

# Radschnellwege in Hessen

Sachstand September 2023

**ADFC Hessen e.V.**

Löwengasse 27 A

60385 Frankfurt am Main



## Inhalt

<b>Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>Standards für Radschnell- und Raddirektverbindungen .....</b>	<b>5</b>
<b>Ergebnisse der Korridorstudie .....</b>	<b>9</b>
<b>Umsetzung der Radschnellwege .....</b>	<b>12</b>
<b>Südhessen/Rhein-Main-Gebiet .....</b>	<b>12</b>
<b>Mittelhessen .....</b>	<b>16</b>
<b>Nordhessen.....</b>	<b>19</b>
<b>Fazit: im Schneckentempo zum Radschnellwegnetz.....</b>	<b>21</b>

## Einleitung

Radschnellwege sollen das Radfahren, insbesondere für Pendler:innen, deutlich attraktiver machen. Sie sollen möglichst direkt und steigungsarm geführt werden, eine ausreichende Breite für das Nebeneinanderfahren, einen störungsfreien Begegnungsverkehr und Überholvorgänge aufweisen sowie eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20km/h ermöglichen.

Das Land Hessen strebt eine Stärkung des Radverkehrs als wichtigen Baustein zur Umsetzung der Verkehrswende und zur Erreichung der Klimaziele an. Hierzu wurde ein Konzept für ein Rad-Hauptnetz entwickelt, welches erstmalig eine systematische Netzplanung für den Radverkehr in Hessen vorsieht. Für die wichtigsten Pendelrouten ist die Errichtung von Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen vorgesehen, deren Ausgestaltung in den „Qualitätsstandards und Musterlösungen“ des Landes ausführlich erläutert wird. Radschnell- und Raddirektverbindungen unterscheiden sich leicht in der Ausgestaltung und der erwarteten Menge an täglichen Pendler:innen, die genauen Unterschiede werden auf den folgenden Seiten kurz erörtert.

Die vom Land Hessen in zweijährigen Abständen durchgeführte repräsentative Befragung „Fahrrad Monitor“ hat 2021 den Bau von Radschnellwegen als regelrechten Game Changer für das Gelingen der Verkehrswende im Berufsverkehr identifiziert: 36 Prozent der Beschäftigten könnten sich vorstellen, aufs Rad zu wechseln, wenn sie auf der Strecke einen Radschnellweg benutzen können.<sup>1</sup> Das verdeutlicht, dass für den zügigen Bau von Radschnellwegen ein sehr hohes allgemeines Interesse besteht – und eben nicht nur ein Partikularinteresse einer begrenzten Zahl von Arbeitnehmenden, die aktuell das Rad zum beruflichen Pendeln nutzen. Und nicht nur die Pendelnden auf den Radschnellwegen würden von einem leistungsfähigen Netz profitieren: Angesichts der Rush Hour hochausgelasteter ÖPNV- und Straßennetze und angespannter Wohnungsmärkte in den städtischen Zentren, hätten Radschnellwege einen hohen gesamtgesellschaftlichen Nutzen, deutlich hinausgehend über die klassischen Benefits – Umweltschutz und Bewegungsförderung – an die beim Thema Radfahren zuerst gedacht wird. Auch die Unternehmen in Hessen würden davon profitieren, dass sie durch Radschnellwege vielfach für Fachkräfte besser erreichbar würden.

Bereits im Jahre 2012 ermittelte eine Potenzialstudie 6 Korridore für Radschnellwege im Rhein-Main-Gebiet. Um mögliche Korridore für Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen in ganz Hessen zu identifizieren, wurde 2018 eine landesweite Korridorstudie durchgeführt. Dabei wurden 42 mögliche Korridore mit Potential für Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen festgestellt.<sup>2</sup>

Seit der Potenzialstudie Rhein-Main sind elf, seit der Korridorstudie sind fünf Jahre vergangen – was hat sich seitdem getan? Welche Korridore wurden vertieft untersucht, wo ist schon

---

<sup>1</sup> [https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2022/03/220310\\_Fahrrad-Monitor-Deutschland-2021\\_BoostReport\\_Hessen.pdf](https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2022/03/220310_Fahrrad-Monitor-Deutschland-2021_BoostReport_Hessen.pdf), S. 13

<sup>2</sup> <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/radschnellverbindungen/>

etwas gebaut, wo laufen noch Planungen oder Baumaßnahmen, wo ist noch nichts passiert?  
Diesen Fragen geht das folgende Dossier auf den Grund.

## Standards für Radschnell- und Raddirektverbindungen

Generell werden Radverkehrsanlagen in Deutschland nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (kurz: ERA) geplant, entworfen und betrieben. Die ERA sind insofern generell als Stand der Technik anerkannt und beschreiben die Mindeststandards für Radverkehrsanlagen. Allerdings sind die ERA nicht ohne Kritik: so stammt die aktuelle Version aus 2010 und bildet daher aktuelle Anforderungen des Radverkehrs, insbesondere solche, die durch den seitdem stark angestiegenen Anteil von Pedelecs entstehen, nicht gut ab. Weiterhin empfinden viele Radler:innen nur nach Mindeststandards angelegte Radverkehrsanlagen als nicht attraktiv: so müssen nach den ERA beispielsweise Schutzstreifen, eine aus Sicht des ADFC sowieso eher ungeeignete Führungsform für den Radverkehr, lediglich eine Mindestbreite von 1,25m aufweisen.

Das Land Hessen hat daher eigene Qualitätsstandards und Musterlösungen<sup>3</sup> entwickelt, die teilweise deutlich über die Anforderungen der ERA hinausgehen. Im Juni 2023 wurden diese Standards durch das neue hessische Nahmobilitätsgesetz auch verbindlich eingeführt.

Die hessischen Qualitätsstandards und Musterlösungen definieren drei Ausbaustufen für Wege im hessischen Radnetz: Radschnellverbindungen, Raddirektverbindungen sowie Radverbindungen. Letztere umfassen Radwege, die nicht Radschnell- oder Raddirektverbindungen, sowie andere Führungsformen des Radverkehrs, wie Radstreifen, Schutzstreifen oder Fahrradstraßen.

---

<sup>3</sup> <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/>

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>

Abb.: Die drei Ausbaustufen im hessischen Radverkehrsnetz. Quelle: HMWEVW

## Generelle Kriterien für Radschnell- und Raddirektverbindungen

Generell sind in Hessen folgende Kriterien für Radschnell- und Raddirektverbindungen vorgesehen:

*„Um eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h zu erreichen, sollen solche Verbindungen direkt und steigungsarm geführt werden. Zahl und Dauer von Halten soll so gering wie möglich gehalten werden. Darüber hinaus sollen sie eine hohe Oberflächenqualität aufweisen. Die Breiten sollen das Nebeneinanderfahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen ermöglichen. Dies bedeutet unter anderem, dass Radschnellverbindungen im Zweirichtungsverkehr mit einer Breite von 4 m und im Einrichtungsverkehr mit einer Breite von 3 m ausgeführt werden. Auf Raddirektverbindungen werden 3 m im Zweirichtungsverkehr und 2 m im Einrichtungsverkehr angewendet.*

*Radschnell- und Raddirektverbindungen können ebenso wie die übrigen Radverbindungen selbstständig, straßenbegleitend oder auf Nebenstraßen geführt werden. Für zu Fuß Gehende wird in der Regel ein eigenes Gehweg vorgesehen.“<sup>4</sup>*

<sup>4</sup> Aus: <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/>

## Radschnellverbindungen



Radschnellweg FRM1 bei Egelsbach, mit Zeichen 350.1 („Radschnellweg“) gekennzeichnet<sup>5</sup>

Radschnellverbindungen sind hochwertige Radverbindungen, die speziell für den zügigen und sicheren Fahrradverkehr konzipiert sind. Sie werden teilweise auch als Radschnellweg bezeichnet. Sie dienen dazu, wichtige Orte oder Ballungszentren miteinander zu verbinden und stellen eine schnelle Alternative zum motorisierten Verkehr dar. Radschnellverbindungen in Hessen sind in der Regel überregional angelegt und verbinden Städte oder größere Siedlungsbereiche. Diese Wege bieten eine hohe Qualität der Infrastruktur, geringe Steigungen und einen möglichst geradlinigen Verlauf, um die Reisezeit für Radfahrer zu minimieren. Sie können beispielsweise entlang von Bahntrassen, Flussufern oder anderen separierten Korridoren verlaufen.

