

HESSEN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

Fragen und Antworten rund ums **Radfahren** und den **Radwegebau in Hessen**

Stand: Juni 2021



1. Was ist eigentlich ein Radweg?

Ganz grundsätzlich stellen Radwege eine sogenannte Führungsform von **Radverbindungen** dar. Eine weitere Form sind zum Beispiel Fahrradstraßen.

Radverbindungen selbst können unterschiedlich ausgebaut werden. Im hessischen Radnetz sind die drei Ausbaustufen von Radverbindungen definiert: Radschnellverbindungen, Raddirektverbindungen und Radverbindungen einschließlich der Hessischen Radfernwege. Diese legen für die jeweilige Verbindung die Ausgestaltung der jeweiligen Führungsformen (also z. B. Radweg) fest. Ausschlaggebendes Kriterium für die Einstufung ist die erwartete Nutzung, die z. B. bei Radschnellverbindungen bei mehr als 2.000 und bei Raddirektverbindungen bei 1.500 Fahrten pro Tag liegt.

Nun aber zum Radweg als solches: **Radwege** sind entweder Bestandteil einer Straße, entlang der sie verlaufen, (**unselbstständige** Führung im Sinne des Hessischen Straßengesetzes) oder werden **selbstständig** auf Wegen geführt, die nicht mit einer Straße im unmittelbaren Zusammenhang stehen, etwa auf landwirtschaftlichen Wegen.

Radwege sind baulich mindestens durch einen Bordstein und außerhalb von Ortschaften in der Regel durch einen Trennstreifen **abgetrennte Fahrbahnen** für den Radverkehr.

Davon zu unterscheiden sind baulich **nicht abgetrennte Radverbindungen**, die auf Straßen verlaufen. Diese sind lediglich durch Markierungen abgetrennt und werden erneut unterschieden:

- _ Radfahrstreifen (mindestens 1,85 Meter breit)
- _ Radschutzstreifen (in der Regel 1,5 Meter breit), nur bei Radverbindungen, wenn keine anderen Führungsformen möglich sind

Darüber hinaus können Radverbindungen über Straßen, die dem Radverkehr dienen, wie Fahrradstraßen bzw. Fahrradzonen verlaufen. Diese können für Kraftfahrzeuge freigegeben werden. Die Geschwindigkeit ist auf maximal 30 Stundenkilometer beschränkt. Außerdem dürfen Radfahrerinnen und Radfahrer durch den Kraftfahrzeugverkehr weder gefährdet noch behindert werden. Radfahrer dürfen nebeneinander fahren.

Selbstverständlich findet auch Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf Fahrradstraßen im Mischverkehr statt.

.....

2. Und was ist eine Radschnellverbindung?

Radschnellverbindungen sollen dort geschaffen werden, wo ein besonders hohes Potenzial für den Radverkehr im Alltagsverkehr besteht (mehr als 2.000 Fahrten am Tag). Radschnellverbindungen sind qualitativ hochwertige und leistungsstarke Radverbindungen, die dem Radverkehr neue Reichweiten schaffen. Durch eine direkte und steigungsarme Führung, eine hohe Qualität der Oberfläche und möglichst wenige Halte wird eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (einschließlich aller Halte) von 20 Stundenkilometer erreicht. Breiten von vier Metern im Zweirichtungsverkehr und drei Metern im Einrichtungsverkehr ermöglichen das Nebeneinanderfahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen.

Weitere Informationen unter: <http://schneller-radfahren.de>



3. Wo in Hessen gibt es Radschnellverbindungen oder wo soll es sie geben?

Es wurden **landesweit Korridore für Radschnellverbindungen** identifiziert. Das Ergebnis ist eine Handreichung für Kommunen, Landkreise, Zweckverbände und andere Projektträger, um feststellen zu können, wo sich die Durchführung einer detaillierten Machbarkeitsuntersuchung empfiehlt.

2018 wurde mit dem Bau der Radschnellverbindung zwischen Frankfurt und Darmstadt begonnen.

2019 und **2020** wurden die ersten Teilstücke der Radschnellverbindung zwischen Frankfurt und Darmstadt in Betrieb genommen. Der erste Abschnitt (Egelsbach - Darmstadt-Wixhausen) hat eine Länge von 3,6 Kilometern und der zweite Abschnitt (bis zum Bahnhof Darmstadt-Wixhausen) eine Länge von ca. 700 Metern. Die nächsten Bauabschnitte werden 2021 in Langen, zwischen Langen und Egelsbach sowie in Darmstadt-Wixhausen umgesetzt.

2021 wurde mit der Durchführung der Machbarkeitsstudie für die Verbindung Frankfurt - Wiesbaden begonnen. Weitere Machbarkeitsstudien für die Verbindungen Mainz - Kelsterbach, Darmstadt - Rüsselsheim, Seligenstadt - Flughafen, Butzbach - Frankfurt, Bad-Soden - Eschborn, Groß-Gerau - Frankfurt, Wiesbaden - Mainz sind in Umsetzung.

Darüber hinaus sind Machbarkeitsstudien für die Verbindungen Vellmar - Kassel, Baunatal - Kassel, Kaufungen/Heisa - Kassel, Darmstadt - Heidelberg/Mannheim, Friedrichsdorf - Frankfurt, Hanau - Frankfurt fertiggestellt. Für die Verbindungen Hanau - Aschaffenburg und Wiesbaden - Rüdeshcim sollen Machbarkeitsstudien beauftragt werden.

