

HESSEN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen



Radverkehr an Bundes- und Landesstraßen

1. Juli 2021

Nahmobilitätskongress 2021 – Fachforum J 13:45-14:45 Uhr





Sie haben Fragen?

Nutzen Sie bitte die Chatfunktion!





Wir stellen uns vor



Jens Deutschendorf,
Staatsekretär im
Hessischen
Verkehrsministerium



Kathrin Brückner,
Abteilungsleiterin
Planung & Bau
Hessen Mobil



Katrin Gebhardt,
Referentin im Referat
Straßenbau des Hessischen
Verkehrsministeriums



Dr. Thomas Novotny,
Dezernatsleiter Mobilitätsstrategien,
Abteilung Mobilität & Radverkehr
Hessen Mobil



Inhalt

1. Begrüßung
 - Rahmenbedingungen für den Radwegebau an Landes- und Bundesstraßen in Hessen -
2. Herausforderungen bei Radwegeplanung & -bau
3. Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen
4. Dringlichkeitsbewertung für Radverkehrsanlagen an Landes- und Bundesstraßen
5. Diskussion

HESSEN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen



Radverkehr an Bundes- und Landesstraßen

Begrüßung

- Rahmenbedingungen für den Radwegebau an Landes- und Bundesstraßen in Hessen -

Jens Deutschendorf
Staatssekretär
HMWEVW



Klares Ziel:

Fuß- und Radverkehr in Hessen weiter stärken





Flächendeckendes und lückenloses Radnetz

Baulastträgerübergreifende Aufgabe

- ❖ Radwege an Bundes- und Landesstraßen
- ❖ Radwege in Verantwortung der Kommune





Zuständigkeit

Baulastträger: Bund und Land



Planung



Bau



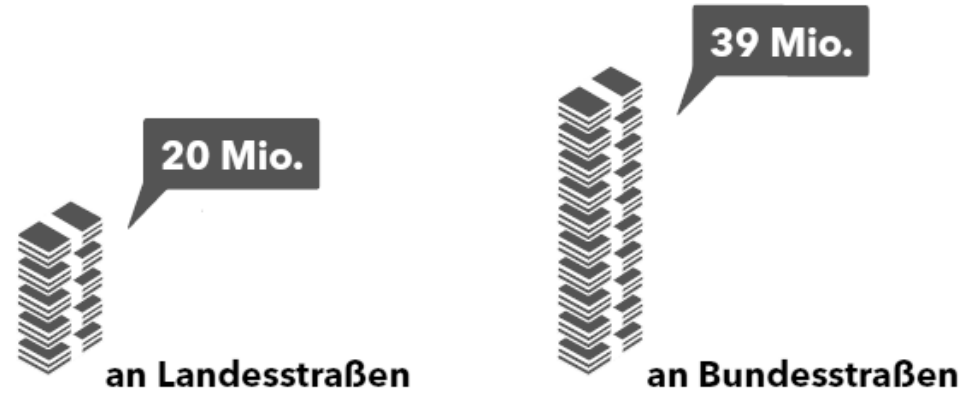
Unterhaltung



Was haben wir erreicht?

• 2014 - 2019 •

Investitionen (in Euro)



Länge (in Kilometer)

Abgeschlossene Radwegeprojekte *	Landesstraßen	Bundesstraßen
Neu-/Ausbau	24,0	30,9
Sanierung	36,3	9,1

* Länge wird im Jahr der Fertigstellung ausgewiesen



Bilanz 2020

Investitionen (in Euro)



Länge (in Kilometer)

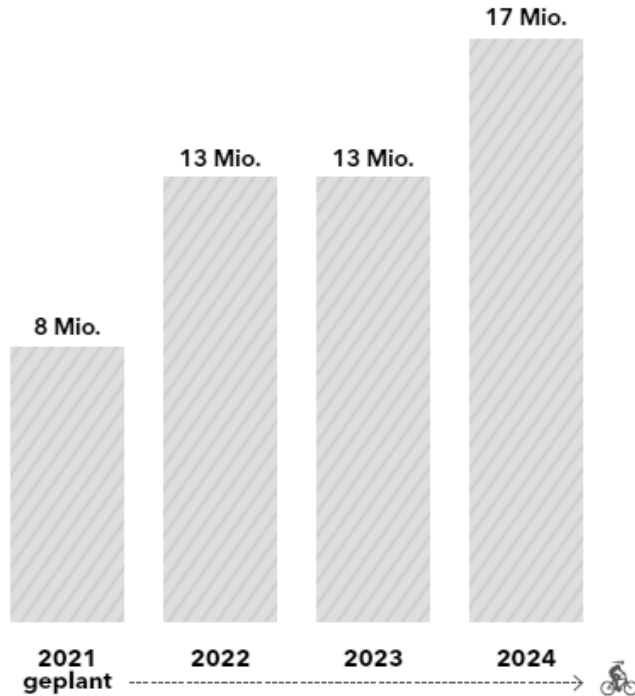
Abgeschlossene Radwegeprojekte *	Landesstraßen	Bundesstraßen
Neu-/Ausbau	3,3	1,9
Sanierung	11,6	0,4

