

HESSEN



Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen



# Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Radverkehr Hessen

1. Juli 2021

Nahmobilitätskongress 2021 – Fachforum K 15:00 – 16:00 Uhr





# Vorstellungsfolie



**Johanna Waldschmidt,**  
Referat Nahmobilität im  
Hessischen  
Verkehrsministerium



**Felix Weidner,**  
Sachgebiet Grundsatzplanung  
Radverkehr, Abteilung Mobilität  
& Radverkehr Hessen Mobil



**Katrin Gebhardt,**  
Referat Straßenbau im  
Hessischen  
Verkehrsministerium



**Felix Kanter,**  
Referat Verkehrssicherheit  
im Hessischen  
Verkehrsministerium



**Sie haben Fragen?**  
Nutzen Sie bitte die Chatfunktion!





# 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
6. Diskussion



# Hessens Einführung neuer Standards: Best Practice für ADFC und 3. Platz Deutscher Fahrradpreis



Im Alltag Auf Tour Aktuelles Über den ADFC Sei dabei Expertenbereich

## Best Practice: Hessen

Der ADFC weist darauf hin, dass die Bundesländer, über die die Gelder beantragt werden müssen, schon jetzt sehr unterschiedlich engagiert vorgehen. 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.“



# 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





# 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

## 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)



© HMWEVW – Corinna Spitzbarth



HESSEN



Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen



# Radnetz Hessen

## Qualitätsstandards und Musterlösungen

Radschnell-, Raddirekt- und Radverbindungen als Ausbaustandards

### **Felix Weidner**

Sachgebietsleiter

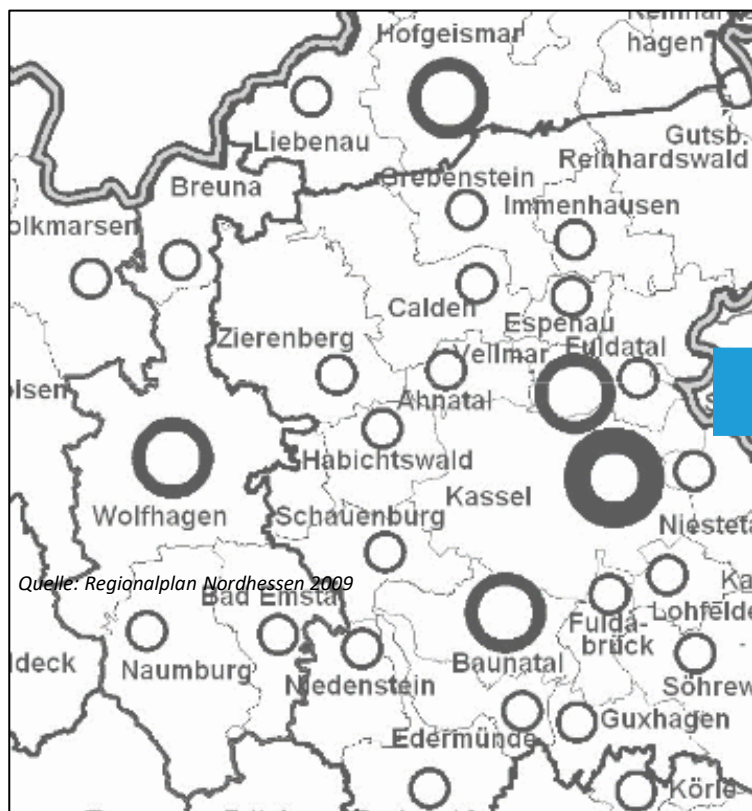
Grundsatzplanung Radverkehr

Abteilung Mobilität & Radverkehr

Hessen Mobil



# Wie gehabt: Verbindungsfunktion, Netzkategorie



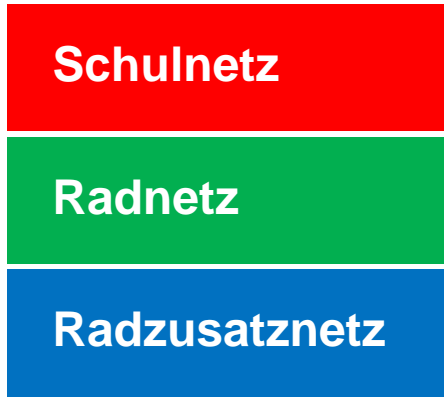
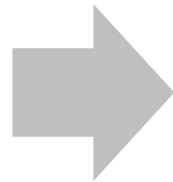
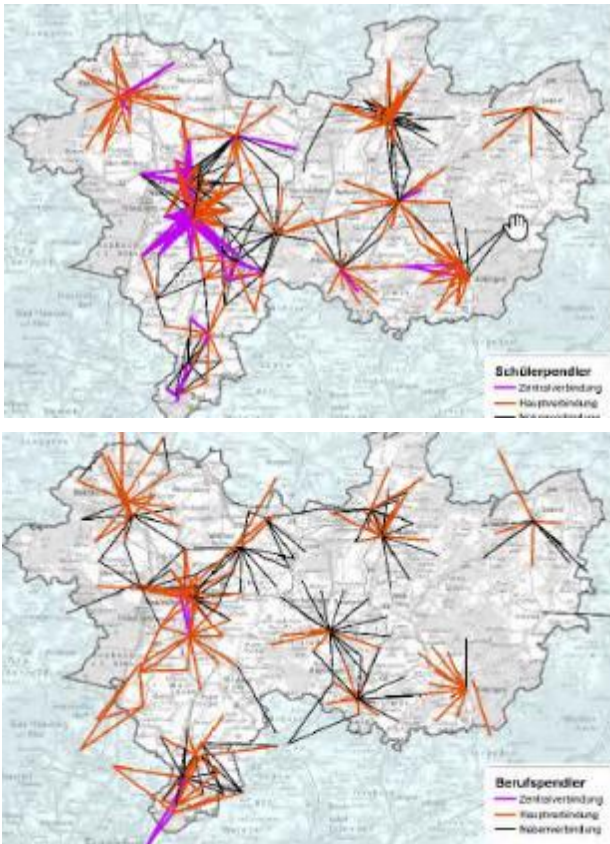
Quelle: Regionalplan Nordhessen 2009

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 Oberzentren, 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 untereinander 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)

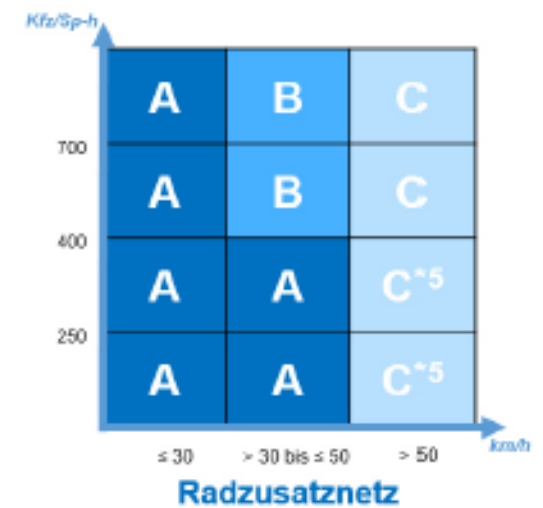
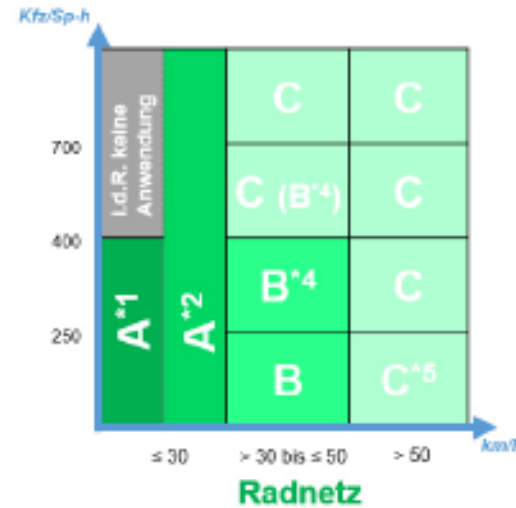
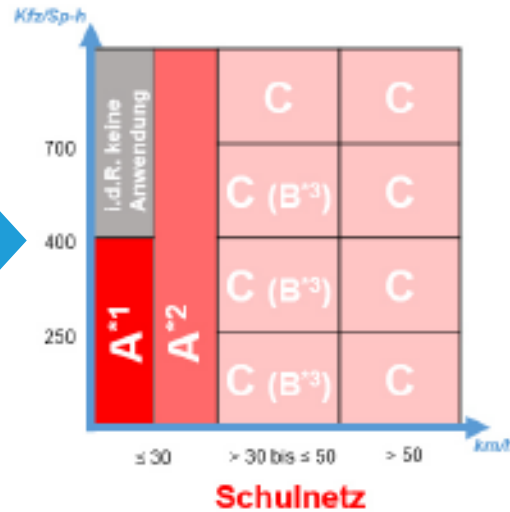
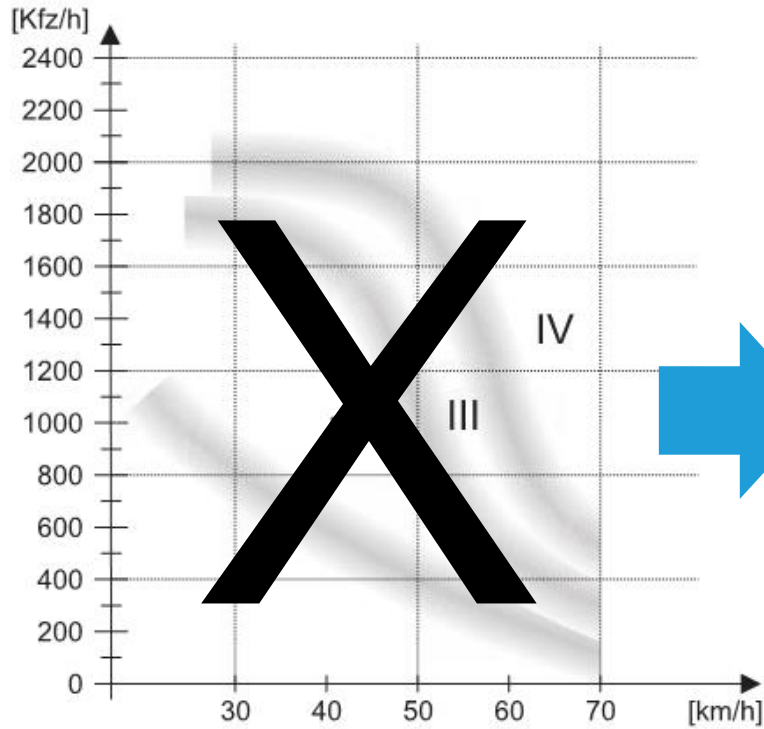