Das Land Hessen fördert **Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen** im Rahmen der Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität. Für Planung und Bau stehen zusätzlich Fördermöglichkeiten im Rahmen des Mobilitätsfördergesetzes zur Verfügung. 2020 und im laufenden Jahr 2021 wurden Radschnellverbindungen bisher mit mehr als 7,6 Millionen Euro vom Land Hessen gefördert. Darüber hinaus hat der Bund Mittel in Höhe von rund 2,9 Mio. Euro für die Radschnellverbindung Frankfurt - Darmstadt zugesagt.

Weitere Informationen unter: <http://schneller-radfahren.de>

.....

4. Welche Funktion haben Radverbindungen bzw. Radnetze?

Einzelne Radverbindungen ergeben ein Radnetz, das für verschiedene Nutzungen geeignet ist. So gibt es **ein Netz für den Alltag**, bei dem die direkte und zügige Verbindung zwischen Ortschaften und Zielen (Schulstandorte, Gewerbestandorte, wichtige Einkaufsgelegenheiten, Arbeitsplatz etc.) im Vordergrund steht. Außerdem gibt es **ein auf den Freizeitverkehr ausgerichtetes Netz**, das eher auf den Erlebniswert setzt.

Zu den Netzen für den **Alltagsradverkehr** zählt z. B. das Rad-Hauptnetz Hessen und die regionalen und lokalen Radverkehrsnetze in den Kreisen und Kommunen.

Zu den **Freizeitnetzen** zählen insbesondere die europäischen Radfernwege (in Hessen EuroVelo 15 - „Rheinradweg“ und 13 - „Iron Curtain Trail“), die nationalen Radfernwege (in Hessen D-Routen und Radweg Deutsche Einheit) die Hessischen Radfernwege (R1 bis R9) und Bahnrad-



wege sowie die zahlreichen regionalen und lokalen Freizeitrouten (Diemelradweg, Weiltalradweg, 3-Länder-Radweg, u.v.m.)

Wichtig für Radverbindungen bzw. das Radnetz ist: Ein und derselbe Weg kann sehr unterschiedliche Funktionen erfüllen. So ist zum Beispiel der erste Bauabschnitt der Radschnellverbindung zwischen Darmstadt und Egelsbach sowohl Teil der Radschnellverbindung zwischen Darmstadt und Frankfurt, gleichzeitig die nähräumliche Verbindung zwischen den Orten Egelsbach und Erzhäusern und ergänzend werden auch noch Freizeitrouten über den Weg geführt.

Weitere Informationen unter:

<https://www.hessen-tourismus.de/de/naturerlebnis/aktivitäten/radfahren/>

<https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/rad-hauptnetz-hessen/>

.....

5. Welchen Umfang hat das Radnetz in Hessen?

Im Radroutenplaner Hessen ist ein rund 25.000 Kilometer langes Radnetz dargestellt, das mit Kreisen, Städten und Gemeinden abgestimmt ist. Es wurde ursprünglich für den Freizeitverkehr entwickelt. Die Routen verlaufen deshalb auf unterschiedlichen Führungsformen (Wirtschaftswege, Radwege, Fahrradstraßen, Straßen usw.)

Darin enthalten sind ca. 8.000 Kilometer Thementouren, also mit Logo beschilderte, qualitativ höherwertige touristische Routen sowie die Hessischen Radfernwege einschließlich des Radweges Deutsche Einheit mit ca. 3.300 Kilometern.

Unmittelbar an den Landesstraßen befinden sich ca. 817 km Radverkehrsanlagen, an den Bundesstraßen in Hessen ca. 552 km. Hinzu kommen Radwege bzw. Wege, die für den Radverkehr durch das Land bzw. den Bund ausgebaut wurden, jedoch nicht unmittelbar an der Landes- bzw. Bundesstraße verlaufen und sonstige Wege, die vom Radverkehr der Landesstraße genutzt werden können.

Im Zuge der Zustandserfassung und -bewertung wurden insgesamt ca. 2.500 km Radverkehrsanlagen (inkl. Mehrzweckstreifen) an Bundes- und Landesstraßen erfasst.

Weitere Informationen unter: <https://radroutenplaner.hessen.de>

.....

6. Und was genau ist dann das hessische Rad-Hauptnetz?

Während es für den Autoverkehr seit Jahrzehnten selbstverständlich ist, das Straßennetz auf Basis einer klaren Hierarchie von klassifizierten Straßen (A für Autobahn, B für Bundesstraße, L für Landesstraße und K für Kreisstraße) weiter zu entwickeln, wurde im April 2019 für den Radverkehr mit dem Rad-Hauptnetz Hessen erstmals eine systematische Netzplanung initiiert.

Dieser Ansatz stellt einen **Paradigmenwechsel für den Radverkehr in Hessen dar**. Das Ziel: Lücken im Netz schließen und die Qualität der Infrastruktur erhöhen – gemeinsam mit den relevanten Akteuren.



Der Grundsatz bei der Planung von Radverbindungen in Hessen lautet jetzt: Die Radverkehrsinfrastruktur soll aus einem Netz heraus entwickelt werden. Das Rad-Hauptnetz Hessen bildet somit die hessenweite Planungsgrundlage für das Radverkehrsnetz, das durch die regionalen und lokalen Radnetze für den Alltagsverkehr vervollständigt wird. Die Hessischen Radfernwege ergänzen das Netz für den touristischen Bereich.

Das **Rad-Hauptnetz Hessen** ist demnach ein Zielnetz, das das hessische Verkehrsministerium gemeinsam mit Kommunen und regionalen Institutionen entwickelt hat und dazu dient, die Planung der Radnetze in Hessen zu systematisieren und auf eine landesweit einheitliche Grundlage zu stellen.

