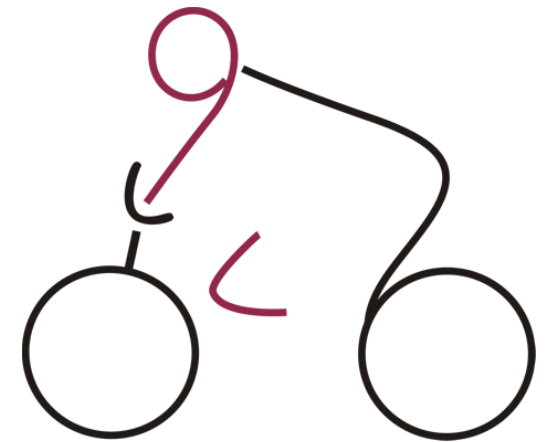


VeRa – Radroutenplaner Deutschland

Verknüpfte Routenplaner und Informationsdienste für Fahrradfahrer



Navigation und Information– im IV und ÖV ein Milliardenmarkt beim Radverkehr noch in den Kinderschuhen



- Der Ausstattungsgrad von Pkw mit Navi-Geräten liegt aktuell bei 70%, auch in der Altersgruppe der 50-60jährigen Nutzer
- Die Verbreitung von Fahrplanauskunftssystemen hat die Renaissance des öffentlichen Verkehrs unterstützt
- Routingfähige Straßendaten sind in privater Hand und werden umfassend kommerziell genutzt (auch an Verwaltungen verkauft !)
- Bisher haben die kommerziellen Anbieter von Straßendaten den Markt für Radrouten kaum bearbeitet
- Gemeinschaften wie Open Street Map haben sich gut entwickelt, können aber nur schwer eine Bewertung nach objektiven Kriterien gewährleisten
- Ein flächendeckender, qualitätsgesicherter, digitaler einheitlich beschriebener Bestand der mindestens 100.000 Km Radrouten in Deutschland existiert (noch) nicht

Digitale Daten und Dienste

Der Beitrag der Infrastrukturbetreiber



- Die Verantwortung für die Sicherheit von Radverkehrsanlagen liegt beim Baulastträger und der Verkehrsbehörde
- Diese Akteure brauchen, erheben und besitzen immer mehr digitale Daten zu ihrem Netz
- Baustellen, Sperrungen oder andere sicherheitsrelevante Informationen liegen nur beim Baulastträger vor
- Die Wahl der Strecke kann Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben
- Verkehrliche, touristische und kommunale Anliegen sollen verzahnt werden
- Mittel- bis langfristig werden alle Infrastrukturbezogenen Datenbestände digital erfasst sein

Radroutenplaner heute



- Es gibt eine Vielfalt in Zielsetzung, Betreiber, Technologie, Geschäftsmodell..
- Regionale (oder städtische) Systeme und partizipative Ansätze (OSM) dominieren – Bezahlssysteme scheinen sich nicht durchzusetzen
- „Apps“ und die explosionsartige Verbreitung von Mobilgeräten haben die Nachfrage noch einmal stark nach oben getrieben und neue Nutzungsmöglichkeiten eröffnet
- Dynamische Daten (Baustellen, Sperrungen, Umleitungen), die im IV eine große Rolle spielen, werden bisher (noch) kaum angeboten
- Entscheidend für die Qualität und am kostenträchtigsten ist die Erfassung und Pflege des Datenbestand
- Die Integration mit ÖV-Auskünften ist ein wichtiger Punkt, bei dem die „öffentlichen“ Systeme vorne sind
- Deutschland ist eines der führenden Länder in diesem Bereich

Wie kommt man zu einem durchgängigen Radroutenplaner?



- Die meisten bestehenden Systeme in Deutschland liegen auf der räumlichen Ebene von Bundesländern oder darunter
- Einzelne Systeme haben einen nationalen oder internationalen Anspruch, basieren auf „Community“-Ansätzen
- Die Betreiber können verschiedene Interessen haben (Infrastrukturbetreiber, Tourismus, Städte, Clubs..)
- Die Bedienelemente und die Symbolik können sehr verschieden sein
- Betreiber bestehender Systeme müssen prüfen, wie ihre Zusammenarbeit aussehen soll
- Eine internationale Lösung ist noch besser als eine nationale

