HESSEN
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

HESSEN

Online-Seminar zu Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Radverkehr Hessen

10. Februar 2021
Akademie Nahmobilität

HESSEN
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

HESSEN

Ihre Fragen bei Mentimeter

- Bei welcher Institution arbeiten Sie?

Besuchen Sie:

https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/akademie/kostenfreies-online-seminar-zu-qualitaetsstandards-und-musterlosungen-fuer-den-radverkehr-in-hessen/

Vorstellungsfolie

Katrin Gebhardt, Referat Straßenbau im Hessischen Verkehrsministerium

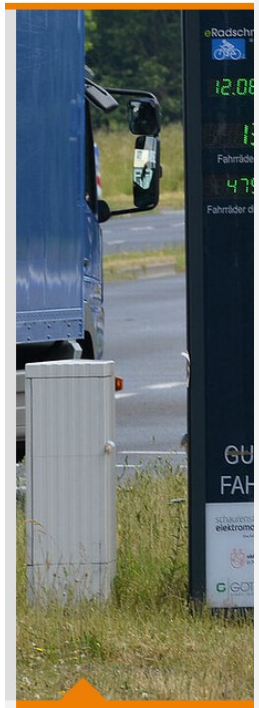
Dr. Klaus Dapp, Referat Nahmobilität im Hessischen Verkehrsministerium

Felix Weidner, Sachgebiet Grundsatzplanung Radverkehr, Hessen Mobil

Felix Kanter, Referat Verkehrssicherheit im Hessischen Verkehrsministerium

ADFC Bundesverband sieht Hessen als Best-Practice

adfc



Best Practice: Hessen

Der ADFC weist darauf hin, dass die Bundesländer, über die die Gelder beantragt werden müssen, schon jetzt sehr unterschiedlich engagiert vorangehen. Viele Länder haben ihre Kommunen bereits vor Inkrafttreten der Verwaltungsvereinbarung über das Sonderprogramm Stadt und Land informiert und flankieren es mit eigenen Maßnahmen. Besonders positiv hebt sich das Land Hessen hervor, das schon Ende 2020 ein Muster-Handbuch mit neuen Standards für Qualitätsradwege publiziert hat und die Kommunen über die Förderbedingungen informiert. Hessen hat auch eine eigene Service-Stelle für Kommunen zur Abwicklung des Förderprogrammes eingerichtet. Vorbildlich agiert auch das Land Nordrhein-Westfalen, das seine Kommunen durch die Einrichtung einer Stabsstelle im Landesverkehrsministerium unterstützt und zusätzlich die Landesmittel erhöht, um die Fördersätze für finanzschwache Kommunen aufzustocken. Als Negativbeispiel nennt der ADFC das Land Sachsen, das offenbar plant, den Kommunen die Landesmittel für den Radwegebau radikal zu kürzen und die Ausfälle mit Mitteln aus dem Klimapaket zu kompensieren. **Peters**: „Wir appellieren eindringlich an alle Bundesländer und Kommunen, jetzt aktiv zu werden und die Gelder für sicheren und komfortablen Radverkehr zügig auf die Straße zu bringen. Die Zeit ist reif für bessere Radwege – die Menschen in Deutschland gieren förmlich danach."

Rekordmittel für den Radwegebau / ADFC begrüßt Sonderprogamm "Stadt und Land"

HESSEN
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

HESSEN

Inhalt

1. Ziele der Qualitätsstandards und Musterlösungen
2. Radschnell-, Raddirekt- und Radverbindungen als Ausbaustandards
3. Einsatzbereiche von Führungsformen
4. Überblick, Anwendung und Beispiele
5. Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

HESSEN
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

HESSEN

Ausgangspunkt: Nahmobilitätsstrategie für Hessen

Nahmobilitätsstrategie

- dient seit 2017 als Strategie für die Nahmobilität in Hessen
- beschreibt Handlungsfelder und Maßnahmen für die kommenden Jahre
- Ziel: Verbesserung der Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr ⇨ Bessere Infrastruktur

www.nahmobil-hessen.de

Ziele der Qualitätsstandards und Musterlösungen

- Zusammenhängendes Radnetz in Hessen
  - Für die jeweiligen (potenziellen!) Nutzenden attraktiv sowie objektiv und subjektiv sicher
  - Einheitlich gestaltet und damit für alle Verkehrsteilnehmenden wiederkennbar

- Unterstützung der Baulastträger (Bund, Land, Kreise, Städte/Gemeinden) / Planungsbüros
  - Praxisgerechte Vorgaben zur Unterstützung qualitativ hochwertiger Planung
  - Vereinfachung und Ausweitung der finanziellen Förderung der Kommunen durch das Land und den Bund (z.B. Sonderprogramm „Stadt und Land“)

Qualitätsstandards und Musterlösungen – warum speziell für Hessen

Bundesweite Regelwerke

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) von 2006
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) von 2012
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) von 2010
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) von 2002

© HMWEVW – Corinna Spitzbarth

Berücksichtigen nicht

- die verschiedenartigen Anforderungen unterschiedlicher Nutzenden
  ⇨ Nahmobilitätsstrategie will bewusst auch die „Noch-Nicht-Nutzenden“ ansprechen
- Pedelecs, Lastenräder / Trend zu immer breiteren und höheren Kfz (SUV)

HESSEN
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

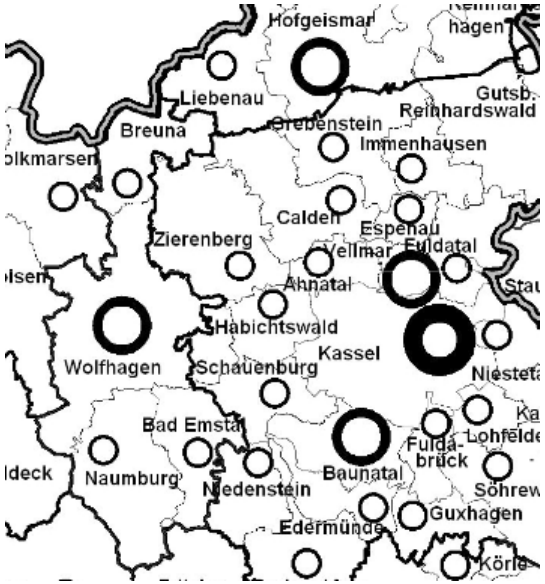
HESSEN

Radnetz Hessen
Qualitätsstandards und Musterlösungen

Radschnell-, Raddirekt- und Radverbindungen als Ausbaustandards

Felix Weidner
Sachgebietsleiter
Grundsatzplanung Radverkehr

Wie gehabt: Verbindungsfunktion, Netzkategorie



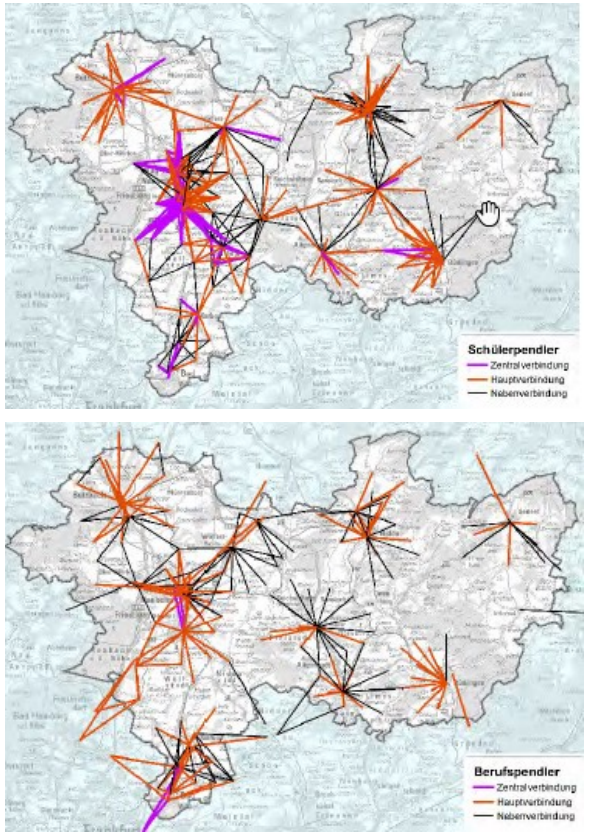
Quelle: Regionalplan Nordhessen 2009

Kategorien-gruppe		Kate-gorie	Bezeichnung	Beschreibung
AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Rad-verkehrsverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z. B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Ober-zentren, Stadt-Umland-Verbindungen)
		AR III	regionale Rad-verkehrsverbindung	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
		AR IV	nahräumige Rad-verkehrsverbindung	Verbindung von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden/ Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen (z. B. zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung)
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	In Oberzentren: Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrs-verbindung	Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinan-der sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen
		IR V	innergemeindliche Radverkehrs-anbindung	Anbindung aller Grundstücke und potenziellen Quellen und Ziele

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Tab. 1), FGSV 2010

Neu: Planungsrelevante Netznutzergruppe

(nutzerdifferenzierte Netzkategorie)



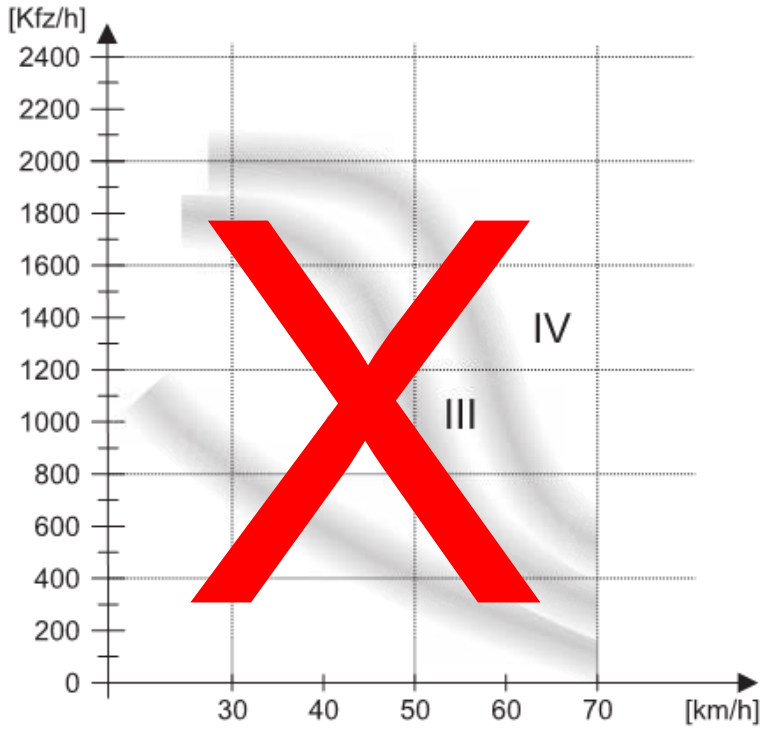
Quelle: Radverkehrsplan des Wetteraukreises 2019 (COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt)