Priorität

Geeignete Führungsform

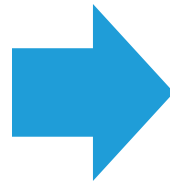
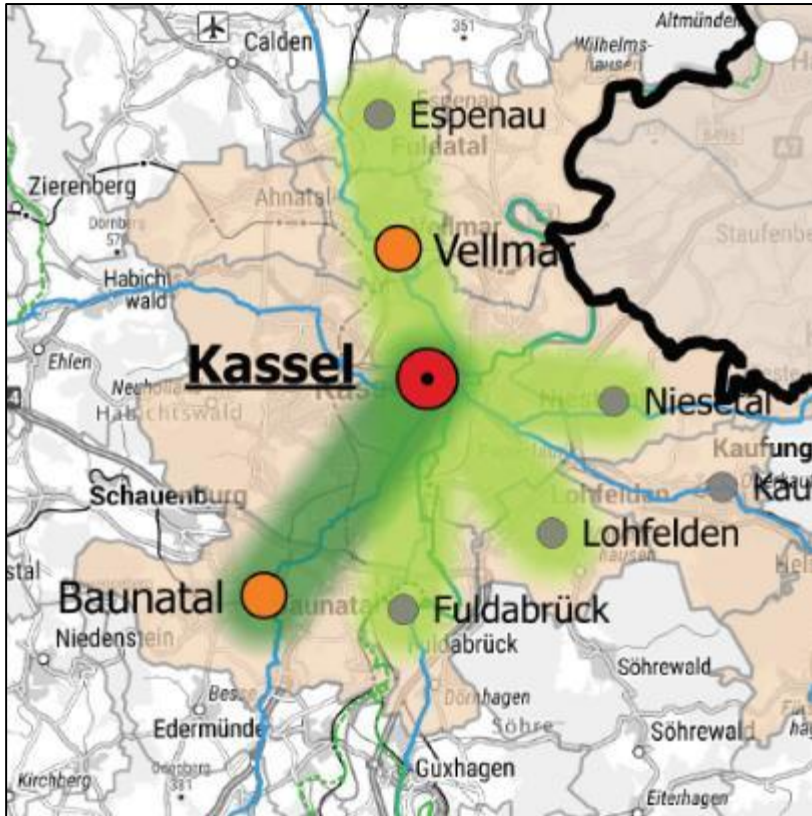


# Ersatz: Festlegung geeigneter Führungsformen





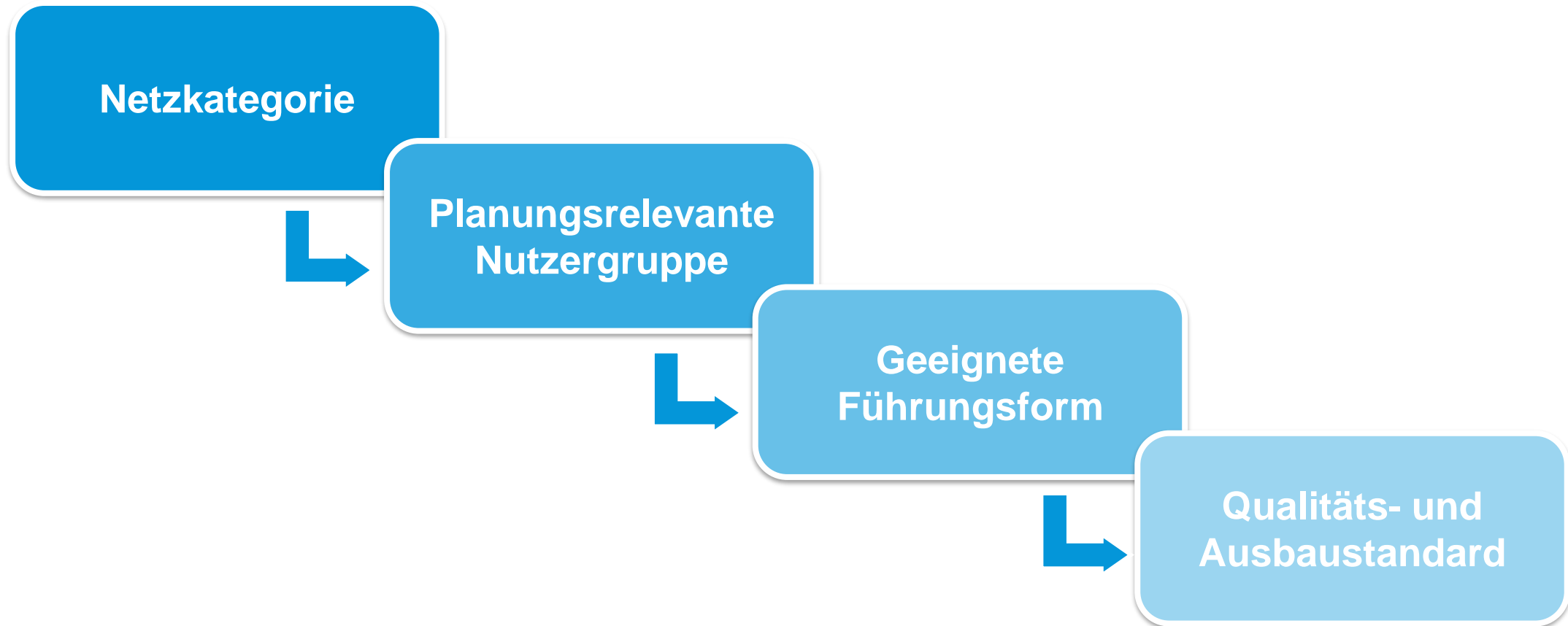
# Wie gehabt: Qualitäts- und Ausbaustandards aufgrund des Potenzials



Radschnellverbindungen (RSV)	Raddirektverbindungen (RDV)	Radverbindungen (RV) / Hessische Radfernwege
<p>Zielgruppe/ Einsatzbereich:</p> <p>Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)</p>	<p>Zielgruppe/ Einsatzbereich:</p> <p>Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)</p>	<p>Zielgruppe/ Einsatzbereich:</p> <p>Alltags- und Freizeitradverkehr</p>
<p>Einsatzbereiche:</p>	<p>Einsatzbereiche:</p>	<p>Einsatzbereiche:</p>

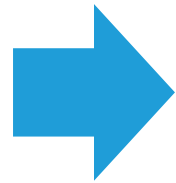
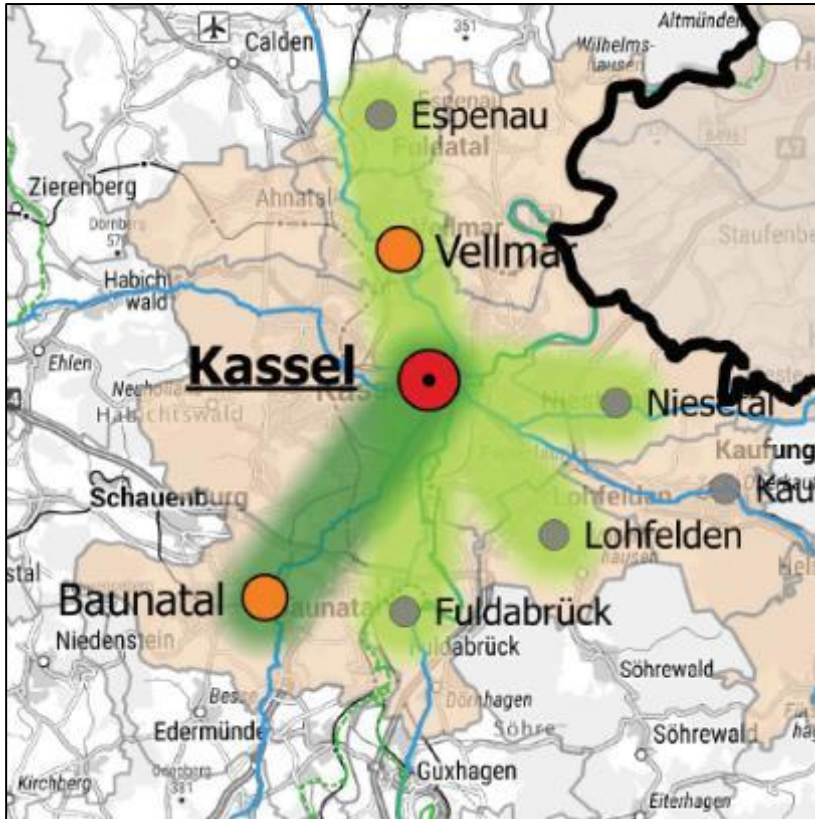


