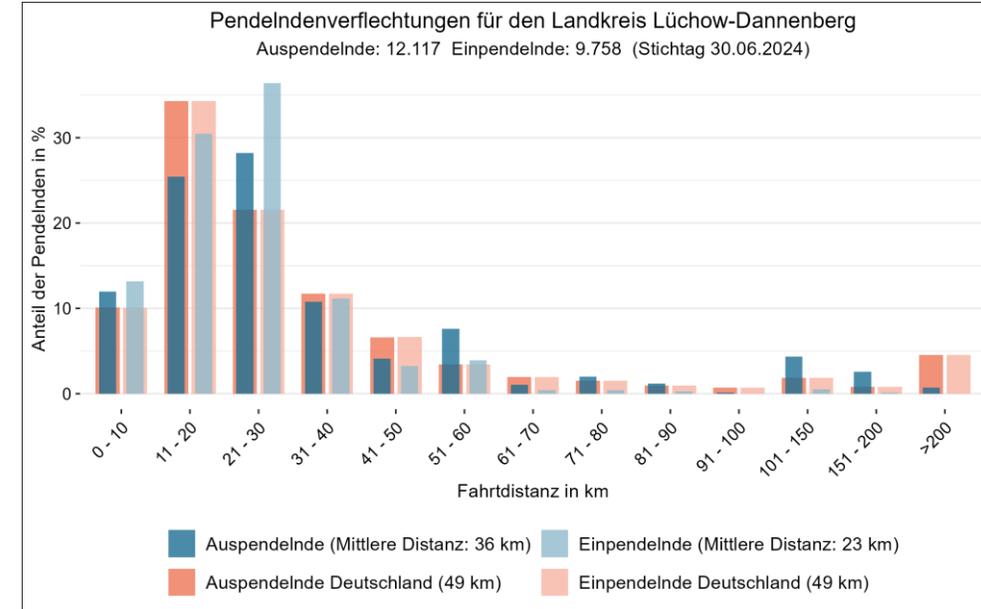
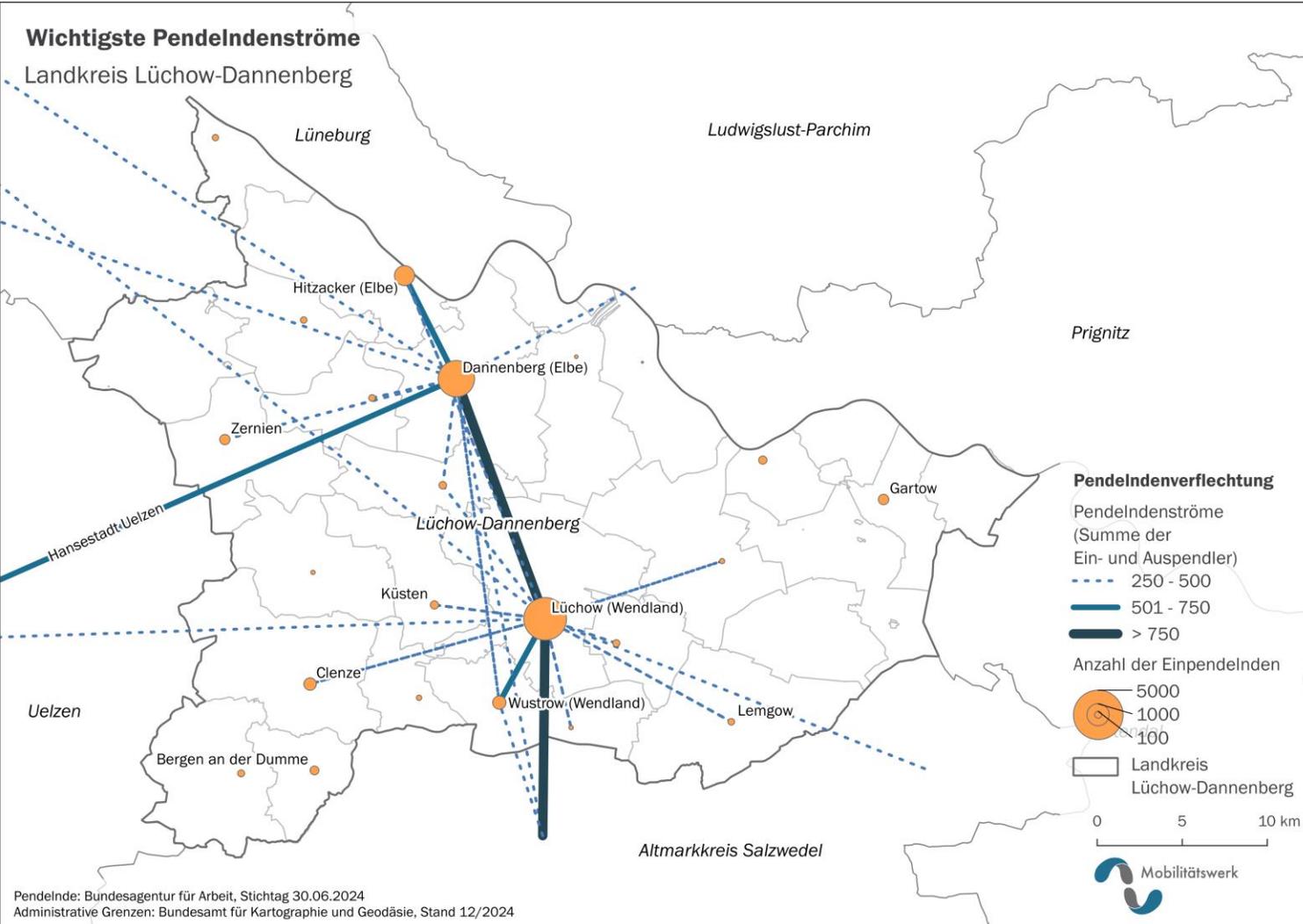
Relevante Ziele für den Radverkehr

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

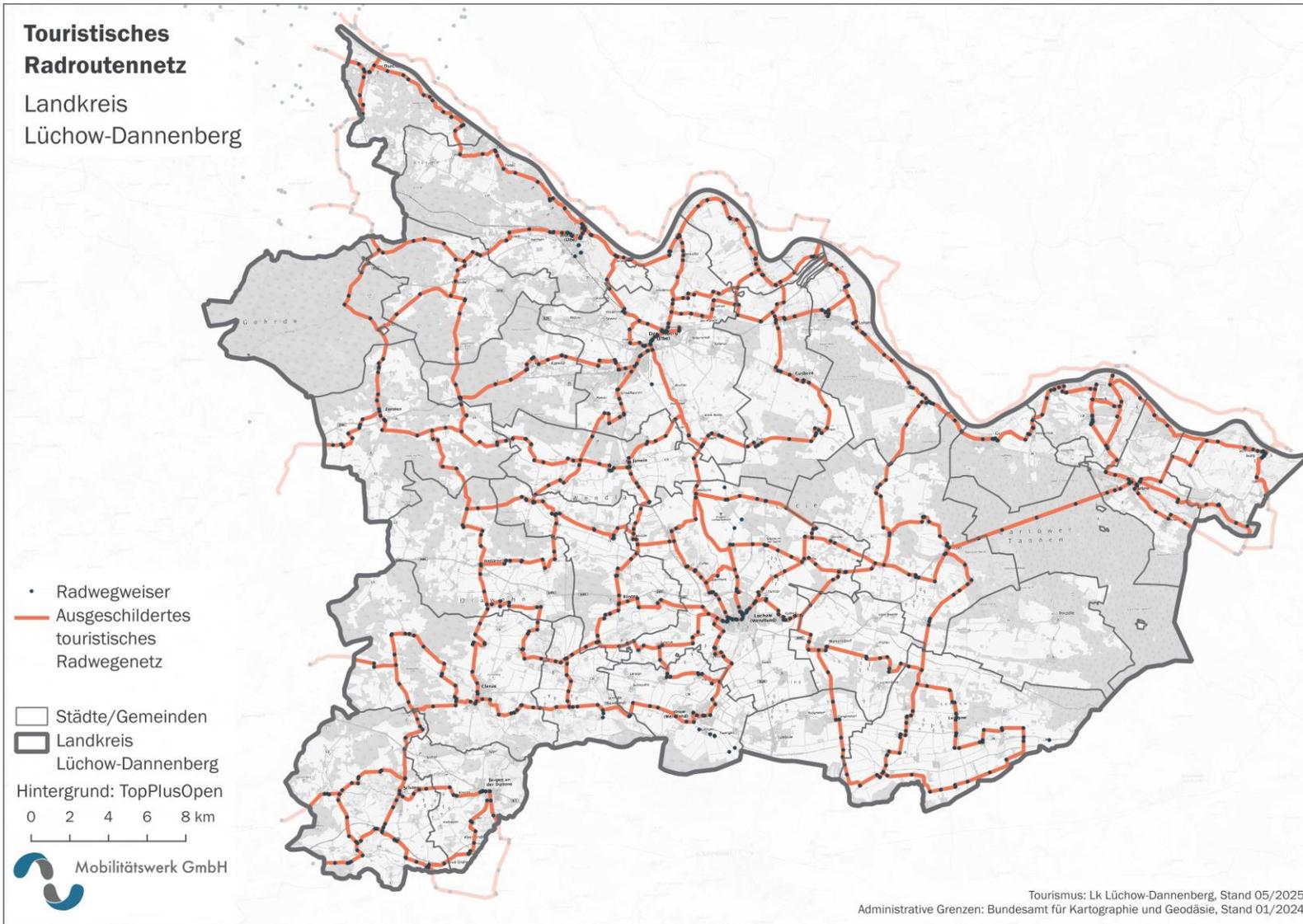
Weitere kleinere Ziele sind durch Radverkehrsrouten auf kommunaler Ebene anzuschließen. Diese übersteigen die Planungstiefe des Landkreiskonzeptes.