Auf Landesebene stellt das Rad-Hauptnetz die Verbindungen für den Alltagsradverkehr zwischen den Oberzentren und den zugehörigen Mittelzentren dar. Es wird durch regionale und lokale Netze vervollständigt. Hierbei unterstützt das Land Hessen sowohl Planung als auch Bau der Radinfrastruktur durch Städte, Gemeinden und Landkreise finanziell und fachlich und setzt als Bau- lastträger für Landesstraßen und im Auftrag des Bundes Radwegeprojekte um.

Weitere Informationen unter: <http://schneller-radfahren.de>

.....

7. Außerdem gibt es noch das Netz der Radfernwege: Wie unterscheidet sich dieses vom Rad-Hauptnetz?

Das **Rad-Hauptnetz Hessen** verbindet alle Oberzentren untereinander sowie die Mittelzentren mit ihrem nächsten Oberzentrum bis zu einer Entfernung von rund 30 Kilometer. Es zeichnet sich – so ist das Ziel formuliert – durch direkte, sichere, komfortabel zu befahrende und durchgehend einheitlich beschilderte Radverkehrsverbindungen aus. Es wird durch regionale und lokale Netze für den Alltagsverkehr vervollständigt.

Das Netz der **Radfernwege** hingegen bündelt die längeren touristischen überregionalen Radrouten. Das Netz orientiert sich an touristischen Zielen und landschaftlich schönen Wegführungen.

In Hessen existieren die touristisch ausgerichteten Radfernwege, die Hessischen Radfernwege R1 bis R9, der BahnRadweg Hessen, der Lahntalradweg, der EderRadweg und der MainRadweg.

Die drei Deutschland-Routen D4, D5, D9 und der Radweg-Deutsche-Einheit kreuzen Hessen ebenso wie weitere überregionale Themenrouten wie z. B. der Neckarradweg, die Eiserner-Vorhang-Route (EuroVelo-Route 13), der Rheinradweg (EuroVelo-Route 15), der Drei-Länder-Radweg, der Diemelradweg und der Limesradweg.

Obwohl das Netz der Radfernwege von ihrer ursprünglichen Intention hauptsächlich für touristische Wegzwecke realisiert wurde, sind sie in vielen Abschnitten auch für den Alltagsradverkehr interessant.

Weitere Informationen unter: <https://radroutenplaner.hessen.de/>

.....



8. Wer ist für die Radwege in Hessen zuständig?

Die für den Radverkehr genutzten Wege können in der Baulast von Bund, Land, Kreisen, Gemeinden oder sogar Dritten wie zum Beispiel Waldbesitzern liegen. Von den insgesamt durch den Radroutenplaner errechneten 25.000 Kilometer Radverbindungen liegt der größte Teil in der Verantwortung der Kreise, Städte und Gemeinden sowie Dritter (88 Prozent). Unmittelbar an Landesstraßen verlaufen rund 817 Kilometer Radverkehrsanlagen, an Bundesstraßen rund 552 Kilometer.

Sofern es sich um straßenbegleitende (unselbstständige) Radwege handelt, ist grundsätzlich der Baulastträger der Straße auch Baulastträger des Radweges. Der Baulastträger ist für die Planung, den Bau und den Unterhalt des Radweges zuständig.

Für den Bund und das Land Hessen nimmt Hessen Mobil diese Aufgabe wahr.

Radwege abseits von klassifizierten Straßen – also abseits von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen – liegen in der Regel im Zuständigkeitsbereich von Kommunen. Das Land Hessen fördert Planung und Bau von Radwegen im Zuständigkeitsbereich von Kommunen in der Regel mit 70 Prozent der Kosten. Unter bestimmten Voraussetzungen finanziert der Bund oder das Land den Ausbau eines abseits der Straße verlaufenden Weges für den Radverkehr als Ersatz für einen straßenbegleitenden Radweg. Der zum Ausbau vorgesehene Weg muss u. a. in einem angemessenen räumlichen Zusammenhang mit der Straße verlaufen und muss geeignet sein, eine mindestens gleichwertige Entflechtungswirkung im Vergleich zu einem straßenbegleitenden Radweg zu erfüllen.

.....

9. Was machen der Bund und das Land für bessere und mehr Radwege in den Kommunen?

Das Land Hessen unterstützt die Kommunen im Rahmen der **Nahmobilitätstrategie** für Hessen, die gemeinsam mit Verbänden und Kommunen erarbeitet und im Jahr 2017 durch Verkehrsminister Tarek Al-Wazir vorgestellt wurde.

Durch die landesweiten Qualitätsstandards und Musterlösungen, die den Bau von Radverbindungen qualitativ unterstützen, und die Definition des Rad-Hauptnetzes ist die Basis für eine systematische Planung des Radverkehrs in Hessen geschaffen worden. Die Musterlösungen und Qualitätsstandards stehen für sichere und attraktive Radverbindungen und sollen die Arbeit für die Städte und Gemeinden erleichtern. Durch das Rad-Hauptnetz als Planungsgrundlage und die darauf zukünftig aufbauenden Planungen der Kommunen soll ein flächendeckendes Netz geschaffen werden. (Siehe Frage „Was macht Hessen dafür, dass Radwege eine bestimmte Qualität haben?“)

Darüber hinaus werden die Kommunen durch die **Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität (AGNH)**, der sie kostenfrei beitreten können, fachlich u.a. durch praxisgerechte Leitfäden, Erfahrungsaustausch und Fortbildungsangebote unterstützt.