Zur Kennzeichnung von Radschnellverbindungen existiert seit einer StVO-Novelle im Jahr 2020 auch ein eigenes Verkehrszeichen „Radschnellweg“ (Zeichen 350.1), mit welchem der erste hessische Radschnellweg auch gekennzeichnet ist (siehe obiges Bild).

## Raddirektverbindungen

Raddirektverbindungen sind ebenfalls hochwertige Radwege, die darauf abzielen, wichtige Ziele direkt miteinander zu verbinden. Im Unterschied zu Radschnellverbindungen ist bei ihnen von einem geringeren Potenzial (1500 Radfahrende/d anstatt 2000 Radfahrende/d bei Radschnellverbindungen) auszugehen, sodass auch der zu erreichende Ausbaustandard gegenüber Radschnellverbindungen leicht reduziert ist.

---

<sup>5</sup> Bildquelle (CC0):

<https://de.wikipedia.org/wiki/Radschnellweg#/media/Datei:2019Radschnellweg.jpg>

Zusammenfassend kann man sagen, dass sowohl Radschnellverbindungen, als auch Raddirektverbindungen darauf abzielen, den Radverkehr zu fördern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Die genaue Planung und Umsetzung von Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen kann jedoch je nach den spezifischen Anforderungen und Gegebenheiten vor Ort variieren. Die Qualitätsstandards und Musterlösungen sehen für Radschnell- und Raddirektverbindungen sowohl inner- als auch außerorts eine Beleuchtung vor. Auf dem bisher errichteten Abschnitt des Radschnellweges FRM1 ist eine solche auch umgesetzt. Zudem sollen bedarfsgemäße Rast- und Servicestationen angelegt werden und eine regelmäßige Reinigung bzw. Kontrolle sowie Winterdienst mit hoher Priorität vorgesehen werden.



## Ergebnisse der Korridorstudie

Im Rahmen der 2018 durchgeführten Korridorstudie wurden auf Grundlage von landesweit einheitlich vorliegenden Daten unter Einbeziehung der lokalen Akteure insgesamt 42 Korridore identifiziert, welche sich grundsätzlich für die Realisierung von Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen eignen. Die Korridore wurden Anhand ihres Potenzials in Bezug auf die Anzahl der Radpendler:innen sowie weitere umsetzungsrelevante Parameter in zwei Kategorien eingeteilt und mit Punkten bewertet. In der Kategorie I, dies sind Korridore mit einem Potenzial von mehr als 2.000 Radpendler:innen am Tag, wurden sieben Korridore mit einer Gesamtlänge von insgesamt ca. 130km identifiziert. Hier empfiehlt sich allein durch das hohe Potenzial an Radpendler:innen eine zeitnahe Umsetzung einer Radschnellverbindung.



*Abb.: In der Korridorstudie identifizierte Korridore der Kategorie I (Rf/d = Radfahrende pro Tag).  
Quelle: Korridorstudie, S.24*

In Kategorie II, dies sind Korridore mit einem Potenzial von 800 bis 2.000 Radpendler:innen am Tag, wurden 35 mögliche Korridore identifiziert. Die gesamte Streckenlänge beträgt hierbei ca. 690 km. Um diese Korridore vertieft zu untersuchen, empfiehlt die Korridorstudie die Durchführung von Machbarkeitsstudien durch die jeweiligen Baulastträger.

Die durch die Studie identifizierten Korridore stellen in der Regel wichtige Verbindungen für Radpendler:innen in urbanen Gebieten mit einer hohen Bevölkerungsdichte dar. Insofern ist es nicht verwunderlich, dass die Mehrzahl der identifizierten Korridore im Rhein-Main-Gebiet liegt und von bzw. nach Frankfurt am Main führen. In der Kategorie I liegen sogar sechs von sieben identifizierten Korridoren im Rhein-Main-Gebiet, davon haben fünf Korridore ihren Start- bzw. Endpunkt in Frankfurt.

Weitere Regionen, in welchen Korridore identifiziert wurden, sind die mittelhessische Region um Marburg, Gießen und Wetzlar, ein Korridor in der Region Fulda sowie fünf auf die nordhessische Großstadt Kassel zulaufende Routen in Nordhessen, wovon die Route zwischen Baunatal und Kassel als einzige nicht in Südhessen liegende Route in der Kategorie I eingruppiert ist.

Einige der Korridore mit Potenzial für Radschnellwege verlaufen auch über Landesgrenzen hinweg, so z.B. die in der Kategorie I eingruppierte Verbindung zwischen der hessischen

Landeshauptstadt Wiesbaden und Mainz, der Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz. Darüber hinaus weisen auch Korridore von Hessen nach Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg und Aschaffenburg ein hohes Potential an Radpendler:innen auf.

