

Radwege von Ort zu Ort schneller planen und bauen



Mehr Menschen möchten gerne das Rad nutzen ...

Immer mehr Menschen möchten Rad fahren. Ob aus ökologischen, gesundheitlichen oder einfach zweckmäßigen Erwägungen – das Interesse wächst kontinuierlich.

Dazu kommt die technische Entwicklung mit Pedelecs und Lastenrädern, die sowohl den Mobilitätsradius als auch die Nutzungsmöglichkeiten des Fahrrads im Alltag erweitern. Auch größere Entfernungen von fünf bis zehn Kilometern, wie sie zwischen Ortschaften im Ländlichen Raum üblich sind, können heute problemlos von Untrainierten mithilfe eines Pedelecs zurückgelegt werden. Dies gilt auch im hügeligen Terrain, wie es in Hessen häufig zu finden ist. E-Bikes sind Möglichmacher, und inzwischen hat mehr als die Hälfte der abgesetzten Fahrräder in Deutschland einen Elektromotor zur Tretunterstützung.

Der Fahrradmonitor Hessen hat diesen wahrnehmbaren Trend quantitativ gemessen¹: So wollen 47 Prozent der Hess:innen das Fahrrad zukünftig noch häufiger nutzen.

... und würden das auch tun, ...

Die Technik und das Interesse sind da – doch was für eine wirklich umfassende Nutzung des Fahrrads fehlt, ist ein Wegenetz, das die Ortschaften sicher und komfortabel miteinander verbindet. Denn Matschpisten durch Feld und Wald sind für alltägliche Wege nicht geeignet.

Das Fahren auf Landstraßen mit einem bis zu 100 km/h schnellen Autoverkehr erscheint den meisten Menschen als zu gefährlich. Das ist verständlich, und tatsächlich sind auch steigende Unfallzahlen zu beobachten. So bleibt das Fahrrad noch viel zu oft stehen.

... gäbe es mehr sichere Wege von Ort zu Ort

Um das Radwegenetz in Hessen in der Fläche auszubauen, haben inzwischen fast alle Landkreise (mit Unterstützung des Landes) sehr gute Radverkehrskonzepte entwickelt. Jetzt müssen sie auch in die Realität umgesetzt werden!

Einen wichtigen Ansatz für die zügige Schaffung eines Radnetzes stellt der Ausbau vorhandener **Wirtschaftswege** dar. Dafür sind sogar kaum zusätzliche Flächen erforderlich. Doch nicht überall ist dies möglich oder geeignet, um Verbindungen von Ort zu Ort zu schaffen. Daher bedarf ein flächendeckendes Radnetz für Hessen auch einer deutlichen Beschleunigung des Ausbaus **straßenbegleitender Radwege** an vorhandenen Kreis-, Landes- und Bundesstraßen. Doch Hessen kommt hier kaum voran, und liegt beim Zubau solcher Radwege im Vergleich der Flächenstaaten weit zurück. Aus diesem Grund legt der ADFC Hessen nun dieses Papier zur Planungsbeschleunigung für Außerortsradwege vor.

Hessen hinkt beim Radwegebau hinterher

Radwege an Landesstraßen

Bei der Ausstattung von Landesstraßen mit Radwegen gehört Hessen seit Jahrzehnten zu den Schlusslichtern. Während bundesweit 28,9 Prozent der Landesstraßen mit einem Radweg ausgestattet sind, gilt dies in Hessen nur für 11,4 Prozent der Landesstraßen.

Problematischer als der historisch gewachsene Rückstand Hessens ist die Tatsache, dass keine Aufholjagd in Sicht ist. Im Vergleich der Bundesländer verliert Hessen sogar weiter an Boden! Im vergangenen Jahrzehnt ist das Radnetz an Landesstraßen in keinem anderen Bundesland so langsam gewachsen wie in Hessen. Eine Auswertung des ADFC Hessen anhand von Zahlen des Fernstraßenbundesamtes zeigt dies deutlich.