Neben der Strategie und der fachlichen Unterstützung fördert das Land die Maßnahmen der Kommunen finanziell über die **Förderrichtlinie Nahmobilität** im Umfang von inzwischen 15,5 Millionen Euro pro Jahr sowie mit jährlich etwa acht Millionen Euro über das Mobilitätsfördergesetz.



Die Mittel für die Förderrichtlinie Nahmobilität wurden 2020 um zehn Millionen Euro aufgestockt, so dass seit dem insgesamt 23,5 Millionen Euro pro Jahr für die Förderung von Maßnahmen der Kommunen zur Verbesserung der Nahmobilität zur Verfügung stehen.

Zusätzlich stehen in den Jahren 2021 bis 2023 bis zu 6 Millionen Euro aus dem Neuen Hessenplan des Landes für die Beleuchtung von Schulrouten außerorts zur Verfügung. Diese werden über die Nahmobilitätsrichtlinie abgewickelt.

Darüber hinaus stellt der Bund bis Ende 2023 rund 43 Millionen Euro aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ für Hessen zur Verfügung, die ebenfalls über die Nahmobilitätsrichtlinie abgewickelt werden. Zusätzlich unterstützt der Bund (mit rund 45 Millionen Euro bundesweit), den Ausbau des deutschlandweiten Radnetzes (D-Routen, Iron-Curtain-Trail und Radweg Deutsche Einheit).

.....

10. Der Zustand von Radwegen in Hessen wurde erfasst, die Auswertung läuft. Welche Radwege werden dabei berücksichtigt?

Im Jahr **2018** wurden im Rahmen eines Pilotprojektes die straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen in den Kreisen Main-Kinzig, Vogelsberg, Wetterau und Fulda erfasst und bewertet (insgesamt 490 Kilometer).

2019 wurden die straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen der restlichen Kreise in Hessen erfasst (inklusive 2018 insgesamt ca. 2.500 Kilometer). Die Auswertung und Bewertung läuft aktuell noch.

Im Frühjahr **2020** wurde mit der Erfassung und Bewertung des Rad-Hauptnetzes Hessen sowie der Hessischen Radfernwege begonnen. Insgesamt werden bei diesem Auftrag 4.800 Kilometer Radwege erfasst und bewertet.

.....

11. Wie läuft diese Zustandserfassung und -bewertung ab?

Die Zustandserhebung ist in zwei Arbeitspakete eingeteilt, in die **Zustandserfassung** und in die **Zustandsbewertung**.

Bei der Erfassung werden Bilder der Radwege vor Ort mit einem kleinen Fahrzeug aufgenommen. Im Raster von fünf Metern werden zeitgleich Bilder per Front- und Heckkamera ausgelöst. Die Beschaffenheit der Bilder (Aufnahmehöhe, Belichtung, Auflösung, etc.) erlauben eine teilautomatisierte Auswertung.

Bei der anschließenden Bewertung werden die Bilder visuell bewertet und codiert. Schadensmerkmale wie zum Beispiel Hebung, Senkung, Ablösung / Substanzverlust, Risse oder Flickstellen werden anhand von definierten Wertungskriterien in Zustandswerte überführt.

Die Ergebnisse werden anschaulich für die einzelnen Schadensmerkmale und als Gesamtbetrachtung in Karten visualisiert und dargestellt. Die Farbgebung vermittelt den Zustand der bewerteten Oberfläche (blau = sehr gut, grün = gut, gelb = schlecht, rot = sehr schlecht).

12. Woher ist bekannt, welche Radwege wie stark genutzt werden?

Hierüber gibt es bisher keine verlässlichen landesweiten Informationen; vereinzelt liegen Stichprobenzählungen vor. Die alle fünf Jahre durchgeführte Straßenverkehrszählung berücksichtigt den Radverkehr nur unzureichend. An wenigen Stellen sind Dauerzählstellen vorhanden.

Aus diesem Grund sollen ab Ende 2021 **landesweit Dauerzählstellen für den Radverkehr** aufgebaut werden, mit denen dann verlässliche und vergleichbare Daten ermittelt werden können. Dabei stellt das Land den Kommunen und Landkreisen Zählstellen für den Radverkehr zur Verfügung. Ziel ist es, mit Hilfe der Zählstellen landesweit über mindestens fünf Jahre den Radverkehr zu zählen, auszuwerten und zu evaluieren.

.....

13. Wie muss ein guter Radweg aussehen?

Ein Radweg muss die Bedürfnisse der Nutzenden erfüllen. Daraus ergeben sich unterschiedliche Anforderungen.

Im **Freizeitverkehr** soll sich die Routenführung an touristischen Zielen und am landschaftlichen Erlebniswert orientieren.

Für **Pendler im Alltagsverkehr** soll der Weg möglichst direkt, auch bei Regen und Schnee, gut befahrbar, steigungsfrei und bevorrechtigt sein. Die Verlustzeiten durch Abbremsen und Wartezeiten sollte so gering wie möglich sein. Insbesondere Radfahrende mit weniger Erfahrung wünschen eine Trennung vom Kfz-Verkehr.

Das Land Hessen hat **Qualitätsstandards** und **Musterlösungen** vorgelegt, die auf die unterschiedlichen Anforderungen der Nutzenden eingehen. Als erstes Bundesland hat Hessen damit umfassende Standards zur Schaffung einer hochwertigen und attraktiven Rad-Infrastruktur erarbeitet, die sich an den Bedürfnissen der unterschiedlichen Nutzenden orientieren. Im April 2021 wurde das Land Hessen dafür mit dem Deutschen Fahrradpreis 2021 ausgezeichnet. Das Land Hessen erhielt in der Kategorie Infrastruktur den dritten Platz.

