

Routenplanung

Das Bedürfnis, eine [Reiseroute](#) zu planen, speist sich aus

- dem Wunsch, Umwege zu vermeiden und die Fahrt zu optimieren;
- der Angst, sich zu verirren und [Orientierung](#) zu behalten;
- dem Bedürfnis, die [Reise](#) voraussehbar zu gestalten, also [Sicherheit](#) zu gewinnen.

Diese Ziele werden in der Regel durch Planung nur bedingt erreicht. Darin stecken aber auch neue Möglichkeiten, siehe * [Serendipity](#). Pläne, auch wenn sie sich nicht erfüllen, helfen sich auf Ziele zu fokussieren: »If you fail to plan you plan to fail«, meinte Benjamin Franklin (1706-1790).

Standardisierte Routenplanung

Die Routenplanung kann sich darauf beschränken,

- ein Navi einzuschalten und das Ziel anzugeben;
- eine [Karte](#), einen [Reiseführer](#) oder ein [Itinerar](#) zu nutzen;
- andere Leute zu fragen und sich nach den Schildern zu richten.

Die eigentliche * [Route](#) wird dabei mehr oder weniger der Software, dem Kartographieverlag, den Verkehrsplanern oder der allgemeinen Meinung überlassen. Das kann sinnvoll sein, denn jeder Weg speichert eine Absicht und jede große Route hat auch eine große Geschichte, siehe:

- * [Routen in Afrika](#)
- * [Routen in Europa](#)
- * [Routen in Asien](#)
- * [Routen in Amerika](#)
- * [Routen in Australien](#)

Individuelle Routenplanung

Die Routenplanung ist nach der * [Orientierung](#) der zweite Schritt der * [Wegfindung](#); ein * [Road Book](#) ist Ergebnis der Routenplanung und enthält Angaben und Merkmale (z. B. messbare Strecken, Landmarken, Zwischenziele), die sich im dritten Schritt der Wegfindung, dem * [Monitoring](#), beobachten und vergleichen lassen.

Zugrunde liegen Informationen aus [Reiseführern](#), Downloads, Erfahrungsaustausch, [Karten](#), [Tracks](#) und Navi usw. Diese Informationen sind müssen bewertet werden, denn sie sind:

1. nie aktuell, sondern unterschiedlich alt;
2. immer unvollständig;
3. oft widersprüchlich wegen unterschiedlicher Quellen (z.B. Karte, Reiseführer, Navi);
4. mehrdeutig, denn Vorstellung und Wirklichkeit unterscheiden sich;
5. oft theoretisch, insbesondere die Distanzen betreffend
6. abgeleitet, also an Voraussetzungen gebunden
7. manchmal auf [Annahmen](#) beruhend

Der dabei entstehende Tagesplan verdichtet die Informationen zur geplanten Route:

- Richtungen, Ziele, Distanzen, Höhen, Straßenkategorien ...
- Wegpunkte (waypoints), Abzweigestellen, Ortsdurchfahrten, Tank- und Rastmöglichkeiten, [Road Blocks](#) & Kontrollstellen, Brücken & Fähren, Tore (Gates) ...
- Landmarken: Berge, Flüsse, Wald ...
- Qualitäten der [Straßen](#) oder [Pisten](#): Asphalt, [Wellblech](#), [fech-fech](#), Sand, Flussdurchfahrten, Steigungen ...

Distanzfehler entstehen praktisch immer:

- Der Wegstreckenzähler ([Hodometer](#)) im Fahrzeug darf werksseitig 4% abweichen.
- Der [Schlupf](#) der [Räder](#) kann im [Gelände](#) bis zu 20 Prozent betragen.
- Änderungen des Reifenluftdrucks und der Profiltiefe durch Abnutzung bewirken über den geänderten Abrollumfang einen Streckenfehler von jeweils 1 bis 2 Prozent.

Hilfsmittel für die Routenplanung

Die bequemste Methode führt über Navis und Smartphone-Apps, nutzt Google-Maps, OSM und andere belastbare Online-Quellen. Insbesondere in abgelegenen Regionen kommen diese Hilfsmittel schnell an ihre Grenzen: Batterien alle, kein Funknetz, GPS-Abdeckung schwach, Geo-Datenbanken veraltet, Informationsdichte zu gering. Klassische analoge Hilfsmittel bei der Routenplanung sind:

- Lupe (für Kartendetails)
- Schwanenhalsleuchte 12V
- Lineal
- Geodreieck
- [Kartenmesser](#)
- Millimeterpapier
- Zirkel

siehe auch:

- * [Kartographie](#)
- * [Reiseführer](#)
- * [Brötchentütennavigation](#)
- * [Itinerar](#)

<html><img src=„<https://vg09.met.vgwort.de/na/29d99f83e94a4f168792ed68dc03e059>“ width=„1“ height=„1“ alt=„“></html>

From:
<https://www.reisegeschichte.de/> - **WILLY-WIKI fern-mobil-reisen**



Permanent link:

<https://www.reisegeschichte.de/doku.php/wiki/routenplanung?rev=1573111329>

Last update: **2019/12/07 15:18**