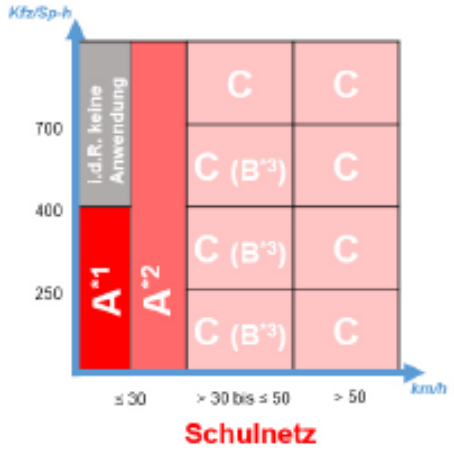
- Schulnetz
- Radnetz
- Radzusatz-netz

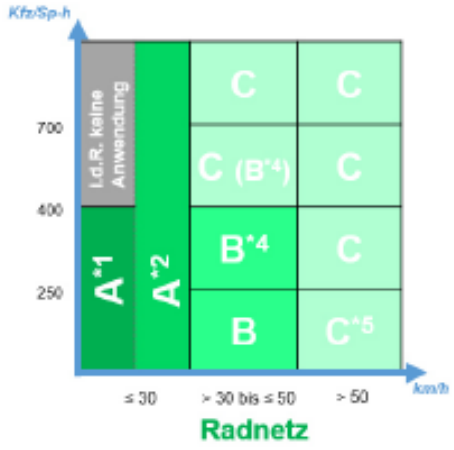
→ **PRIORITÄT**

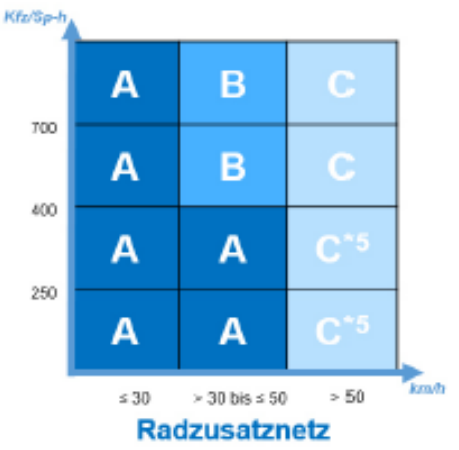
→ **Geeignete FÜHRUNGS-FORM**

Ersatz: Festlegung geeigneter Führungsformen



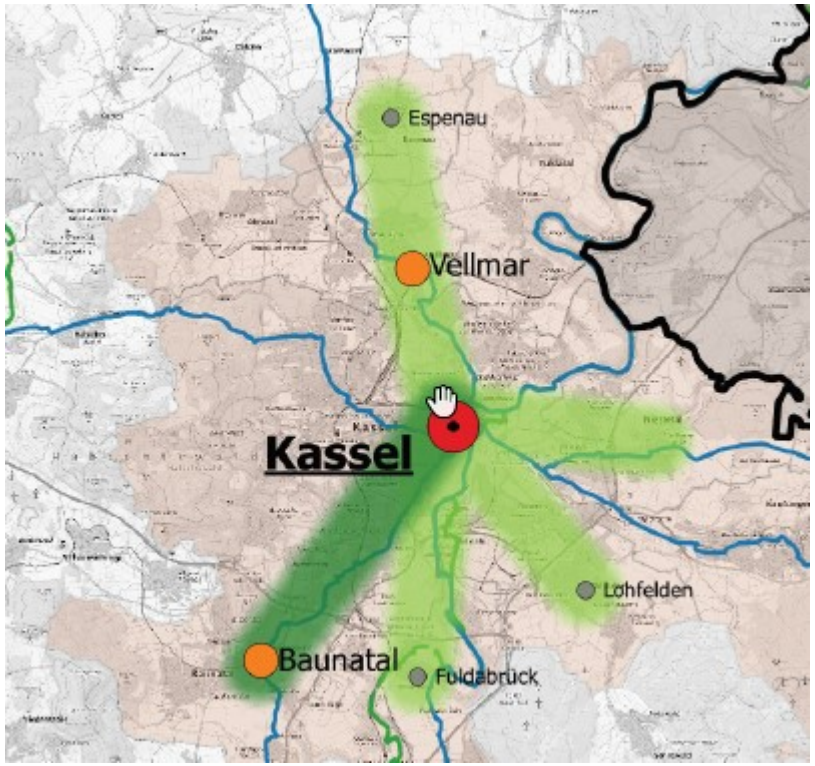






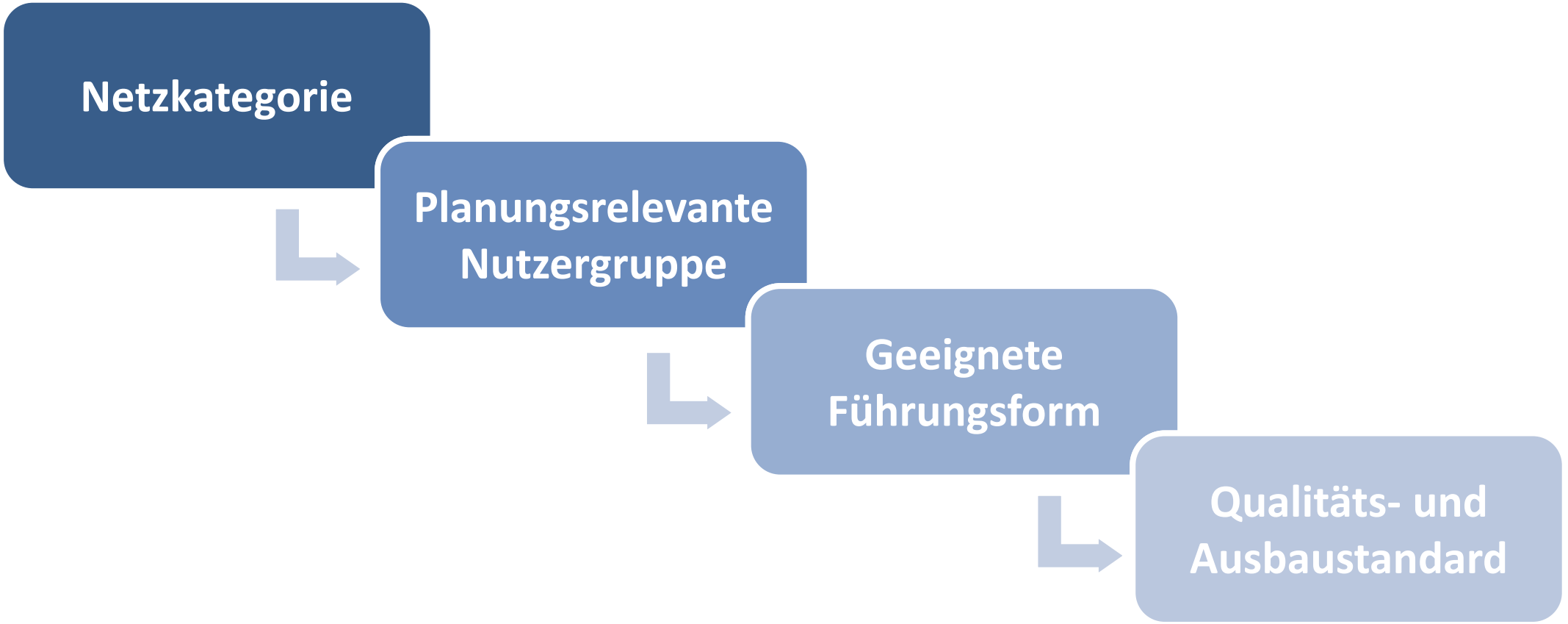
Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Bild 7), FGSV 2010

Wie gehabt: Qualitäts- und Ausbaustandards aufgrund des Potenzials

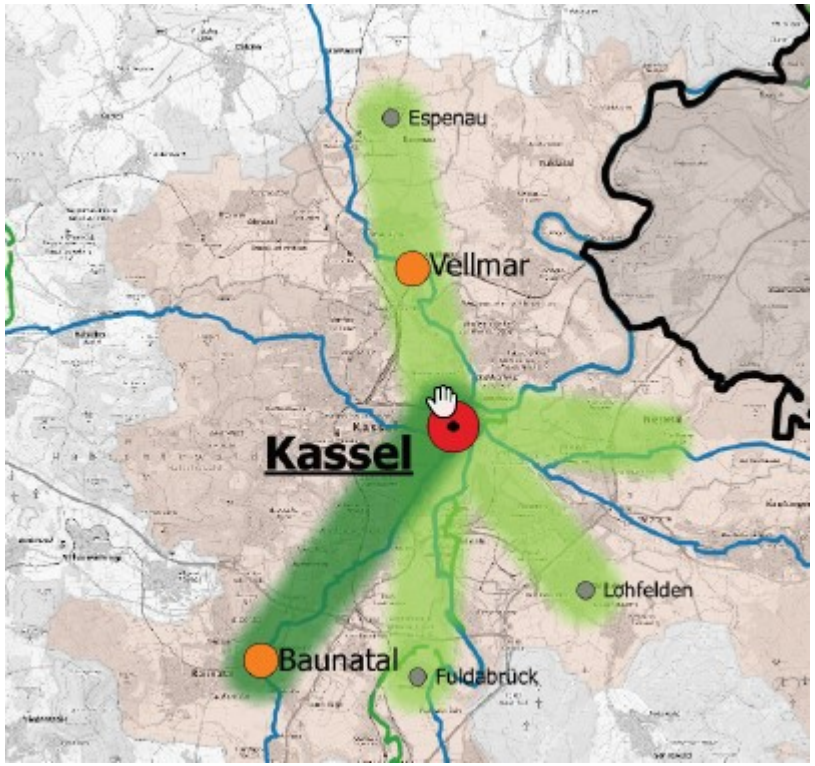


Radschnellverbindungen (RSV)	Raddirektverbindungen (RDV)	Radverbindungen (RV) / Hessische Radfernwege
Zielgruppe/ Einsatzbereich: Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	**Zielgruppe/ Einsatzbereich:** Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	**Zielgruppe/ Einsatzbereich:** Alltags- und Freizeitradverkehr
Einsatzbereiche: • Verbindungen mit ≥ 2.000 Radfahrenden pro Werktag[1] (Prognose) auf dem weit überwiegenden Teil der Gesamtstrecke	**Einsatzbereiche:** • Verbindungen mit ≥ 1.500 Radfahrenden pro Werktag (Prognose) auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke • Verbindungen mit	**Einsatzbereiche:** • Landesweites Radnetz