* Länge wird im Jahr der Fertigstellung ausgewiesen

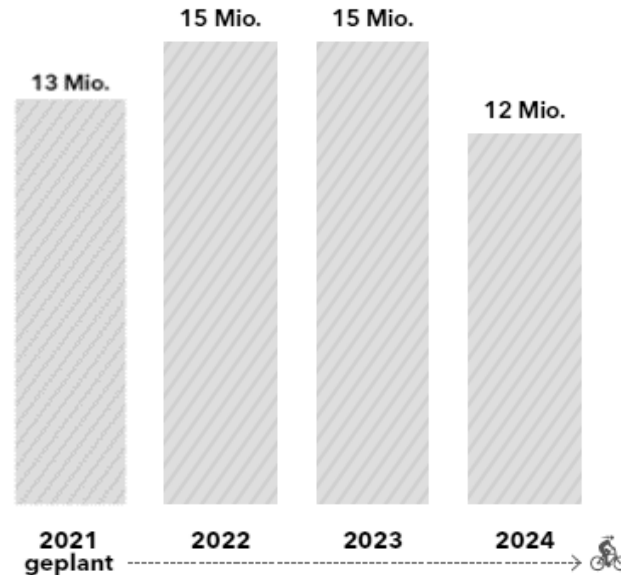


Investitionsübersichten 2021 - 2024

**Radweginvestitionen
an Landesstraßen (in Euro)**



**Radweginvestitionen
an Bundesstraßen (in Euro)**





Mehr Personal



8 neue Stellen
bei Hessen Mobil

18-köpfige Gruppe
von Planerinnen und
Planern

10 weitere Stellen
seitens Hessen Mobil
bereitgestellt

diese planen
ausschließlich
Radverkehrsanlagen



Task Force Radwege



Steuerungsgruppe und Radverkehrskordinatoren



in Abteilung „Mobilität und Radverkehr“
bei Hessen Mobil aufgegangen



Radwegeprojekte in Kooperation mit den Kommunen



Mehr Tempo beim
Radwegebau



53 Radwegeprojekte
an Landesstraßen identifiziert



Umsetzung erfolgt in
Kooperation mit Kommunen

Kriterien für die Auswahl eines Radwegeprojekts

- _ **Bereitschaft** der **Kommune** zur **Kooperation**
- _ **Umsetzung** zeitnah möglich
- _ wenig komplexe **Planung**
- _ risikoarme **Baurechtschaffung**

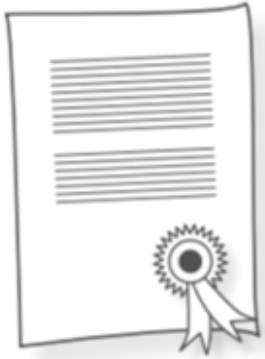
Rahmenbedingungen

- _ Kommunen und Land Hessen schließen **Verwaltungsvereinbarung**
- _ **Kommunen planen** und **setzen um**
- _ **Hessen Mobil unterstützt** und **berät**
- _ **Land übernimmt** die **Kosten**



Weitere Aktivitäten der Landesregierung

- Radwegebau des Landes -



**Qualitätsstandards
und Leitfäden**



Zustandserfassung

**Radwege werden
abgefahren, Zustand
erfasst und bewertet**



**Nutzung der
Radwege**

**Dauerzählstellen für
den Radverkehr an
Bundes- und
Landesstraßen**



**Neue
Dringlichkeitsbewertung**

HESSEN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen



Radverkehr an Bundes- und Landesstraßen

Herausforderung für Planung und Bau von Radwegen

Kathrin Brückner
Abteilungsleiterin Planung und Bau
Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement



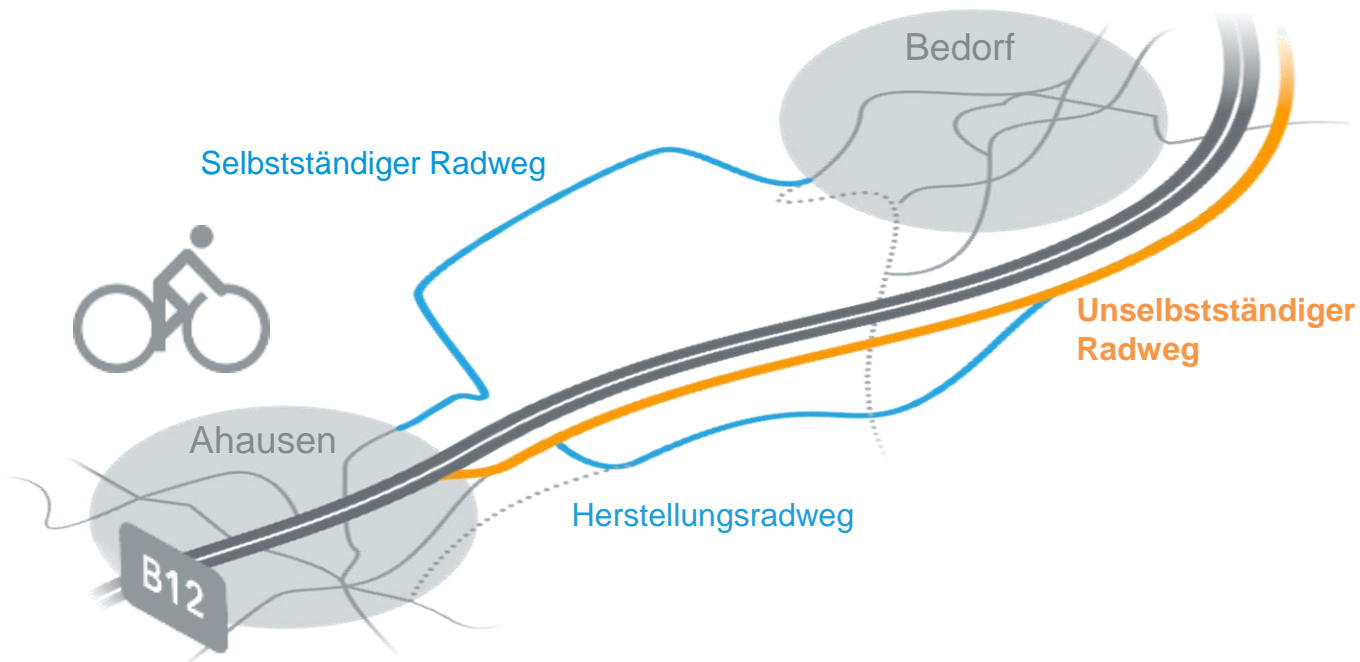
Welche Radwege gibt es?

Unselbständige vs. selbständige Radwege

Zuordnung zu Straßenklasse notwendig, zur Festlegung der **Straßenbaulast** und Anwendung der **Rechtsvorschriften für Planung und Bau**

- Kann ein richtlinienkonformer Ausbau eines Radweges im Rahmen der Unterhaltung durchgeführt werden?
- Besteht eine Duldungspflicht des Eigentümers für Unterhaltungsmaßnahmen?
- Ist der Neubau eines Radweges planfeststellungsfähig?