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

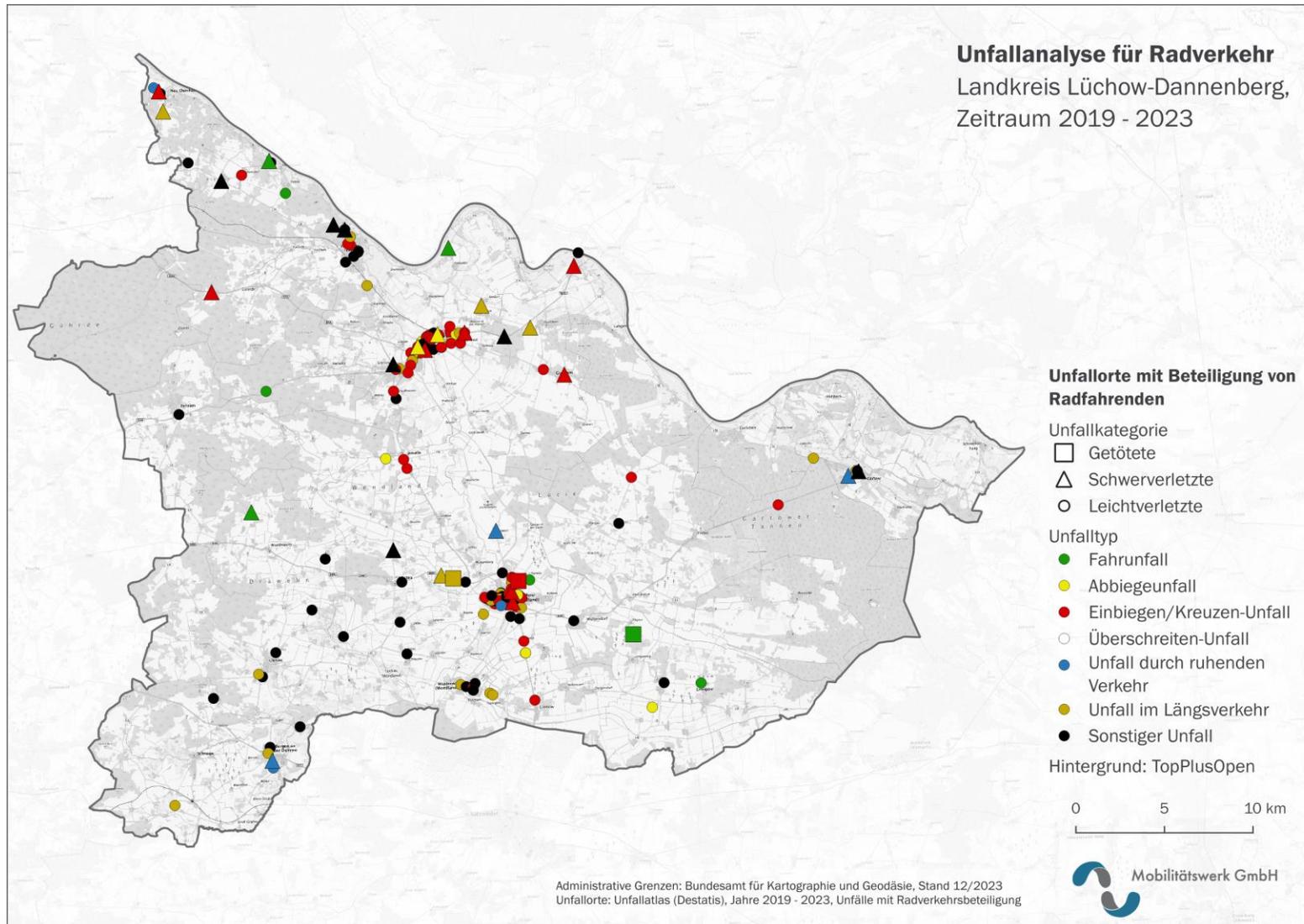


3 Museen: Ein Rundweg
(© Markus F. Adrian, Wendland Elbe)



Rundlings-Tour
(© Claudia Redeker, ADFC)

Unfallanalyse: 176 Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung in fünf Jahren