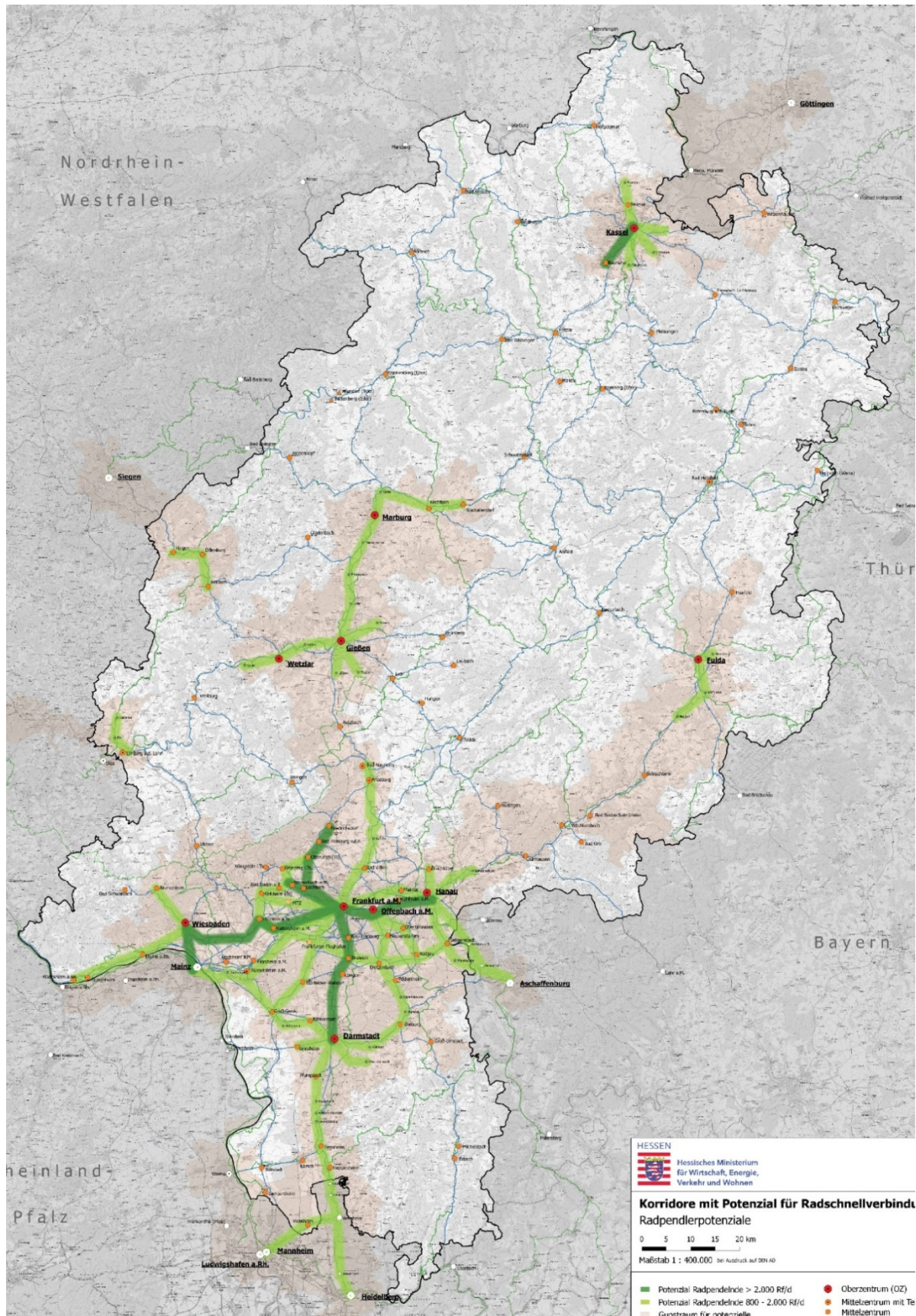


Abb.: Korridore mit Potenzial für Radschnellverbindungen - Hellgrün: 800-2.000 Radler:innen/Tag, Dunkelgrün: >2.000 Radler:innen/Tag (Quelle: Korridorstudie, S. 23)

## Umsetzung der Radschnellwege

Die Umsetzung des geplanten Netzes an Radschnellwegen in Hessen läuft bislang sehr schleppend. So befindet sich lediglich der Radschnellweg zwischen Frankfurt und Darmstadt in der baulichen Umsetzung. Bei der Raddirektverbindung Kassel-Vellmar sind Vorarbeiten im Zusammenhang mit Kanalleitungen ausgeführt worden, der eigentliche Baubeginn der Strecke ist inzwischen für 2024 vorgesehen. Für einige andere Verbindungen wurden bereits Machbarkeitsstudien durchgeführt bzw. beauftragt.

Im Folgenden wird der Sachstand in den verschiedenen hessischen Regionen zusammenfassend erläutert.

### Südhessen/Rhein-Main-Gebiet

#### Region Frankfurt

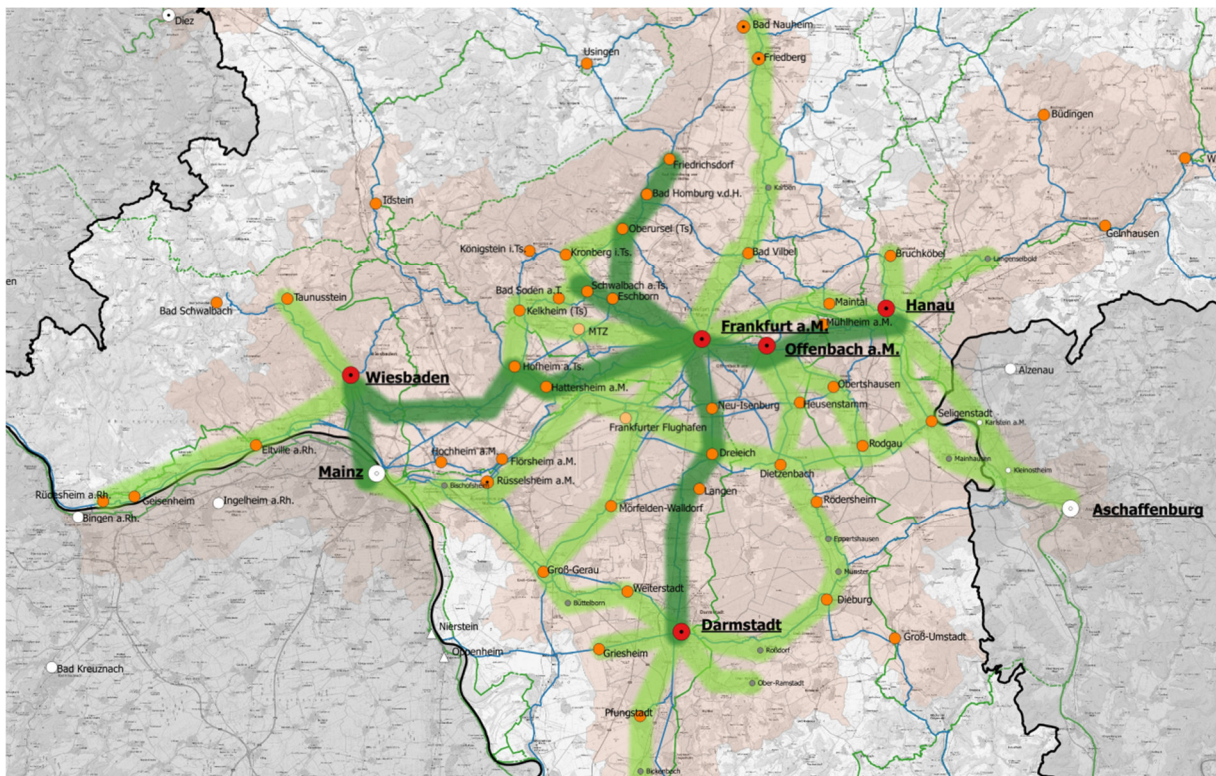


Abb.: In der Korridorstudie identifizierte mögliche Radschnellwege im Rhein-Main-Gebiet. Unten abgeschnitten: Fortführung Korridor von Darmstadt über Pfungstadt, Bensheim und Heppenheim nach Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg. (Quelle Korridorstudie, S. 23)

Die Korridorstudie hat im Rhein-Main-Gebiet zahlreiche mögliche Radschnellverbindungen mit hohem Potenzial identifiziert. Die meisten dieser möglichen Verbindungen tangieren die Stadt Frankfurt am Main. Im Gebiet um Frankfurt sind die Planungen für Radschnellverbindungen im hessenweiten Vergleich bisher auch am weitesten fortgeschritten. Dem Regionalverband

FrankfurtRheinMain kommt hierbei eine besondere Rolle zu: bereits 2015 initiierte er das Projekt eines Radschnellweges zwischen Frankfurt und Darmstadt, dessen erster Abschnitt 2019 eingeweiht wurde. Hieran und an die Ergebnisse der Korridorstudie anknüpfend wurde 2020 die Umsetzung von acht weiteren Radschnellwegen in der Region in die Mobilitätsstrategie 2030 des Regionalverbandes integriert. Die insgesamt neun Radschnellwege werden als FRM1 – FRM9 bezeichnet (siehe Abbildung auf der nächsten Seite).