Von der Netzkategorie zum Ausbaustandard



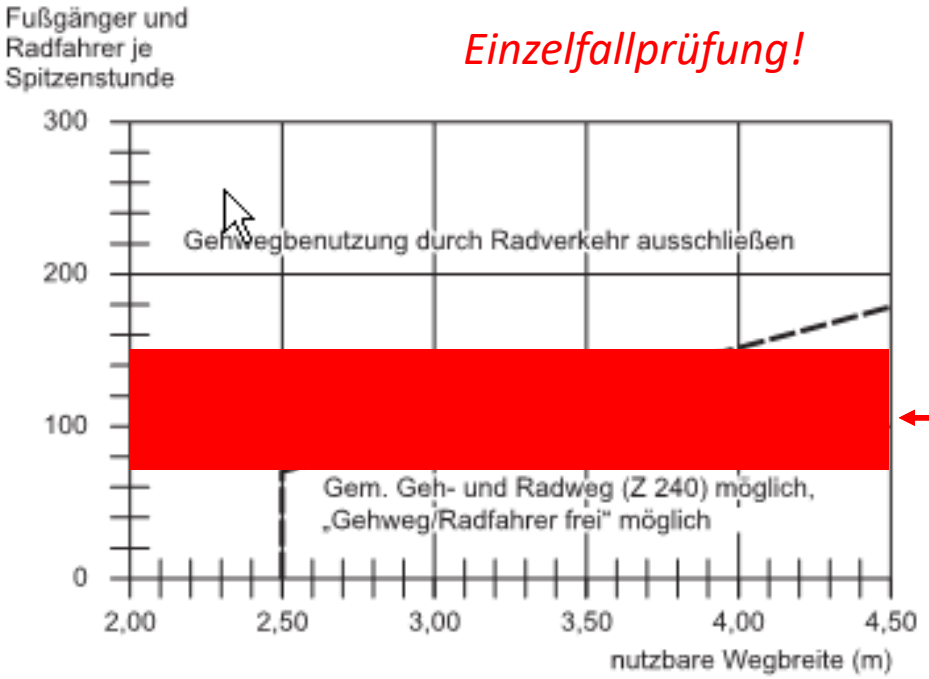
Ausbaustandards im Detail



Radschnellverbindungen (RSV)	Raddirektverbindungen (RDV)	Radverbindungen (RV) / Hessische Radfernwege
Zielgruppe/ Einsatzbereich: Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	**Zielgruppe/ Einsatzbereich:** Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	**Zielgruppe/ Einsatzbereich:** Alltags- und Freizeitradverkehr
Einsatzbereiche: • Verbindungen mit ≥ 2.000 Radfahrenden pro Werktag[1] (Prognose) auf dem weit überwiegenden Teil der Gesamtstrecke	**Einsatzbereiche:** • Verbindungen mit ≥ 1.500 Radfahrenden pro Werktag (Prognose) auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke • Verbindungen mit ≥ 2.000 Radfahrenden pro Werktag (Prognose) auf dem weit überwiegenden Teil der Gesamtstrecke, wenn die Qualitätsstandards RSV nicht auf 90% der Gesamtstrecke einhaltbar sind	**Einsatzbereiche:** • Landesweites Radnetz

Ausbaustandards im Detail

Einzelfallprüfung!



Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Bild 15), FGSV 2010

Radschnellverbindungen (RSV)	Raddirektverbindungen (RDV)	Radverbindungen (RV) / Hessische Radfernwege
Zielgruppe/ Einsatzbereich: Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	**Zielgruppe/ Einsatzbereich:** Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	**Zielgruppe/ Einsatzbereich:** Alltags- und Freizeitradverkehr
Einsatzbereiche: • Verbindungen mit ≥ 2.000 Radfahrenden pro Werktag[1] (Prognose) auf dem weit überwiegenden Teil der Gesamtstrecke	**Einsatzbereiche:** • Verbindungen mit ≥ 1.500 Radfahrenden pro Werktag (Prognose) auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke • Verbindungen mit ≥ 2.000 Radfahrenden pro Werktag (Prognose) auf dem weit überwiegenden Teil der Gesamtstrecke, wenn die Qualitätsstandards RSV nicht auf 90% der Gesamtstrecke einhaltbar sind	**Einsatzbereiche:** • Landesweites Radnetz *Es gelten uneingeschränkt die Anforderungen der ERA 2010. (vgl. Kap. 3.3.1)*

HESSEN
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

HESSEN

Radnetz Hessen
Qualitätsstandards und Musterlösungen

Einsatzbereiche von Führungsformen

Katrin Gebhardt
Referentin
Referat VI 2 Straßenbau

Inhaltsverzeichnis

I. Differenzierung von Netzkategorien für unterschiedliche Nutzergruppen

II. Charakteristika der Netzkategorien

III. Einsatzbereiche von Führungsformen…

  I. …im Längsverkehr

  II. …im Querverkehr

I. Differenzierung von Netzkategorien für unterschiedliche Nutzergruppen

Konzeption von Radverkehrsnetzen

fahrzielorientierter **Alltagsverkehr**

routenorientierter **Freizeitverkehr** / **touristischer** Radverkehr

I. Differenzierung von Netzkategorien für unterschiedliche Nutzergruppen

fahrzielorientierter **Alltagsverkehr**

Schulnetz | Radnetz | Radzusatznetz

➡ Schaffung attraktiver Angebote für die jeweilige Nutzergruppe

II. Charakteristika der Netzkategorien

„Schulnetz“

- **Anbindung** von Schulen
- Für den **weniger geübten** Schülerradverkehr
- **Höherer Schutzanspruch** (objektiv und subjektiv)
- **Sichere** Verkehrsteilnahme
- Ebener, fester Belag
- **Beleuchtung** der Schulwege
- Außerhalb von 30 **getrennte Führung**

II. Charakteristika der Netzkategorien

„Radnetz“

- Regelmäßig herzustellendes **Grundlagenangebot** (Versorgung, Arbeit)
- Außerhalb von 30 **getrennte Führung** mit hoher **sozialer Kontrolle**
- Zugunsten **Sicherheit** (objektiv und subjektiv) Direktheit und Schnelligkeit nicht im Vordergrund
- Ebener, fester Belag
- **Beleuchtung**

II. Charakteristika der Netzkategorien

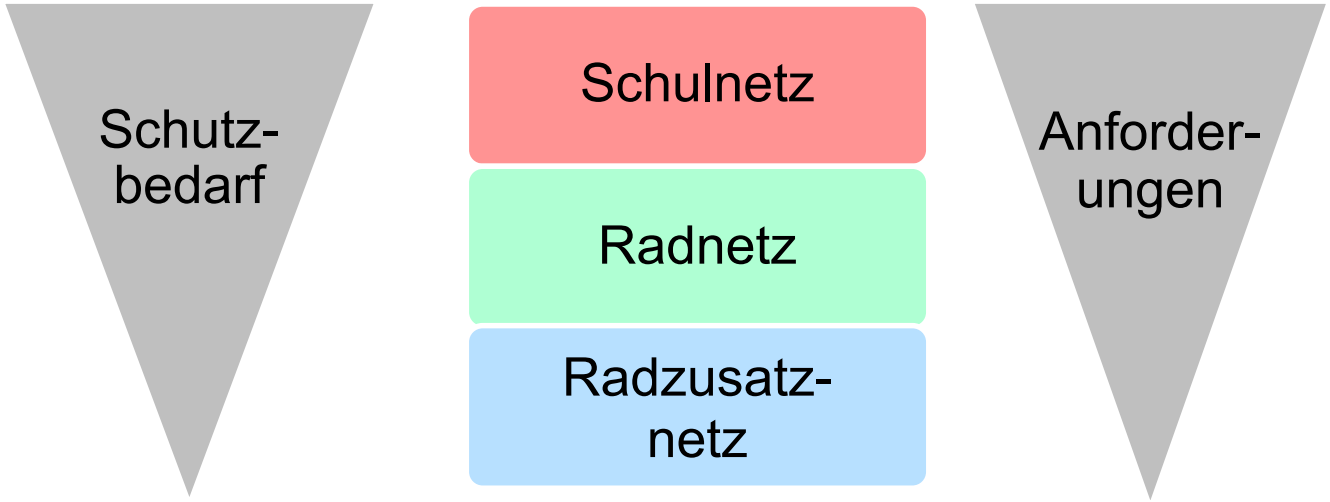
„Radzusatznetz“

- Für **verkehrsgeübte** und **zielorientierte** Alltagsradfahrer (bspw. Arbeitsweg)
- **Schnelle** und **direkte** Führung
- Führung im Mischverkehr möglich (zugunsten der **Direktheit / Schnelligkeit**)
- Fester Belag

III. Einsatzbereiche von Führungsformen…

Unterschiedliche Anforderungen an Führungsformen im **Längs- und Querverkehr**

⇨ Bei Überlagerung der Netze: **relevante** Nutzergruppe, die mit **höheren Schutzbedarf** und **Anforderungen**



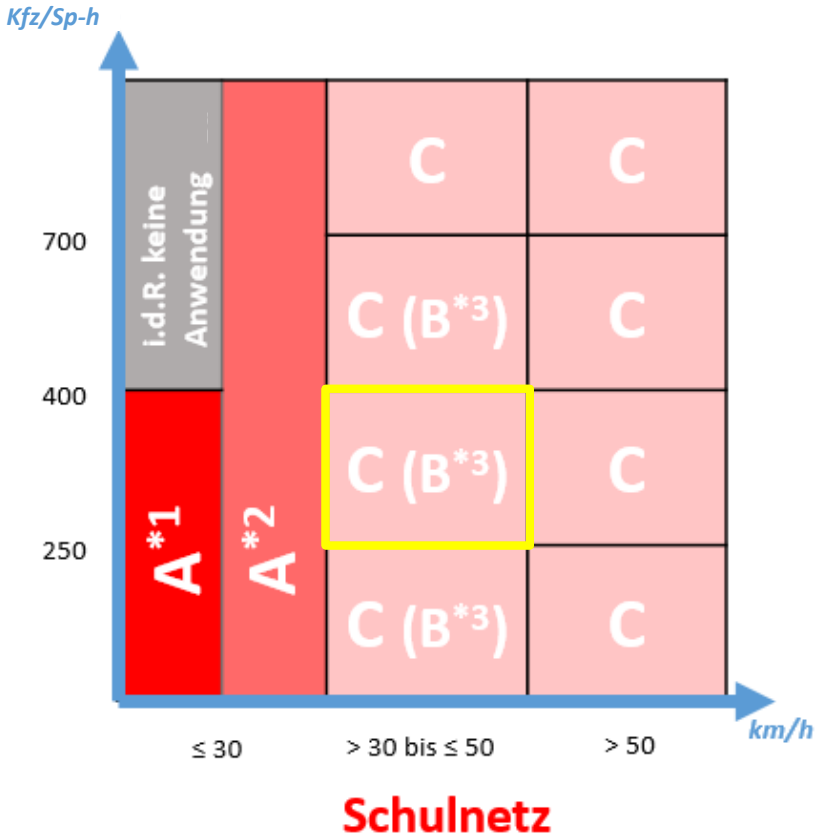
III. Einsatzbereiche von Führungsformen…

Unterscheidung der Führungsformen im **Längs-** und **Quer**verkehr

Längsverkehr	**Quer**verkehr
A - Mischverkehr	A - Querung ohne Führungshilfe
B - Radfahrstreifen	B- Querungshilfen
C - Bauliche Separierung	C - FSA, LSA, Über-/Unterführungen

