

HESSEN



Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen

# FRAGEN UND ANTWORTEN **RUND** **UMS RADFAHREN** **UND DEN** **RADWEGEBAU** IN HESSEN

**Stand:** Mai 2020





## 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 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 bauliche 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**. 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.

.....

## 2. Und was ist eine Radschnellverbindung?

Radschnellverbindungen sollen dort geschaffen werden, wo ein besonders hohes Potenzial für den Radverkehr im Alltagsverkehr besteht (mehr als 2000 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 Entgegenkommen.

.....





### 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** wurde mit der konkreten Planung für die Verbindung Kassel – Vellmar begonnen. Darüber hinaus sind Machbarkeitsstudien für die Verbindungen Kassel – Baunatal und Kassel – Kaufungen sowie die Strecken Frankfurt – Hanau und Heidelberg / Mannheim – Darmstadt fertiggestellt.

**Weitere Machbarkeitsstudien** für die Verbindungen Wiesbaden – Mainz und Bad-Homburg – Frankfurt (Vordertaunus) wurden 2019 begonnen. Für die Verbindungen Hanau – Aschaffenburg, Groß-Gerau – Frankfurt, Frankfurt – Wiesbaden und Seligenstadt – Frankfurt-Flughafen sollen im Jahr 2020 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. Bislang wurden Radschnellverbindungen mit mehr als sechs Millionen Euro vom Land Hessen gefördert.

Weitere Informationen unter [www.schneller-radfahren.de](http://www.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, 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 Bahnradwege sowie die zahlreichen regionalen und lokalen Freizeitrouten (Diemelradweg, Weiltalradweg, 3-Länder-Radweg, u.v.m.).

Mehr 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>





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

.....

## 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 (Wirtschaftswegen, Radwege, Fahrradstraßen usw.)

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

An Bundesstraßen gibt es etwa 1.700 Kilometer und Landesstraßen etwa 1.400 Kilometer Radwege und andere Führungsformen.

.....

## 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 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** 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 RadHauptnetz 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 Baustütträger für Landesstraßen und im Auftrag des Bundes Radwegeprojekte um.

[www.schneller-radfahren.de](http://www.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 Wegeführungen.

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). An Landesstraßen verlaufen rund 1.400 Kilometer Radweg, an Bundesstraßen rund 1.700 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. 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. Darüber hinaus fördert das Land Hessen Planung und Bau von Radwegen in der Regel mit 70 Prozent der Kosten.





## 9. Der Großteil der Radwege gehört zu Städten und Gemeinden. Was macht 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 15,5 Millionen Euro pro Jahr sowie mit jährlich etwa acht Millionen Euro über das Mobilitätsfördergesetz.

Die Mittel für die Förderrichtlinie Nahmobilität wurden gegenüber 2019 um zehn Millionen Euro aufgestockt, so dass ab 2020 insgesamt 23,5 Millionen Euro pro Jahr für die Förderung von Maßnahmen der Kommunen zur Verbesserung der Nahmobilität zur Verfügung stehen.

.....

## 10. Derzeit wird der Zustand der hessischen Radwege erfasst und bewertet. Welche Radwege werden dabei berücksichtigt?

Im Jahr **2018** wurden 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 (insgesamt ca. 2.600 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 4.300 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 **Bewertung**.

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 und Anforderung an diese 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 werden voraussichtlich ab Herbst 2020 **landesweit Dauerzählstellen für den Radverkehr** aufgebaut, 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 eingehen.

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.

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 [www.schneller-radfahren.de](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 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 eine Planung wie die eines sonstigen Straßenbauprojekts. **Auch ein Radweg benötigt bestandskräftiges Baurecht.** In der Regel sind Verhandlungen mit verschiedenen Grundstückseigentümern notwendig, über deren Flächen der neue und 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. 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 erfahrungsgemäß für den Planungs- und Genehmigungsprozess von nicht weniger als zwei Jahren auszugehen.

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. Welche Radwege wurden in den vergangenen Jahren fertiggestellt?**

In den Jahren 2016 bis 2019 wurde der Neu- bzw. Ausbau von insgesamt 17,2 Kilometern Radwege im Zuge von Landesstraßen fertiggestellt. Darüber hinaus wurden insgesamt 36,3 Kilometer Radwege an Landesstraßen saniert. Acht Radwegeprojekte waren Teil der Sanierungsoffensive, 46 weitere Projekte der Sanierungsoffensive, die sich teilweise in mehrere Abschnitte aufteilen, befinden sich in Bearbeitung.