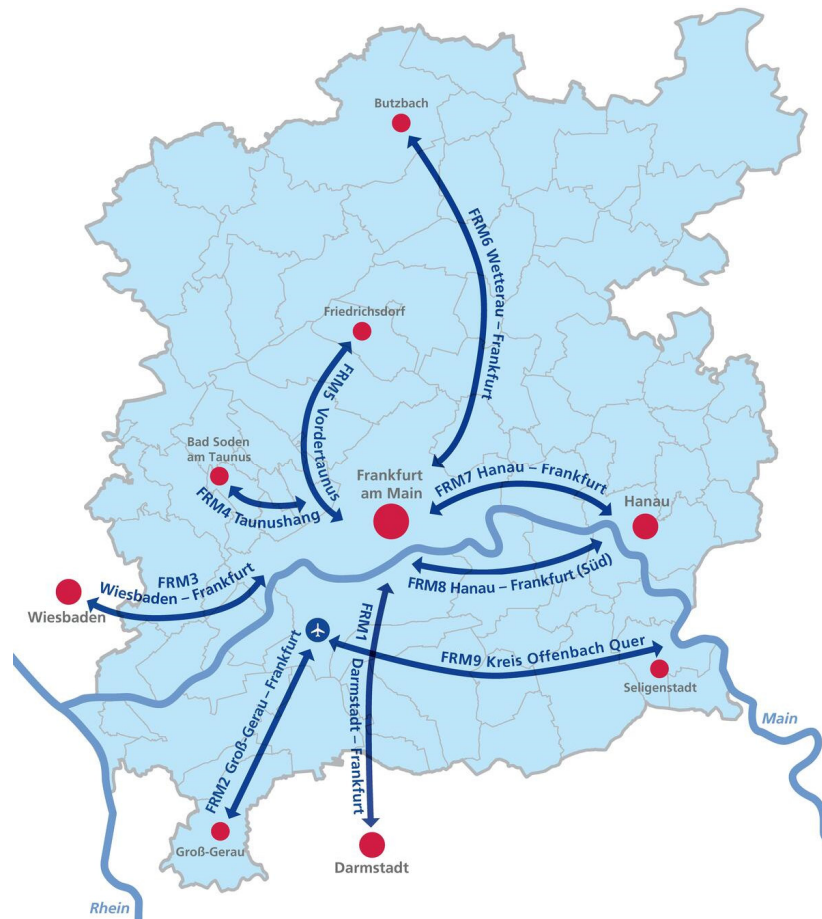


Abb.: geplante Radschnellwege im Gebiet des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain. Quelle: <https://www.region-frankfurt.de/Radschnellwege>

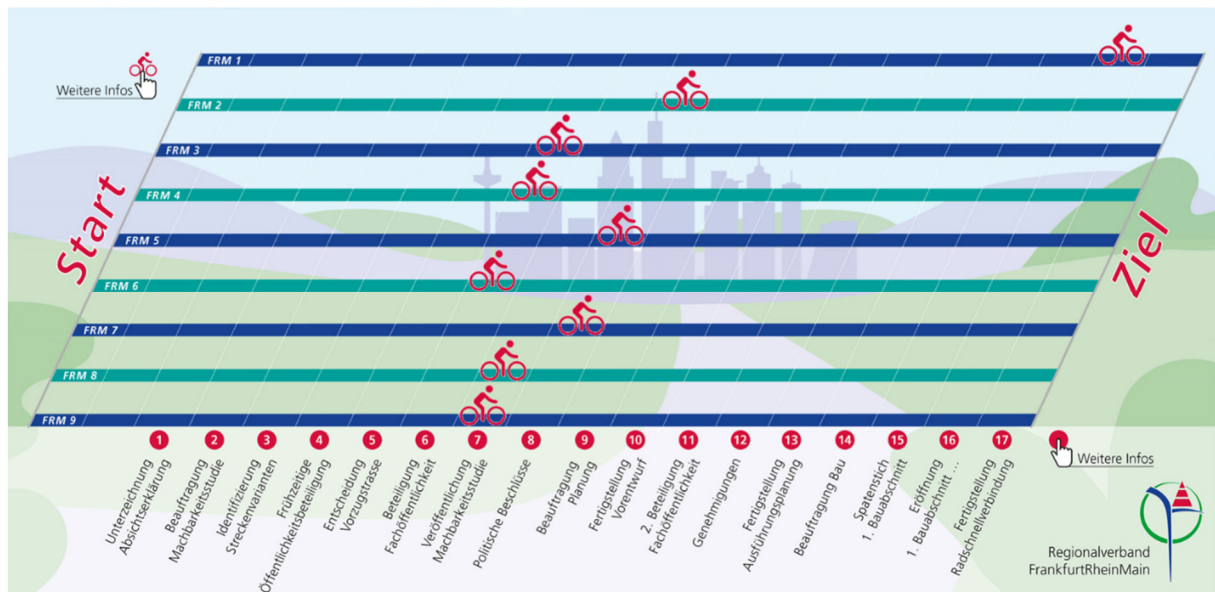
Die Umsetzung der geplanten neun Radschnellwege in der Region Frankfurt kommt jedoch nur schleppend voran. So sind von allen Wegen bislang lediglich ca. 8km des insgesamt 30km langen Radschnellweges zwischen Darmstadt und Frankfurt gebaut. Die Fertigstellung des Gesamtweges, welche eigentlich für 2022 geplant war, wird noch bis mindestens 2026 dauern. Auch die Hessenschau hat zurecht festgestellt: „Der Bau des ersten hessischen Radschnellwegs lahmt“.<sup>6</sup> Die anderen acht Radschnellwege in der Region Frankfurt befinden sich teilweise noch in sehr frühen Stadien der Umsetzung: zwar wurden für alle acht Routen

<sup>6</sup> <https://www.hessenschau.de/wirtschaft/radschnellweg-frankfurt---darmstadt-bau-des-super-radwegs-in-hessen-lahmt-v1,radschnellweg-frankfurt-darmstadt-102.html>

Machbarkeitsstudien beauftragt, doch bisher sind davon nur fünf abgeschlossen. Die langwierigen Prozesse der Planung, Ausschreibung und des eigentlichen Baus schließen daran an und werden sich voraussichtlich noch länger hinziehen. Die Fortschritte werden regelmäßig auf der Webseite des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain dokumentiert. Ein Vergleich der grafisch aufgearbeiteten Statusmeldungen zwischen Ende 2020 und Frühjahr 2023 zeigt, wie auf der nächsten Seite ersichtlich, nur geringe Fortschritte.

### „Rennen“ der Radschnellwege FrankfurtRheinMain (FRM1-9)

Die Realisierung einer Radschnellverbindung ist ein Langstreckenrennen, bei dem eine Vielzahl an Etappen zurückzulegen ist. In der folgenden Übersicht sehen Sie, welche Meilensteine das jeweilige Radschnellwege-Projekt bereits erreicht hat und welche Etappen noch zu „fahren“ sind. Für weitere Informationen klicken Sie in die Grafik.



Vergleich: Stand der Realisierung der Radschnellwege im Gebiet des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain im Dezember 2020 (oben) und im März 2023 (unten). Quelle: <https://www.region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Mobilit%C3%A4t-in-der-Region/Mit-dem-Rad/Radschnellwege/-Rennen-der-Radschnellwege/>

### *Weitere Korridore in Südhessen*

Ein Radschnellweg zwischen den Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz befindet sich aktuell in Planung, die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie wurden im März 2023 vorgestellt.<sup>7</sup>

Für einen ca. 70km langen Radschnellweg von Darmstadt nach Mannheim/Heidelberg wurde vom Verband Region Rhein-Neckar eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Der in Baden-Württemberg liegende Abschnitt Mannheim-Viernheim-Weinheim befindet sich aktuell in einer konkreten Umsetzungsplanung.<sup>8</sup>

Für einen Radschnellweg zwischen Hanau und dem bayrischen Aschaffenburg befindet sich aktuell eine Machbarkeitsstudie in Arbeit, welche voraussichtlich im Laufe des Jahres 2023 abgeschlossen sein wird.<sup>9</sup>

Der Kreis Groß-Gerau hat neben einer Machbarkeitsstudie für den FRM 2 (Groß-Gerau – Frankfurt-Flughafen) auch zwei weitere Machbarkeitsstudien erstellen lassen (Frankfurt – Mainz sowie Rüsselsheim – Darmstadt). Diese beiden Projekte sollen aber erst zu einem noch unbestimmten Zeitpunkt in der Zukunft weiterverfolgt werden.<sup>10</sup>

Die Stadt Rödermark hat eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Dietzenbach – Rödermark – Eppertshausen erstellen lassen.<sup>11</sup> Konkrete Schritte zur Umsetzung sind nicht bekannt. Ein weitere Machbarkeitsstudie hat der Zweckverband Rheingau für die Relation Wiesbaden – Rheingau in Auftrag gegeben.<sup>12</sup> 2024 sollen Ergebnisse veröffentlicht werden.