Radrouten kreuzen gerne Grenzen

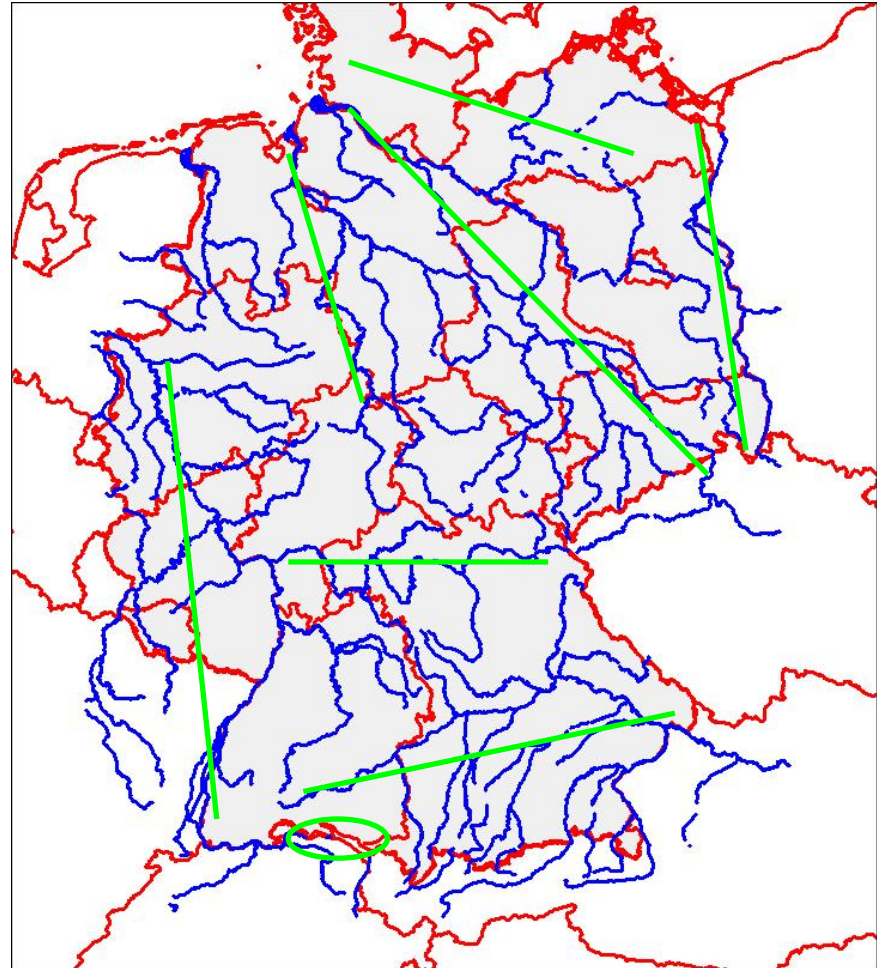


Während Tagesausflüge ganz überwiegend in einer Region stattfinden, berühren die meisten Radreisen mehrere Regionen

Flussradwege gehören zu den beliebtesten Strecken

Über die Hälfte der Flüsse ab 100 Km Länge berühren mehrere Bundesländer oder Staaten

Nur einer der 10 beliebtesten Radfernwege liegt innerhalb eines Bundeslandes



Wer steht hinter VeRa?