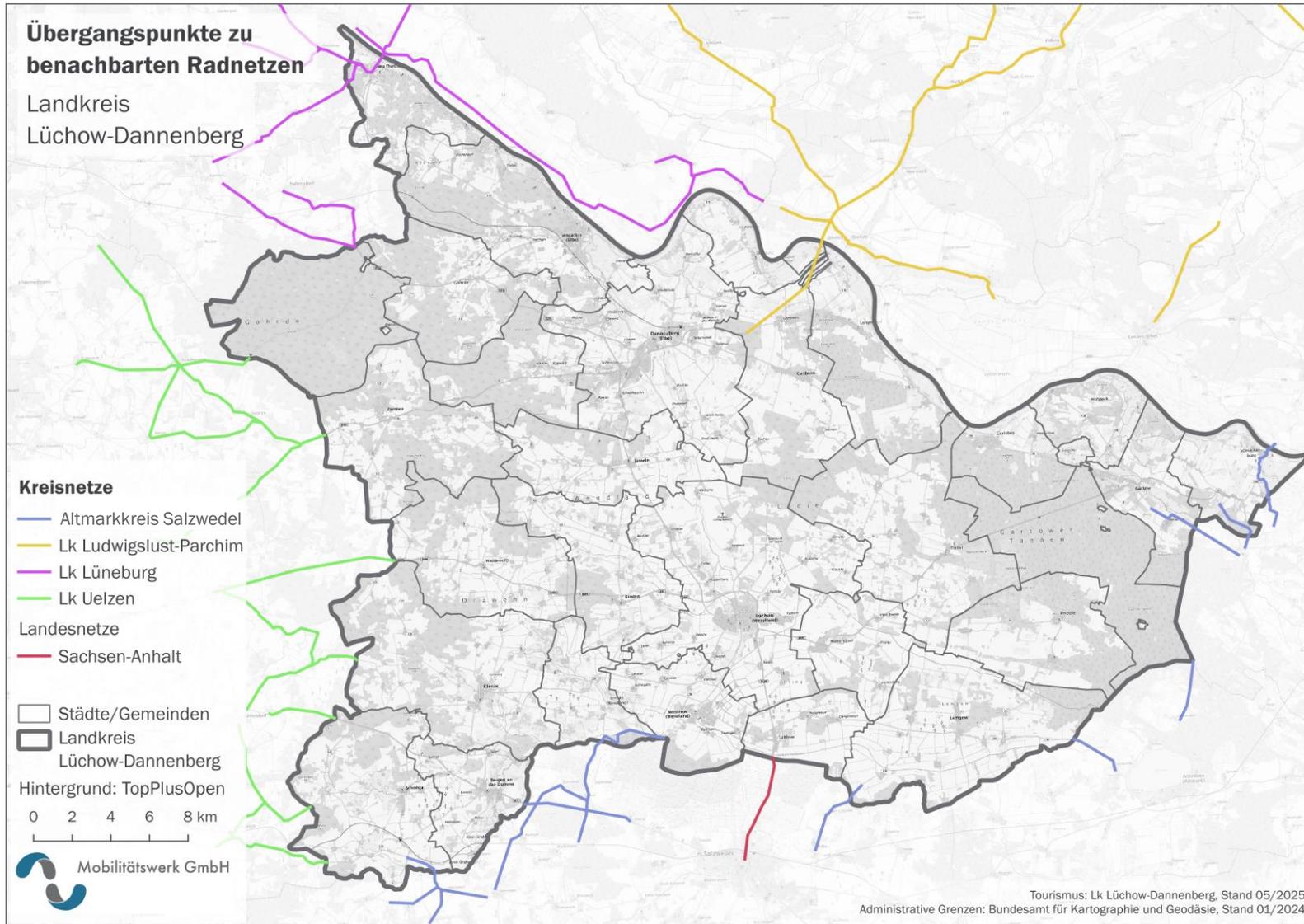


176 Unfälle mit Personenschaden und Radbeteiligung, davon 30 mit mindestens Schwerverletzten, von insgesamt 754 Unfällen zwischen 2019 und 2023

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.



Konzepte

Land:

- Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt 2020

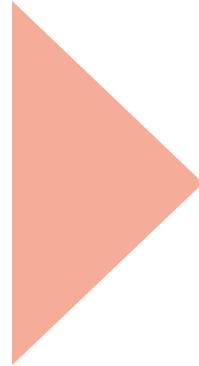
Nachbarlandkreise:

- 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

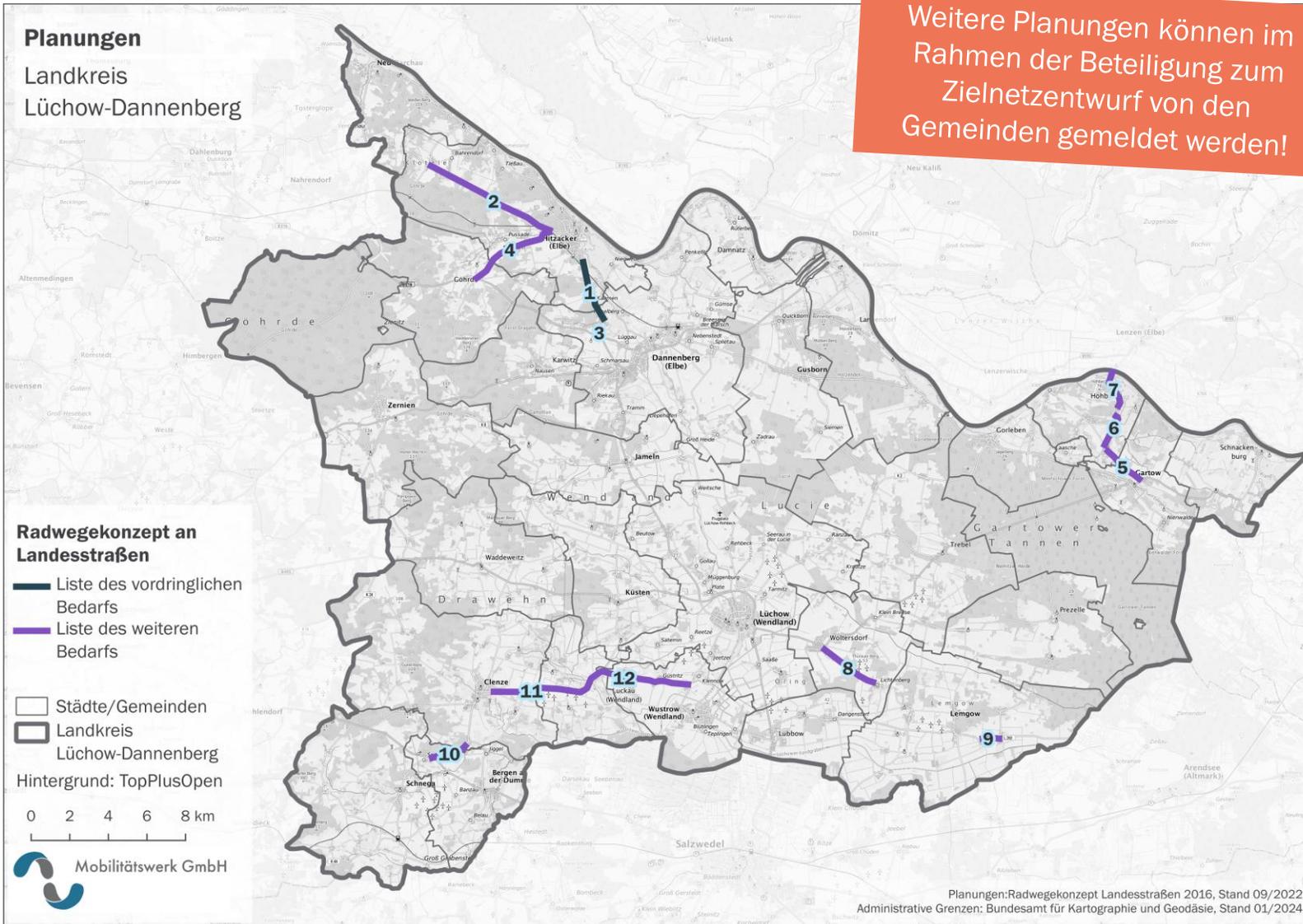
streckenbezogen

Richtung <input type="radio"/> beide Richt. <input type="radio"/> Fahrtrichtung Führungsform <input type="radio"/> Oberflächenbelag	<input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Mehrweckstreifen <input type="checkbox"/> RV mit Tram <input type="checkbox"/> Fußgängerzone <input type="checkbox"/> FV mit Rad frei <input type="checkbox"/> Gem. Geh-&Rad ohne VZ <input type="checkbox"/> Gehweg (Rad frei) <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Radfahrstreifen <input type="checkbox"/> Radweg ohne VZ	<input type="checkbox"/> Mischverkehr mit Kfz <input type="checkbox"/> Schutzstreifen <input type="checkbox"/> Spielstraße <input type="checkbox"/> Führung mit FV <input type="checkbox"/> Gem. Geh-&Rad mit VZ <input type="checkbox"/> Gehweg (schieben) <input type="checkbox"/> Feldweg/Forstweg <input type="checkbox"/> Wirtschaftsweg <input type="checkbox"/> Radweg mit VZ	Richtung <input type="radio"/> beide Richt. <input type="radio"/> Fahrtrichtung Führungsform <input type="radio"/> Oberflächenbelag	<input type="checkbox"/> Beton <input type="checkbox"/> Asphalt <input type="checkbox"/> Pflaster <input type="checkbox"/> Betonpflaster <input type="checkbox"/> Kopf-/Naturstein <input type="checkbox"/> Platten <input type="checkbox"/> Natursteinpl. <input type="checkbox"/> Betonplatten <input type="checkbox"/> Betonspurbahn <input type="checkbox"/> Splitt/Schotter <input type="checkbox"/> Holz <input type="checkbox"/> naturmaher Belag <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Metall
Fahrbahnqualität <input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5			Fahrbahnqualität <input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	
Wegbreite _____ m Breite Nebenanlage links _____ rechts _____ Nebenanlage erweiterbar <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> 2.5m <input type="radio"/> 3.0m			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 >"/>		<input type="button" value="Einstellungen"/>	<input type="button" value="starten >"/>

punktuell

beide Richt. Mischverkehr mit Kfz Betonpflaster Zustand 2 GPS ok	
<input type="checkbox"/> Barrieren/Gefahrenstellen	ID TAB4-GB95
<input type="checkbox"/> Punktuelle Schäden	<input type="checkbox"/> Poller <input type="checkbox"/> Gefälle
<input type="checkbox"/> Wegweisende Beschilderung	<input type="checkbox"/> Hohe Borde <input type="checkbox"/> Bewuchs
<input type="checkbox"/> Abstellanlagen	<input type="checkbox"/> Enge Radien <input type="checkbox"/> Umlaufsperr <input type="checkbox"/> starke Steigung
<input type="checkbox"/> SIVO & sonstige Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstiges
<input type="checkbox"/> Beleuchtung	
<input type="checkbox"/> Lage	
<input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsbegrenzung	
<input type="checkbox"/> Knotenpunkte & Querungsanlagen	
<input type="checkbox"/> Notizen	
<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 - Metzgingen
- 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 - Mammoiße
- 12: L261, Mammoiße - Dolgow

A person is riding a bicycle on a grassy hill. To the left, there is a large, dense tree. To the right, there is a smaller, rounded tree. The background is a clear, light sky. The overall scene is peaceful and natural.