Im Bau befinden sich auf hessischem Gebiet bisher keine Abschnitte der erwähnten Verbindungen.

---

<sup>7</sup> <https://www1.wiesbaden.de/microsites/radbuero/radinfrastruktur/radschnellverbindung.php>

<sup>8</sup> <https://www.m-r-n.com/was-wir-tun/themen-und-projekte/projekte/radfahren-rhein-neckar>

<sup>9</sup> <https://www.2laender2raeder.de/>

<sup>10</sup> <https://www.schneller-radfahren-kreisgg.de/2021/12/01/ergebnisse-veroeffentlicht/>

<sup>11</sup> <https://www.op-online.de/region/roedermark/welche-route-fuer-den-radler-highway-kreis-offenbach-fahrrad-radschnellweg-mobilitaet-91786135.html>

<sup>12</sup> <https://radfahren-rheingau-wiesbaden.de/2022/11/22/hallo-welt/>

## Mittelhessen

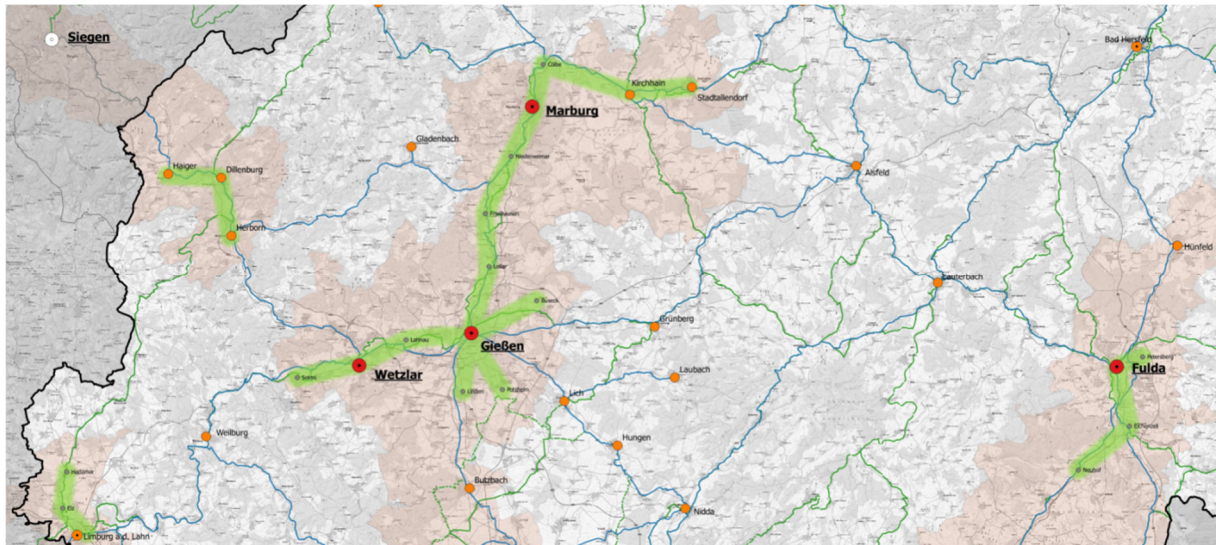


Abb.: Korridore mit Potenzial als Raddirekt- oder Radschnellverbindung in Mittelhessen (Quelle: Korridorstudie, S. 23)

In Mittelhessen wurden keine Korridore der Kategorie I identifiziert. Ein zusammenhängendes Netz von Korridoren wurde rund um Wetzlar, Gießen und Marburg identifiziert.

### Korridore in der Region Wetzlar/Gießen/Marburg

In dieser aus den Landkreisen Gießen, Marburg-Biedenkopf und Lahn-Dill bestehenden Region wurden zahlreiche mögliche Raddirektverbindungen identifiziert, die zusammen ein Netz bilden. Zwar liegen hier schon einige regionale Radverkehrskonzepte vor, die zum Teil auch auf Radschnellverbindungen eingehen, doch es scheint keine übergreifende Planung für ein Netz an schnellen Radverkehrsanlagen wie zum Beispiel in der Region Frankfurt zu geben.

Konkret gehen die Radverkehrskonzepte des Lahn-Dill-Kreises, das Mobilitäts- und Verkehrskonzept „MoVe 35“ der Stadt Marburg auf mögliche Radschnellwege ein. Im Rad- und Fußverkehrskonzept der Stadt Wetzlar findet ein möglicher Radschnellweg Wetzlar-Gießen zumindest Erwähnung (S.159).<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> [https://www.wetzlar.de/medien/bindata/lebeninwetzlar/mobilitaet-und-verkehr/Schlussbericht\\_Rad-\\_und\\_Fussverkehrskonzept.pdf](https://www.wetzlar.de/medien/bindata/lebeninwetzlar/mobilitaet-und-verkehr/Schlussbericht_Rad-_und_Fussverkehrskonzept.pdf)



#### 4.4.1 Radschnellverbindungen

Insgesamt vier Radschnellverbindungen bilden die zentralen Routen des Radverkehrsnetzes. Die einzelnen Streckenlängen der Routen im Gesamtnetz des Lahn-Dill-Kreises, der jeweilige Anteil an Lückenschlüssen sowie deren Summierung sind in Tabelle 16 aufgeführt.

Tabelle 16: Radschnellverbindungen im Radverkehrsnetz Lahn-Dill-Kreis (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

Route	Verlauf	Länge insgesamt [km]	davon Lückenschlüsse [km]
RSV1	Wetzlar - Gießen	11,4	3,2
RSV2	Solms - Wetzlar	6,6	3,6
RSV3	Wetzlar - Haiger - Allendorf (Haiger)	42,4	6,7
RSV4	Herborn Burg - Niederweidbach Aartalsperre	13,3	5,4
<b>Gesamt</b>		<b>73,8</b>	<b>18,9</b>

Abb.: Radschnellverbindungen laut Radverkehrskonzept des Lahn-Dill-Kreises<sup>14</sup>