Weitere Informationen unter: <https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/der-fachpreis/>

Hier geht es zu den Qualitätsstandards und Musterlösungen:

<https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/>

.....

14. Was macht Hessen dafür, dass Radwege eine bestimmte Qualität haben?

Für qualitativ hochwertige und attraktive Radwege hat das Land Hessen **Qualitätsstandards** festgelegt und **Musterlösungen** bereitgestellt, die nach den drei Ausbaustufen Radschnellverbindungen, Raddirektverbindungen und Radverbindungen differenziert wurden. Diese Planungshilfen definieren die Anforderungen, vereinfachen die Planungen und helfen, eine sichere und hochwertige Radwege-Infrastruktur zu schaffen.



Mit der Herausgabe der zweiten Auflage Anfang des Jahres 2021 wurde die Definition von Einsatzbereichen für die unterschiedlichen Führungsformen zentral ergänzt. Bei den Radfahrenden handelt es sich um eine heterogene Gruppe. Ziel ist es, die unterschiedlichen Kompetenzen und Anforderungen besser als bisher zu berücksichtigen und attraktive Angebote für die relevante Nutzergruppe auf einem Netzabschnitt zu schaffen.

Das Land Hessen nutzt die Qualitätsstandards für Projekte in der Zuständigkeit des Landes und unterstützt auf dieser Basis die Finanzierung von Maßnahmen der Kommunen.

Weitere Informationen unter <http://www.schneller-radfahren.de>

.....

15. Wie teuer ist ein neuer Radweg?

Die Kosten eines Radweges sind unter Berücksichtigung der jeweiligen Projektmerkmale differenziert zu ermitteln. Als Orientierungswert können für einen außerhalb von Ortschaften verlaufenden, 2,50 Meter breiten Radweg Kosten von rund 500.000 Euro pro Kilometer (ohne größere Brücken o. ä.) angesetzt werden.

.....

16. Warum dauert es so lange, bis ein neuer Radweg gebaut ist?

Der Bau eines neuen oder der Ausbau eines bestehenden Weges für den Radverkehr erfordert einen Planungsablauf, der dem eines sonstigen Straßenbauprojekts gleicht. **Auch ein Radweg benötigt bestandskräftiges Baurecht.** In der Regel sind Verhandlungen mit verschiedenen Grundstückseigentümern notwendig, über deren Flächen der neue oder der ausgebaut Radweg verlaufen soll.

Nach einer Bedarfsermittlung und Voruntersuchung, in der zum Beispiel auch naturschutzfachliche Kartierungen erforderlich sein können, wird zunächst der Verlauf des Weges festgelegt. Auf diesem basiert der technische Entwurf. Begleitend werden die erforderlichen – zum Beispiel naturschutz- oder wasserfachlichen Fachbeiträge – erstellt und Kompensationsmaßnahmen erarbeitet. Allein beim Erfordernis von Kartierungen wird eine Vegetationsperiode benötigt, also ca. 1 Jahr. Wird eine wasserrechtlicher Fachbeitrag notwendig, werden fast 2 Jahre für die Bestandserfassung benötigt. Hinzu kommt die Planung der notwendigen Entwässerungsanlagen. Das Baurecht kann je nach Projekt über unterschiedliche Instrumentarien (zum Beispiel Planfeststellungsverfahren) erlangt werden. Bei bestandskräftigem Baurecht schließt sich vor Umsetzung des Projektes der sogenannte Bauentwurf beziehungsweise die Ausführungsplanung an.

Der genaue Zeitraum zur Bearbeitung eines Radwegeprojektes ist vom Einzelfall abhängig. Selbst bei günstigen Voraussetzungen und einem vereinfachten Baurechtsverfahren ist für den Planungs- und Genehmigungsprozess erfahrungsgemäß mit einer Dauer von mindestens zwei Jahren zu rechnen.

Sofern ein Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechtes erforderlich wird, muss mit einem Zeitraum von mindestens fünf Jahren gerechnet werden.

.....



17. Wie viele Menschen in Hessen nutzen das Fahrrad?

Mit dem „**FahrradMonitor Hessen 2019**“ liegt eine im Auftrag des Hessischen Verkehrsministeriums erstellte aktuelle regionale Umfrage zum Thema Fahrradfahren in Hessen vor. Die Untersuchung nimmt neben den drei Regierungsbezirken Kassel, Gießen und Darmstadt auch die fünf kreisfreien Städte Darmstadt, Frankfurt, Kassel, Offenbach und Wiesbaden genauer unter die Lupe und ist das Ergebnis einer repräsentativen Online-Befragung.

Drei Viertel der Hessinnen und Hessen leben in einem Haushalt mit einem Fahrrad (77 Prozent), im Schnitt sind es sogar etwas mehr als zwei Fahrräder. 80 Prozent der Befragten aus Hessen fahren mindestens selten mit dem Fahrrad oder Pedelec, 39 Prozent nutzen das Fahrrad regelmäßig. Allerdings gibt es Unterschiede zwischen Stadt und Land: In den Städten radeln 42 Prozent und in ländlichen Regionen 30 Prozent regelmäßig. Bei der Frage, welches Verkehrsmittel am liebsten genutzt wird, liegen Pedelec (75 Prozent) und Auto (76 Prozent) nahezu gleichauf. Das Fahrrad wird zwar auch sehr gerne als Verkehrsmittel genutzt (64 Prozent), noch etwas lieber aber als Freizeitbeschäftigung (75 Prozent). Jede und jeder Fünfte in Hessen nutzt das Fahrrad für den Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte, wobei davon ein knappes Drittel dies in Kombination mit dem ÖPNV erledigt.