# Von der Netzkategorie zum Ausbaustandard





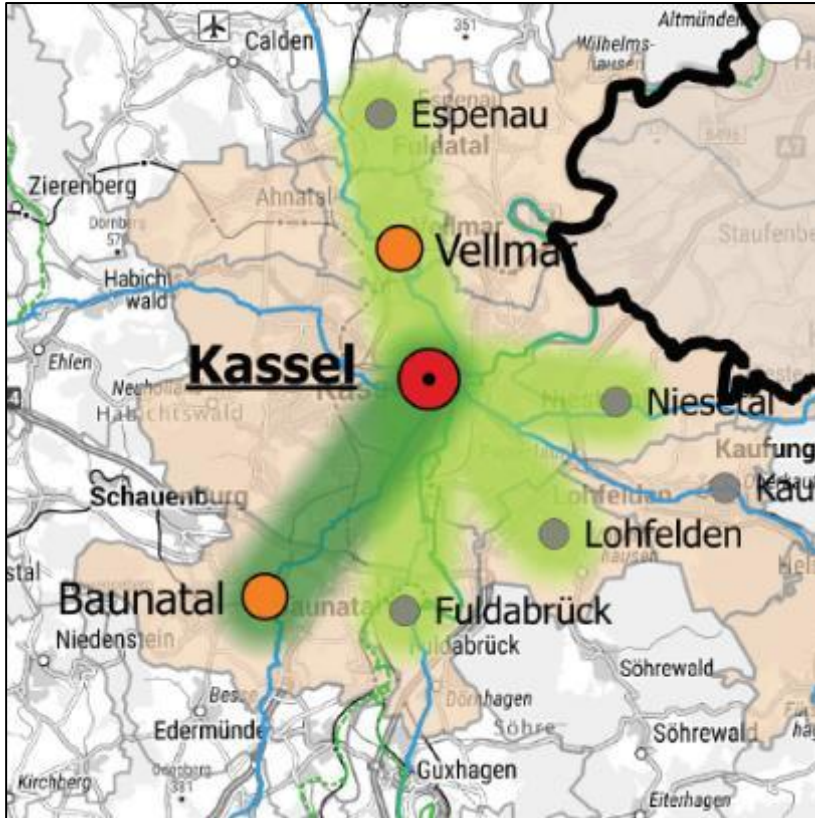
# Ausbaustandards im Detail



Radschnellverbindungen (RSV)	Raddirektverbindungen (RDV)	Radverbindungen (RV) / Hessische Radfernwege
<b>Zielgruppe/ Einsatzbereich:</b> Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	<b>Zielgruppe/ Einsatzbereich:</b> Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	<b>Zielgruppe/ Einsatzbereich:</b> Alltags- und Freizeitradverkehr



# Ausbaustandards im Detail



Radschnellverbindungen (RSV)	Raddirektverbindungen (RDV)	Radverbindungen (RV) / Hessische Radfernwege
Gesamtstrecke	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindungen mit <math>\geq 2.000</math> Radfahrenden pro Werktag (Prognose) auf dem weit überwiegenden Teil der Gesamtstrecke, wenn die Qualitätsstandards RSV nicht auf 90% der Gesamtstrecke einhaltbar sind</li> </ul>	



# Ausbaustandards im Detail

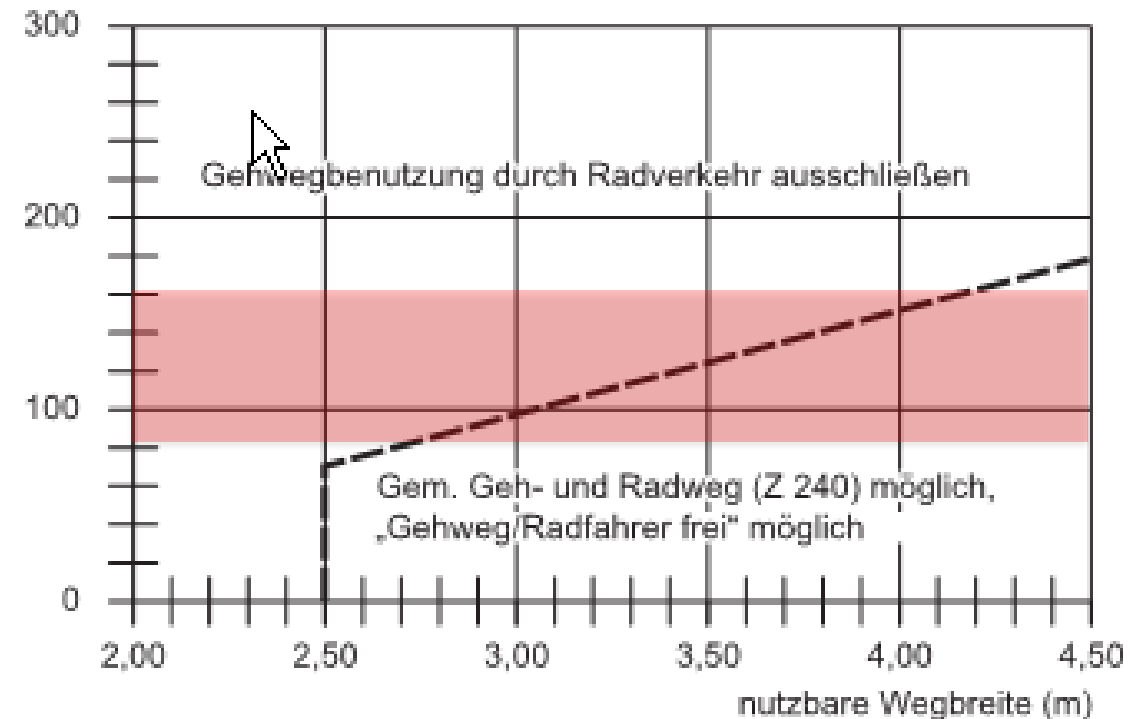
Radschnellverbindungen (RSV)	Raddirektverbindungen (RDV)	Radverbindungen (RV) / Hessische Radfernwege
<b>Zielgruppe/ Einsatzbereich:</b> Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	<b>Zielgruppe/ Einsatzbereich:</b> Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	<b>Zielgruppe/ Einsatzbereich:</b> Alltags- und Freizeitradverkehr
<b>Einsatzbereiche:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindungen mit <math>\geq 2.000</math> Radfahrenden pro Werktag<sup>1</sup> (Prognose) auf dem weit überwiegenden Teil der Gesamtstrecke</li> </ul>	<b>Einsatzbereiche:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindungen mit <math>\geq 1.500</math> Radfahrenden pro Werktag (Prognose) auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke</li> <li>• Verbindungen mit <math>\geq 2.000</math> Radfahrenden pro Werktag (Prognose) auf dem weit überwiegenden Teil der Gesamtstrecke, wenn die Qualitätsstandards RSV nicht auf 90% der Gesamtstrecke einhaltbar sind</li> </ul>	<b>Einsatzbereiche:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesweites Radnetz</li> </ul>

Es gelten uneingeschränkt die Anforderungen der ERA 2010. (vgl. Kap. 3.3.1)

Fußgänger und Radfahrer je Spitzenstunde

## Einzelfallprüfung!

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



HESSEN



Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen



# Radnetz Hessen

## Qualitätsstandards und Musterlösungen

### Einsatzbereiche von Führungsformen

**Katrin Gebhardt**

Referat VI 2 Straßenbau

HMWEVW



# Differenzierung von Netzkategorien für unterschiedliche Nutzergruppen

**Konzeption von  
Radverkehrsnetzen**



**Fahrzielorientierter  
Alltagsverkehr**

**Routenorientierter  
Freizeitverkehr / touristischer  
Radverkehr**



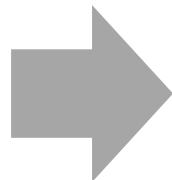
# Differenzierung von Netzkategorien für unterschiedliche Nutzergruppen