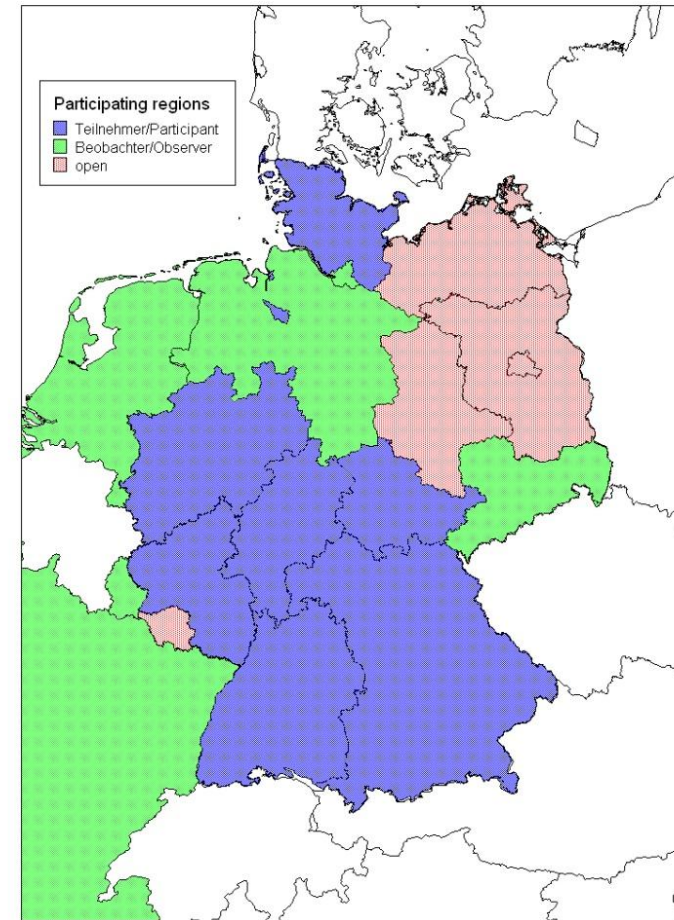


- VeRa Partner sind die Bundesländer mit Bauverwaltungen oder Tourismusinstitutionen
- Alle Partner betreiben Radroutenplaner und wollen diese verknüpfen
- Sie wollen dafür sorgen dass ein gemeinsames Verständnis für die Aufgabe entwickelt und die Bedienung vereinheitlicht wird
- Sie wollen, dass die vorhandenen qualitativ hochwertigen Daten umfassend eingesetzt werden, um den Radverkehr sicherer zu machen
- Sie wollen den Radverkehr insgesamt fördern
- Sie wollen den Erfahrungsaustausch fördern und den System-Markt für die Länder transparenter machen
- Sie wollen Deutschland als führendes Land bei der Planung von nachhaltigen Verkehrssystemen und Tourismus profilieren.
- Das BMVBS unterstützt den Aufbau von VeRa

Wie sieht das Konzept für die Verknüpfung aus ?



- Ein gemeinsames Zentralsystem als Dach wird eingerichtet
- Die individuellen Systeme mit ihren Stärken sollen erhalten bleiben
- Die Lösung ist so offen, dass sich weitere Partner einklinken können, auch international
- Die Schnittmenge des Gesamtsystems basiert auf einer Analyse der vorhandenen Lösungen
- Ein Pilotsystem wurde entwickelt und ein Beta-System ist einsatzfähig
- Das VeRa wird gemeinsam gepflegt
- **VeRa wird**
www.radroutenplaner-deutschland.de



Kartographie: MWVLW, Referat 8704

Varianten für die Verknüpfung von Systemen



- ~~1. Alle Daten werden vereinheitlicht, zusammengeführt und ein einheitliches Auskunftssystem aufgebaut. Bestehende Systeme werden abgeschaltet.~~
- ~~2. Alle Systeme werden mit allen Daten beliefert; es wird eine nationale oder internationale Austauschplattform (Datenbank) installiert. Alle Systeme können das gesamte Gebiet bedienen.~~
3. Systeme werden bei Abfragen gekoppelt.
Ein zentrales System kennt alle Adressen, fragt je nach Bedarf automatisch ein oder mehrere Nachbarsysteme und der Kunde erhält Auskunft von mehreren Routenplanern, die sich exakt ergänzen

Routenplanung

Geben Sie bitte Start und Ziel als Orte oder Adressen ein. Es ist gewährleistet, dass Ihre Routen vom Radroutenplaner bearbeitet werden kann.

Routenanfrage

Startpunkt

Nordrhein-Westfalen

Aachen (NRW)

Zielpunkt

Thüringen

Altenburg (Thüringen)

Steigungen möglichst meiden

Zwischenpunkt einfügen

abschicken

Ergebnis gesamt

Länge der gesamten Route: 697 km, Summe der Steigungen: 6445 m.