Die hessische Auswertung der bundesweiten **Studie „Mobilität in Deutschland“**, die im April 2020 veröffentlicht wurde, bestätigt: Hessinnen und Hessen sind sehr mobil. Das Fahrrad ist vor allem bei den Jüngeren beliebt. Allerdings bleibt der Anteil derjenigen, die das Rad täglich oder bis zu drei Mal in der Woche nutzen zwischen 30 und 74 Jahren mit rund 30 Prozent je Altersklasse überraschend stabil. Das bedeutet, dass diejenigen, die das Fahrrad sehr regelmäßig nutzen, dies häufig bis ins hohe Alter tun. Und im Umkehrschluss: Je früher das Fahrrad als alltagstaugliches und sicheres Verkehrsmittel kennengelernt und genutzt wird, desto akzeptierter ist es.

.....

18. Wie fahrradfreundlich ist Hessen und woran sieht man das?

Die vielfältige Landschaft und eine Fülle von Radverbindungen ermöglichen abwechslungsreiche Fahrradtouren in der Freizeit. Das mit Unterstützung des ADFC Hessen vor mehr als 25 Jahren gestartete und inzwischen mehr als 3.300 Kilometer umfassende Netz der Hessischen Radfernwege hat dabei eine besondere Qualität. Darüber hinaus laufen die europäischen Verbindungen EuroVelo 15 und zukünftig der EuroVelo 13 sowie die nationalen D-Routen durch Hessen. Viele regionale Radrouten ergänzen das Angebot für den Freizeitverkehr. Sie zeichnen sich durch eine einheitliche wegweisende Beschilderung aus und sind deshalb bei hessischen Radlerinnen und Radlern sowie Urlaubern sehr beliebt.

Mit der Definition des Rad-Hauptnetzes Hessen und der Einführung von Qualitätsstandards und Musterlösungen arbeitet das Land Hessen gemeinsam mit den Kommunen intensiv daran, auch die Qualität der Radnetze für den Alltagsverkehr weiter zu verbessern.

Die seit rund 25 Jahren kostenfreie Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in den Zügen und Regionalbussen im Rhein-Main-Verkehrsverbund und im Nordhessischen Verkehrsverbund tragen darüber hinaus zu einem attraktiven Radverkehr bei. (Siehe auch Frage „Wie viele Menschen in Hessen nutzen das Fahrrad?“)

.....



19. Wie viele Kilometer Radwege wurden in den vergangenen Jahren fertiggestellt?

In den Jahren 2016 bis 2020 wurde der Neu- bzw. Ausbau von insgesamt 20,5 Kilometern Radwege im Zuge von Landesstraßen fertiggestellt. Darüber hinaus wurden insgesamt 48,2 Kilometer Radwege an Landesstraßen saniert. Neun Radwegeprojekte waren Teil der Sanierungsoffensive und sind fertig, 44 weitere Projekte der Sanierungsoffensive befinden sich in Bearbeitung und sechs Projekte sind entfallen. Die Gründe sind unterschiedlich: So wurden zum Beispiel Landesstraßen, an denen die Radwege gebaut wurden, zu Kreis- oder Gemeindestraßen herabgestuft. Damit ist es Aufgabe der jeweiligen Kommunen, den Radweg zu bauen.

Hinzu kommen neu oder ausgebaut Radwege an Bundesstraßen: Zwischen 2016 und 2020 wurden 18,7 Kilometer fertiggestellt. Weitere 9,5 Kilometer Radwege an Bundesstraßen wurden saniert.

Eine genaue Auflistung der Radwege, auch jener, die im Jahr 2021 gebaut werden, finden Sie unter folgendem Link:

[Liste der fertig gestellten Radwegeprojekte/Liste der Radwege, an denen 2021 gebaut wird](#)

.....

20. Welche Radwegeprojekte befinden sich derzeit im Planungsprogramm?

Aktuell befinden sich 117 Radwegemaßnahmen im Zuge von Landesstraßen mit einer Gesamtlänge von 223 Kilometern sowie 42 Radwegemaßnahmen im Zuge von Bundesstraßen mit einer Länge von 106 Kilometern im Planungsprogramm.

[Liste der geplanten Radwegeprojekte](#)

.....

21. Wie viel wurde in den vergangenen Jahren in Radwege an Bundes- und Landesstraßen investiert?

In den vergangenen sieben Jahren, also zwischen 2014 und 2020, sind insgesamt 53,5 Millionen Euro für Radwege im Zuge von Bundesstraßen (Straßenbaumittel des Bundes) und 28,2 Millionen Euro im Zuge von Landesstraßen (Straßenbaumittel des Landes) investiert worden.

Das Land Hessen plant für das Jahr 2021 wieder insgesamt 8 Millionen Euro für den Radwegbau im Zuge von Landesstraßen ein. Hinzu kommen die Fördermittel für Projekte der Landkreise, der Städte und Gemeinden: Für 2021 sind wieder 23,5 Millionen Euro für die Förderung von Maßnahmen gemäß Förderrichtlinie Nahmobilität und Mobilitätsförderungsgesetz vorgesehen. Zusätzlich stehen in den Jahren 2021 bis 2023 bis zu 6 Millionen Euro aus dem Neuen Hessenplan des Landes für die Beleuchtung von Schulrouten außerorts zur Verfügung. Diese werden über die Nahmobilitätsrichtlinie abgewickelt. Darüber hinaus stellt der Bund bis Ende 2023 rund 43 Millionen Euro aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ zur Verfügung, die ebenfalls über die Nahmobilitätsrichtlinie abgewickelt werden.