Von 2014 bis 2023 wurden in Hessen insgesamt 53 Kilometer neue Radwege an Landesstraßen gebaut. Im Schnitt also kaum mehr als 5 Kilometer pro Jahr. 2022 und 2023 gab es mit gut 9 Kilometern fertiggestellten Radwegen an Landesstraßen eine leicht positive Tendenz.



Radwegprojekte als „never ending Stories“

Viele hessische Radwegprojekte sind seit Jahren im Planungsprogramm von Hessen Mobil und werden einfach nicht fertig. Wir haben eine kleine Auswahl dieser „never ending Stories“ zusammengestellt:

Radweg zwischen Alten-Buseck und Großen-Buseck

- Landkreis Gießen
- 1,7 Kilometer an der L3128
- Im Planungsprogramm seit 2015
- Fertigstellung nicht absehbar

Radweg zwischen Dutenhofen und GI-Allendorf

- Lahn-Dill-Kreis
- 0,7 Kilometer an der L3451
- Im Planungsprogramm seit 2015
- Geplante Fertigstellung: 2027

Radweg von der B456 über die Lochmühle nach Köppern

- Hochtaunuskreis
- 4,8 Kilometer an der L3041
- Im Planungsprogramm seit 2015
- Fertigstellung nicht absehbar

Radweg von Eppstein nach Lorsbach

- Main-Taunus-Kreis
- 1,8 Kilometer an der L3011
- Im Planungsprogramm seit 2015
- Fertigstellung nicht absehbar

Radwege an Kreisstraßen

Von den 4.886 Kilometern hessischer **Kreisstraßen** sind 2024 nur 7,9 Prozent mit Radwegen ausgestattet. Auch hier herrscht Stagnation: 2014 waren es 7,8 Prozent. Bundesweit verbesserte sich die Ausstattungsquote im selben Zeitraum von 16,7 auf 18,7 Prozent. Hessen gehört also auch hier zu den Schlusslichtern.

Ländlicher Raum im Fahrradklima-Test

Der Fahrradklima-Test 2022² untersuchte den Ländlichen Raum hinsichtlich der Erreichbarkeit der Nachbarorte und der Verkehrssicherheit auf außerörtlichen Radwegen. Die Bewertung vieler hessischer Kommunen fiel bei diesen Kriterien sehr schlecht aus. Das Gros der Orte kam im Schnitt über die Note 4 nicht hinaus, aber auch mit Note 5 bewerteten die Umfrageteilnehmenden etliche Orte.

Wie fehlende und mangelhafte Radverbindungen von Ort zu Ort erlebt werden, machen nicht nur abstrakte Noten, sondern auch die Freitext-Kommentare beim Fahrradklima-Test deutlich. Die Zitate auf der Klappseite sind diesen Kommentaren nahezu wörtlich entnommen.

Verkehrssicherheit gibt Anlass zur Sorge

Im Juni 2024 legte die Unfallforschung der Versicherer (UDV) eine Studie zu schweren Radunfällen auf Außerortsstraßen vor³. Die Studie hat entsprechende Unfallzahlen ausgewertet: von 2013 bis 2023 ist die Zahl außerorts getöteter Radfahrender um 37 Prozent gestiegen (2023: 189). Die Zahl der schwer verletzten Radfahrenden stieg im gleichen Zeitraum um 29 Prozent (2023: 2996).⁴

Die häufigsten Ursachen für Verkehrsunfälle mit Radfahrenden liegen in infrastrukturellen Problemen. Schlechte Sicht an Knotenpunkten und in Kurven, hohe Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen, nicht vorhandene oder nicht zureichende Lichtenanlagen. Kurzum: Fehlende (separate) Radverkehrsanlagen sind nachweislich Ursachen für die steigenden Zahlen verunglückter oder schwerverletzter Radfahrender. Die UDV fordert daher zur Reduzierung der Unfallrisiken vor allem den Bau von **separaten Radverkehrsanlagen** und die **Reduzierung der Geschwindigkeiten** für den Kraftfahrzeugverkehr.