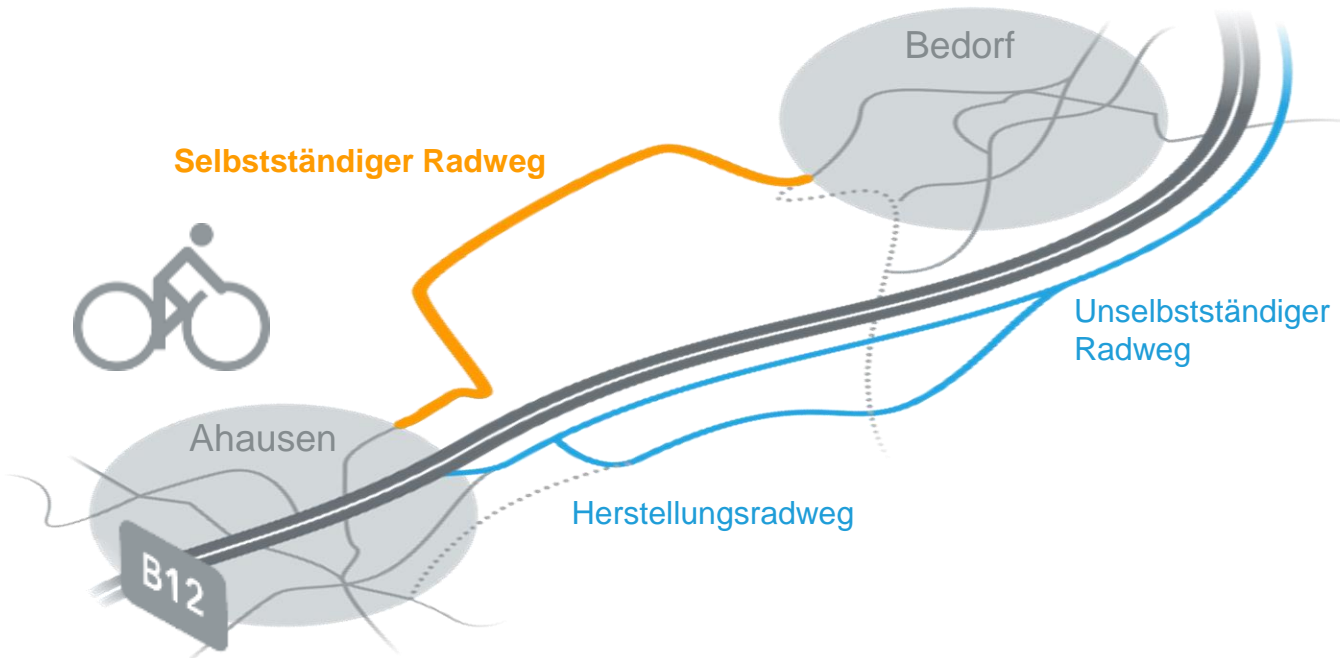
Definition unselbstständiger Radweg



**Öffentlichen Straßen zugehörig,
d.h. Bestandteil der Straße (FStrG und HStrG)**

- a. Bildet verkehrstechnische Einheit mit Straße oder Bestandteil eines einheitlichen Straßenkörpers
- b. Läuft ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit Fahrbahn gleich, d.h. gleiche Verkehrsrelation wie die Straße ohne nennenswerte Umwege und Zeitverluste

Definition selbstständiger Radweg

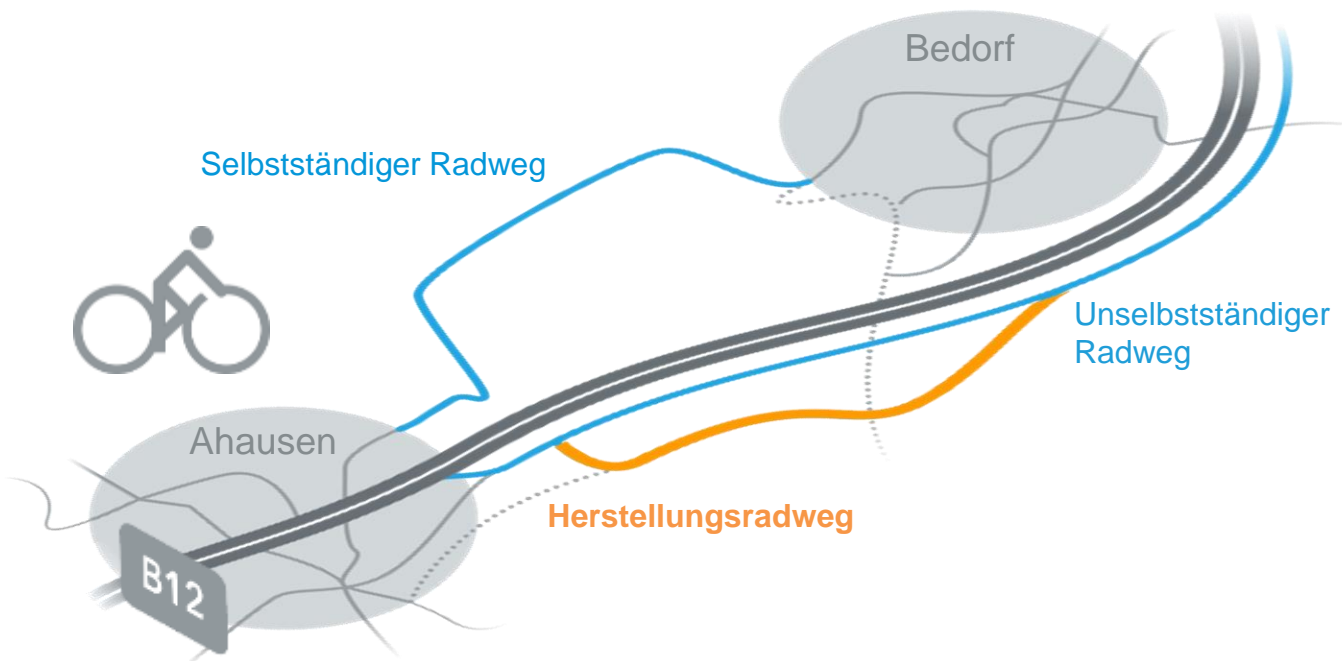


- kein Bestandteil der Straße
- kein verkehrstechnischer Zusammenhang zu Bundes- oder Landesstraße (v.a. landwirtschaftliche Wege, touristische Radwege, Radschnellwege)
- Zugehörigkeit zu sonstigen öffentlichen Straßen (§ 3 Abs. 1 Nr. 4 HStrG)
- Straßenbaulastträger in Widmung bestimmt (§§ 4, 44 HStrG)
- überwiegend kommunale Wege (Baulast Gemeinde), ggf. Eigentümerwege



Definition Herstellungsweg

Sonderform



- Hessische Bezeichnung (Bund: „Einbeziehung anderer Straßen und Wege“)
- einmaliger Ausbau eines vorhandenen Wirtschaftsweges für den Radverkehr
- durch Bund bzw. Land aus Straßenbaumitteln finanziert
- Unterhaltung wird abgelöst
- Träger der Baulast selbst sind in der Regel die Kommunen / bleibt der Eigentümer



Herstellungsradwege

Voraussetzungen

Bedingungen für die Anlage

- Berücksichtigung ökologischer Aspekte, topographische Gegebenheiten
- gleichwertige Entflechtungsfunktion wie unselbstständiger Radweg
- Finanzierung ökonomischer als Planung und Bau eines unselbstständigen Radweges

Motivation für Einbeziehung vorhandener Wege in die Planung von Radwegen an B und L

- Verringerung eines zusätzlichen Flächenbedarfs
- Verringerung des Eingriffs in sensible Gebiete und / oder
- Steigerung Entflechtungswirkung durch kürzere bzw. topografisch günstigere Wegeverbindung



Herstellungsradwege

Hintergründe Finanzierung

Bund/ Land finanziert Ausbau der erforderlichen Breite und Befestigung nach dem Technischen Regelwerk für kombinierte Nutzung durch den Radverkehr und den bereits vorhandenen Verkehr nach den Vorgaben der "Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes" (2020).