FSA = Fußgängerschutzanlage
LSA = Lichtsignalanlage

I. …im Längsverkehr

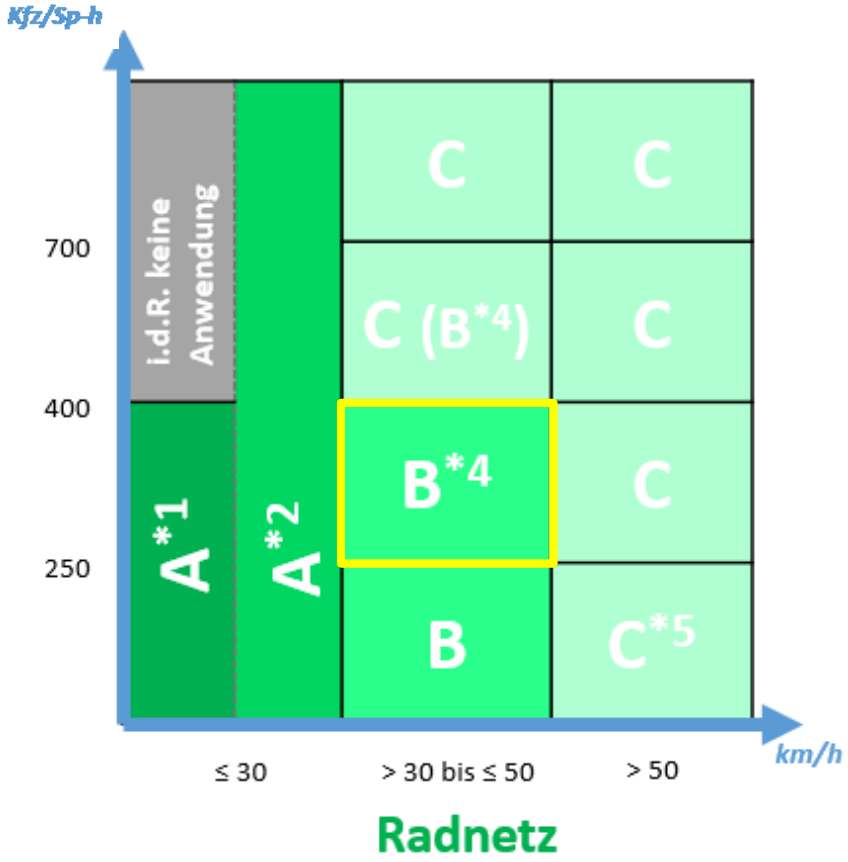


Typ	Führungsform
A	Mischverkehr
B	Radfahrstreifen
C	Bauliche Separierung

*1 - in T30-Zone, Fahrradstraße/-zone, verkehrsberuhigten (Geschäfts-) Bereichen
*2 - bei T30-Strecke Prüfung im Einzelfall erforderlich
*3 - Im Einzelfall auch als Radfahrstreifen – abhängig vordringlich von Kfz-Verkehrsaufkommen, Radverkehrsaufkommen und Schwerverkehr – insbesondere in der für den Schulradverkehr kritische Spitzenstunde
() - Alternative; abhängig vom Einzelfall

bei Steigung ≥ 2%	bei i.d.R. A → B und B → C
bei Gefälle ≥ 2%	bei i.d.R. B → A und C → B

I. …im Längsverkehr

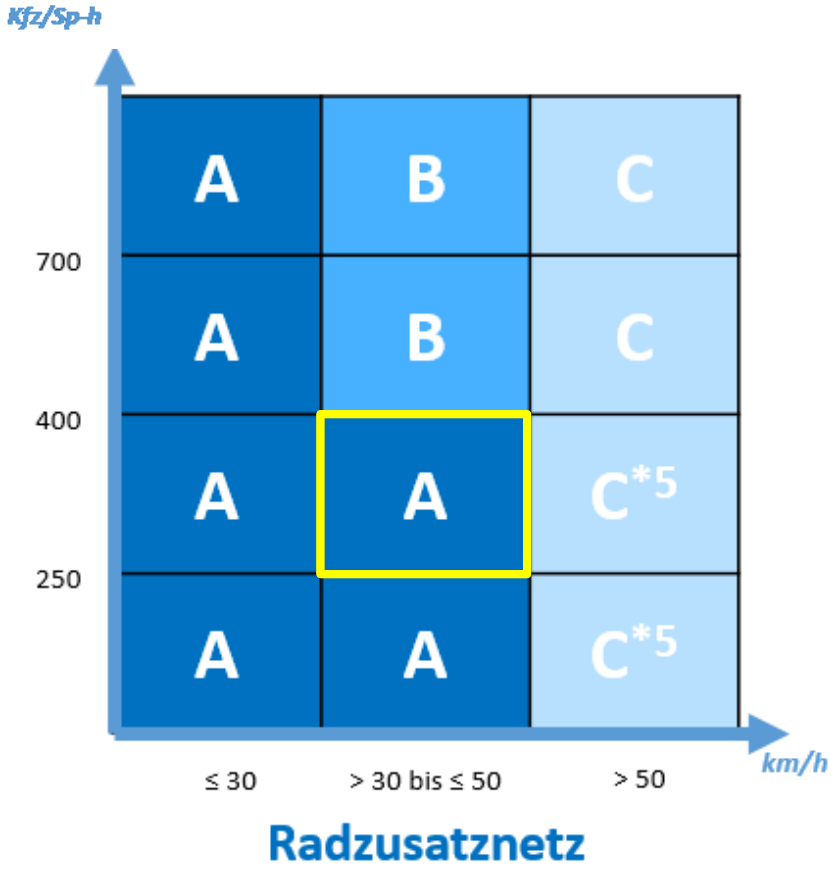


Typ	Führungsform
A	Mischverkehr
B	Radfahrstreifen
C	Bauliche Separierung

*1 - in T30-Zone, Fahrradstraße/-zone, verkehrsber. (Geschäfts-) Bereichen
*2 - bei T30-Strecke Prüfung im Einzelfall erforderlich
*4 - Wenn $DTV_{SV} \leq 5\%$.
*5 - Bei $V_{zul} \leq 70$ km/h auch als Führung auf Mehrzweckstreifen oder richtlinienkonformem RQ9 gem. RAL
(..) - Alternative; abhängig vom Einzelfall

bei Steigung ≥ 2%	bei i.d.R. A → B und B → C
bei Gefälle ≥ 2%	bei i.d.R. B → A und C → B

I. …im Längsverkehr

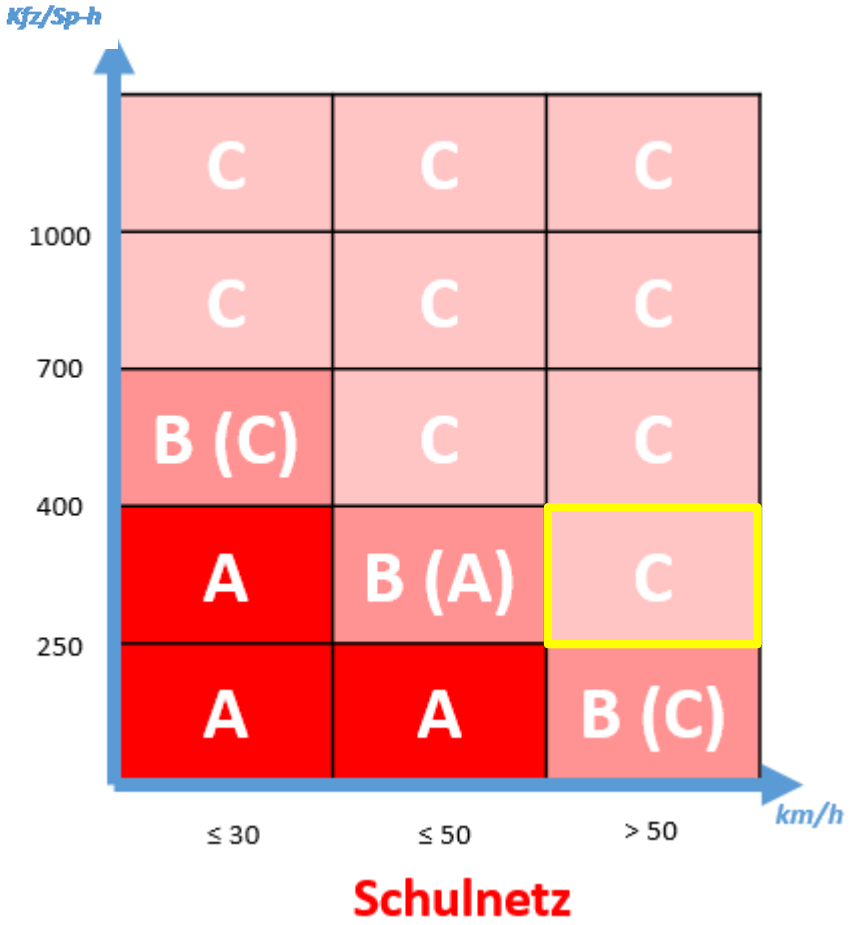


Typ	Führungsform
A	Mischverkehr
B	Radfahrstreifen
C	Bauliche Separierung

*5 - Bei V_{zul} ≤ 70 km/h auch als Führung auf Mehrzweckstreifen oder richtlinienkonformem RQ9 gem. RAL

bei Steigung ≥ 2%	bei i.d.R. A → B und B → C
bei Gefälle ≥ 2%	bei i.d.R. B → A und C → B

II. …im Querverkehr

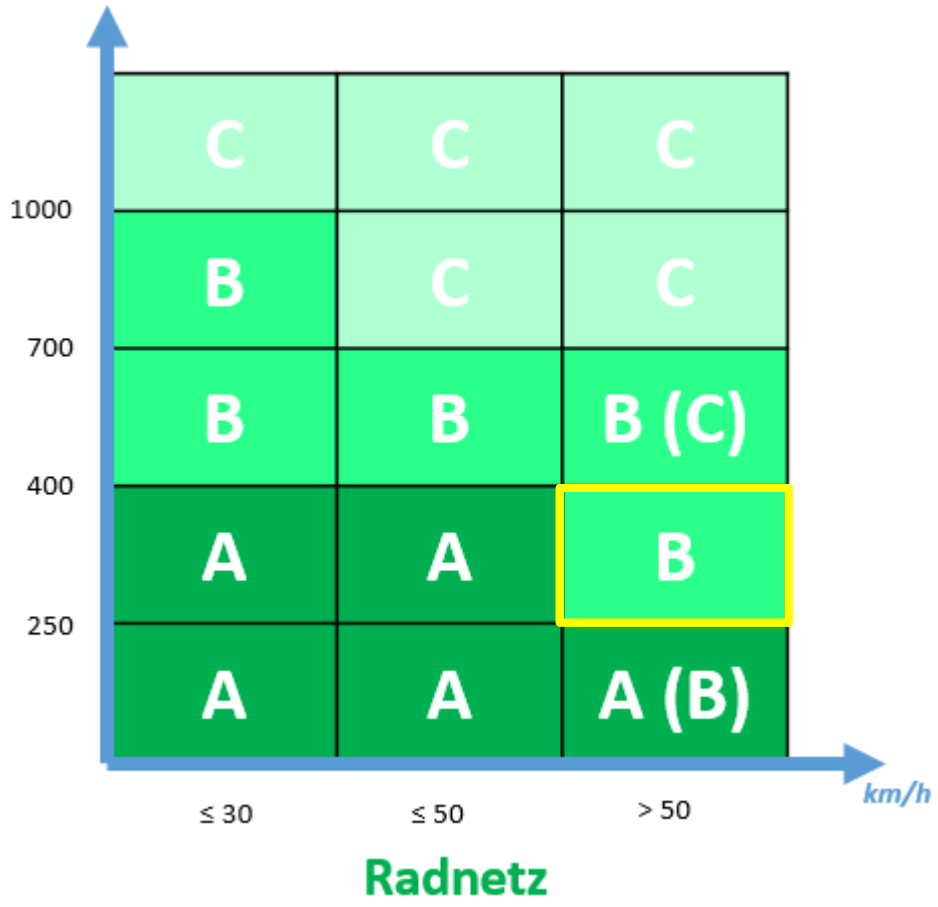


Typ	Führungsform
A	Keine Querungshilfe (max. 1 Fahrstreifen je Fahrtrichtung)
B	Querungshilfe (v_{max} = 70 km/h; max. 1 Fahrstreifen je Querungsvorgang)
C	FSA/LSA oder Über-/Unterführung

Hinweis zum Schulnetz:
Im Schulnetz sind insbesondere im unmittelbaren Umfeld der Schulen, wo sich Zulaufrouten bündeln, und generell bei in besonderem Maße pulkartigem Auftreten des Radverkehrs auf Schulwegen dem Radverkehrsaufkommen bei Spitzenbelastung angepasst höherwertigere als der Auswahlmatrix zu entnehmende bzw. baulich angepasste Einrichtungen im Querverkehr erforderlich.

