



Top 3 Sonderpreis Digitalisierung 2020

Radverkehrsförderung 3.0 – barrierefrei, netztransparent, digital

Digitale Navigation – mit dem Auto inzwischen Standard, aber beim Radverkehr entwicklungsbedürftig. Hier soll das Projekt „Radverkehrsförderung 3.0“ der Leuphana Universität Lüneburg Abhilfe schaffen und für die vielen mit ihrer Umgebung nicht gut vertrauten Fahrradfahrer/innen attraktive Wege ausweisen. Das muss im Alltag vor allem schnell sein, das zeigen Theorie und auch Praxis zur Verkehrsmittelwahl.

Reisezeitexperimente belegten zudem, dass man vor allem mit dem Elektrofahrrad im Stadt- und Umlandbereich nicht nur auf Kurzstrecken dem Auto und ÖPNV überlegen sein kann – wenn man dafür geeignete Routen kennt. Und das sind häufig nicht diejenigen, auf welche die vorhandenen Navigationssysteme oder sogar die Radroutenschilder hinweisen. Zu häufig basieren diese auf Radwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen. Dabei bieten sich sehr oft lärm-, abgas- und ampelarme Wege über kleine Straßen, quartiersverbindende Wege sowie solche durch Wald, Feld oder Park als Alternative an. Wichtig ist jedoch Hindernisfreiheit: Umlaufsperrern lassen häufig Lasten- und Behindertenrädern sowie solchen mit Anhänger keine Durchfahrtschance. Zudem errichten Einbahnstraßen, Zufahrtsverbote und Abbiegegebote „virtuelle Schranken“ und Sackgassenschilder halten davon ab, attraktive Abkürzungen zu finden.

Radverkehrsförderung 3.0 soll das alles überwinden helfen. Es geht um die Kombination aus „Analyse“ (Reisezeitmessungen), „Therapie“ (Mängel für die Verkehrsplanung flächendeckend aufspüren und dokumentieren) und „Navigation“ (Integration von GIS-Daten in Open-Street-Map zur Online- und App-Verwendung). Das Projekt (3.0) geht hierbei weit über den Radwegebau der 1960/70er Jahre (1.0) sowie die Verbesserung von Hauptrouten (2.0) hinaus, indem es flächendeckend „Hardware“ (Wegebestand) mit einer „intelligenten Software“ verknüpft. Letzteres meint aber nicht nur die Onlinenavigation, sondern auch die Optimierung der herkömmlichen, analogen Medien: Karten/Stadtpläne und Routenausschilderung in Stadt und Land.

Durch einen auf diese Weise umfassend barrierefreien Radverkehr mit dem Kernbestandteil der Schaffung digitaler Transparenz für Alternativrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen leistet das Projekt Radverkehrsförderung 3.0 einen großen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur. Die Jury des Deutschen Nachhaltigkeitspreises wählte diesen Ansatz unter die Top 3 für den Sonderpreis Digitalisierung in der Kategorie „Forschung“.