Das ARS 12/2020 wurde durch das HMWEVW im Juli 2020 auch für die Landesstraßen eingeführt.

Mehrkosten für Unterhaltung, Erneuerung und Betrieb (inkl. Winterdienst) des ausgebauten Weges, die aus der kombinierten Nutzung mit dem Radverkehr entstehen, sind gegenüber dem Träger der Straßenbaulast bzw. dem Wegeeigentümer abzulösen (Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes 2020).



Planung & Zulassung

Der Planungsprozess

Voruntersuchung

Variantensuche und Festlegung der Vorzugsvariante



Vorentwurf

Erstellung der konkreten Planunterlagen, mit der technischen Planung und umweltfachlichen Fachbeiträgen



Feststellungsentwurf

Aufbereitung der Planunterlagen zur Antragsstellung, abhängig von dem durchzuführenden Verfahren



Planung & Zulassung

Verfahrensmöglichkeiten

Planfeststellungsverfahren

- notwendig für komplexe Vorhaben,
Gesamtplanungsdauer: ca. 6 Jahre

Plangenehmigung und Entfallen der Planfeststellung

- geringere Planungs- und Verfahrenszeiten
(entscheidend für schnelle Umsetzung)

Verfahrensdauer des Baurechtsverfahrens

- Planfeststellungsverfahren:
ca. 30 Monate
- Plangenehmigungsverfahren:
ca. 12 Monate
- Entfallen: ca. 6 Monate



Planung & Zulassung

Materielle Anforderungen an die Planung

Zentrales Element der fachplanerischen Entscheidung: planerische Gestaltungsfreiheit

Aber: Das bedeutet nicht Planung ohne Bindung an Gesetz und Recht!

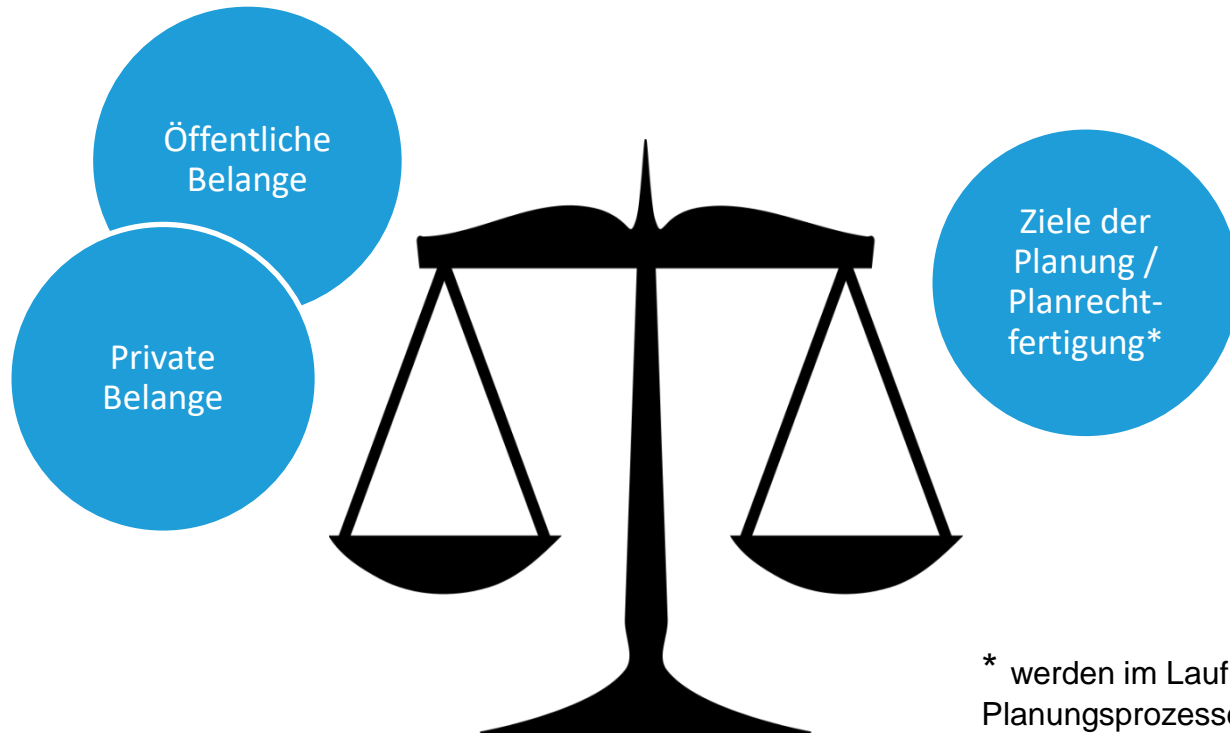
Rechtliche Bindungen für die Planung ergeben sich aus

- dem Grundsatz, dass jede Planung durch eine Rechtfertigung getragen ist (Planrechtfertigung)
- den fachgesetzlichen Anforderungen – Wasserrecht (WRRL), Forstrecht (Bannwald), Naturschutz (Natura 2000-Gebiete, Artenschutz), Denkmalschutz usw.
- den Anforderungen des Abwägungsgebots



Planung & Zulassung

Abwägung



* werden im Laufe des Planungsprozesses ermittelt

„Warum dauert das so lange??“

- Flächenschonung vs Radweg
- Radweg vs Privateigentum
- Flächenschonung vs Verkehrssicherheit



Planung & Zulassung

Beschleunigungsmöglichkeiten

Wann können Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen?

- Zustimmung von Privateigentümern
- Zustimmung der Fachbehörden und Kommunen
- Keine UVP-Pflicht

... für Radwege kein Problem?