() - Alternative; abhängig vom Einzelfall

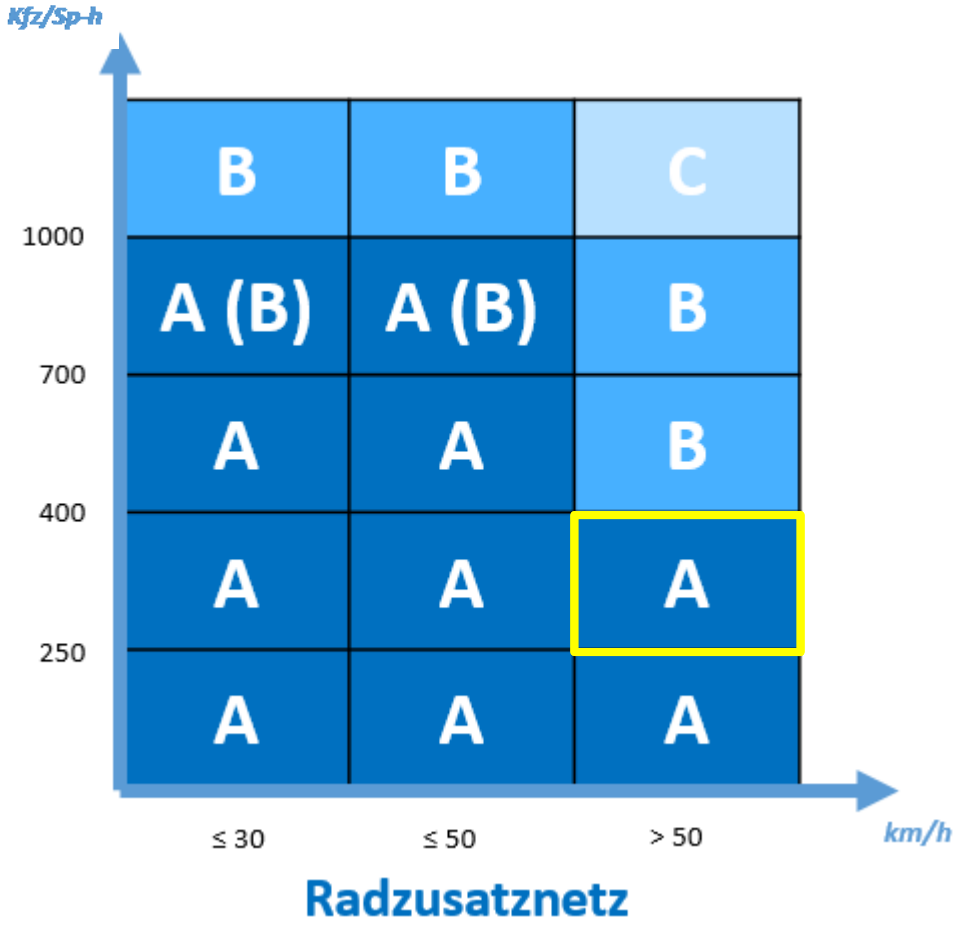
Kfz/Sp-h II. …im Querverkehr



Typ	Führungsform
A	Keine Querungshilfe (max. 1 Fahrstreifen je Fahrtrichtung)
B	Querungshilfe (v_{max} = 70 km/h; max. 1 Fahrstreifen je Querungsvorgang)
C	FSA/LSA oder Über-/Unterführung

() - Alternative; abhängig vom Einzelfall

II. …im Querverkehr



Typ	Führungsform
A	Keine Querungshilfe (max. 1 Fahrstreifen je Fahrtrichtung)
B	Querungshilfe (v_{max} = 70 km/h; max. 1 Fahrstreifen je Querungsvorgang)
C	FSA/LSA oder Über-/Unterführung

() - Alternative; abhängig vom Einzelfall

HESSEN
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

HESSEN

Radnetz Hessen
Qualitätsstandards und Musterlösungen

Überblick, Anwendung und Beispiele

Klaus Dapp
Referat V 3 Nahmobilität

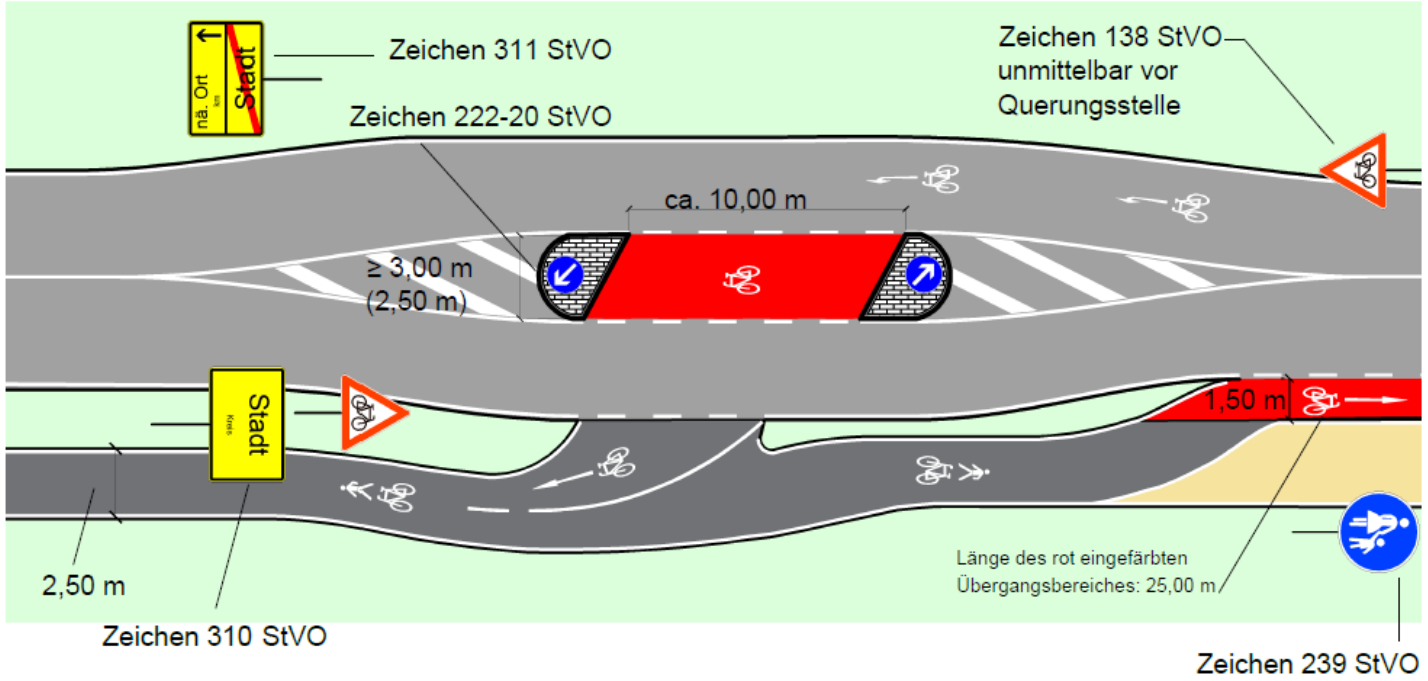
Musterlösungen – Überblick

- Anlage 3 – Markierungselemente
- Neu! – Anlage 4 – Wechsel von Führungsformen
- Neu! – Anlage 5 – Platzierung von Verkehrseinrichtungen auf der Straße
- Anlage 6 – Musterlösungen für Radschnellverbindungen
- Anlage 7 – Musterlösungen für Raddirektverbindungen
- Anlage 8.1 – Musterlösungen für Radverbindungen
- Neu! – Anlage 8.2 – Musterlösungen für Radverbindungen - Radverkehrsführung in Einbahnstraßen
- Neu! – Anlage 8.3 – Musterlösungen für Radverbindungen - Querungen im Radnetz

Musterlösungen Beispiele:

Wechsel von Führungsformen – WF-1

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang ohne Querung Fußverkehr Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

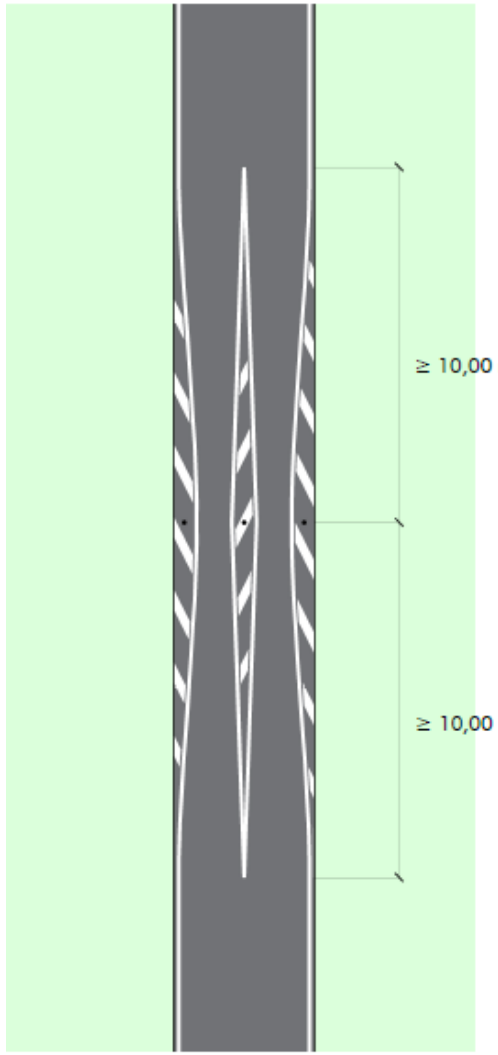
Anwendungs-bereiche:
- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

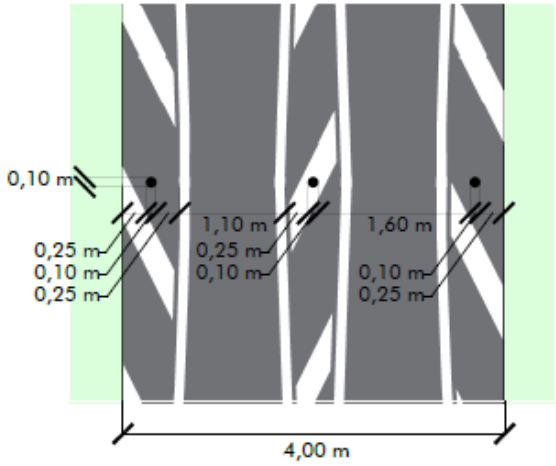
Hinweise:
- Der gleiche Anlagetyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.