Zusätzlich unterstützt der Bund (mit rund 45 Millionen Euro bundesweit), den Ausbau des deutschlandweiten Radnetzes (D-Routen, Iron-Curtain-Trail und Radweg Deutsche Einheit).

Im Jahr 2021 ist zudem vorgesehen, 13 Millionen Euro Bundesmittel für Radwege im Zuge von Bundesstraßen zu investieren.

.....

22. In Hessen gibt es die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität (AGNH). Was steckt hinter dem Begriff Nahmobilität?

Unter Nahmobilität wird der Fuß- und Radverkehr und dessen Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr verstanden. Das Land Hessen sieht in der nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs eine herausragende politische Aufgabe. Die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs stellt ein zentrales Element der Mobilitätspolitik dar. Nahmobilität ist sozial, klima- und umweltfreundlich und ermöglicht allen Bürgerinnen und Bürger, mobil zu sein und zu bleiben.

.....

23. Was macht die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität (kurz: AGNH)?

Die AGNH fördert und stärkt den Fuß- und Radverkehr in Hessen. Im Mittelpunkt stehen dabei die Landkreise, Städte und Gemeinden, die umfassend unterstützt werden. Denn eine Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität gelingt nur vor Ort. Daher hilft die AGNH Landkreisen, Städten und Gemeinden mit einem Dreiklang aus Strategie, Erfahrungsaustausch und Handlungshilfen bzw. Leitfäden sowie finanzieller Förderung. Dabei wird ergebnisorientiert und entsprechend dem Motto „einfach machen“ vorgegangen.

Neben dem Ausbau von Fuß- und Radwegen stehen aber auch Angebote wie zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit im Fokus der AGNH – etwa mit Aktionen wie „Stadtradeln“ oder „Radfahren neu entdecken“. Zudem wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Maßnahmenpakete, Kampagnen, Kommunikationsmaterialien, Service-Angebote für Kommunen und vieles mehr erarbeitet und umgesetzt.

Um über aktuelle Entwicklungen auf dem Laufenden zu bleiben, treffen sich die Mitglieder der AGNH regelmäßig in verschiedenen Foren zu thematischen Schwerpunkten. Fachwissen und Erfahrungsaustausch liefert die Hessische Akademie für Nahmobilität. Hier erhalten Verwaltungsmitarbeitende, Führungskräfte und Planende fundierte Kenntnisse in verschiedenen Themenfeldern rund um den Fuß- und Radverkehr.

Bei allen Projekten ist eins wichtig: Die Mitglieder sollen im Austausch bleiben und in Hessen Nahmobilität als Basismobilität in den Städten und Gemeinden weiterentwickeln und ausbauen. Darum unterstützt die AGNH auch Forschungsprojekte hessischer Hochschulen zum Thema Nahmobilität.

Weitere Informationen unter: <http://www.nahmobil-hessen.de>

.....



24. Was wird in Hessen noch fürs Radfahren getan?

Hessen Mobil ist zentraler Ansprechpartner für die Fördermittel des Landes. Landkreise, Städte und Gemeinden werden durch Hessen Mobil beraten und bei der Antragstellung unterstützt. Darüber hinaus ist Hessen Mobil für die Radwege an Bundes- und Landesstraßen zuständig.

Mit der Umstrukturierung von Hessen Mobil zum 1. Januar 2021 wurde die neue Abteilung Mobilität und Radverkehr eingerichtet. Damit wurde ein weiterer Fokus auf die Nahmobilität – die Mobilität mit dem Rad und zu Fuß – gesetzt.

Im Dezernat Mobilitätsstrategien ist das 2019 als Steuerungsgruppe Radverkehr etablierte Fachdezernat verankert, das alle strategischen und konzeptionellen Aktivitäten von Hessen Mobil im Bereich Radverkehr bündelt. Dazu gehört auch, die Aktivitäten aller Baulastträger zu koordinieren und alle Vorschläge bzw. Notwendigkeiten in einem Gesamtradwegenetz zu verzahnen.

Eine zentrale Schnittstelle zu Kommunen, Radverkehrsinteressengruppen sowie Bürgerinnen und Bürgern übernehmen die Radverkehrskordinatoren und -kordinatorinnen als Ansprechpartner für Konzepte und Grundsatzfragen zum Thema Radverkehr. Künftig sollen diese in allen Regionen von Hessen Mobil vertreten sein.

Zur Verstärkung der Personalressourcen bei der Planung von Radwegprojekten wurde in der Abteilung Planung und Bau eine „Task-Force Radwege“ an den Standorten Marburg und Darmstadt bei Hessen Mobil eingerichtet.

Aktuell wird die bisherige Priorisierungsmethodik für „Radverkehrsanlagen an Landes- und Bundesstraßen“ grundlegend überarbeitet und weiterentwickelt. Ziel ist es, anhand fachlicher Kriterien zu einer transparenten Bewertung von Maßnahmen zu gelangen. Stärker als bisher soll bei der Priorisierung die Netzbedeutung und die Lückenschlussfunktion einer Radwegeverbindung beachtet werden. Zudem ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung der Verkehrsarten ein zentrales Element. Auf Grundlage dieser Kriterien wird die Dringlichkeitsbewertung für zukünftige Radwege an Landes- und Bundesstraßen erstellt, die voraussichtlich 2021 veröffentlicht wird.

Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität (AGNH) ist das Land Hessen vielfältig für den Radverkehr aktiv:

- Das **Handbuch zur Radwegweisung in Hessen (2017)** dient der einheitlichen Radwegweisung; veröffentlicht 2017; entwickelt unter Beteiligung aller relevanter Akteure
- Der **Nahmobilitäts-Check Hessen (2018)**, ist ein durch das Land Hessen entwickeltes Planungsinstrument für Kommunen, um einen einfachen Einstieg in die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs zu erreichen.
- Mit dem **Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement (seit 2018 fortlaufend)** werden Schulen, Schulträger und Kommunen dabei unterstützt, die Mobilität von Schülerinnen und Schülern an den Schulstandorten zu Fuß und mit dem Rad zu verbessern. Damit wird das Schülerticket Hessen als attraktives Tarifmodell für Busse und Bahnen ergänzt.



- **Videoclips zur Nahmobilität für Kommunen (2019)** mit dem Angebot an Kommunen, einen im Abbinder individualisierten Videoclip zum Thema Nahmobilität kostenfrei zu erhalten.
 - **Broschüre Nahmobilität kommunizieren (2019):** Darstellung von Aktionen zur Öffentlichkeitsarbeit auf kommunaler Ebene sowie Darstellung des Fotopools der AGNH, der Kommunen kostenfrei Bilder für Präsentationen, Webseiten oder Broschüren/ Flyer zur Verfügung stellt. Dies dient auch dazu, Nahmobilität in Hessen einheitlicher zu gestalten und damit insgesamt mehr Wirkung zu erzielen.
 - **Werbemittel Nahmobilität** (laufend): Angebot an Kommunen über die AGNH individualisierte „Give-Aways“ zu erhalten. Eine finanzielle Förderung der Werbemittel ist im Rahmen der Förderrichtlinie Nahmobilität möglich.
 - **Broschüre Flyer, Poster, Postkarten** (laufend): Darstellung des Angebotes der AGNH, durch die Kommunen einfach individualisierbare Vorlagen für Veranstaltungen, Informationen der Öffentlichkeit usw. zu nutzen.
 - **Drei Rad-Professuren für Hessen (2020):** Bessere Planung von Radwegen, mehr Sicherheit, die Rolle des Fahrrads im ländlichen Raum, der Einfluss von Pedelecs und E-Rollern auf das Verkehrssystem – das sind einige der Themen, mit denen sich drei vom Bund finanzierte neue Stiftungsprofessuren an hessischen Hochschulen befassen werden. Die AGNH hat von Beginn an die Bewerbung der hessischen Hochschulen unterstützt und damit zum Erfolg beim Bund beigetragen. Von sieben Professuren bundesweit gingen drei nach Hessen:
 - Prof. Dr. Martina Lohmeier, Hochschule RheinMain Frankfurt
 - Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese, University of Applied Sciences
 - noch nicht besetzt, Universität Kassel
 - **Stadtradeln 2020:** Kostenübernahme der Anmeldegebühren für alle Kommunen durch das Land.
 - **Planungs-Check Nahmobilität (2020):** Unterstützung der Kommunen bei Planungen für den Fuß- und Radverkehr, indem bestehende Planungen durch die Hochschule Darmstadt geprüft und einem Sicherheitsaudit unterzogen wird.
 - **Leitfaden Fahrradabstellanlagen 2020:** Privaten Bauherrschaften soll die Umsetzung der Fahrradabstellverordnung erleichtert werden. Darüber hinaus sollen Verantwortliche in Landesimmobilien sowie bei Kommunen bei der Einrichtung von Fahrradabstellanlagen unterstützt werden.
 - **Qualitätsstandards und Musterlösungen (2021, 2. Auflage):** Baulasträger werden durch praxisgerechte Vorgaben und Musterlösungen dabei unterstützt, eine attraktive Infrastruktur für den Radverkehr zu planen. Dadurch soll ein zusammenhängendes, wiedererkennbares und sicheres Radnetz in Hessen geschaffen werden.
 - In Bearbeitung: **Leitfaden Radnetzplanung** für Landkreise, Städte und Gemeinden. Aufbauend auf dem Rad-Hauptnetz Hessen sollen den Landkreisen, Städten und Gemeinden Hilfestellung für eine eigene Planung des regionalen/lokalen Radnetzes geben.
- Ziel ist eine systematische und qualitativ hochwertige Netzplanung in Hessen (geplant: 2021)

.....

25. Wo kann ich noch mehr erfahren?

Auf folgenden Seiten des Landes Hessen sind weitere Informationen zu Radverkehr in Hessen zu finden:

<https://nahmobil-hessen.de>

<https://radfahren-neu-entdecken.de>

<http://besserzurschule.de>

<https://mobil.hessen.de/mobilität/radwege/mit-dem-rad-durch-hessen>

<http://radfahren-gemeinsam-neu-entdecken.de>

Hessische Radfernwege: <https://radroutenplaner.hessen.de/>

Infos speziell zu Radschnellverbindungen und dem Rad-Hauptnetz: <http://schneller-radfahren.de>

D-Routen - nationale Radfernwege: <http://www.radnetz-deutschland.de/d-routen.html>

EuroVelo - europäische Radfernweg: <https://de.eurovelo.com/>

Radroutenplaner Hessen / Meldeplattform Radverkehr: <https://radroutenplaner.hessen.de/>



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit
Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden
Telefon 0611 815-2020
presse@wirtschaft.hessen.de
<https://wirtschaft.hessen.de>