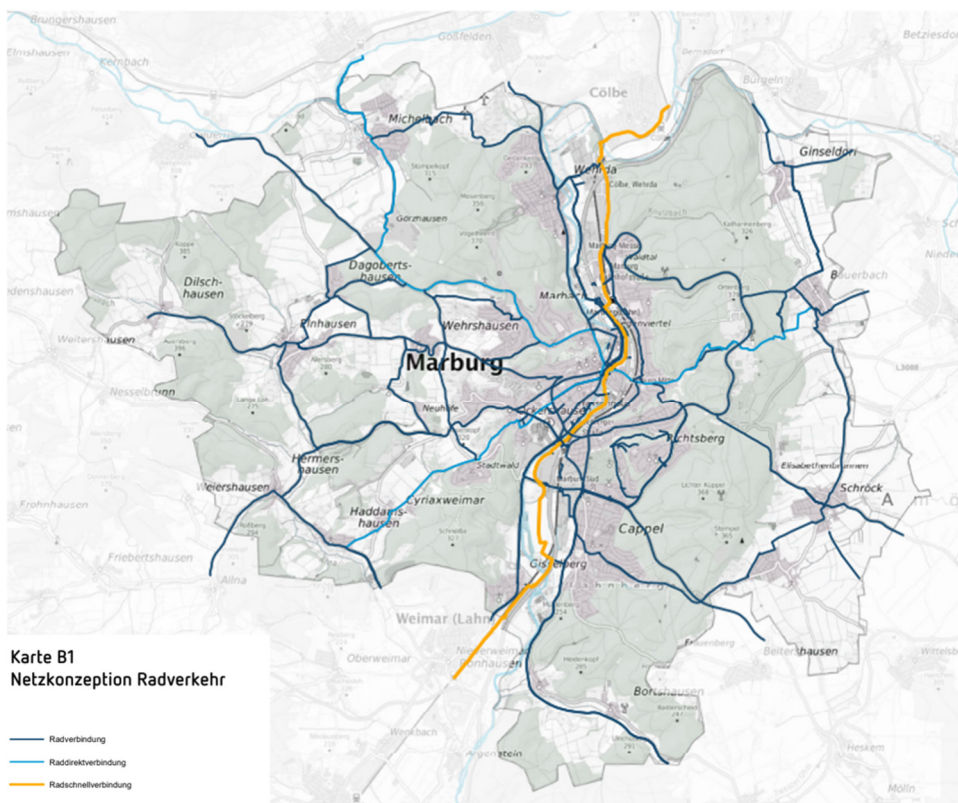


Abb.: Netzkonzeption für Marburg. Aus: MoVe35 – Handlungsfeld B: Radverkehr und Mikromobilität

<sup>14</sup> [https://rim.ekom21.de/lahn-dill-kreis/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZbycYYiUkA1Kszt-gZb\\_vVgscDztp6TobXYliPvI6WRe/Abschlussbericht.pdf](https://rim.ekom21.de/lahn-dill-kreis/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZbycYYiUkA1Kszt-gZb_vVgscDztp6TobXYliPvI6WRe/Abschlussbericht.pdf)

Darüber hinaus bestehen Radverkehrskonzepte für den Landkreis Gießen<sup>15</sup>, den Landkreis Marburg-Biedenkopf<sup>16</sup> sowie die Stadt Gießen<sup>17</sup>.

Konkrete Umsetzungsschritte für Radschnellverbindungen wie Machbarkeitsstudien sind aus der Region bisher nicht bekannt.

#### Korridor Neuhoef-Eichenzell-Fulda-Petersberg

Zumindest zwischen Neuhoef und Eichenzell befindet sich aktuell ein ca. 7km langer Radweg im Bau.<sup>18</sup> Die vorgesehene Breite von 3 Metern entspricht den Anforderungen an eine Raddirektverbindung. Sowohl der Landkreis<sup>19</sup> als auch die Stadt Fulda<sup>20</sup> haben jeweils ein Radverkehrskonzept erarbeitet. Im Radverkehrskonzept der Stadt Fulda wird zumindest darauf hingewiesen, dass eine Machbarkeitsstudie für den Korridor Neuhoef-Eichenzell-Fulda-Petersberg angeraten ist. Bisher ist eine solche Studie jedoch nicht beauftragt.

#### Korridor Limburg-Elz-Hadamar

Dieser Korridor liegt im Landkreis Limburg-Weilburg. Konkrete Maßnahmen zur Umsetzung sind hier bisher nicht bekannt. Jedoch erarbeitet der Landkreis momentan ein Radverkehrskonzept<sup>21</sup>, ein Nahmobilitätscheck<sup>22</sup>, welche auf mögliche Radschnellwege hinweise, wurde 2020 durchgeführt.

#### Korridor Haiger -Dillenburg-Herborn

Dieser Korridor liegt im Lahn-Dill-Kreis und entspricht Teilen des bestehenden Dilltalradweges<sup>23</sup>. Im Radverkehrskonzept des Lahn-Dill-Kreises findet dieser Korridor als möglicher Radschnellweg – sogar verlängert bis Wetzlar – Erwähnung. Umsetzungsschritte sind nicht bekannt.

---

<sup>15</sup> <https://www.lkgi.de/der-landkreis/3248-radverkehrskonzept-fuer-den-landkreis-giessen>

<sup>16</sup> <https://mein-marburg-biedenkopf.de/radverkehrsentwicklung>

<sup>17</sup> <https://www.giessen.de/Leben/Verkehr-und-Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung/Radverkehrsentwicklungsplan/>

<sup>18</sup> <https://osthessen-news.de/n11659215/bund-unterstuetzt-radwegeausbau-ein-eichenzell-mit-mehr-als-1-5-millionen-euro.html>

<sup>19</sup> <https://www.landkreis-fulda.de/radverkehrskonzept/standard-titel>

<sup>20</sup> <https://www.fulda.de/bauen-wirtschaft/verkehrsplanung/radverkehr>

<sup>21</sup> <https://www.radfahren-limburg-weilburg.de/>

<sup>22</sup> [https://www.landkreis-limburg-weilburg.de/fileadmin/landkreis/downloads/klimaschutz/201007\\_NMC\\_Limburg-Weilburg\\_web.pdf](https://www.landkreis-limburg-weilburg.de/fileadmin/landkreis/downloads/klimaschutz/201007_NMC_Limburg-Weilburg_web.pdf)

<sup>23</sup> <https://naturpark.lahn-dill-berglad.de/radfahren/tagestouren/dilltalradweg/>

## Nordhessen

In Nordhessen wurden in der Korridorstudie insgesamt fünf potenzialreiche Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen identifiziert. Diese laufen alle auf die nordhessische Großstadt Kassel zu. Der Korridor Baunatal-Kassel verspricht das höchste Potenzial mit 2.500 möglichen Radpendler:innen am Tag und ist daher in der Kategorie I eingruppiert, wonach eine Ausführung als Radschnellverbindung erfolgen sollte. Die übrigen vier Verbindungen sind in die Kategorie II eingruppiert und könnten als Raddirektverbindung ausgeführt werden.

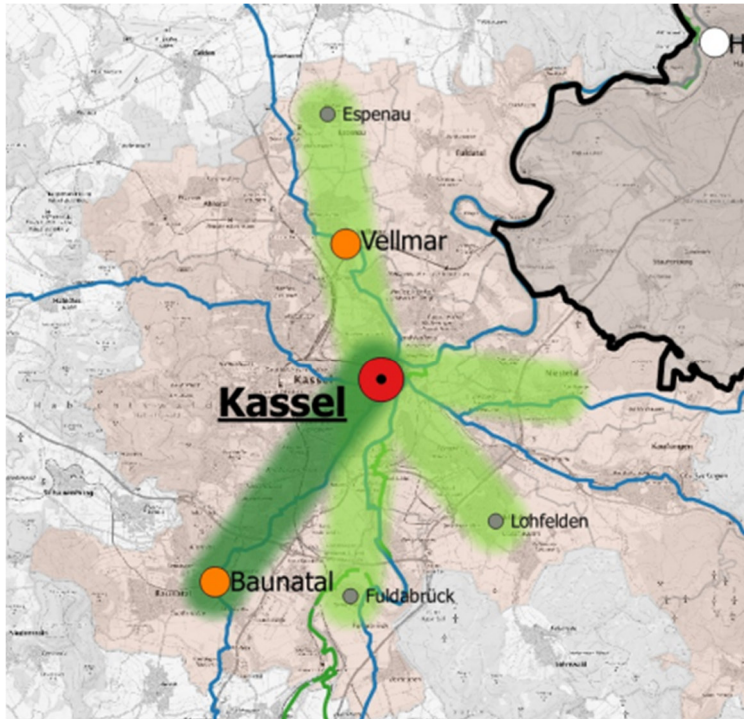


Abb.: In der Korridorstudie ermittelte Radschnell- und Raddirektverbindungen in Nordhessen  
(Quelle: Korridorstudie, S. 23)