Fünf Projekte, die Teil der Sanierungsoffensive waren, werden nicht mehr durch das Land umgesetzt. Die Gründe sind unterschiedlich: So wurden Landesstraßen, an denen die Radwege gebaut werden sollten, zu Kreisstraßen oder Gemeindestraßen herabgestuft. Damit ist es Aufgabe der jeweiligen Kommune, den Radweg zu bauen. In einem anderen Fall wird durch die Verlegung einer Bahnüberführung der Radverkehr anders geführt, so dass der Radweg nicht mehr notwendig ist.

Hinzu kommen neu oder ausgebaute Radwege an Bundesstraßen: Zwischen 2016 und 2019 wurden 18,8 Kilometer fertiggestellt. Weitere 9,1 Kilometer Radwege an Bundesstraßen wurden saniert.

Eine genaue Auflistung der Radwege, auch solchen, die im Jahr 2020 gebaut werden, finden Sie unter folgendem Link: [\(Hier müsste dann ein Link zur PM eingebaut werden\)](#)

.....

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

In den vergangenen sechs Jahren, also zwischen 2014 und 2019, sind insgesamt 39 Millionen Euro für Radwege im Zuge von Bundesstraßen (Straßenbaumittel des Bundes) und 20 Millionen Euro im Zuge von Landesstraßen (Straßenbaumittel des Landes) investiert worden.

Das Land Hessen plant für das Jahr 2020 insgesamt 8 Millionen Euro für den Radwegebau im Zuge von Landesstraßen ein. Hinzu kommen die Fördermittel für Projekte der Landkreise, der Städte und Gemeinden: Allein für 2020 sind 23,5 Millionen Euro vorgesehen – zehn Millionen mehr als 2019. Darüber hinaus sind für das Jahr 2020 12,5 Millionen Euro Bundesmittel für Radwege im Zuge von Bundesstraßen eingeplant.

.....





## 21. 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.

.....

## 22. 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 [www.nahmobil-hessen.de](http://www.nahmobil-hessen.de)

.....





## 23. 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 Antragsstellung unterstützt. Darüber hinaus ist Hessen Mobil für die Radwege an Bundes- und Landesstraßen zuständig.

Im Jahr 2019 ist bei Hessen Mobil eine **zentrale Steuerungsgruppe Radverkehr** eingerichtet worden, um Hessen Mobil strategisch und organisatorisch im Radverkehr neu aufzustellen. Die Steuerungsgruppe hat die Aufgabe, die zahlreichen Aktivitäten von Hessen Mobil im Bereich Radverkehr zu bündeln. Dazu gehört auch, die Aktivitäten aller Baulastträger zu koordinieren und alle Vorschläge bzw. Notwendigkeiten in einem Gesamtradwegenetz zu verzahnen.

**2020 werden zudem drei Radverkehrs-Koordinatoren** etabliert, die u. a. die Interessen von Hessen Mobil als zentrale Schnittstelle zu Kommunen, Radverkehrsinteressengruppen und Bürgern in der Fläche wahrnehmen.

Als strategische Maßnahme zur Verstärkung der Umsetzung von Radwegemaßnahmen ist die Einrichtung einer „**Task-Force Radwege**“ bei Hessen Mobil geplant.

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.
- \_ **Stadtradeln 2020:** Kostenübernahme der Anmeldegebühren für alle Kommunen durch das Land und dem Forschungsprojekt MOVEBIS zu Daten im Radverkehr an dem Hessen Pilotbundesland ist.
- \_ 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: 2020)
- \_ In Bearbeitung: **Leitfaden Fahrradabstellanlagen.** 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. (geplant: 2020)

.....

## 24. Wo kann ich noch mehr erfahren?

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

[www.nahmobil-hessen.de](http://www.nahmobil-hessen.de)

[www.schneller-radfahren.de](http://www.schneller-radfahren.de), Speziell zu Radschnellverbindungen, Rad-Hauptnetz

[www.radfahren-neu-entdecken.de](http://www.radfahren-neu-entdecken.de)

[www.besserzurschule.de](http://www.besserzurschule.de)

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

Eurovelo – europäische Radfernwege: <https://de.eurovelo.com/>

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

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

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](mailto:presse@wirtschaft.hessen.de)

<https://wirtschaft.hessen.de>

---