Erfreulicherweise zeigt die Studie einen leichten Rückgang schwer verletzter und getöteter Fußgänger:innen an Landstraßen seit 2010. Gleichwohl erhöht der Bau von Außerortsradwegen, die tatsächlich stets als gemeinsame Geh- und Radwege ausgeführt werden, Sicherheit und Komfort für zu Fuß Gehende.



Unsere Vorschläge zur Planungsbeschleunigung

Um den Bau von Außerortsradwegen in Hessen in Schwung zu bringen, fordert der ADFC ein Planungsbeschleunigungsgesetz. Für dieses Gesetz schlagen wir folgende Instrumente vor:

1. **Überragendes öffentliches Interesse für Radwege**

Das überragende öffentliche Interesse der Planung und des Baus von Radwegen wird gesetzlich festgeschrieben. Dadurch bekommen Radwege im Rahmen der Planung ein höheres Gewicht gegenüber anderen Belangen. Dies lässt sich aufgrund des Beitrags, den Radwege für die Verkehrssicherheit und den Klimaschutz leisten, sehr gut begründen. Eine entsprechende gesetzliche Regelung kann sich somit auf das grundgesetzliche Recht auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 GG) sowie auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz stützen.

Da natürlich nur Radwege, für die tatsächlich auch Bedarf besteht, Klima- und Gesundheit schützen können, sollte das überragende öffentliche Interesse auf solche Radwege beschränkt werden, deren Bedarf durch ein qualifiziertes Radverkehrskonzept nachgewiesen wurde. Die hessischen Landkreise verfügen in der Regel bereits über solche Radverkehrskonzepte oder diese sind in Erarbeitung.

2. **Planfeststellung für Radwege als Ausnahme statt als Regel**

Bisher ist eine Planfeststellung die Regel beim Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Landes- oder Kreisstraßen. Nur in eng definierten Einzelfällen kann die zuständige Straßenbaubehörde hiervon abweichen.

Wir schlagen vor, dies umzukehren. Bei Projekten, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder den Erwerb von Flächen nötig machen, soll die Straßenbaubehörde **optional** auf ein Planfeststellungsverfahren zurückgreifen können. Für Gemeindestraßen ist ein solches optionales Planstellungsverfahren bereits heute im Hessischen Straßengesetz vorgesehen (§ 33 Abs. 1 S. 2 HStrG) – eine solche Regelung sollte analog auch für Radwege vorgesehen werden.

Im **Regelfall** aber, wenn die Flächen verfügbar und keine UVP erforderlich ist, erfolgen Planung und Bau von Außerortsradwegen ohne Planfeststellungsverfahren. Dies ist möglich, indem gesetzlich definiert wird, dass der Anbau eines Radwegs **keine Änderung** der Straße darstellt.

3. **Beschränkung der UVP-Pflicht für den Radwegebau auf besonders bedeutsame Fälle**

Obwohl der Radverkehr emissionsfrei ist und aufgrund seiner klimaschützenden Wirkung auch einen Beitrag zum Natur- und Artenschutz leistet, sieht das Hessische Straßengesetz heute noch Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) für den Bau von Radwegen vor, wo dies bundes- und europarechtlich nicht erforderlich ist.

Wir fordern daher, die Planung von Radwegen bis zu einer Länge von 10 Kilometern von der UVP-Pflicht zu befreien und nur noch für den Fall, dass ein Natura 2000-Schutzgebiet durch die Planung betroffen sein kann, eine UVP-Vorprüfung vorzusehen. Dies entspricht der Rechtslage des Bundesfernstraßengesetzes und trägt somit auch zu einer Rechtsvereinheitlichung bei.