Die in Nordhessen identifizierten Korridore führen alle von der Stadt Kassel zu im Landkreis Kassel liegenden Gemeinden. Sowohl für die Stadt Kassel<sup>24</sup> als auch für den Landkreis Kassel<sup>25</sup> liegen Radverkehrskonzepte vor. In beiden Konzepten werden mögliche Radschnellwege erwähnt. Wie auch in der Region Frankfurt gibt es im Raum Kassel einen städtebaulichen Planungsverband. Dies ist der Zweckverband Region Kassel (ZRK). Im Auftrag des ZRK wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt, welche Raddirektverbindungen von Kassel nach Baunatal, Vellmar und Kaufungen (mit möglicher Verlängerung nach Helsa) umfasst. Als Ergebnis dieser Machbarkeitsstudie wurde als erstes Projekt die Raddirektverbindung

---

<sup>24</sup>

[https://www.kassel.de/buerger/verkehr\\_und\\_mobilitaet/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept.php](https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept.php)

<sup>25</sup> <https://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/>

zwischen Kassel und Vellmar für eine Realisierung ausgewählt. Diese Verbindung befindet sich momentan in der Planung, vorbereitende Arbeiten an Kanalleitungen sind größtenteils durchgeführt, der Straßenbau soll im Anschluss ab Mitte 2024 beginnen. Jedoch ist die Fertigstellung des Gesamtprojektes noch nicht absehbar. Die anderen beiden untersuchten Raddirektverbindungen existieren bislang nur auf dem Papier, ein Zeithorizont für die Umsetzung ist noch nicht erkennbar. Insbesondere die nach Baunatal gewählte Route würde größere Baumaßnahmen an der Frankfurter Straße in Kassel, einer aktuell vierspurigen Bundesstraße, erfordern. Die in der Korridorstudie ermittelten Routen nach Fuldabrück, Lohfelden, Niestetal und die Fortführung der Route von Vellmar nach Espenau wurden darüber hinaus bisher nicht vertieft untersucht.

● **Abbildung 9: Übersicht Grobtrassen der Raddirektverbindungen, eingebettet in bestehende Radnetzdefinitionen für Kassel und Vellmar**

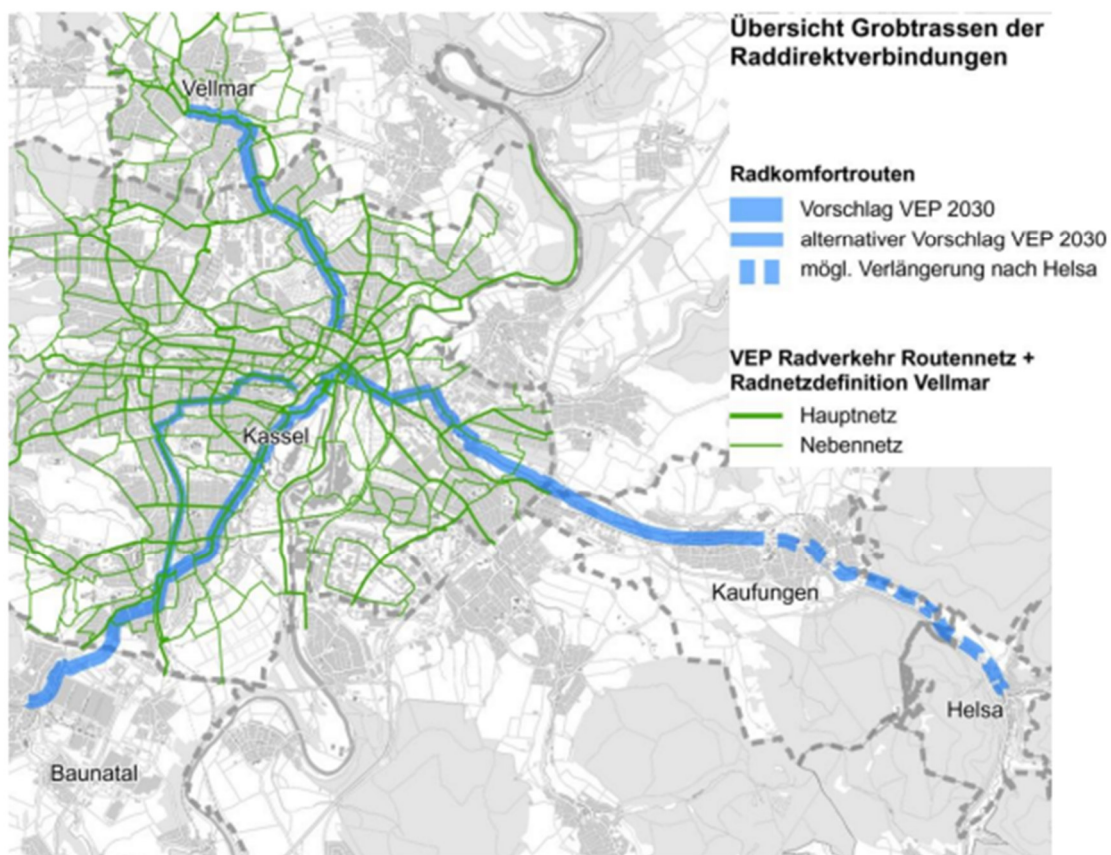


Abb.: Mögliche Raddirektverbindungen aus der Machbarkeitsstudie des ZRK<sup>26</sup>

<sup>26</sup> [https://www.zrk-kassel.de/media/files/download/pdf-dateien/zrk\\_raddirektrouten\\_bericht\\_final\\_08\\_11\\_2018.pdf](https://www.zrk-kassel.de/media/files/download/pdf-dateien/zrk_raddirektrouten_bericht_final_08_11_2018.pdf) - Seite 15

## Fazit: im Schneckentempo zum Radschnellwegnetz

Die Ergebnisse der Korridorstudie zeigen, dass es in Hessen ein großes Potenzial für Radschnellwege gibt. Viele Pendler:innen würden, wenn es gut ausgebaute Radwege gäbe, auf das Fahrrad umsteigen. Damit würden sowohl das Klima geschont als auch die Städte vom motorisierten Individualverkehr entlastet, beides Ziele, welche das Land Hessen verfolgt. Der Bedarf an Radschnellwegen ist also vorhanden und durch die Klimakrise ist der zügige Bau eines flächendeckenden Radwegenetzes in Hessen dringlich. Doch wie auf den vorhergehenden Seiten gezeigt, geht es in mit den Radschnellwegen in Hessen nur langsam voran – es existieren zwar zahlreiche Konzepte und Ideenpapiere, doch es wird nur wenig gebaut. Was sind die Gründe hierfür?

Anhand der aktuell laufenden Radschnellwegprojekte lassen sich eine Vielzahl an Gründen für die Verzögerungen identifizieren. So ist ein Problem, dass aufgrund der kommunalen Baulastträgerschaft an den meisten Projekten eine Vielzahl von Akteuren wie Landkreise, kreisangehörige Gemeinden und kreisfreie Städten beteiligt sind. Zur Umsetzung von Projekten muss jede einzelne Körperschaft das Projekt in ihrem Verantwortungsbereich engagiert vorantreiben. Dem großen Koordinierungsbedarf steht oftmals ein realer Mangel Abstimmung in Sachen Radverkehr gegenüber, fraglich ist zudem bei vielen Projekten auch, wer die Führungsrolle einnehmen soll.