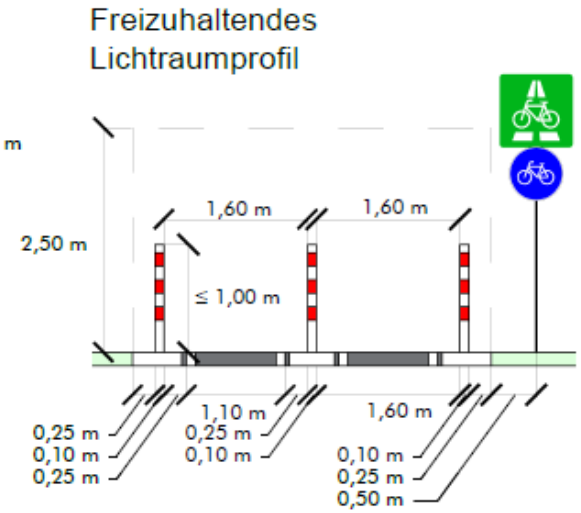
Musterlösungen Beispiele:

Platzierung von Verkehrseinrichtungen auf der Straße - VE-1

Platzierung von Verkehrseinrichtungen auf der Straße
Radschnellverbindung: Neubau mit angeordneten Sperrpfosten – optimiert für den Betriebsdienst



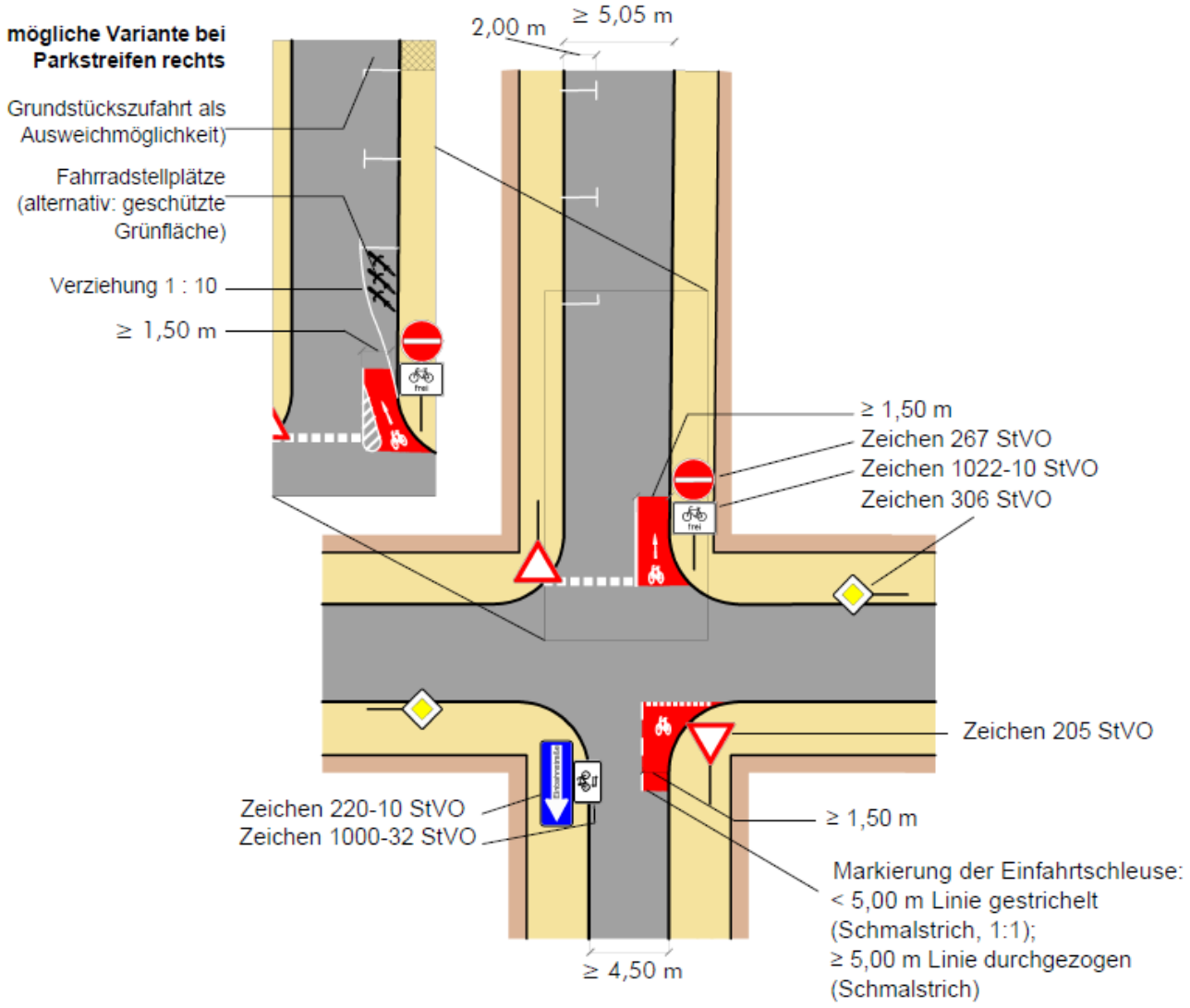




Musterlösungen Beispiele:

Radverkehrsführung in Einbahnstraßen – ES-1

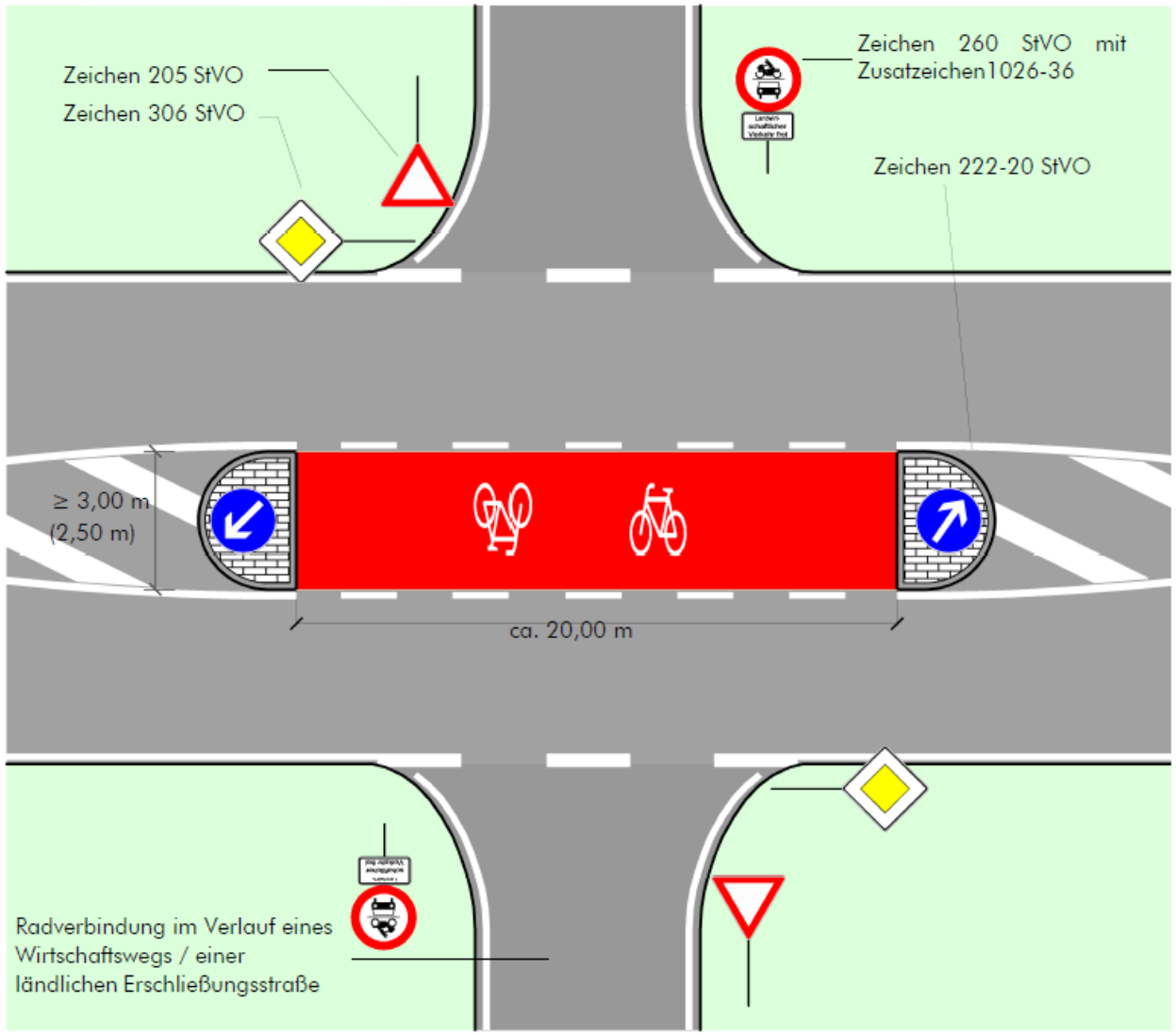
Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung einseitiges Parken, innerorts



Musterlösungen Beispiele:

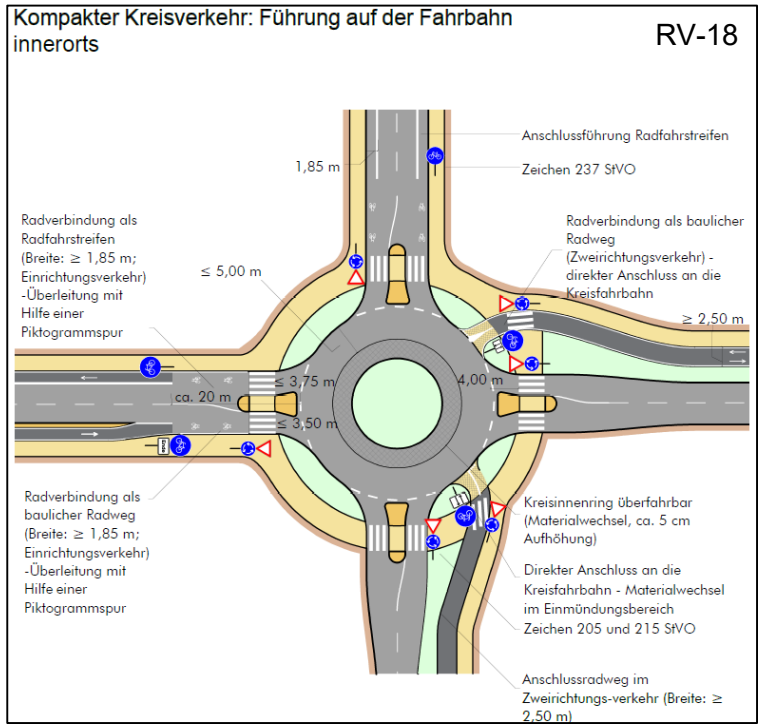
Querungen im Radnetz – QH-7

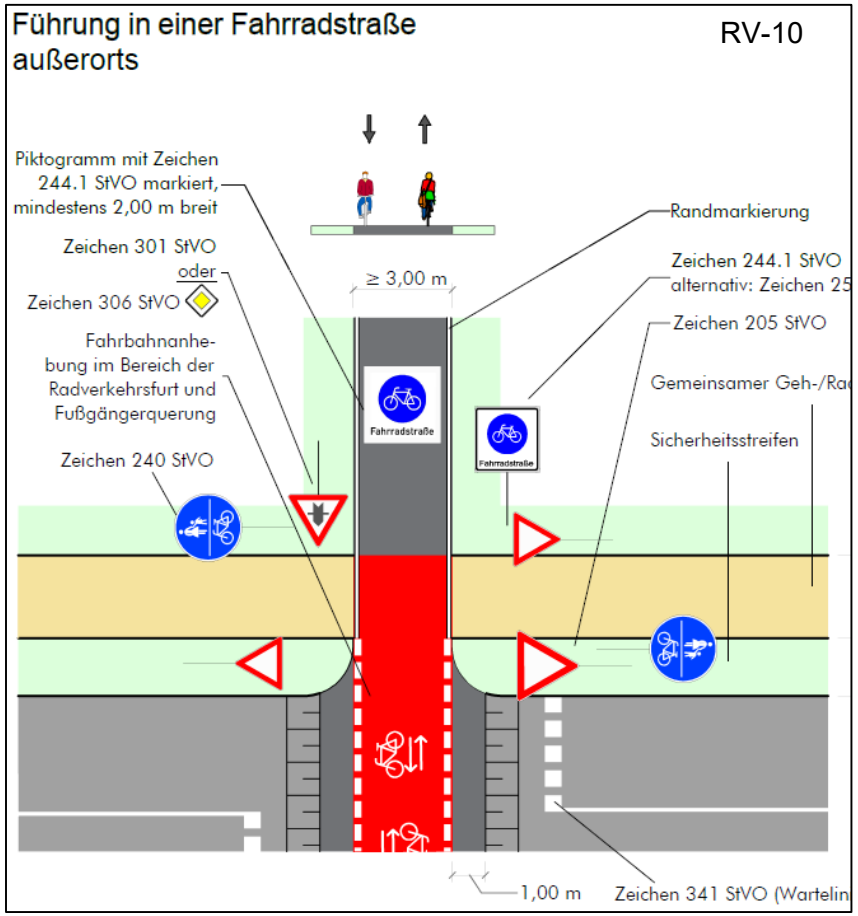
Querung einer übergeordneten Straße im Zuge eines landwirtschaftlichen Weges – außerorts

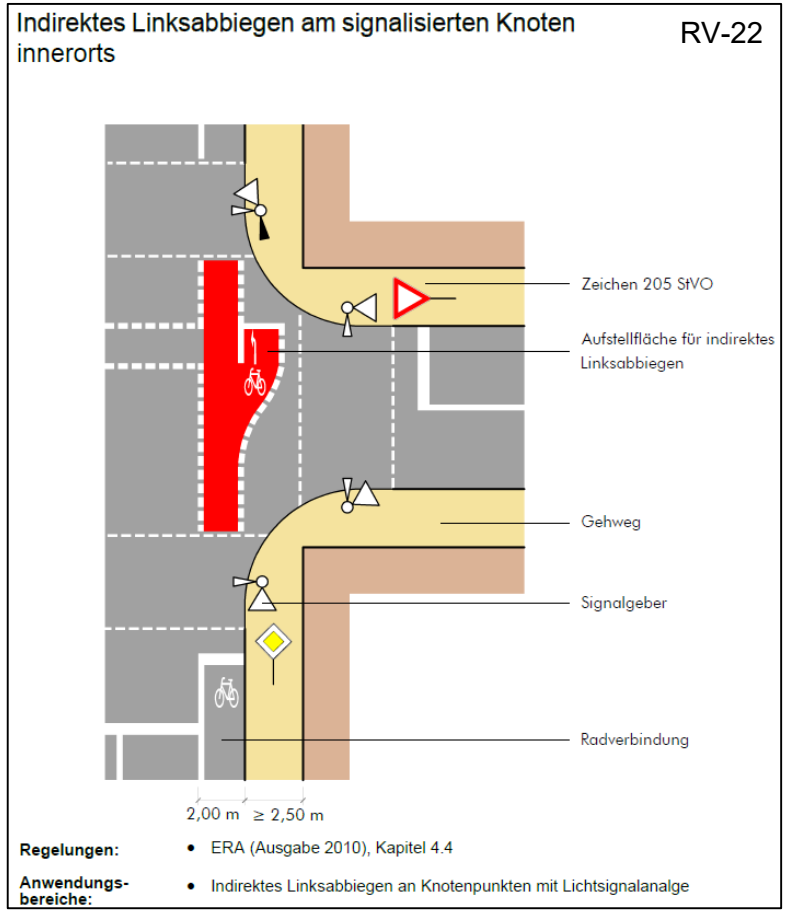


Bandbreite der Musterlösungen Beispiele:

Radverbindungen







HESSEN
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

HESSEN

Radnetz Hessen
Qualitätsstandards und Musterlösungen

Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

Felix Kanter
Referat VI 3 Lärmschutz Straße,
Verkehrssicherheit

Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

Straßenverkehrsbehörden und die Umsetzung von Radverkehrsanlagen

Radverkehrsplanung:

- Förderung des Radverkehrs
- Angebotsplanung
- Steigerung der Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs

Straßenverkehrsbehörden:

- Sichern, regeln und ordnen den Verkehr mit Mitteln der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
- Erhalt der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs

Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

Rechtliche Grundlage: Straßenverkehrs-Ordnung

Die Prüfung im Einzelfall

§1 StVO:

- Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

Rechtliche Grundlage: Straßenverkehrs-Ordnung

§ 4(2)5 Absatz 9 StVO:

(1) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.

(2) Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

(3) Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

Beispiel: Beschilderung von Radwegen

Benutzungspflichtige Radwege:

Zeichen 237

Zeichen 240

Zeichen 241

Nicht benutzungspflichtige Radwege:

Für den Radverkehr vorgesehene Verkehrsflächen, die aber nicht mit den Zeichen 237, 240 oder 241 beschildert sind. Sie können z. B. mit einem markierten Piktogramm als Verkehrsfläche für Radfahrer erkennbar gemacht werden.

Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

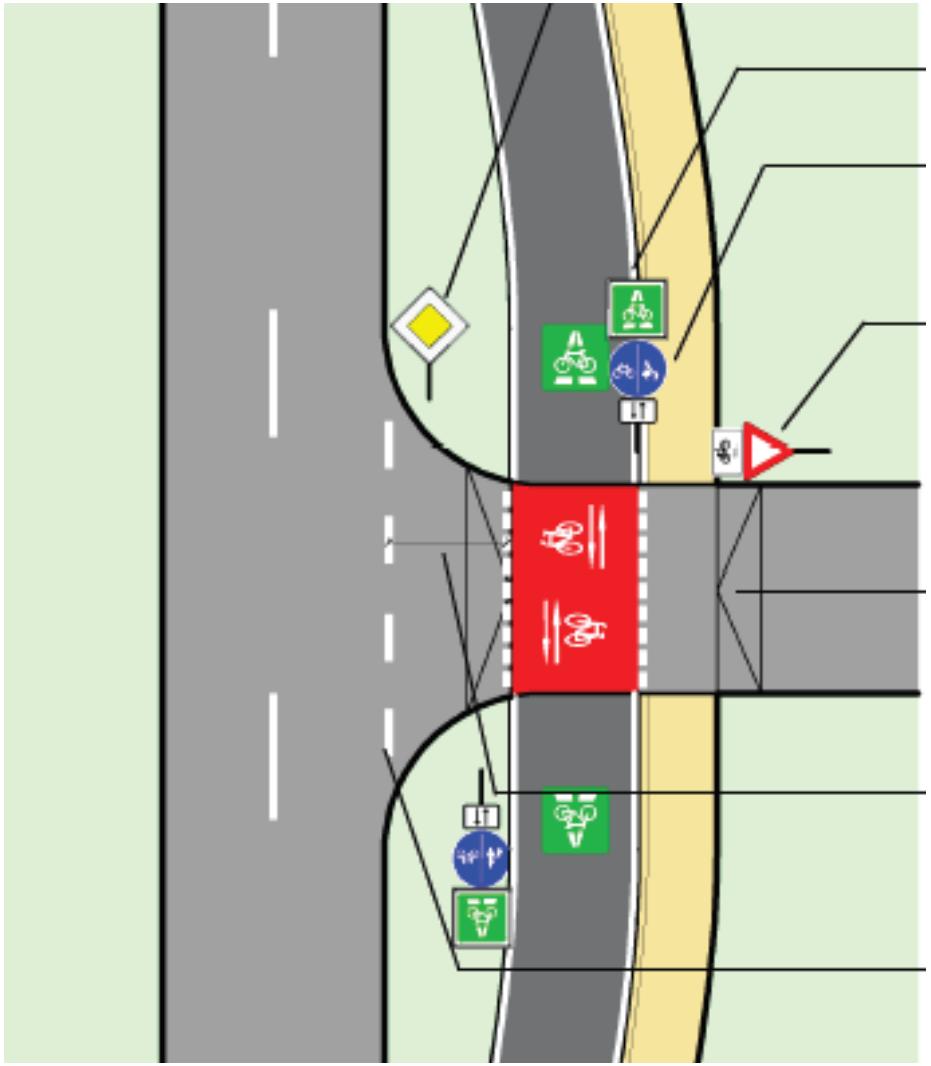
Beispiel: Vorrang straßenbegleitender Radweg außerorts

Grundsatz nach StVO:

- Radverkehr auf straßennahem Radweg einer Vorfahrtstraße hat – wie der Kfz-Verkehr – Vorrang vor dem kreuzenden / einbiegendem Verkehr.

VwV-StVO Zu den § § 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Abs. 1 Nr. 2:

- Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.



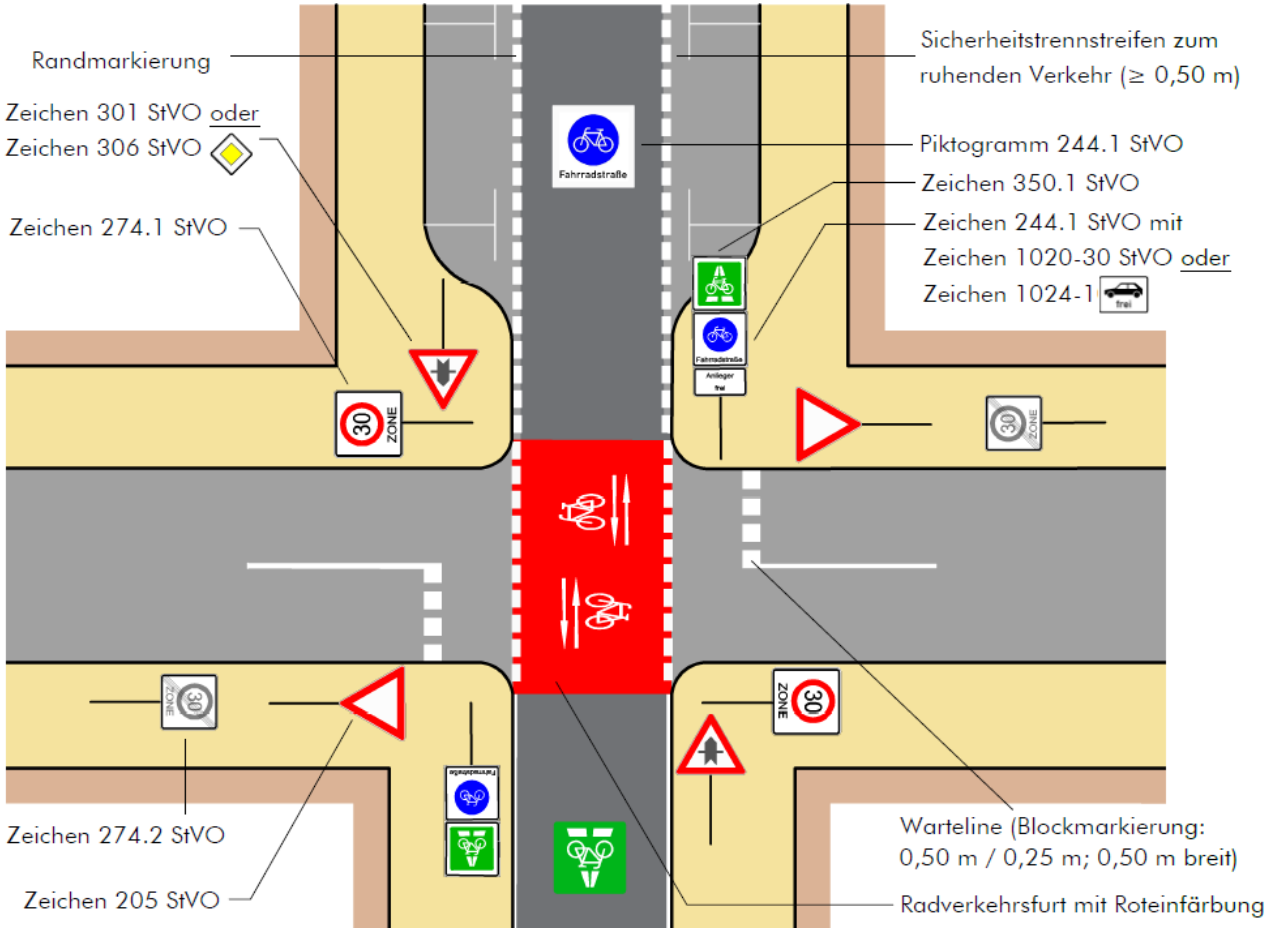
Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