Fahrzielorientierter  
Alltagsverkehr

Schulnetz

Radnetz

Radzusatznetz




Schaffung attraktiver Angebote  
für die jeweilige Nutzergruppe

# 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  **getrennte Führung**



# Charakteristika der Netzkategorien

## Radnetz



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



# Charakteristika der Netzkategorien

## Radzusatznetz



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



# Einsatzbereiche von Führungsformen

## Anforderungen an Führungsformen

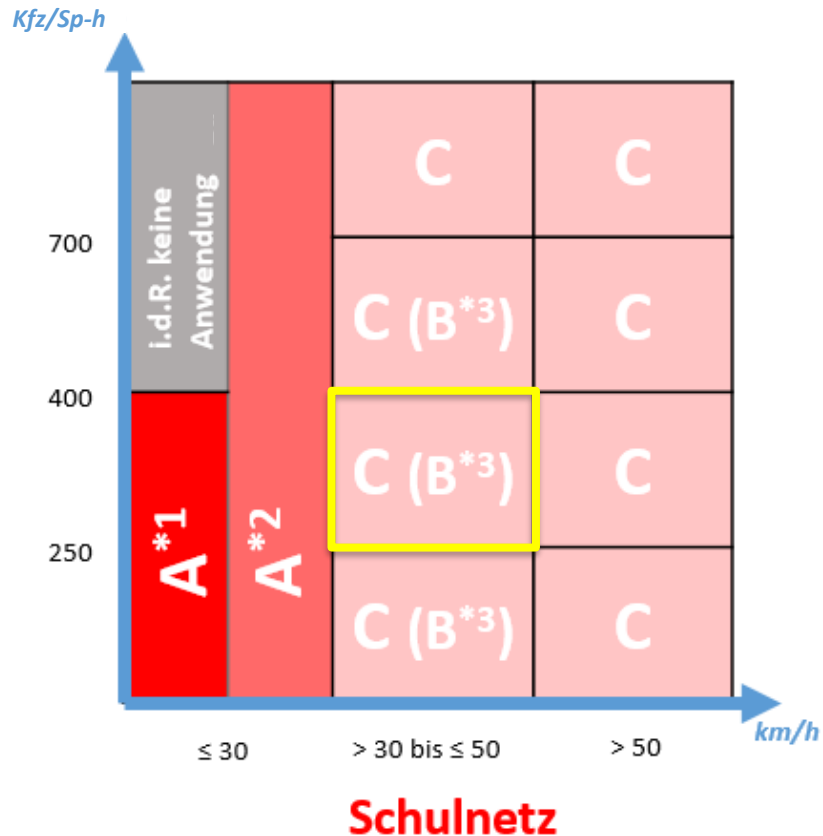


Bei Überlagerung der Netze:  
relevante Nutzergruppe mit  
höheren Anforderungen und  
Schutzbedarf





# Einsatzbereiche von Führungsformen im Längsverkehr



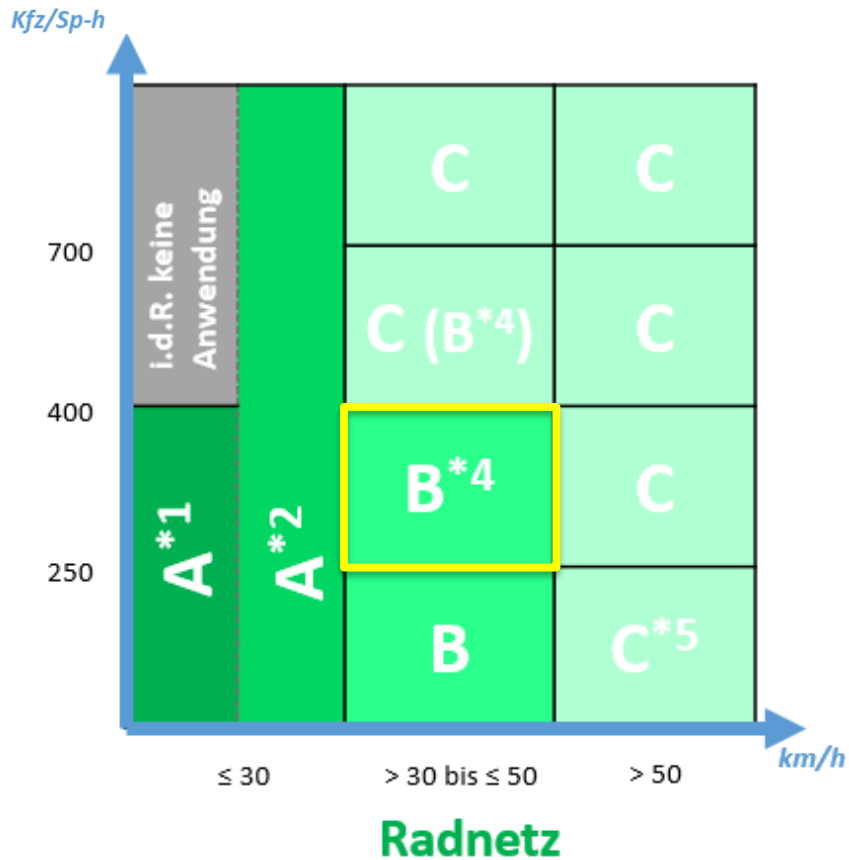
Typ	Führungsform
A	Mischverkehr
B	Radfahrstreifen
C	Bauliche Separierung

\*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



# Einsatzbereiche von Führungsformen im Längsverkehr



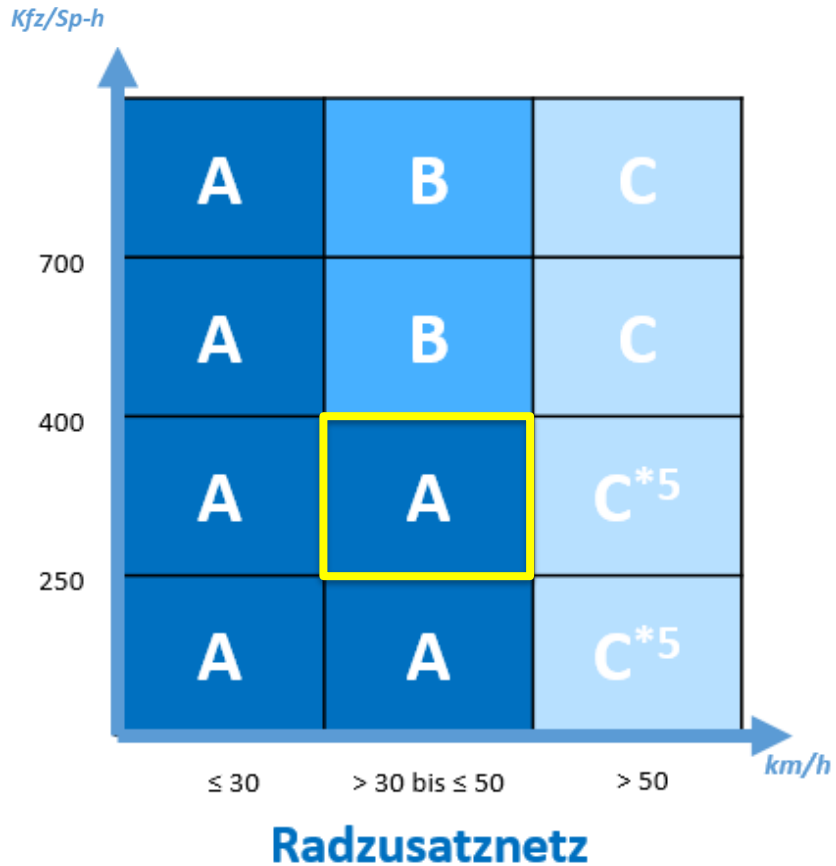
Typ	Führungsform
A	Mischverkehr
B	Radfahrstreifen
C	Bauliche Separierung

- \*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 $\geq 2\%$	bei i.d.R. A $\rightarrow$ B und B $\rightarrow$ C
bei Gefälle $\geq 2\%$	bei i.d.R. B $\rightarrow$ A und C $\rightarrow$ B



# Einsatzbereiche von Führungsformen im Längsverkehr



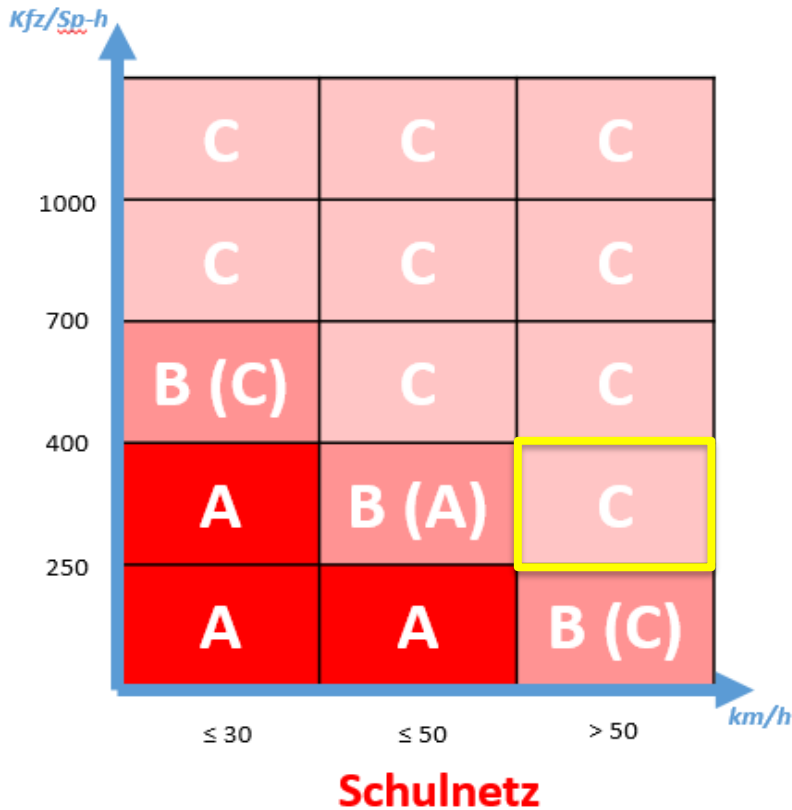
Typ	Führungsform
A	Mischverkehr
B	Radfahrstreifen
C	Bauliche Separierung