- Praxis zeigt ein anderes Bild:
- Voraussetzungen liegen selten vor – wiederkehrende Problematiken



Planung & Zulassung

Wiederkehrende Herausforderungen

- Mangelnde Akzeptanz bei betroffenen Grundstückseigentümern
- Mangelnde Akzeptanz in der Landwirtschaft für Nutzung landwirtschaftlicher Wege
- Mangelndes Verständnis für Radverkehrssicherheit und Entwurfsparameter bei den TÖBs
- Suche nach neuen Trassen innerhalb des Planungsgebietes
- Autobahnquerungen & Bahnübergänge nicht ohne Abstimmung und Zuarbeit der Beteiligten veränderbar
- Nicht jedes Bauwerk an die Erfordernisse der Radwegeplanung anpassbar, Engpässe

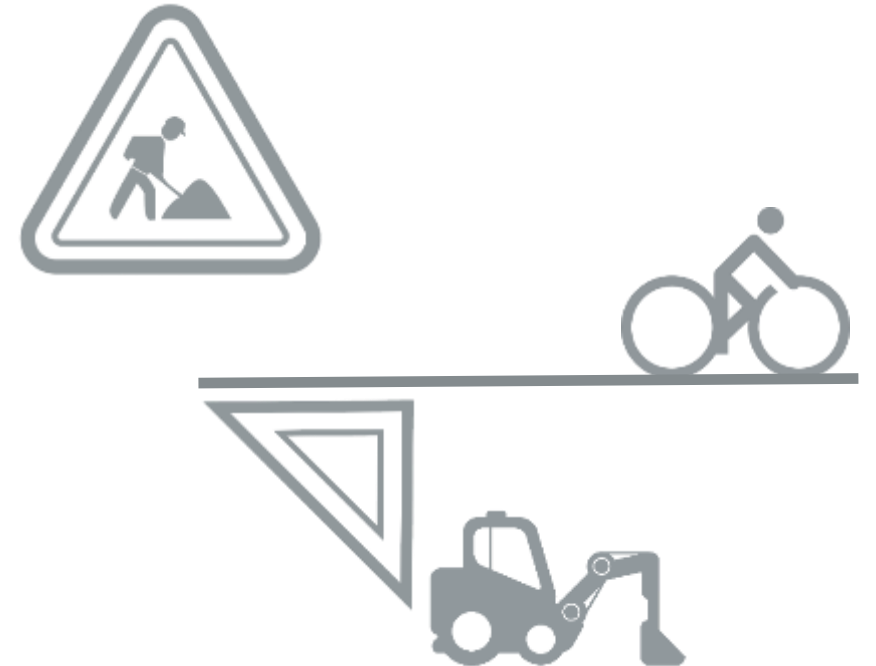


Das Bauprogramm für Radwege bei Hessen Mobil

Radwegeinvestitionen Land

Finanzierung von Neubau

- Neubau aus Planungen der Sanierungsoffensive-Radwege und der Kooperation mit Kommunen (Ergänzung von Neu- und Ausbaumaßnahmen im Zuge von Landesstraßen mit Radwegen)
- Finanzierung von Sanierungen





Das Bauprogramm für Radwege bei Hessen Mobil

Radwegeinvestitionen Land

Zusatzprojekte in Kooperation mit Kommunen

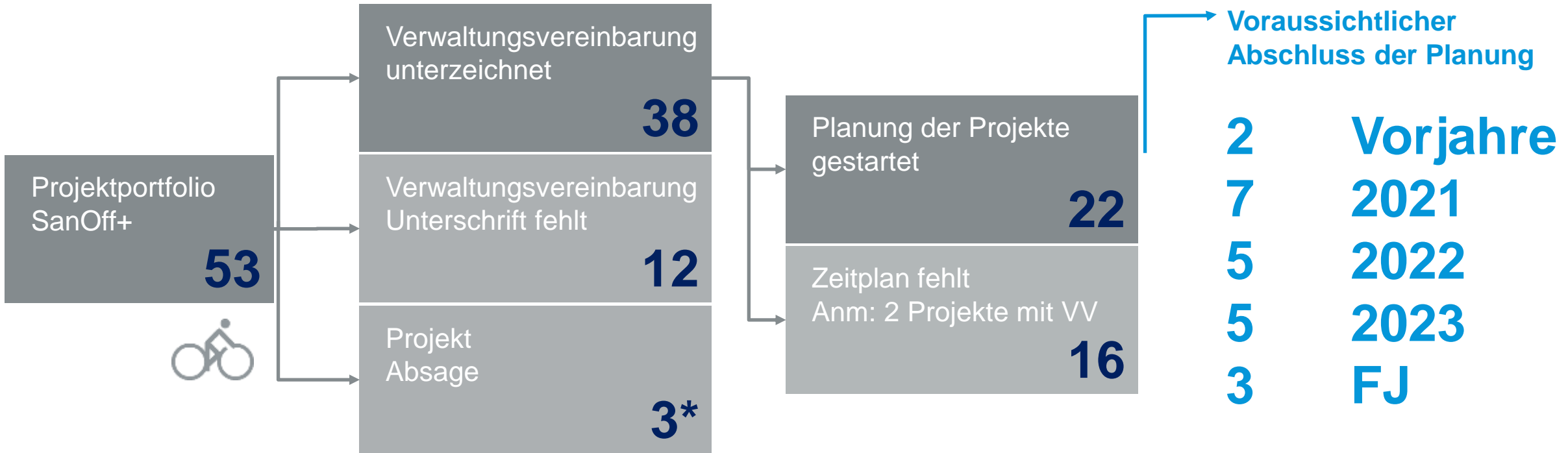
- Planungen von unselbständigen oder Herstellungsradwegen, die von Kommunen durchgeführt werden
- Abschluss einer Planungsvereinbarung und teilweise auch Bauvereinbarung
- anteilmäßige Rückzahlung Planung
- vollständige Finanzierung Bau
- Zahlung der Ablöse für Unterhaltung und Winterdienst bei Herstellungsradwegen





Das Bauprogramm für Radwege bei Hessen Mobil

Zusatzprojekte in Kooperation mit Kommunen, Sachstand Mai 2021





Ihre Ansprechpartner*innen

Details unter mobil.hessen.de/nahmobilitaet/kontakte



Fragen zu
Konzepten & Strategien

Hessen Mobil Zentrale
Abteilung Mobilität & Radverkehr

radverkehrsstrategien@mobil.hessen.de
verkehrsinfrastrukturfoerderung@mobil.hessen.de