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

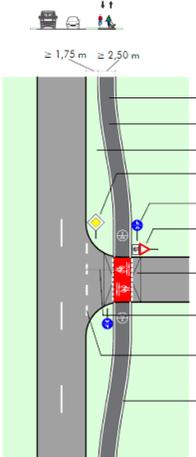
→ Kompromisslösung finden, die ein sicheres und komfortables Vorankommen für Rad- und Fußverkehr ermöglicht

- 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

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungverkehr (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-9)

Die schematische Musterlösung zeigt den Grundsatz, dass der Radverkehr im Zuge bevorrechtigter Straßen ebenfalls mit Vorrang geführt wird. Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit sicherzustellen und im Rahmen der Planung nachzuweisen. Ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs nicht möglich, sind Alternativen wie Signalisierung oder planfreie Querungen zu prüfen. Weitere Hinweise unter www.schneller-radfahren.de
-> Rubrik: Musterlösungen



Radverbindung als gemeinsamer Geh-/Radweg
Länge der Verziehung: ca. 20,00 m
Sicherheitstreifen
Zeichen 306 SVO
Zeichen 240 SVO
Zeichen 205 SVO mit Zeichen 1000-32 SVO
Radverkehrsfurt mit Fahrbahnhebung an untergeordneten Einmündungen (z.B. Nebenstraßen)
Abstand zur Fahrbahn ca. 4,00 - 5,00 m
Breitstrichmarkierung unterbrochen (0,25 m Breite, 1,00 m Länge, 1,00 m Lücke)
Randmarkierung

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012), S. 20 f., S. 79 f.

Anwendungsbereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen

Hinweise:

- Die Fahrbahnhebung ist optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die nach RAL erforderlichen Sichtdreiecke sind zu beachten

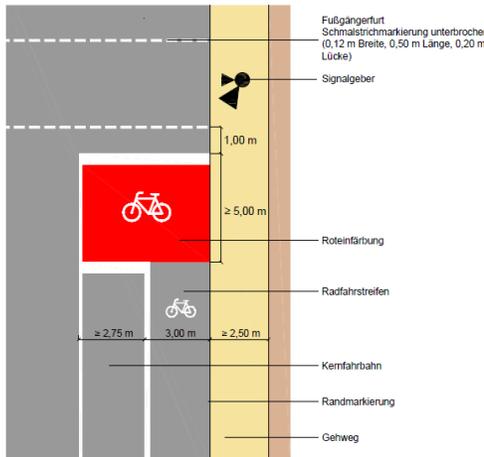
Stand: November 2020 Musterblatt: RV-7

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

Musterlösung Radschnellverbindungen auf Nebenstraßen

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen innerorts



Fußgängerfurt
Schmalstrichmarkierung unterbrochen (0,12 m Breite, 0,50 m Länge, 0,20 m Lücke)
Signalgeber
1,00 m
Roteinfärbung
Radfahrstreifen
Kernfahrbahn
Randmarkierung
Gehweg

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2

Anwendungsbereiche:

- in untergeordneten Knotenpunktfahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeaus fahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellfläche optional (zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen)
- bei geringer Flächenverfügbarkeit ist die Zuführung in den aufgeweiteten Radaufstellstreifen über einen Schutzstreifen möglich

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Musterblatt: N 3
Stand: März 2018

Planersocietät Planungsbüro VIA eG

Musterlösungen Baden-Württemberg, 2018

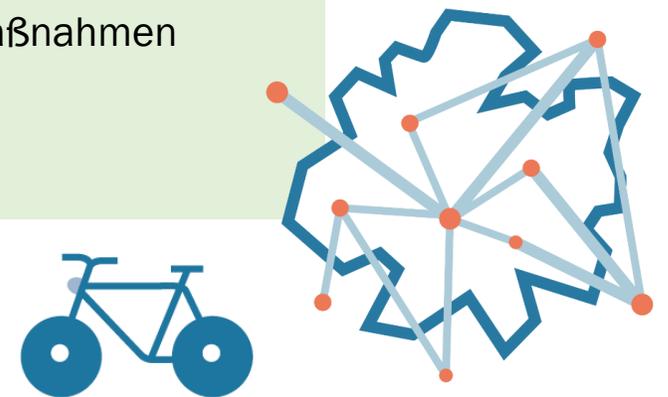
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/Musterloesungen_RSV_BW.pdf

A person is riding a bicycle on a grassy hill. To the left, there is a large, dense tree. To the right, there is a smaller, rounded tree. The background is a clear, light sky. A white horizontal bar is overlaid on the image, containing the text '4. Entwicklung des Zielnetzentwurfs'.