Positiv hervorzuheben sind die Regionen um Frankfurt und Kassel: die dortigen Verbände – der Regionalverband FrankfurtRheinMain respektive der Zweckverband Region Kassel – haben die Planung für die Radschnellwegprojekte federführend übernommen und treiben diese voran. Aufgrund des großen Koordinierungsaufwands durch die kommunale Baulastträgerschaft und der begrenzten personellen Ausstattung der Verbände, ist dies jedoch nicht gleichbedeutend mit einer zügigen Projektumsetzung. Wo solche Verbände nicht existieren, geht es noch langsamer oder gar nicht voran.

Auch der Fachkräftemangel in Planungen und Bau spielen eine Rolle. Dazu kommen langwierige Planungs- und Genehmigungsprozesse, wodurch sich Projekte über viele Jahre verzögern. Auch die Finanzierung stellt in einigen Kommunen aufgrund der zu erbringenden kommunalen Eigenanteile ein Hemmnis dar. Radschnellwege erfordern zum Teil aufwändigere Bauwerke wie z.B. Brücken, die im Vergleich zu herkömmlichen Radwegen höhere Kosten verursachen und kommunale Eigenanteile in erhebliche Höhen bringen können, die dann in Konkurrenz zu anderen kommunalen Aufgaben, wie. z.B. dem Schulbau, stehen. Fördermittel des Bundes und Landes stehen aktuell noch ausreichend zur Verfügung, was sich jedoch ändern würde, wenn der Bau von Radschnellwegprojekten landesweit in die Gänge käme. Beantragung und Bewilligung der Fördermittel sind jedoch zum Teil aufwändig und bremsen das Vorankommen u.a. des FRM1.

### **Neustart für die hessischen Radschnellwege**

Die Schaffung eines Radschnellwegenetzes in den dicht besiedelten Regionen Hessens ist ein großes und herausforderndes Infrastrukturprojekt. Insbesondere die Identifizierung und Beschaffung der notwendigen Flächen bereitet große Probleme. Für die Umsetzung eines Projektes dieser Größenordnung fehlt es bisher an einem geeigneten Instrumentarium.

Der ADFC Hessen fordert daher bereits seit 2016, dass das Land, wie bei anderen überregionalen Straßenbauprojekten, die **Baulastträgerschaft** für Radschnellwege übernimmt. Eine entsprechende Regelung im Hessischen Straßengesetz ist auch Teil des Verkehrswendegesetzes der Initiative „Verkehrswende Hessen“. Dies würde bedeuten, dass das Land durch Hessen Mobil die Radschnellwege plant und baut. Hierdurch erhoffen wir uns eine deutliche Beschleunigung des Ausbaus der Radschnellwege. Lediglich in den Ortslagen der Gemeinden über 30.000 Einwohner:innen, wäre weiterhin die Gemeinde Baulastträger. Dies würde vor allem die kleineren Gemeinden davon entlasten, Radschnellwege selbst planen und bauen zu müssen. Gemeinden über 30.000 Einwohner:innen sollte das Land die Übernahme von Planung und Bau durch Hessen Mobil anbieten.

Das Land muss in einem **„Sonderbauprogramm Radschnellwege“** die Realisierung aller Radschnellwege der Kategorie I der Korridorstudie (insgesamt 130 km) bis zum Jahr 2030 und mind. weiterer 120 km der Kategorie II bis 2033 (Ende der übernächsten Legislaturperiode) finanziell und personell absichern und überprüfbare Zwischenschritte festlegen, die eine Kontrolle und Nachsteuerung ermöglichen.

Um die **Planung** der Radschnellwege (und aller herkömmlichen Radwege in Landesbaulast) durch das Land zu **beschleunigen**, muss das Hessische Straßengesetz reformiert werden und alle Möglichkeiten, den Ausbau des Radwegenetzes zu beschleunigen, müssen genutzt werden. U.a. muss gesetzlich festgelegt werden, dass, wie auf Bundesebene für die Erneuerbaren Energien, der Ausbau von Radwegen angesichts der Klimakrise im „überragenden öffentlichen Interesse“ liegt und im Rahmen von Abwägungsentscheidungen entsprechend priorisiert werden muss. So kann die Erlangung von Baurecht mittels Plangenehmigung oder Planfeststellung beschleunigt werden, was die Grundlage für eventuell notwendige Enteignungsverfahren darstellt. Außerdem muss ermöglicht werden, im 20-Meter-Schutzstreifen um eine Landesstraße nach § 23 (1) HStrG, Radwege ohne Planfeststellung oder Plangenehmigung zu erbauen.

Schließlich muss die Umsetzung des Sonderprogramms Radschnellwege durch einen **„Sonderbeauftragten für Radschnellwege“** verfolgt werden. Diese Position sollte im Verkehrsministerium angesiedelt werden. Der oder die Sonderbeauftragte muss die Umsetzung des Sonderprogramms zwischen Hessen Mobil, betroffenen Kommunen und Ministerium koordinieren, direkt der Ministeriumsleitung unterstehen und dieser mindestens monatlich über den Fortschritt Bericht erstatten. So wird sichergestellt, dass der oder die Minister:in immer zeitnah über Hemmschwellen bei der Umsetzung des Sonderprogramms informiert ist und bei Problemen zügig von höchster politischer Ebene eingegriffen werden kann.

Damit der Hochlauf beim Bau von Radschnellwegen in den kommenden 10 Jahren realisiert werden kann, reicht es jedoch nicht, strukturelle Hemmnisse abzubauen. Denn gerade, wenn das gelingt, bedarf es in der Folge auch einer erheblichen Steigerung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Aufgrund bestehender Erfahrungen kann von Bau- und Planungskosten von mindestens einer Million EUR je Kilometer ausgegangen werden.<sup>27</sup> Um im

---

<sup>27</sup> <https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/radschnellweg-frankfurt-darmstadt>;  
<https://www.op-online.de/region/seligenstadt/kosten-fuer-radschnellweg-frm9-rund-37-millionen-euro-92427050.html#:~:text=Der%20Regionalverband%20FrankfurtRheinMain%20schreibt%20in%2>

kommenden Jahrzehnt mind. 250 km Radschnellwege in Hessen zu bauen, werden also im Durchschnitt mind. 25 Millionen EUR jährlich benötigt. Auch wenn der Bund Radschnellwege mit einem eigenen Förderprogramm („Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030“) fördert, ist von einem jährlichen Investitionsbedarf durch das Land von mindestens durchschnittlich 20 Mio. EUR auszugehen. Diese Zahlen belegen auch, wie kostengünstig ein Radschnellwegnetz im Vergleich zu anderen hessischen Infrastrukturprojekten, wie dem Frankfurter Fernbahntunnel (geschätzte Kosten 3,6 Mrd. EUR)<sup>28</sup> oder dem Riederwaldtunnel (geschätzte Kosten 600 bis 1000 Mio. EUR)<sup>29</sup> ist. Die Gemeinden über 30.000 Einwohner sollten für selbst geplante und gebaute Radschnellwege eine 100 %-Förderung aus Bundes- und Landesmitteln erhalten.

Der ADFC Hessen wird künftig in regelmäßigen Abständen die Entwicklung des Radschnellwegenetzes in Hessen erfassen und bewerten. Der nächste Sachstandsbericht ist für das Jahr 2025 geplant.

---

0einer%20Pressemitteilung%2C%20dass,etwas%20weniger%20als%20eine%20Million%20Euro%20pro%20Kilometer.

<sup>28</sup> <https://www.hessenschau.de/wirtschaft/plaene-fuer-fernbahntunnel-frankfurt-bekommt-eine-450-meter-lange-bahnhofshalle-in-40-metern-tiefe-v1,bahn-fernbahntunnel-frankfurt-100.html>

<sup>29</sup> <https://www.hessenschau.de/wirtschaft/lueckenschluss-zwischen-a66-und-a661-frankfurter-riederwaldtunnel-wird-deutlich-teurer-v1,a66-riederwaldtunnel-100.html>