Fragen zu Planung & Bau,
Betrieb & Verkehr in Ihrer
Region

Dezernent*innen
in allen Regionen
region@mobil.hessen.de
(Details im Web)

Fragen zur Förderung
Ihrer Projekte



Fachdezernent*innen in allen Regionen

VIFnord@mobil.hessen.de
VIFsued@mobil.hessen.de

HESSEN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen



Radverkehr an Bundes- und Landesstraßen

Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen

Katrin Gebhardt
Referentin Referat Straßenbau
HMWEVW



Ausgangslage

- Grundsätze für Bau und Finanzierung aus 2008
- Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen
 - steigende Anzahl Pedelecs
 - Ziel „Null Verkehrstote“
 - stärkere Berücksichtigung der Belange schwächerer Verkehrsteilnehmer

Notwendigkeit einer noch konsequenteren Entflechtung

- ➔ Neufassung der „Grundsätze für **Bau** und **Finanzierung von Radwegen** an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau - ARS 12/2020)
- auch für Landesstraßen in Hessen eingeführt





Ziele

- Verbesserung der **Verkehrssicherheit** durch **Entflechtung** der Verkehrsarten
- insbesondere bei hohen Differenzgeschwindigkeiten, hohen Verkehrsstärken, hohem SV-Anteil und/oder geringen Fahrbahnbreiten
 - Verminderung von Unfälle
 - Verbesserung der Verkehrsqualität
 - Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten
- Beitrag zur sinnvollen **Erweiterung** und **Ergänzung** (Lückenschlüsse) **regionaler Radverkehrsnetze**





Vorgehensweise

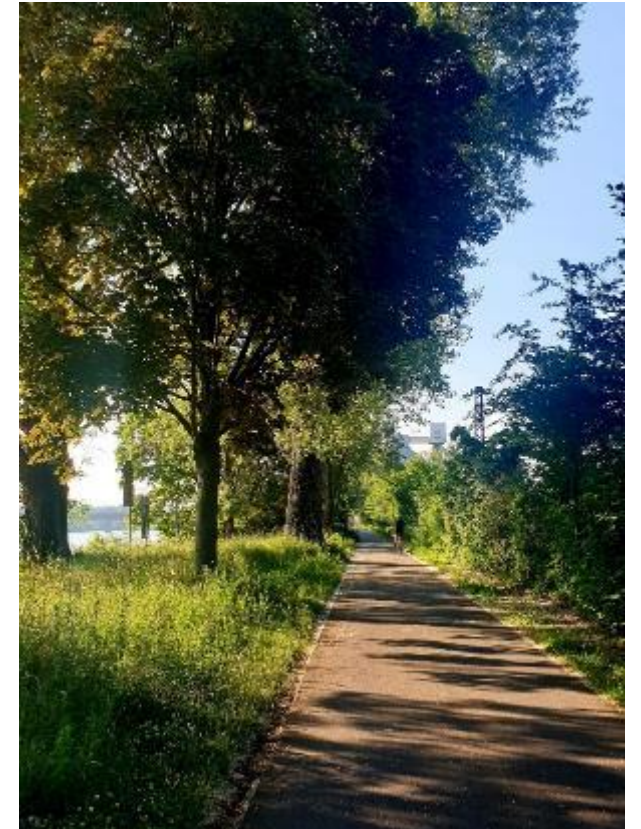
Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen

- Prüfung, ob bereits **eine geeignete Führung** für den Radverkehr besteht
- bestehende und geplante Radverkehrsnetze sind einzubeziehen
- Verzicht auf eine **getrennte Führung** nur zulässig, wenn nachweislich kein Bedarf aus Gründen der Verkehrssicherheit

➔ „Beweislastumkehr“

bei vorhandenen Straßen

- Prüfung bei Bedarf aus Gründen der Verkehrssicherheit insbesondere, wo es der **sinnvollen Erweiterung u. Ergänzung (Lückenschlüsse)** regionaler **Radverkehrsnetze** dient





Führung des Radverkehrs

„unselbstständiger“ Radweg - Bestandteil der Straße

- verläuft i. d. R. unmittelbar straßenbegleitend
- fällt in die Baulast des Straßenbaulastträgers
- **Außerorts:** grundsätzlich baulich getrennter Radweg
 - i. d. R. einseitiger Zweirichtungsweg mit Breite = 2,50 m
 - auf Brücken 3,00 m nutzbare Kappenbreite
- **Innerorts:** i. d. R. baulich angelegter Radweg, ggf. auf Radfahrstreifen und ausnahmsweise auf Schutzstreifen





Führung des Radverkehrs

„selbständiger Radweg“ - Einbeziehung anderer Straßen und Wege – Teil 1

- in Hessen „**Herstellungsradweg**“
- Ersatz für einen unmittelbar straßenbegleitenden Weg
 - Verringerung zusätzlicher Flächenbedarf
 - Vermeidung Eingriffe in sensible Gebiete
 - Gesteigerte Entflechtungswirkung





Führung des Radverkehrs

„selbständiger Radweg“ - Einbeziehung anderer Straßen und Wege – Teil 2

- Finanzierung muss wirtschaftlicher sein
- räumlicher Zusammenhang zur Straße → mindestens gleichwertig
Entflechtungswirkung
 - Weglänge,
 - Steigungen,
 - soziale Sicherheit der Nutzer/innen,
 - Beschaffenheit des Weges





Führung des Radverkehrs

„selbständiger Radweg“ - Einbeziehung anderer Straßen und Wege – Teil 3

- Straßenbaulastträger trägt Kosten für Ausbau für eine kombinierte Nutzung
- kurze Neubauabschnitte möglich
- Beschilderung wichtig
- Mehrkosten für Unterhaltung, Erneuerung, Betrieb werden abgelöst
- bisheriger Eigentümer/Baulastträger bleibt
- Verwaltungsvereinbarung





Führung des Radverkehrs

- Kombination aus **unselbständiger** und **selbständiger** Führung möglich
- Grundsätzlich:
 - technische Gestaltung und bauliche Ausführung nach Regelwerk
→ Qualitätsstandards und Musterlösungen
 - Augenmerk auf sichere Gestaltung von Knotenpunkten, Querungen und Wechseln von Führungsformen
 - Außerorts i. d. R. gebundener Oberbau
 - beidseitiger weißer Schmalstrich





Radschnellwege

- bei Führung einer Radschnellverbindung unmittelbar an Bundes- bzw. Landesstraße → Baulastträger Bund/Land
- Zustimmung des Bundes erforderlich
- Einbeziehung anderer Straßen und Wege auch hier möglich



HESSEN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen



Radverkehr an Bundes- und Landesstraßen

Dringlichkeitsbewertung für zukünftige Radwegmaßnahmen

Dr. Thomas Novotny
Dezernatsleiter Mobilitätsstrategien
Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement



Anlass und wesentliche Randbedingungen



- Ziel: Programmaufstellung Radwege an Bundes- und Landesstraßen für die kommenden Jahre
- Große Menge an Planungswünschen und Maßnahmenvorschlägen
- Allgemeines Rundschreiben des Bundes (ARS 12/2020): Grundlegend geänderte Vorgabe für Prioritätensetzung der Baulastträger
- Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung!