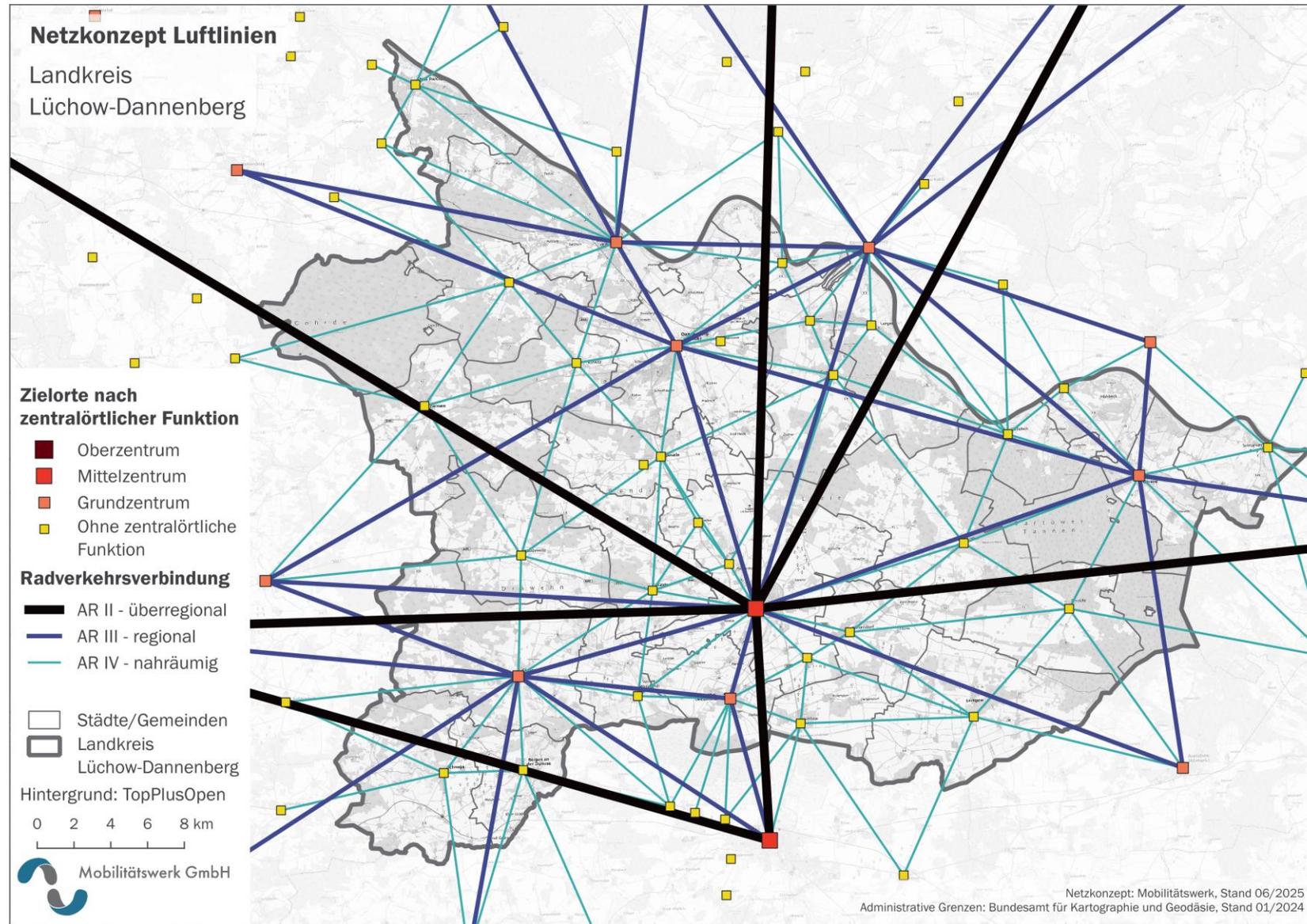
4. Entwicklung des Zielnetzentwurfs

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

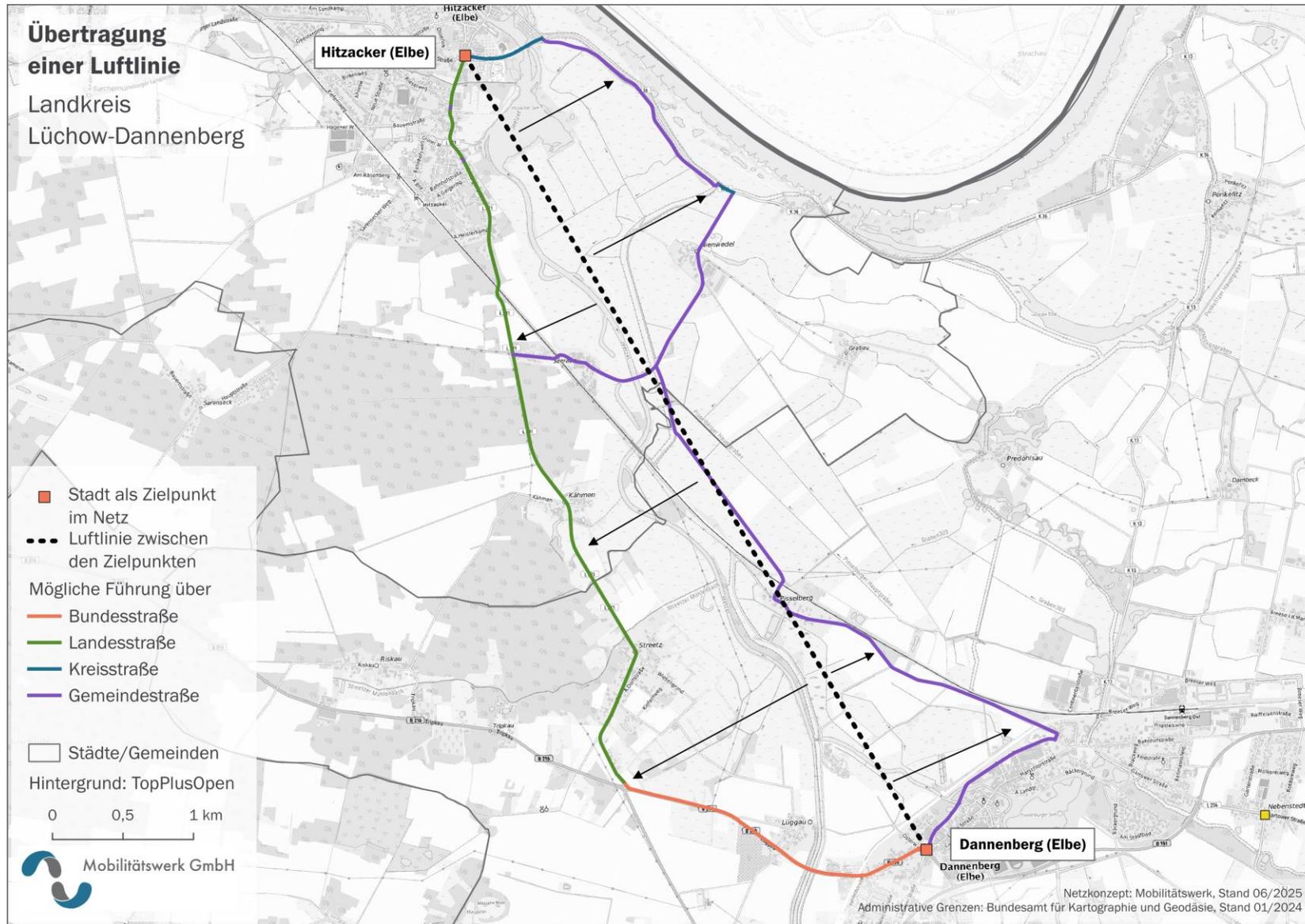
- Das Zielnetz zeigt den Verbindungsbedarf auf.
- Wichtige Ziele des Alltages werden angebunden.
- Touristische Verbindungen mit Eignung für den Alltag können Teil des Alltagsnetzes sein. Der Tourismus steht aber nicht im Fokus.
- Grundsätzlich: Bedarfe des Radverkehrs sind flächendeckend. Gewisse Verbindungen 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.