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

bei Steigung  $\geq 2\%$  bei i.d.R. A  $\rightarrow$  B und B  $\rightarrow$  C  
 bei Gefälle  $\geq 2\%$  bei i.d.R. B  $\rightarrow$  A und C  $\rightarrow$  B



# Einsatzbereiche von Führungsformen im Querverkehr



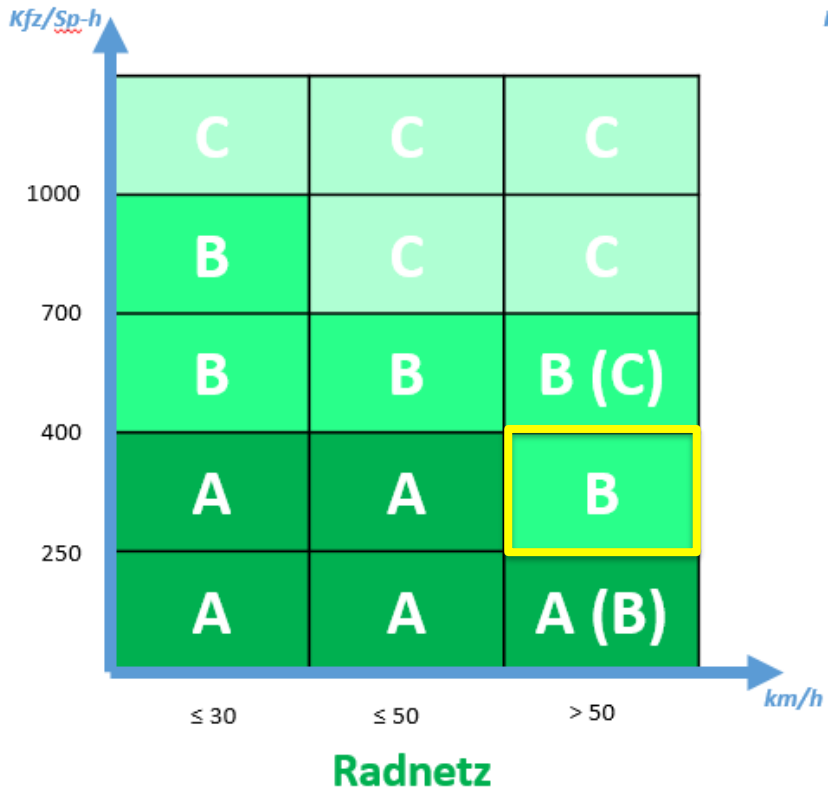
Typ	Führungsform
A	Keine Querungshilfe (max. 1 Fahrstreifen je Fahrtrichtung)
B	Querungshilfe ( $v_{max} = 70$ km/h; max. 1 Fahrstreifen je Querungsvorgang)
C	FSA/LSA oder Über-/Unterführung

**Hinweis zum Schulnetz:**  
Im Schulnetz sind insbesondere im unmittelbaren Umfeld der Schulen, wo sich Zulaufwegen 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



# Einsatzbereiche von Führungsformen im Querverkehr

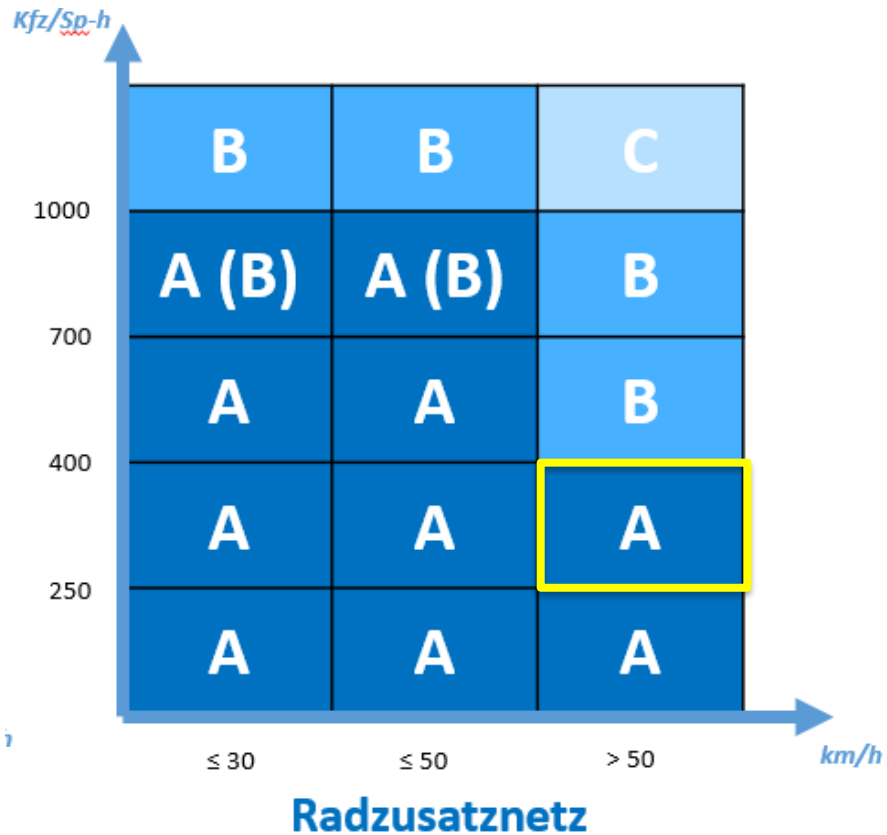


Typ	Führungsform
A	Keine Querungshilfe (max. 1 Fahrstreifen je Fahrtrichtung)
B	Querungshilfe ( $v_{max} = 70$ km/h; max. 1 Fahrstreifen je Querungsvorgang)
C	FSA/LSA oder Über-/Unterführung

