

1 FORTSCHREIBUNG RAD-HAUPTNETZ HESSEN 2020

Stand: 14.05.2020

Das Rad-Hauptnetz Hessen wurde im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) in den Jahren 2018 und 2019 erstellt und im Mai 2019 vorgestellt. Die dargestellten Routenverläufe sind mit den Kommunen u.a. in Regionalkonferenzen abgestimmt worden.

Im Jahr 2020 wurden die bis April 2020 eingegangenen Rückmeldungen analog der Rückmeldungen aus den Regionalkonferenzen auf Relevanz für das Rad-Hauptnetz geprüft und soweit erforderlich Routenanpassungen im GIS vorgenommen.


Insbesondere wurden Abweichungen des Rad-Hauptnetzes Hessen und

- den überörtlichen Fahrradrouten (ÜÖFR) des Regionalverbandes Frankfurt RheinMain,
- dem städtischen Radhaupttrouten der Stadt Frankfurt,
- dem Radverkehrskonzept im Landkreis Fulda sowie
- konkreten Planungen zu Radschnellverbindungen in Hessen abgestimmt.

Die Ergebnisse wurden tabellarisch festgehalten sowie im GIS angepasst.

Darüber hinaus wurden folgende Elemente bei der Darstellung des Rad-Hauptnetzes verändert bzw. neu berücksichtigt:

Tabelle 1: Anpassungen der Methodik im Rad-Hauptnetz Hessen

Rad-Hauptnetz Stand 04/2019	Rad-Hauptnetz Stand 05/2020	Beschreibung
Keine explizite Darstellung von Elementen eines Zielnetzes	Ergänzung „nicht zufriedenstellende Bestandsrouten“	Das Rad-Hauptnetz Hessen als Bestandsnetz weist häufig Netzlücken mit konkreten Planungen auf. Bis die Baumaßnahmen abgeschlossen sind, machen zum Teil alternative Strecken eine Befahrung des Rad-Hauptnetzes möglich, die jedoch nicht den Qualitätsstandards des Landes Hessen entsprechen. Diese werden als „nicht zufriedenstellende Bestandsrouten“ deklariert und werden aus dem Rad-Hauptnetz genommen, sobald die Netzlücken den Qualitätsanforderungen des Rad-Hauptnetz Hessen genügen. Die nicht zufriedenstellenden Bestandsrouten erhalten die Signatur  .

Rad-Hauptnetz Stand 04/2019	Rad-Hauptnetz Stand 05/2020	Beschreibung
Radschnell- und Rad-direktverbindungen werden informell zusätzlich zum Rad-Hauptnetz dargestellt	Radschnell- und Rad-direktverbindungen werden als Teil des Rad-Hauptnetzes dargestellt, die andere Verbindungen ersetzen	Bei vorliegenden hinreichend konkreten Planungsständen (abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung mit beschlossener Trasse, o.ä.) werden Radschnellverbindungen (RSV) und Raddirektverbindungen in das Radhauptnetz aufgenommen. Dadurch ergaben sich Veränderungen im Rad-Hauptnetz im Bereich der folgenden Projekte: <ul style="list-style-type: none"> • RSV Darmstadt – Frankfurt • RSV Oberursel/Bad Homburg – Frankfurt • RSV Hanau – Frankfurt • RSV Baunatal – Kassel
Mischverkehr möglich auf klassifizierter Straße außerorts bei DTV < 3.000 Kfz/d	Grundsätzlich keine Führung im Mischverkehr auf einer klassifizierten Straße außerorts	Entsprechend den Grundsätzen des Bundes für Radwege an Bundesstraßen soll auf klassifizierten Straßen der Radverkehr in der Regel auf einer Radverkehrsanlage geführt werden. Im Einzelfall ist nachzuweisen, dass dafür kein Bedarf besteht. Deshalb sind für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen entsprechende Abschnitte als Netzlücke dargestellt, soweit kein Nachweis vorliegt, dass eine Radverkehrsanlage nicht erforderlich ist.
Keine Differenzierung in außerörtliche und innerörtliche Abschnitte in den GIS-Daten	Neues Attribut: Lage in den GIS-Daten	Unterscheidung der Routenführung in innerörtliche und außerörtliche Abschnitte in den GIS-Daten. Identifizierung durch Standortinformationen zur Grenze der Ortsdurchfahrt an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (anhand Netzknotenkarte) oder Bebauung (angebaut) oder (anbaufrei) anhand Google/Luftbild.
Keine Kategorisierung der Straßen in den GIS-Daten	Neues Attribut: Kategorie in den GIS-Daten	Kategorisierung des Abschnittes hinsichtlich des Bau-trägers auf Grundlage der digitalen Netz-knoten-karte: <ul style="list-style-type: none"> • Bundesstraße • Landesstraße • Kreisstraße • nicht kategorisiert/Gemeindestraße
Keine Bewertung von Knotenpunkten	Abschätzung der Eigenschaften von Knotenpunkten auf dem Rad-Hauptnetz	Knotenpunkte von klassifizierten Straßen wurden auf Basis von Luftbildern hinsichtlich ihrer Eigenschaften für den Radverkehr bewertet.