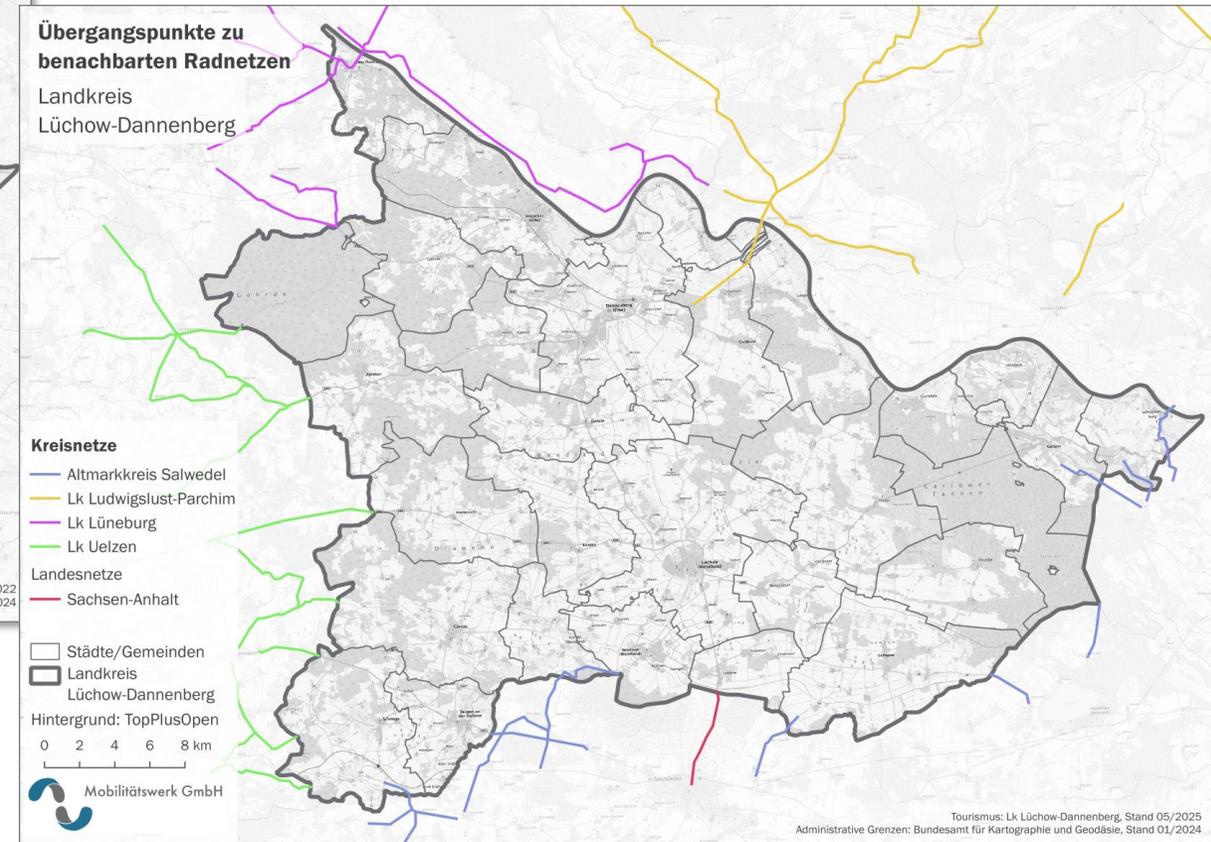
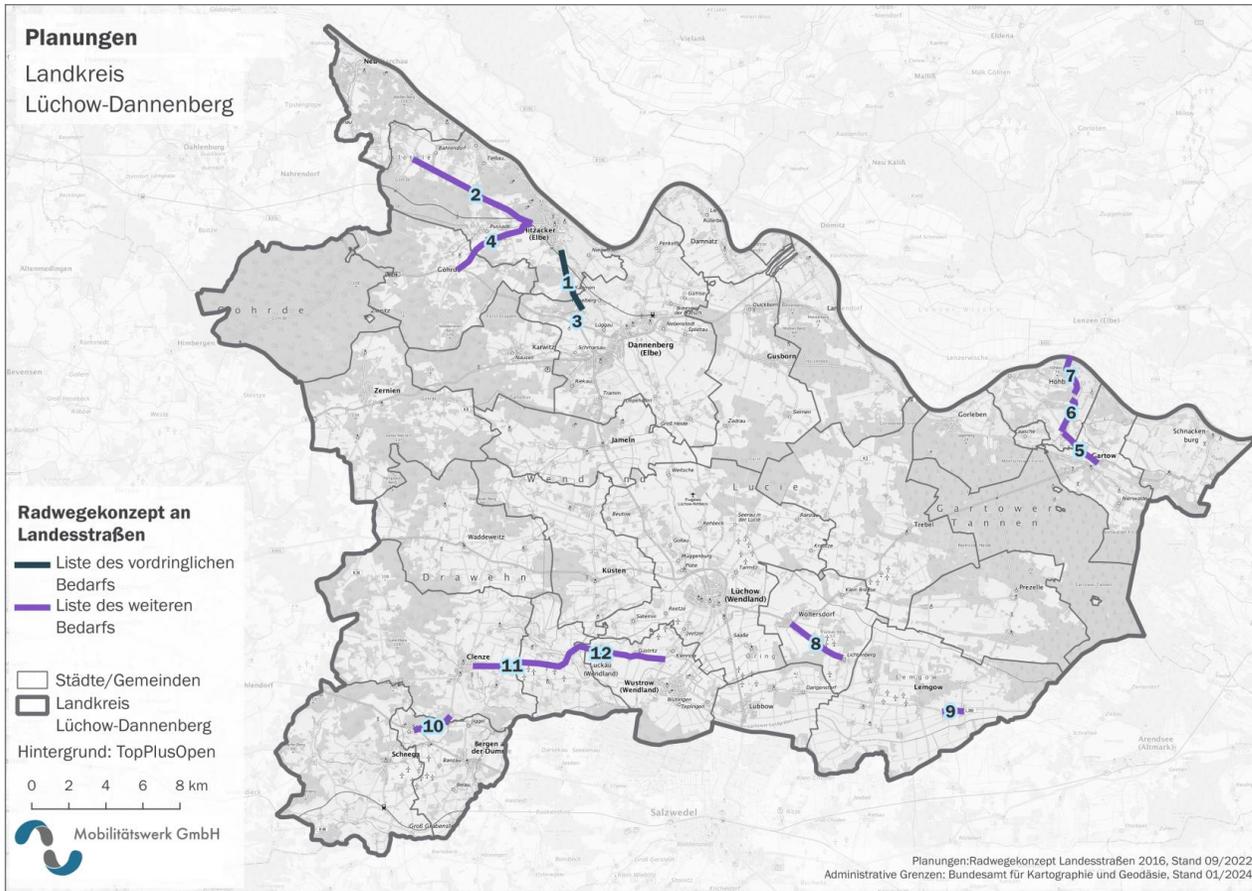
1. Luftlinien zwischen den Orten mit zentralörtlicher Funktion



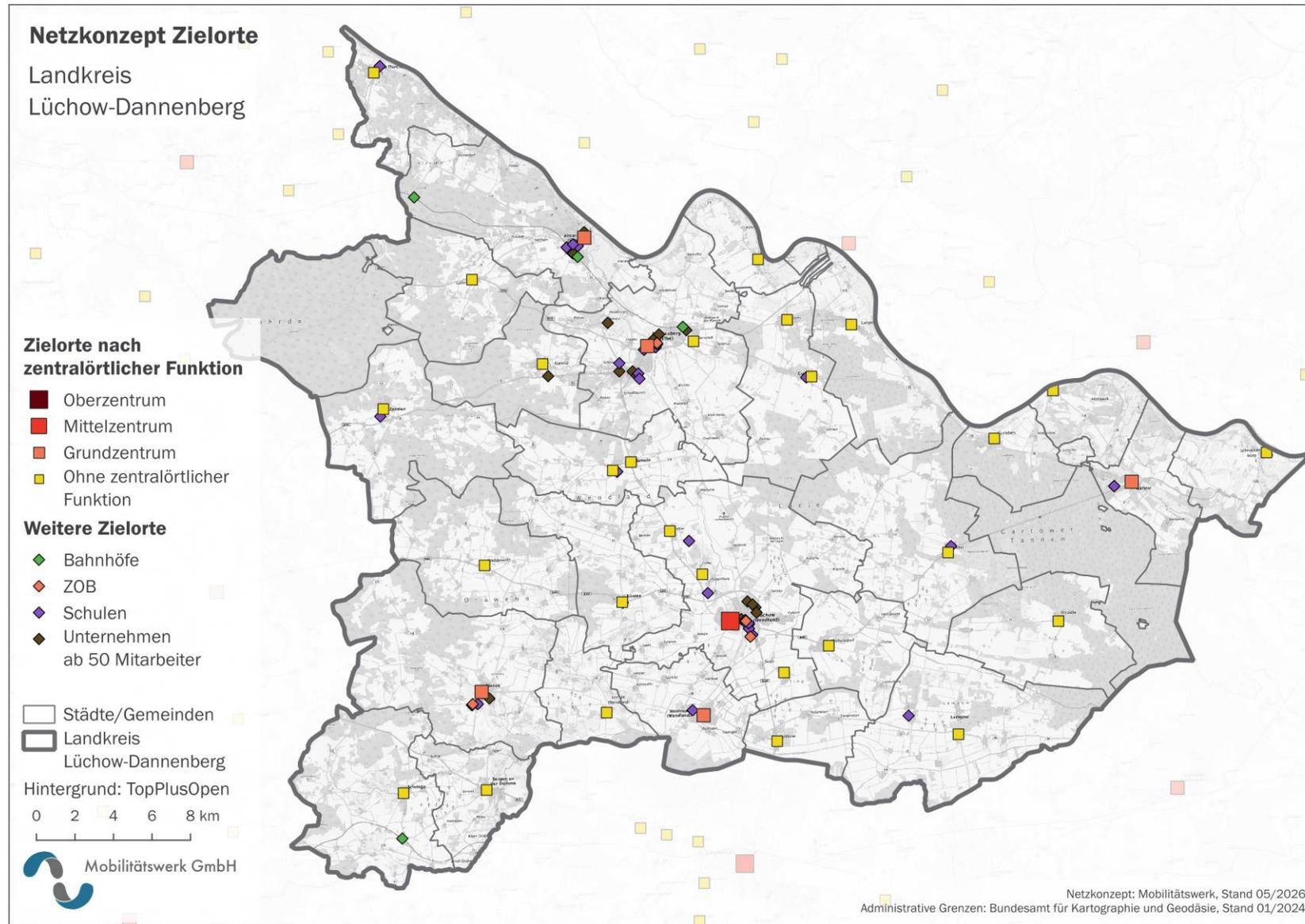
2. Übertragung der Luftlinien auf das Straßennetz