Beispiel: Führung einer Fahrradstraße in Tempo 30-Zone

Prüfung der Notwendigkeit der Bevorrechtigung des Radverkehrs innerhalb der T 30-Zone

Alternative Regelung:

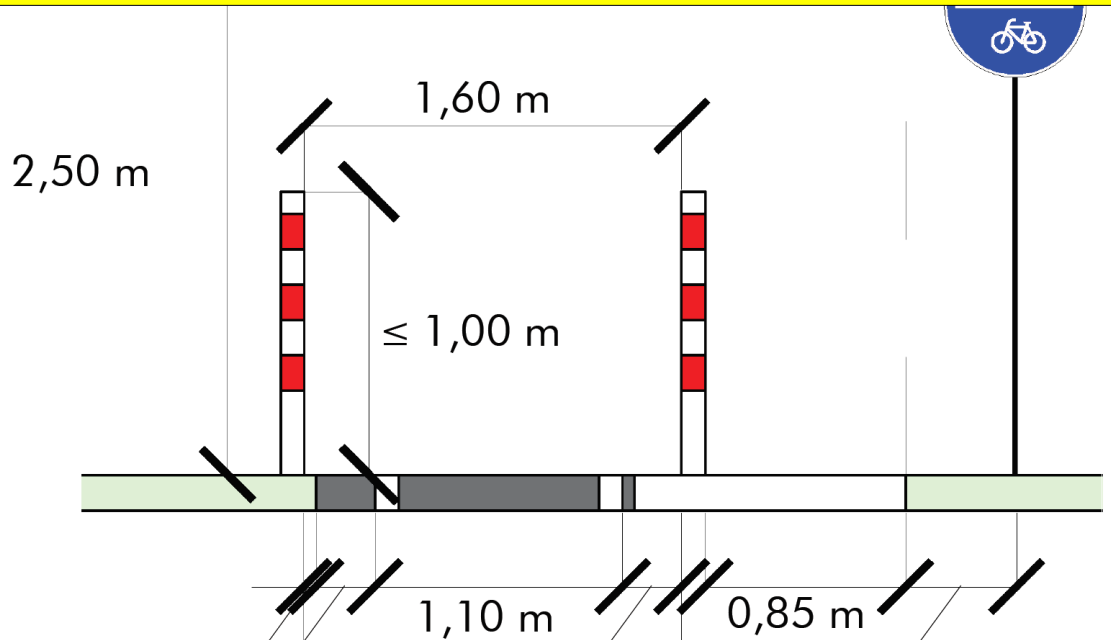
- Beibehaltung T 30-Zone
- Fahrradzone
- …

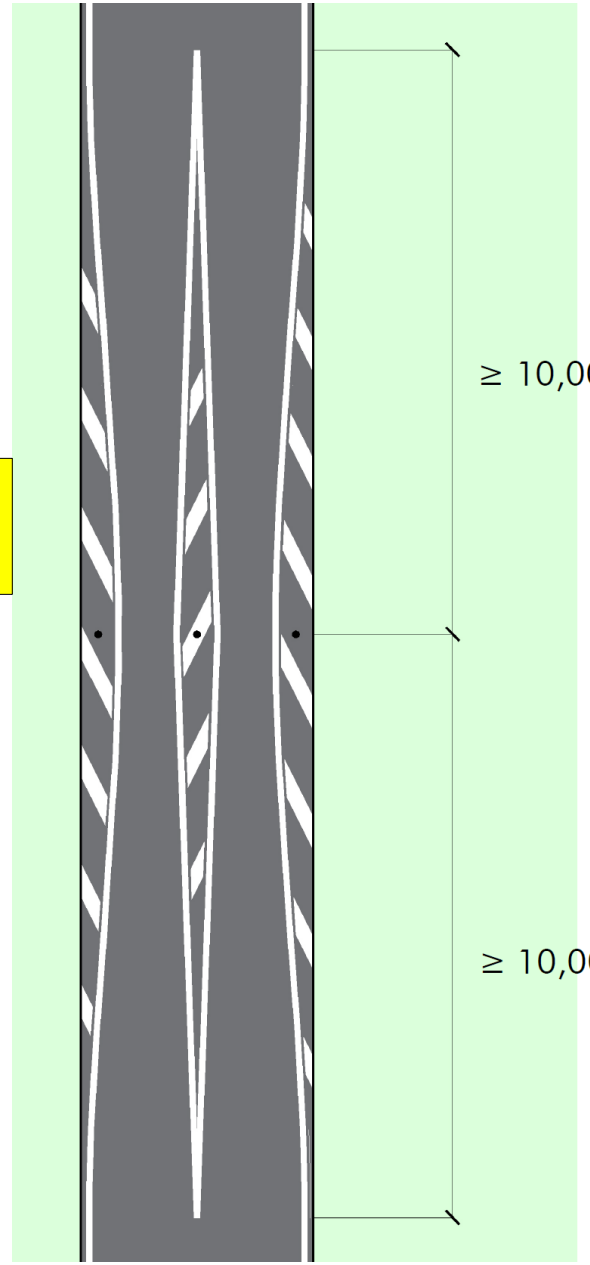


Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

Beispiel: Verkehrseinrichtungen auf der Straße

In der Regel:
Aus Verkehrssicherheitsgründen keine Verkehrseinrichtungen auf Radwegen!





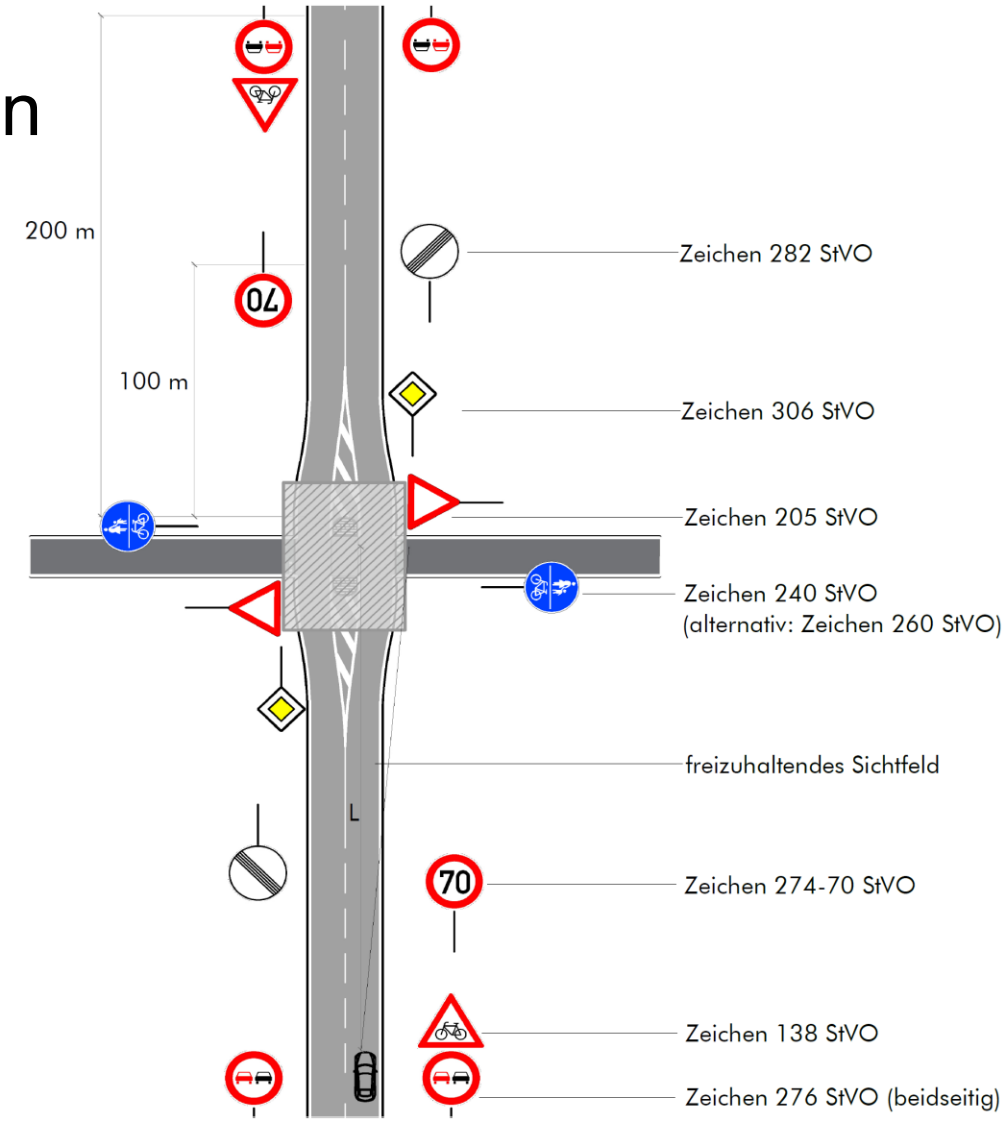
Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

Beispiel: Umfeld und Annäherungssituation einer außerörtlichen Querungsstelle

Musterlösungen ersetzen keinen Beschilderungsplan

Prüfung insbesondere der Sichtverhältnisse und der Verkehrsverhältnisse im Einzelfall

-> Nach Einschätzung der Gefahrenlage:
Ermessensentscheidung der zust. Verkehrsbehörde



HESSEN
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

HESSEN

Fragen und Antworten

Mentimeter:

- Haben Sie die erste Auflage der Qualitätsstandards und Musterlösungen von 2019 benutzt?

Fragen und Antworten

Mentimeter:

- Wie schätzen Sie die neue Auflage der Qualitätsstandards und Musterlösungen ein?

HESSEN
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

HESSEN

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Zum Download:
www.schneller-radfahren.de

Als Broschüre voraussichtlich ab März 2021 –
https://www.nahmobil-hessen.de/downloads/bestellformular/