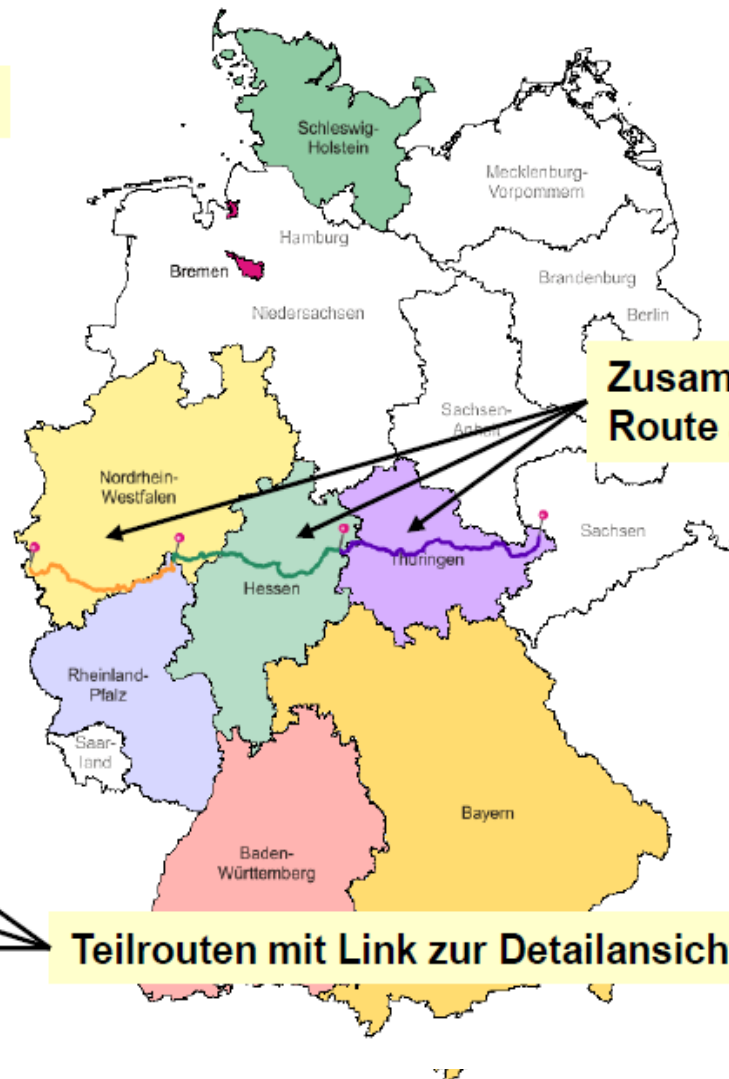
Dieser Routenabschnitt wurde mit dem Radroutenplaner NRW berechnet.
Länge: 211,7 km, Summe der Steigungen: 2289 m.
Zur Detailansicht klicken Sie bitte [hier](#)



Dieser Routenabschnitt wurde mit dem Radroutenplaner Hessen berechnet.
Länge: 230,3 km, Summe der Steigungen: 2280 m.
Zur Detailansicht klicken Sie bitte [hier](#)



Dieser Routenabschnitt wurde mit dem Radroutenplaner Thüringen berechnet.
Länge: 255,4 km, Summe der Steigungen: 1876 m.
Zur Detailansicht klicken Sie bitte [hier](#)



Zusammengesetzte Route auf Karte

Teilrouten mit Link zur Detailansicht

Sachstand Projekt VeRa (2) – Zeitschiene:



- 2009: Erste Vera-Konferenz
- 2011: Erweiterung auf 8 Länder, Unterzeichnung des MoU
- Entwicklung des Systems in 2012; Betreuung durch VeRa-Partner
- Vorstellung der Ergebnisse auf der VeRa Konferenz am 21./22.1.2013
- VeRa 2 geht in Saison 2013 in Beta-Betrieb mit 5 Bundesländern
- Schrittweise Erweiterung auf alle beteiligten Bundesländer in 2013/2014
- Laufende Kosten werden von allen Partnern im Rahmen der jeweiligen Projekte getragen