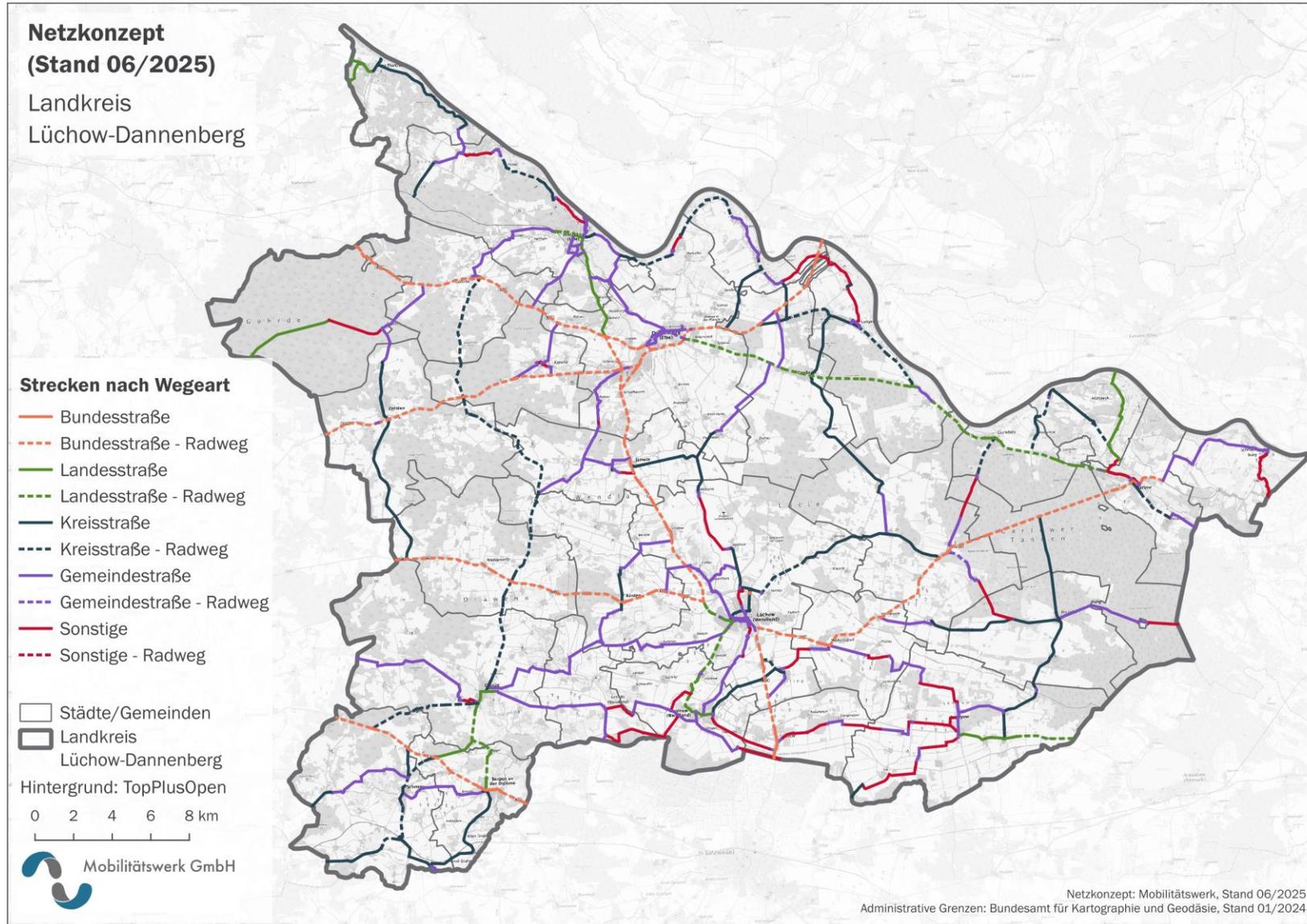
3. Abgleich mit bestehenden Planungen & Konzepten der Nachbarlandkreise



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 is a large, leafy tree, and to the right is a smaller, rounded tree. The scene is captured in a light, blue-tinted style. A white horizontal bar is overlaid on the image, containing the text '5. Ihre Möglichkeit zur Beteiligung'.

5. Ihre Möglichkeit zur Beteiligung

Online-Beteiligung der Bevölkerung vom 10.06. bis 09.07.2025




Interaktive Umfrage zum Radverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg erstellt derzeit gemeinsam mit der Mobilitätswerk GmbH ein Radverkehrskonzept. Ziel ist es, eine übergreifende Planungsgrundlage für den Kreis zu schaffen, welche den Alltags- und Freizeitradverkehr unterstützt und die Verkehrssicherheit fördern soll. Bringen Sie Ihre Meinung und lokales Wissen ein und verbessern Sie damit die Situation für Radfahrende vor Ort.

Übersicht über den Inhalt der Umfrage:

- Hinweise zu wichtigen Routen für den Radverkehr
- Hinweise zu Gefahrenstellen
- Hinweise zu Abstellanlagen für Fahrräder
- Gute Beispiele für Radinfrastruktur
- Einige Fragen zu Ihrer Person

Die Daten werden dabei anonymisiert und nur im Rahmen dieser Umfrage ausgewertet. Sie können so oft Sie wollen an dieser Umfrage teilnehmen. Klicken Sie auf **weiter**, um fortzufahren.

Bitte füllen Sie die Umfrage bis zum Schluss aus, nur so können Ihre Angaben berücksichtigt werden.

Bei Fragen oder Hinweisen erreichen Sie die Verantwortlichen vom Kreis über folgende E-Mail-Adresse: T.Selzer@luechow-dannenberg.de

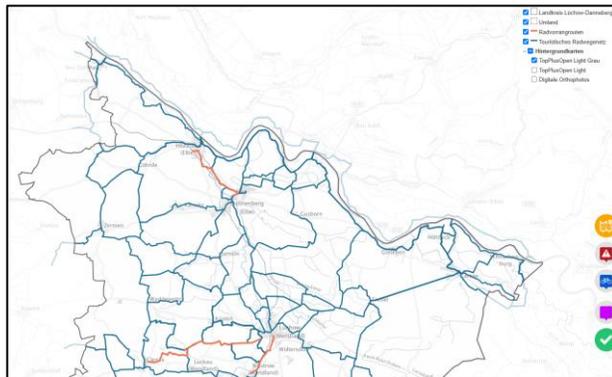
[weiter >](#)

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




Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes



Bewerbung über:

- Pressetexte
- Amtsblatt
- Webseite
- Flyer und Poster →

← Social Media




Wo würden Sie gerne einen neuen Radweg haben?
Gibt es gefährliche Stellen auf dem Schulweg Ihrer Kinder?
Wo wünschen Sie sich mehr Abstellanlagen?