( ) - Alternative; abhängig vom Einzelfall



# Einsatzbereiche von Führungsformen 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



# Radnetz Hessen Qualitätsstandards und Musterlösungen

## Musterlösungen im Überblick

**Johanna Waldschmidt**

Referat V 3 Nahmobilität

HMWEVW



# Musterlösungen

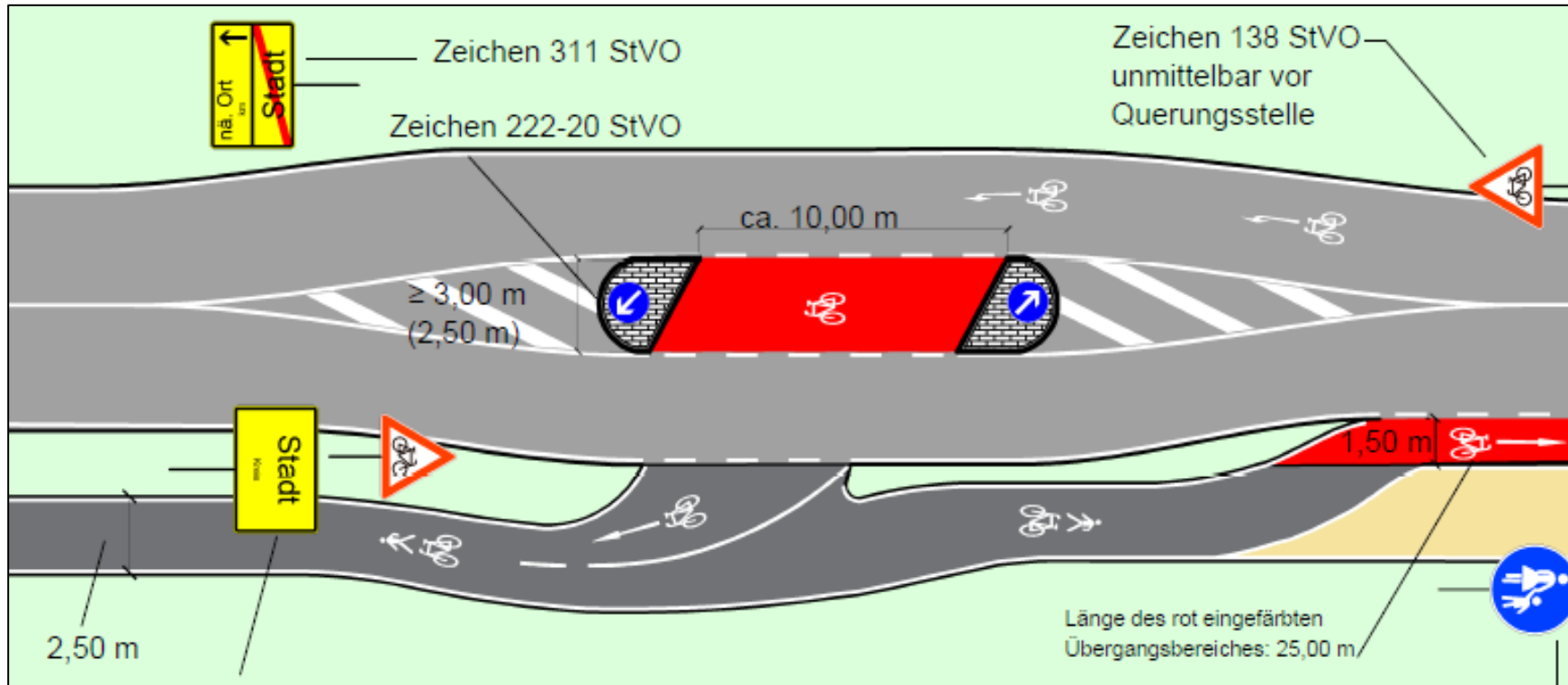
## Überblick

- 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

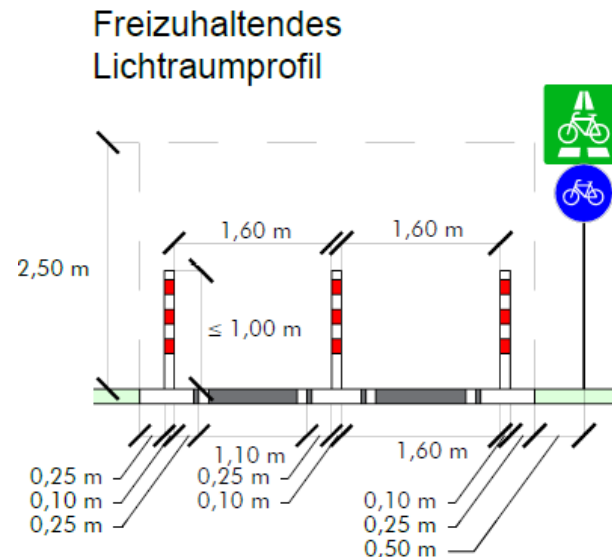
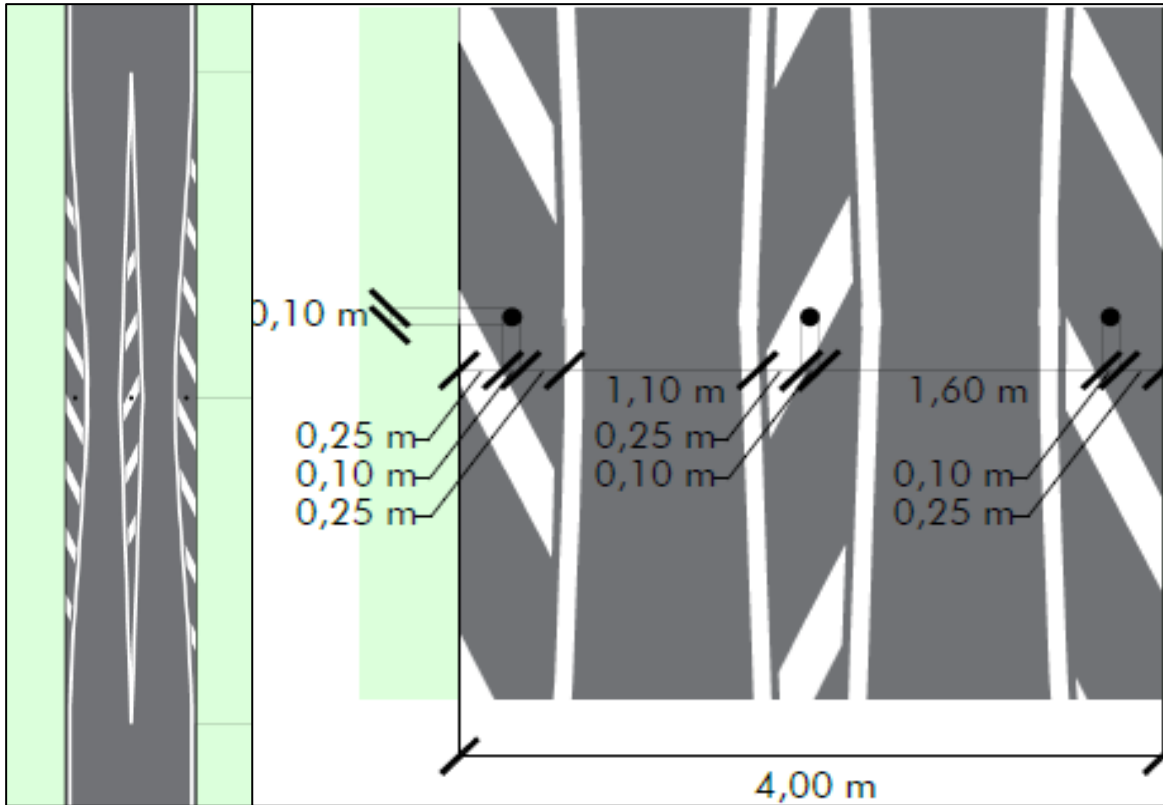


### Wechsel von Führungsformen WF-1

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

# 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

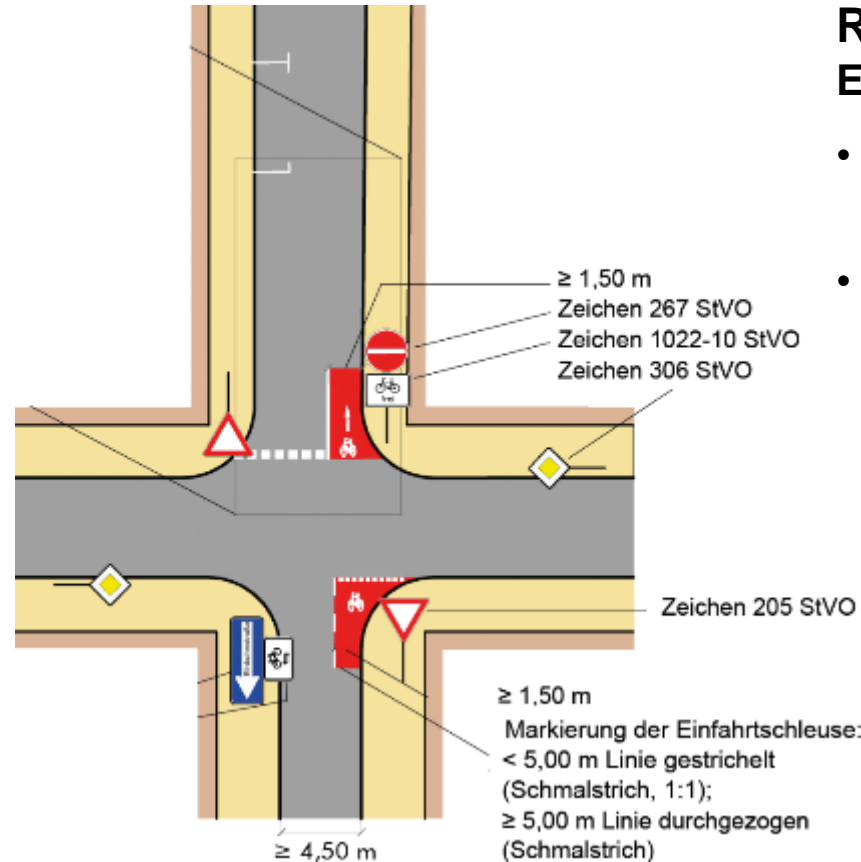
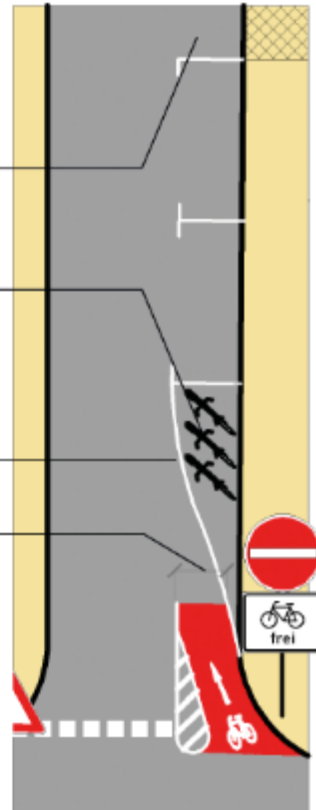
### mögliche Variante bei Parkstreifen rechts

Grundstückzufahrt als  
Ausweichmöglichkeit)

Fahrradstellplätze  
(alternativ: geschützte  
Grünfläche)