Die Zukunft: Radroutenverbindungen als universeller Dienst

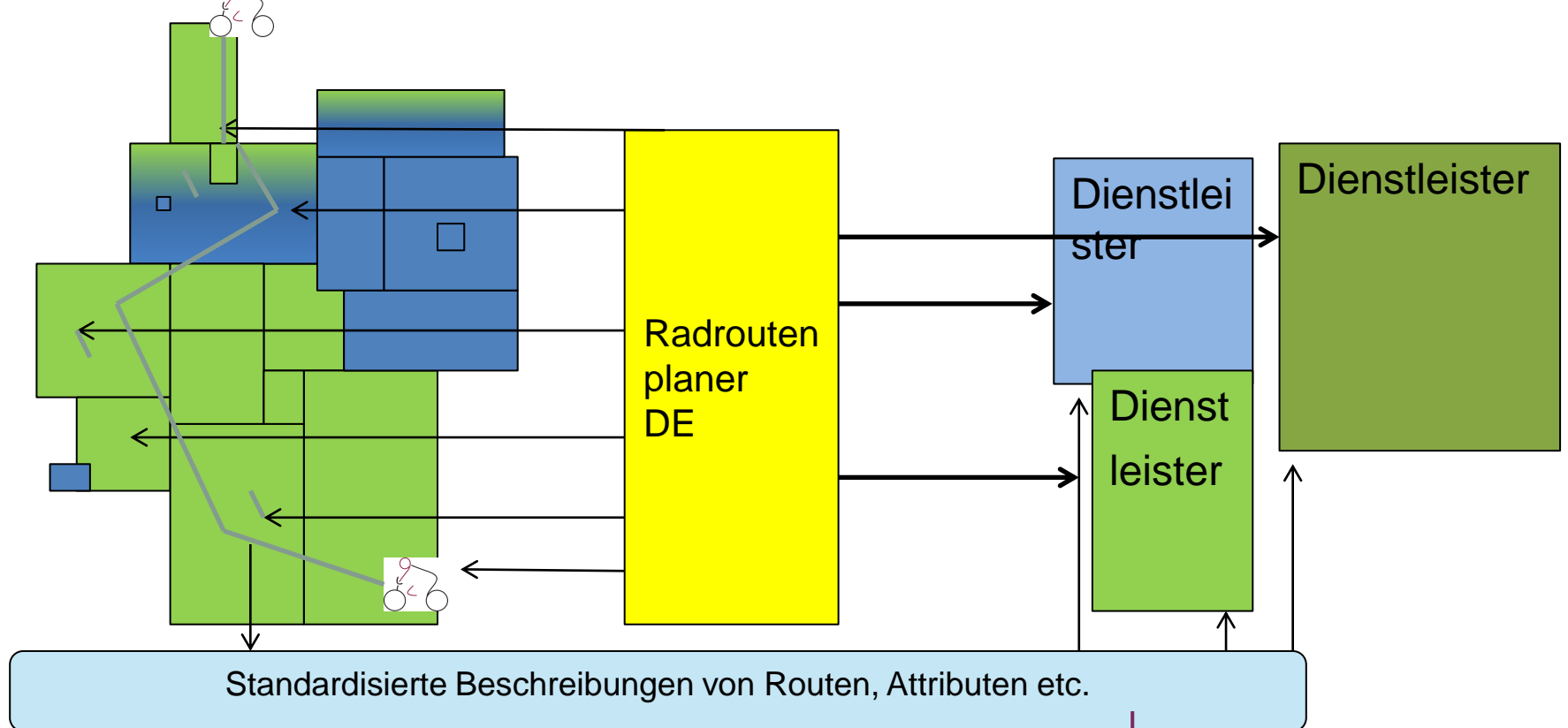


- Multimodale und Dritt-Themendienste (z.B. Car-sharing, erweiterte Fahrplanauskunftssysteme, gelbe Seiten, regionale Angebote) werden in Zukunft wichtiger werden
- Radrouten sollen überall abrufbar sein und in konsistenter Qualität
- Die meisten Adressen in Deutschland liegen weniger als 2 Km von der nächsten Radroute entfernt
- Die VeRa Partner decken die touristischen Regionen ab aber sie liefern auch Daten zum Kurzstreckenverkehr
- Der Markt für Geodaten wächst und damit die Nachfrage nach thematischen Diensten
- Spezialdienste könnten ebenfalls beliefert werden (Schulwegroutenplaner, Betriebliches Mobilitätsmanagement, Planungsinformationssysteme usw.)

So könnte der Radroutenplaner Deutschland auch als Webservice und Baustein intermodalen Routings funktionieren

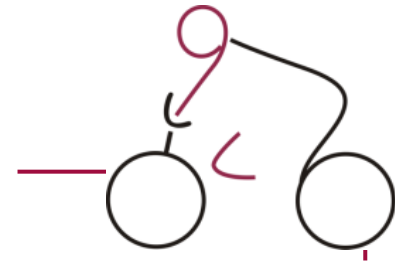


Belieferung beliebiger Systeme, die Radroutenvorschläge in ihr Angebot integrieren wollen





1. Länder die einen Radroutenplaner betreiben oder fördern möchten, sind eingeladen, am **Radroutenplaner Deutschland** mitzuwirken
2. Auch „unterhalb“ der Ebene des Betriebs von Radroutenplanern ist ein Austausch von Erfahrungen und z.T. auch Daten sinnvoll
3. Die Pflege und Veröffentlichung qualitätsgesicherter Daten zur Radverkehrsinfrastruktur kann auch Drittanbietern helfen, zu einem sicheren und attraktiven Radverkehr beizutragen
4. Für ein multimodales Verkehrssystem ist der Radverkehr sehr wichtig. Es kommt auch darauf an, ihn ins Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer zu bringen



Vielen Dank !

www.radroutenplaner-deutschland.de
(Betatest-Version)