Die Aufholjagd starten: Sieben Effekte durch das Gesetz zur Radwegeplanungsbeschleunigung

1. Stark verkürzte Planungszeiten – ein Radweg wird künftig deutlich schneller als in den heute üblichen 5 bis 8 Jahren fertiggestellt
2. Viel effizienterer Einsatz der limitierten Planungskapazitäten bei Hessen Mobil, den Landkreisen und Planungsbüros
3. Straßensanierungen werden künftig genutzt, um begleitende Radwege anzubauen
4. Hessen startet seine Aufholjagd beim Ausbau des Radwegenetzes: Jedes Jahr werden deutlich mehr Radwege fertiggestellt als bisher
5. Die neuen Radwege machen Radfahren und zu Fuß gehen sicherer
6. Die Menschen in ganz Hessen können sich frei entscheiden, ob sie mit Auto oder Rad unterwegs sein möchten
7. Deutlich mehr Menschen steigen aufs Rad – auch außerhalb von Großstädten und Gesundheit, Umwelt und Klima profitieren



Radwege an Landesstraßen

Die Tabelle gibt in Prozent an, wie viele Landesstraßen 2014 und 2024 mit einem begleitenden Radweg ausgestattet waren. Die rechte Spalte zeigt die Erhöhung des Ausstattungsgrades in Prozentpunkten.

	2014	2024	Verbesserung
Mecklenburg-Vorpommern	26,0 %	32,9 %	6,9 %
Nordrhein-Westfalen	43,9 %	49,5 %	5,6 %
Bayern	24,2 %	29,0 %	4,8 %
Brandenburg	17,7 %	21,9 %	4,2 %
Niedersachsen	54,1 %	58,2 %	4,1 %
Sachsen	10,0 %	14,0 %	4,0 %
Bundesschnitt	25,4 %	28,9 %	3,5 %
Sachsen-Anhalt	13,5 %	16,4 %	2,9 %
Thüringen	5,2 %	6,8 %	1,6 %
Baden-Württemberg	13,1 %	14,5 %	1,4 %
Schleswig-Holstein	63,2 %	64,3 %	1,1 %
Rheinland-Pfalz	8,3 %	9,4 %	1,1 %
Saarland	29,4 %	29,9 %	0,5 %
Hessen	11,0 %	11,4 %	0,4 %

Auswertung des ADFC Hessen nach Daten der Längenstatistik des Fernstraßenbundesamtes

”

Es gibt keine Radwege in die umliegenden Dörfer. Also man fährt auf der Straße, was sehr gefährlich ist oder über schlechte Feld- und Waldwege.

”

Für ältere Personen oder Kinder gibt es keine Möglichkeit, die Nachbarorte zu erreichen als mit dem Auto.

”

Die Fahrt auf der Landstraße ist lebensgefährlich. Die Feldwege bedeuten große Umwege und ein ständiges Auf und Ab.



Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Landesverband Hessen e.V.
Löwengasse 27 A
60385 Frankfurt am Main

Tel. 0 69 / 9 56 34 60 - 40
buero@adfc-hessen.de
hessen.adfc.de

Redaktion: Sofrony Riedmann, Torsten Willner, Charles Falk

Illustrationen: © ADFC

Gestaltung: Volker Eckhardt

Stand: November 2024

Klimaneutral gedruckt.



facebook.com/adfc.hessen.ev



youtube.com/@adfc_hessen



hessen.social/@adfc_hessen

¹Quelle: www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/daten-fuer-den-radverkehr/fahrrad-monitor-hessen/

²Der Fahrradklima-Test ist eine nicht repräsentative Befragung von ADFC und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, an der sich im Herbst 2022 insgesamt 245.000 Menschen bundesweit

³Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) 2024: Analyse von getöteten Radfahrenden auf Landstraßen.

[<https://www.udv.de/resource/blob/180736/f22687fe1144a2cac2e761ecccc362a8/96-fahrradunfaelle-data.pdf>]

⁴<https://www.udv.de/resource/blob/180736/f22687fe1144a2cac2e761ecccc362a8/96-fahrradunfaelle-data.pdf>