~~Maßgebende Bewertungsgröße~~

~~DTV_{Kfz, Bestand} X DTV_{Rad, Bestand}~~

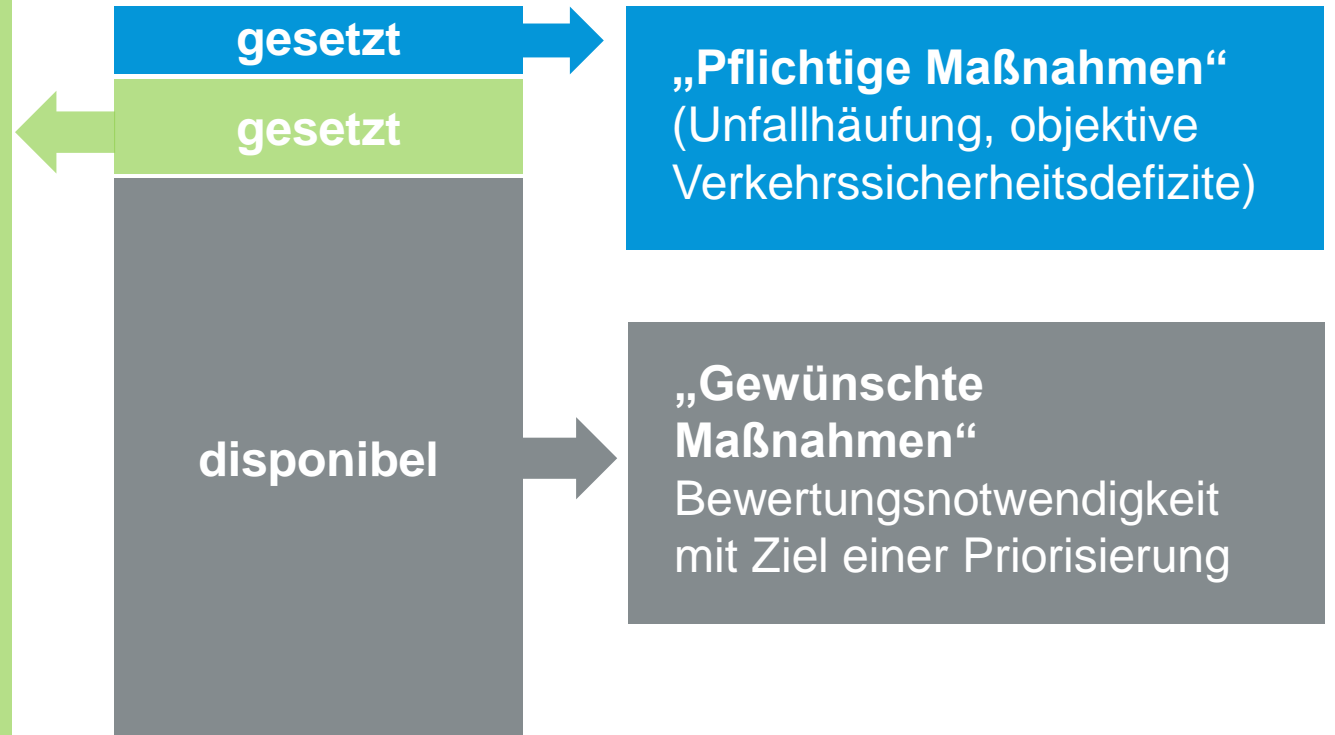


Grundgesamtheit

Was ist wie zu berücksichtigen?

Begleitmaßnahmen bei Aus-/ Um-/Neubau von Straßen gem. ARS 12/2020

„Der Verzicht auf eine getrennte Führung des Radverkehrs im Bereich der Bundesstraße zur Entflechtung der Verkehrsarten ist bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen nur dann zulässig, wenn im Einzelfall nachgewiesen werden kann, dass kein Bedarf aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht.“





Was gibt das ARS genau vor?

Vorrangiges Ziel:

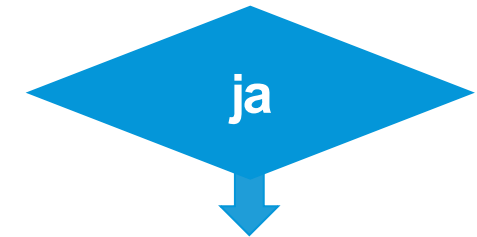
Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen durch Entflechtung der Verkehrsarten

Kriterien: Entflechtung ist vor allem wichtig bei ...

- hohen Differenzgeschwindigkeiten Kfz ↔ Rad
- hohe Kfz-Verkehrsstärken
- hoher Schwerverkehrsanteil
- geringen Fahrbahnbreiten

Handlungsvoraussetzung

Bedarf aus Gründen der
Verkehrssicherheit?