www.wendlandmobil.de/das-radverkehrskonzept

INFOVERANSTALTUNGEN

Radverkehrskonzept 
Landkreis Lüchow-Dannenberg

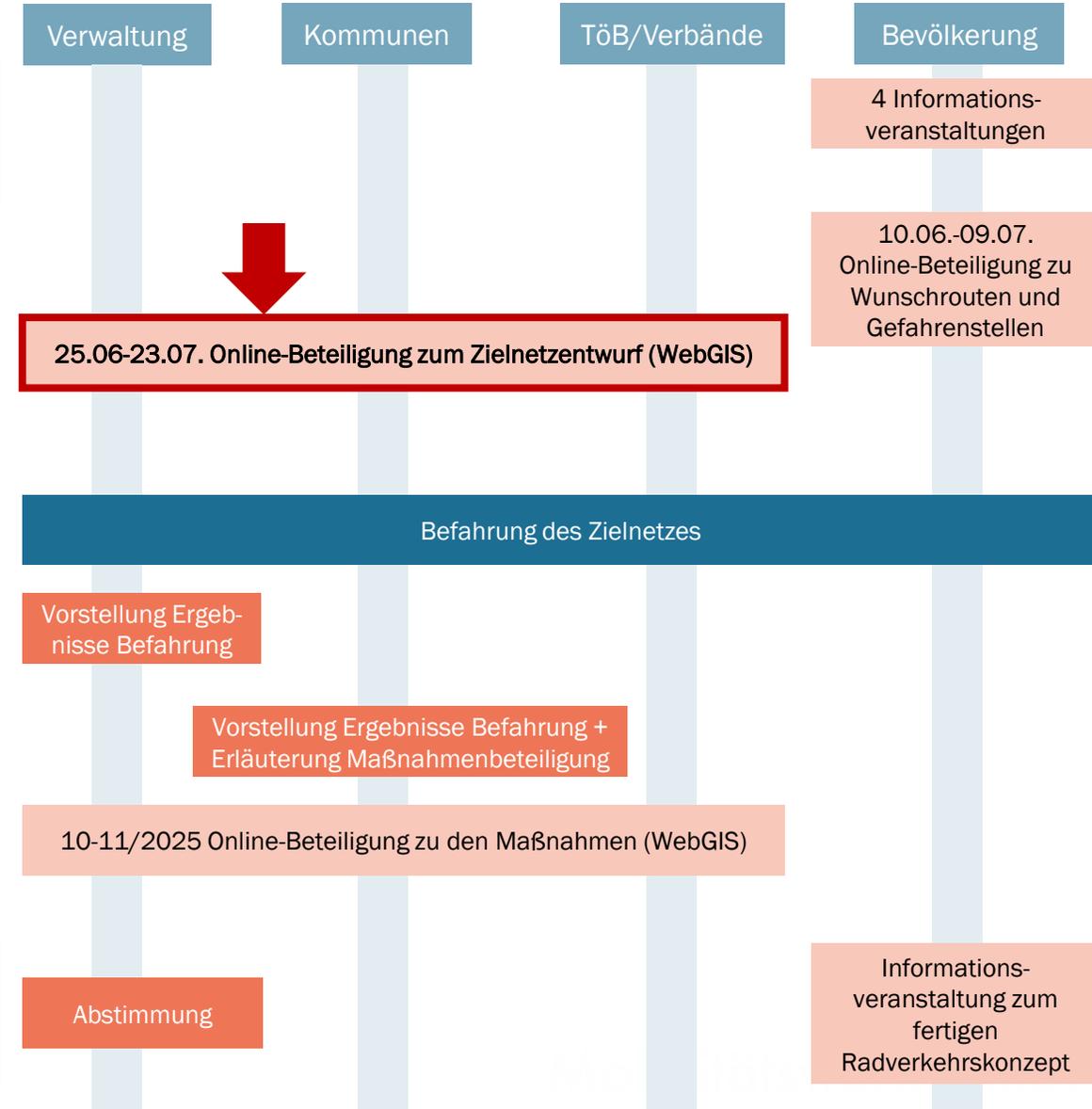
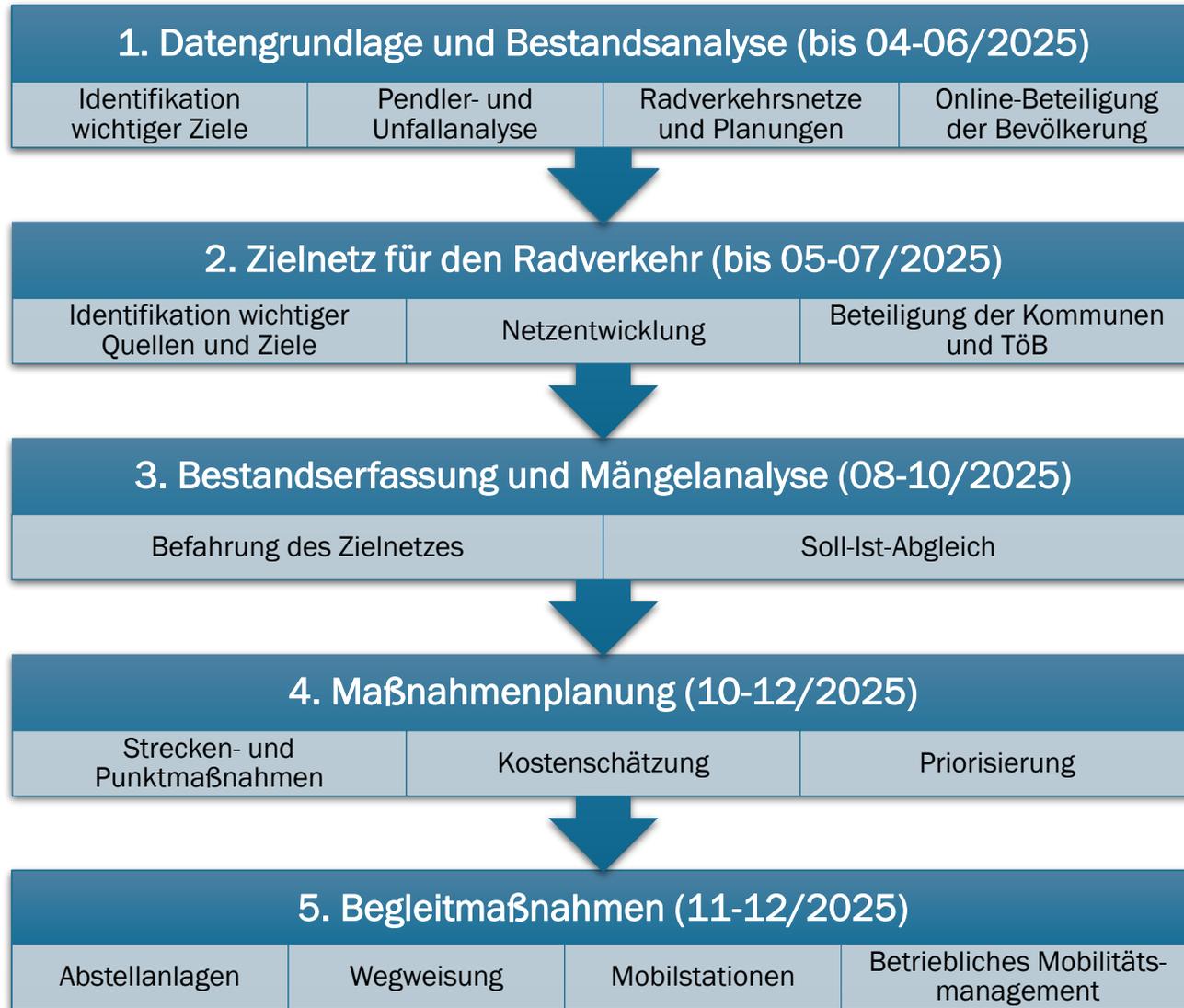
Clenze Mo. 16.06.2025 18:00 - 20:00 Uhr Bibliothek Clenze Lange Str. 40	Gartow Di. 17.06.2025 18:00 - 20:00 Uhr Rathaus der Samtgemeinde Gartow Springstraße 14
Dannenberg (Elbe) Mi. 18.06.2025 18:00 - 20:00 Uhr Mensa des Fritz-Reuter-Gymnasiums Riemannstraße 3	Hitzacker (Elbe) Di. 24.06.2025 18:00 - 20:00 Uhr Aula der Bernhard-Varenius-Schule Bauernstraße 4

Für den persönlichen Kontakt und Anregungen steht Ihnen der **Mobilitätspavillon am ZOB in Lüchow** zur Verfügung.
Mo., Di. und Do.: 09 – 12 Uhr und 13 – 15 Uhr, Fr.: 09 – 12 Uhr geöffnet.

A person is riding a bicycle on a grassy hill. To the left is a large, dense tree, and to the right is a smaller, rounded tree. The scene is captured in a light, monochromatic blue tone. A white horizontal bar is overlaid across the middle of the image, containing the text '6. Ausblick'.

6. Ausblick

Vorgehen bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Tilmann Seifert

Fahrradverkehrskordinator Landkreis Lüchow-Dannenberg

Telefon: +49 5841 120 619

E-Mail: mobilität@luechow-dannenberg.de

Webseite zum Radverkehrskonzept:

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