Verziehung 1 : 10

≥ 1,50 m

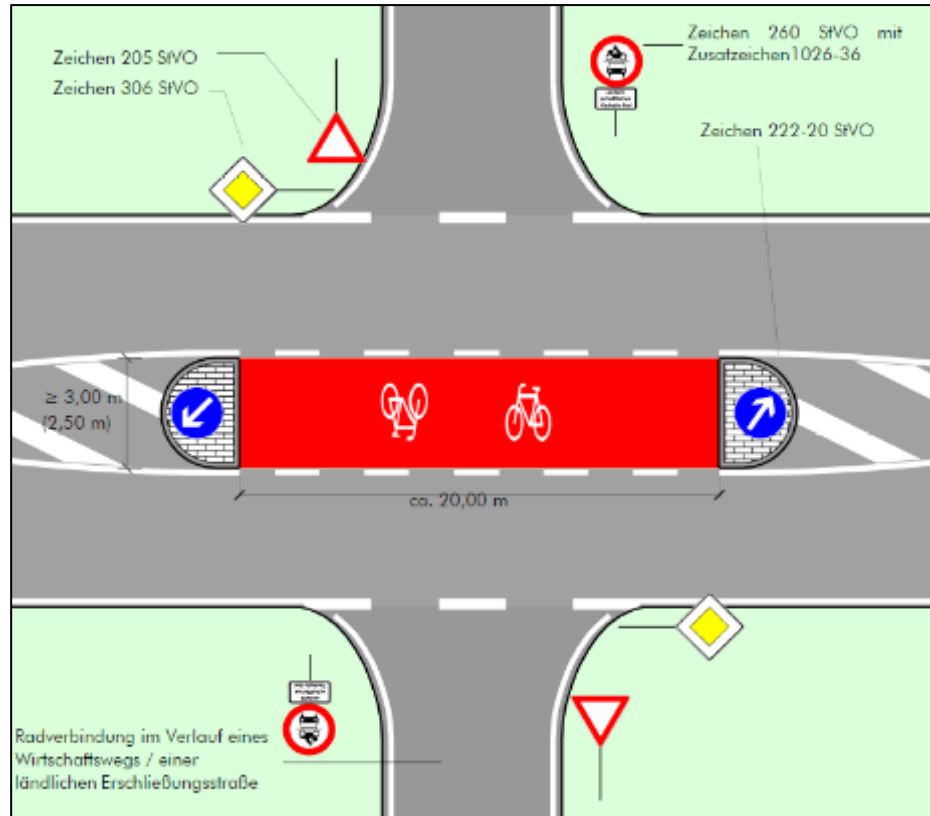


### Radverkehrsführung in Einbahnstraßen – ES-1

- Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
- einseitiges Parken, innerorts

# Musterlösungen

## Beispiele

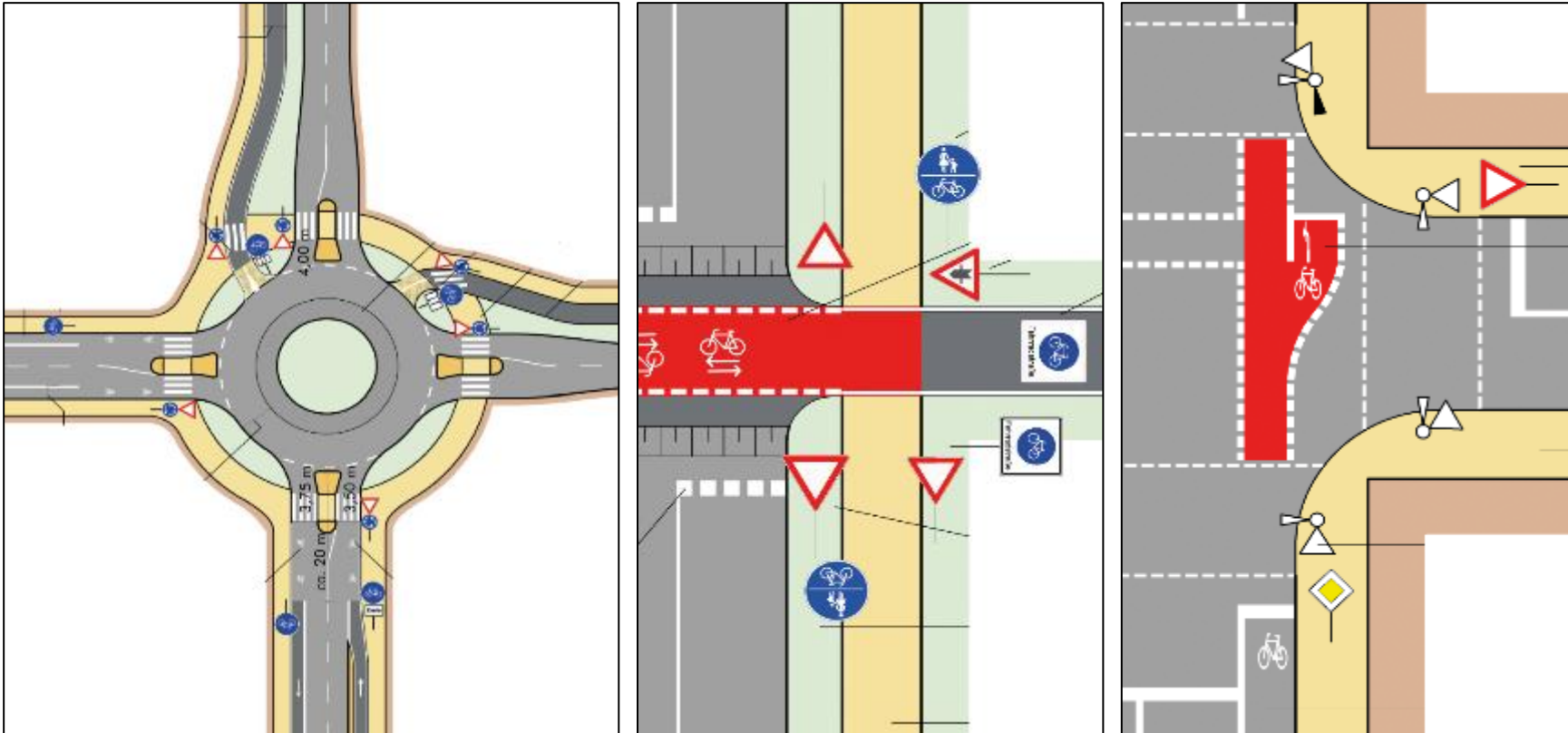


### Querungen im Radnetz – QH-7

Querung einer übergeordneten Straße  
im Zuge eines landwirtschaftlichen  
Weges – außerorts

# Bandbreite der Musterlösungen

## Beispiele: Radverbindungen



- Kompakter Kreisverkehr: Führung auf der Fahrbahn innerorts
- Führung in einer Fahrradstraße außerorts
- Indirektes Linksabbiegen am signalisierten Knoten innerorts

