NAH MOBILITÄT

MOBILES HESSEN 2030

Überregional vernetzt

RAD-HAUPTNETZ HESSEN

Voraussetzung für den Radverkehr sind sichere und durchgängige Verbindungen. Das Rad-Hauptnetz Hessen bildet das Grundgerüst, das durch regionale und lokale Radnetze vervollständigt wird. Dieses flächendeckende Netz wird durch Radschnellverbindungen, Raddirektverbindungen und die Hessischen Radfernwege ergänzt. Das Rad-Hauptnetz unterstützt alle Akteure bei der systematischen Planung ihrer Radinfrastruktur.

Warum wurde das Rad-Hauptnetz Hessen erarbeitet?
Das Rad-Hauptnetz Hessen dient dazu, die Planung der Radnetze in Hessen zu systematisieren und auf eine landesweit einheitliche Grundlage zu stellen. Auf Ebene des Landes 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.

Das Rad-Hauptnetz Hessen wird durch die Hessischen Radfernwege für den touristischen Radverkehr und die Radschnellverbindungen bzw. Raddirektverbindungen für den Alltagsradverkehr ergänzt. Radschnell- und Raddirektverbindungen ermöglichen höhere Reisegeschwindigkeiten und dehnen damit den Einsatzbereich des Fahrrades auf größere Entfernungen aus.

Das Rad-Hauptnetz Hessen ist ca. 2.900 km lang. Die Hessischen Radfernwege haben eine Länge von 2.750 km.

Da sich beide Netze auf rund 1.000 km überscheiden, ist damit ein rund 4.650 km langes Radnetz definiert.

HESSEN

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

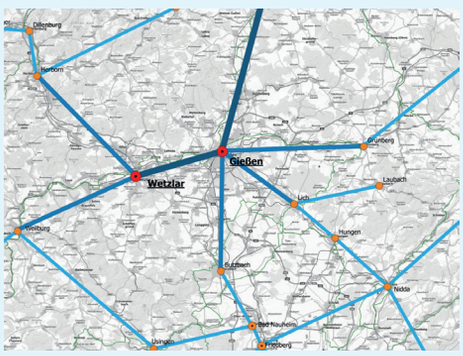
Wie wurde das Rad-Hauptnetz erarbeitet?

Das Rad-Hauptnetz Hessen wurde in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) mit Beteiligung der Städte, Gemeinden und Kreise, Regierungspräsidien, Fachbehörden, regionalen Institutionen und Interessensverbänden in den im Folgenden beschriebenen Arbeitsschritten erarbeitet.

Dabei wurden bestehende Konzepte und Planungen, topographische Gegebenheiten und Siedlungsbänder zwischen den Mittel- und Oberzentren berücksichtigt.

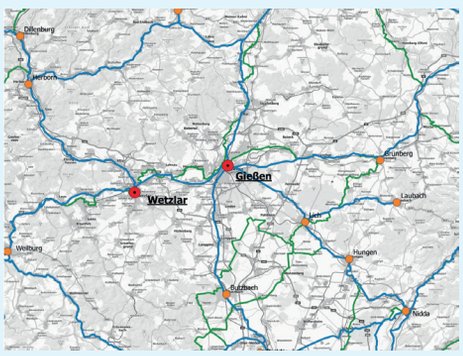
1.

Wunschlinien zwischen Oberzentren und Mittelzentren werden definiert: ein flächendeckendes Wunschliniennetz entsteht



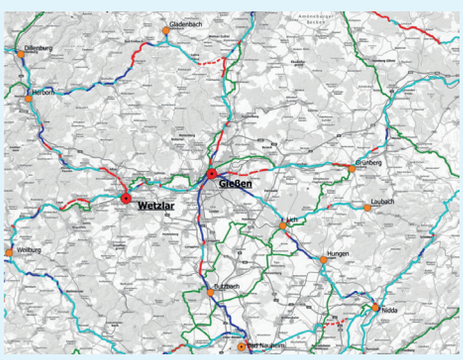
2.

Umlegung der Wunschlinien auf die bestehende Radinfrastruktur: konkrete Routenführungen zwischen Ober- und Mittelzentren entstehen



3.

Die **Routen** werden hinsichtlich ihrer Qualität geprüft: Führungsformen und Netzlücken können identifiziert werden.



4.

Prüfung: Das Netz wird durch eine hessenweite Beteiligung finalisiert: der Entwurf wird durch Hinweise von Ortskundigen verifiziert.

Wodurch zeichnet sich das Rad-Hauptnetz Hessen aus?

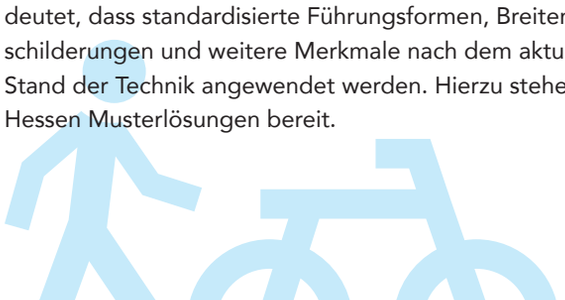
Das Rad-Hauptnetz Hessen zeichnet sich im Zielzustand durch eine direkte, sichere und durchgängig befahrbare Radinfrastruktur aus, die mit den regionalen und lokalen Netzen, mit den Hessischen Radfernwegen, mit den Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen in Hessen sowie mit den Radnetzen in den angrenzenden Bundesländern koordiniert ist.

Die Infrastruktur soll mindestens den Empfehlungen von Radverkehrsanlagen (ERA) entsprechen. ERA-Standard bedeutet, dass standardisierte Führungsformen, Breiten, Beschilderungen und weitere Merkmale nach dem aktuellen Stand der Technik angewendet werden. Hierzu stehen in Hessen Musterlösungen bereit.

Was bedeutet das Rad-Hauptnetz Hessen für Kommunen und das Land Hessen als Baulastträger?

Das Rad-Hauptnetz Hessen ändert die Verantwortung für Planung, Bau und Unterhalt für die einzelnen Abschnitte nicht. Auch die Höhe der finanziellen Förderung für die Kommunen wird dadurch nicht geändert. Für alle Baulastträger ist das Rad-Hauptnetz eine wichtige Planungsgrundlage. Neben der Vervollständigung durch die Planung regionaler und lokaler Netze soll es auch zur Priorisierung von Maßnahmen herangezogen werden. Die kontinuierliche Weiterentwicklung soll durch Hessen Mobil landesweit koordiniert erfolgen.

Weitere Informationen unter **www.schneller-radfahren.de** bzw. **www.nahmobil-hessen.de**



www.nahmobil-hessen.de

Bildnachweis: HMWEVW – Corinna Spitzbarth