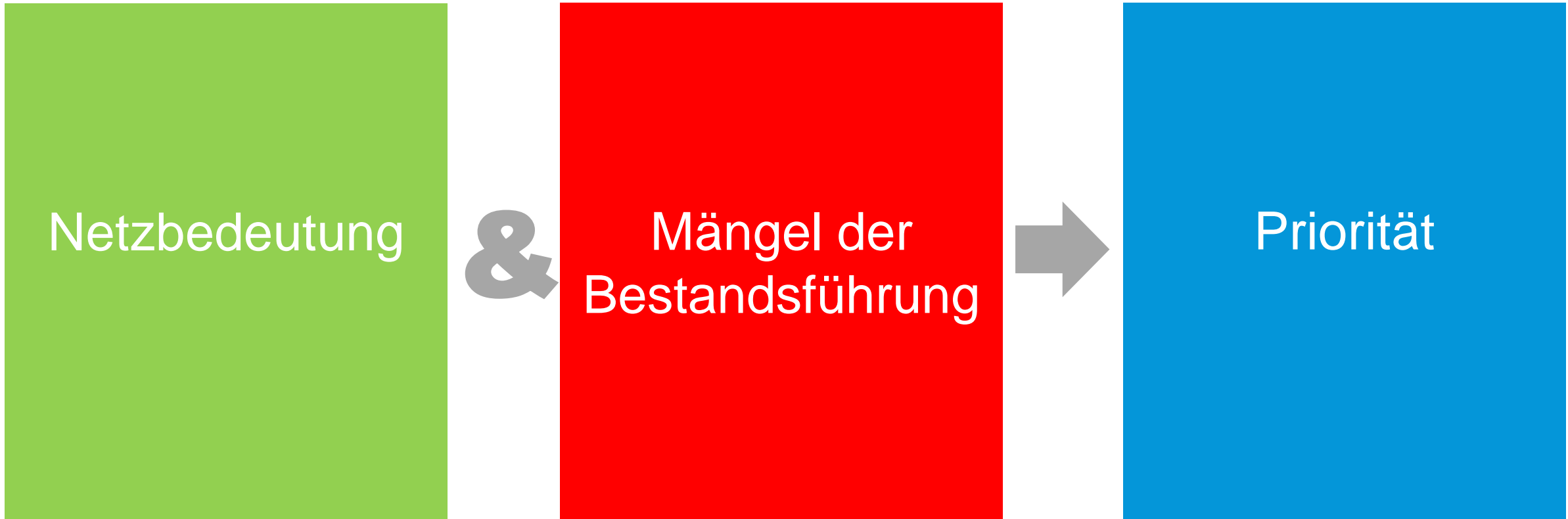


Sinnvolle Erweiterung /
Ergänzung regionaler
Radverkehrsnetze

Bewertung/ Priorität



Grundlegendes Vorgehen der Priorisierung von Radwegen





Wesentliche Bewertungskriterien

Auszug

Netzbedeutung

- Netzfunktion Alltagsradverkehr
- Netzfunktion Freizeitradverkehr
- Zulaufstrecke zu Raddirekt- oder Radschnellverbindung
- Anbindung ÖV-Haltepunkt
- Erschließung Schulstandorte, Kitas, Sportstätten etc.
- Radverkehrspotenzial
- etc.

Bestandsführung

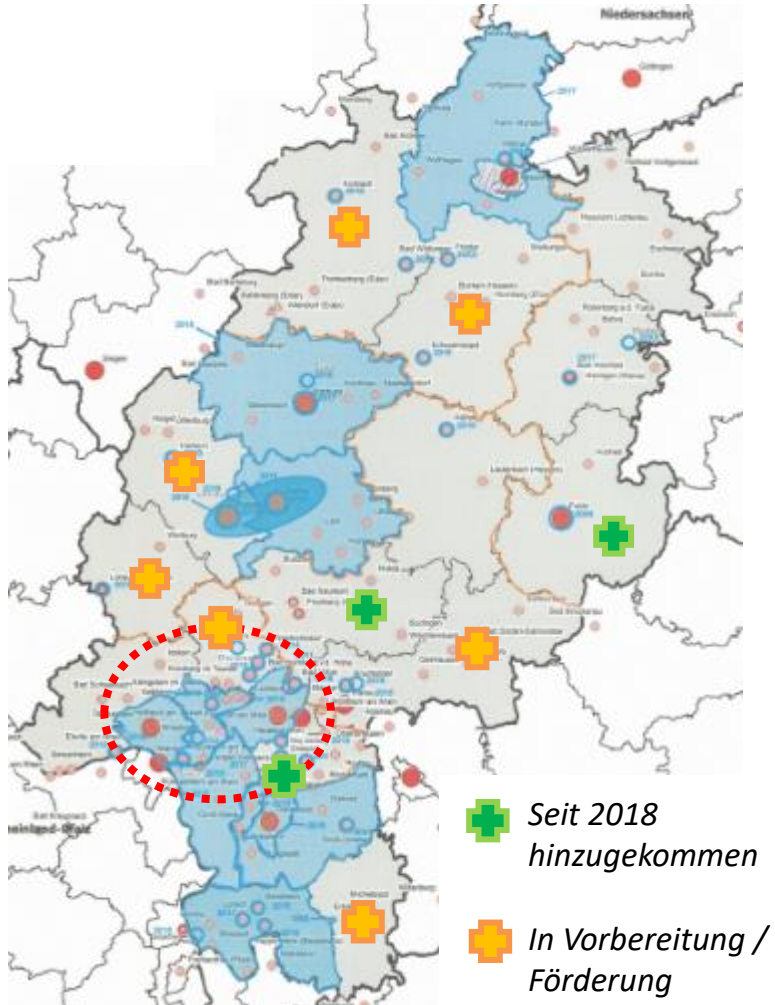
- Kfz-Verkehrsbelastung
- Schwerverkehrsanteil
- zulässige Geschwindigkeit
- Fahrbahnbreite
- Streckencharakteristik, Übersichtlichkeit
- „Sensitivität“ der Nutzergruppe
- etc.



Weiteres Vorgehen

- **Aktuell** in abschließender-Bearbeitung:
Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen
- **Ende 2021: Ergebnisse der Dringlichkeitsbewertung**
- **Ende 2021: Veröffentlichung des Leitfadens Radnetzplanung** als Handlungsanleitung für Kommunen, Landkreise, Gebietskörperschaften

Ausblick



- Ab 2023: Regionale Radnetzkonzepte als wesentlicher Input zur Fortschreibung der Dringlichkeitsbewertung
- Entsprechende Konzepte liegen z.T. bereits vor oder sind in Erarbeitung
- Empfehlung: Zeitnahe Aufstellung eines Radnetzkonzepts bzw. „Update“ mit Hilfe des Leitfadens
- Die Radnetzfunktion kann nur aus einem qualifizierten Netzkonzept abgeleitet werden



Ihre Ansprechpartner*innen

Details unter mobil.hessen.de/nahmobilitaet/kontakte



Fragen zu
Konzepten & Strategien

Hessen Mobil Zentrale
Abteilung Mobilität & Radverkehr
radverkehrsstrategien@mobil.hessen.de
verkehrsinfrastrukturfoerderung@mobil.hessen.de



Fragen zu Planung & Bau,
Betrieb & Verkehr in Ihrer
Region

Dezernent*innen
in allen Regionen
region@mobil.hessen.de
(Details im Web)

Fragen zur Förderung
Ihrer Projekte



Fachdezernent*innen in allen Regionen
VIFnord@mobil.hessen.de
VIFsued@mobil.hessen.de



Danke!
Noch Fragen?