HESSEN



Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen



# Radnetz Hessen

## Qualitätsstandards und Musterlösungen

### Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

**Felix Kanter**

Referat VI 3 Lärmschutz Straße,  
Verkehrssicherheit  
HMWEVW



# Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

## 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

### 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

### § 45 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



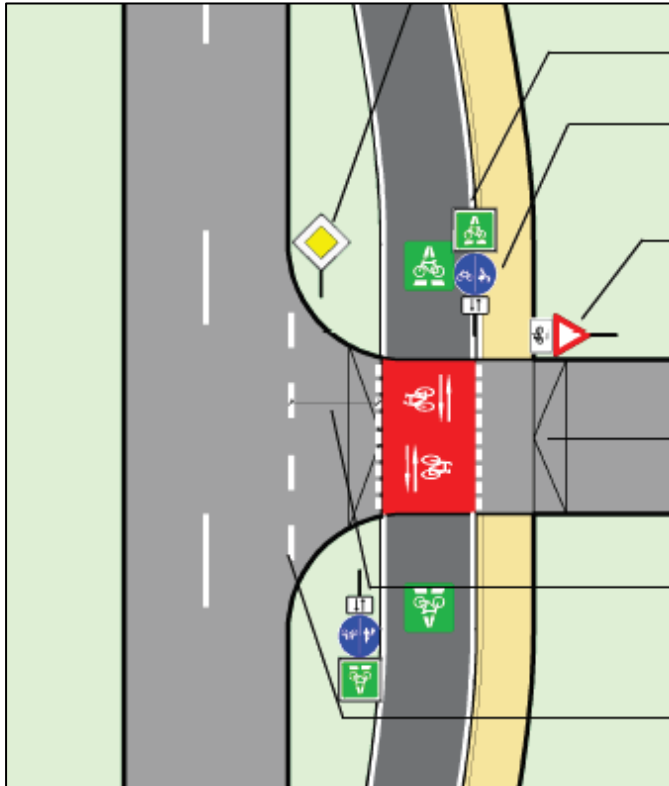
Zeichen 241

### 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

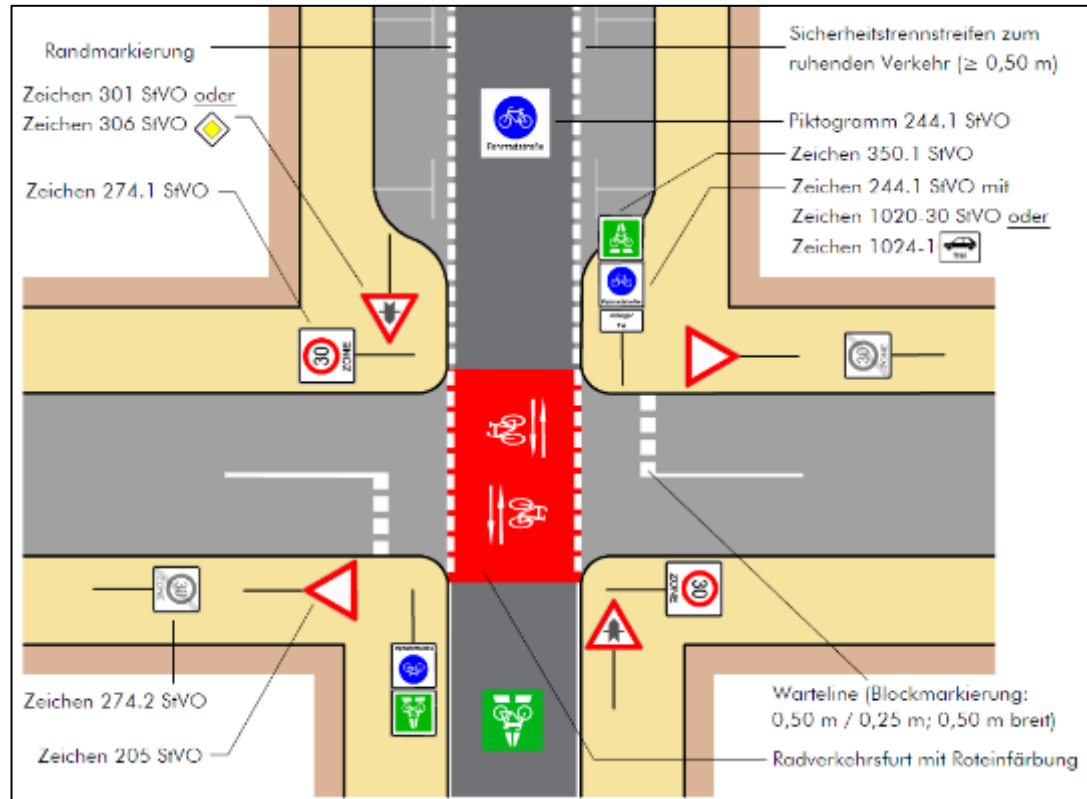
- Radverkehr auf straßennahem Radweg einer Vorfahrtstraße hat – wie der Kfz-Verkehr – Vorrang vor dem kreuzenden / einbiegenden Verkehr.

### 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

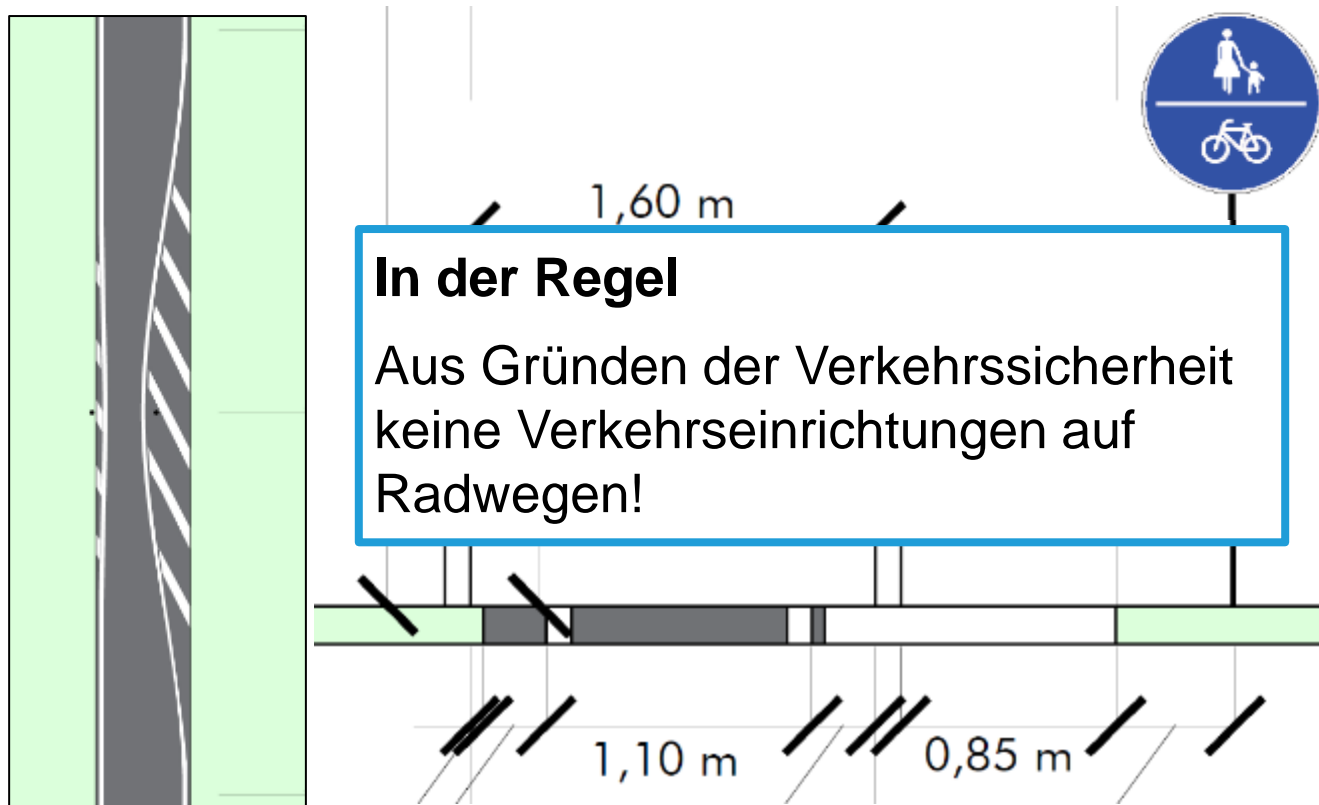
### Alternative Regelung

- Beibehaltung T 30-Zone
- Fahrradzone
- ...



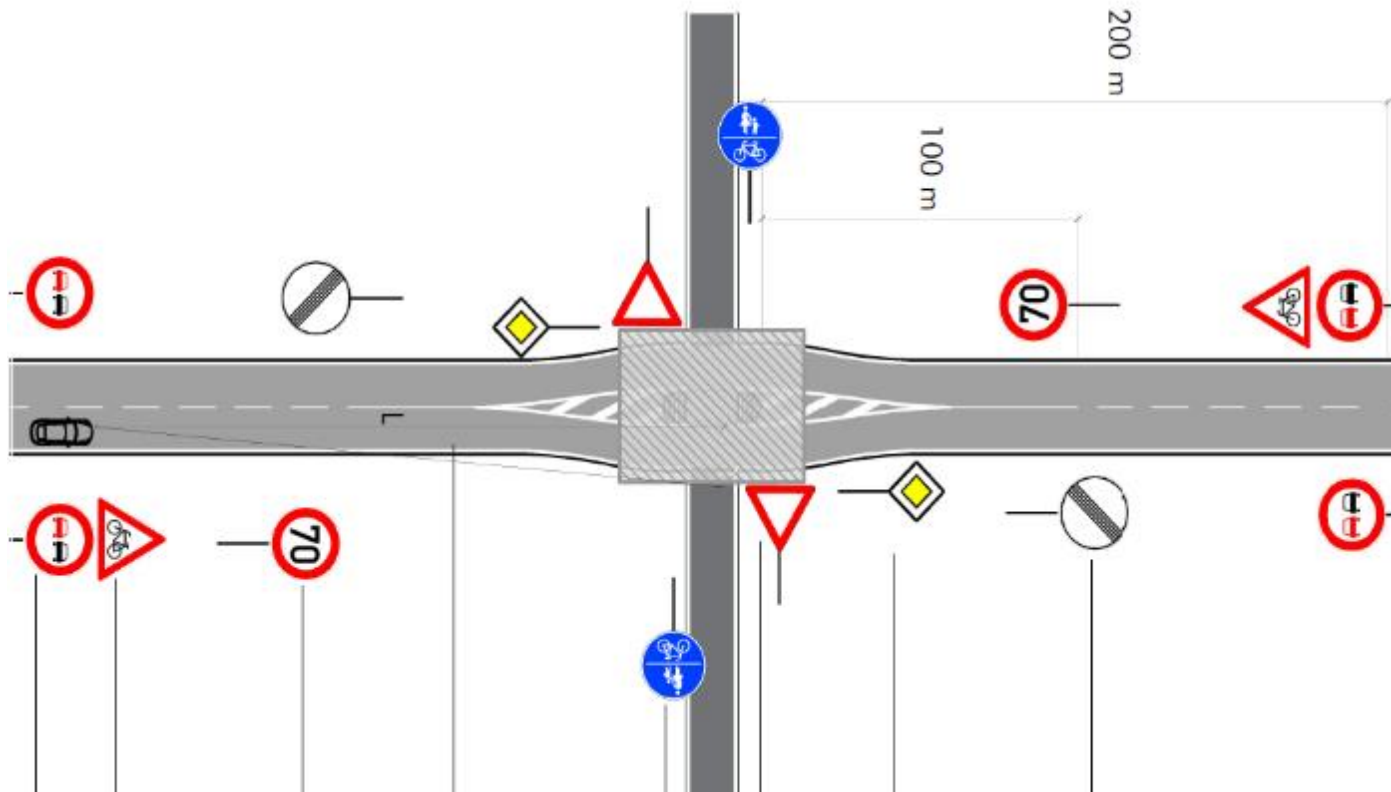
# Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

## Beispiel: Verkehrseinrichtungen auf der Straße



# Einbindung der Straßenverkehrsbehörden

## Beispiel: Umfeld & Annäherungssituation außerörtliche Querungsstelle



- Musterlösungen ersetzen keinen Beschilderungsplan
- Prüfung insbesondere der Sichtverhältnisse und Verkehrsverhältnisse im Einzelfall
- Nach Einschätzung der Gefahrenlage:  
Ermessensentscheidung der zust. Verkehrsbehörde

HESSEN



Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Zum Download



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

Als Broschüre bestellbar



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





## Danke! Noch Fragen?

