



Mit dem Fahrrad in die Zukunft

Aufgaben, Leistungen & Arbeitskultur:
Wie wir den Radverkehr in Hessen gestalten



Inhalt

Grußwort	02
➤ Kapitel 1 – Über uns	04
➤ Kapitel 2 – Von der Idee zum Radweg: Die Konzeptfabrik bei Hessen Mobil	14
➤ Kapitel 3 – Der Prozess: Wie ein Radweg entsteht	26
➤ Kapitel 4 – Sicherer, komfortabler, nachhaltiger: Wie wir den Radverkehr attraktiver machen	42
➤ Kapitel 5 – Wie wir arbeiten	48
➤ Kapitel 6 – Unsere Rad-Referenzen	64

**„Wir bilden die
Hauptschlagader
des individualisierten
Verkehrs“**



Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Radlerinnen und Radler,

„Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden wie beim Fahrrad“, so soll Adam Opel, Gründer der gleichnamigen Automarke, den Reiz des Radfahrens zusammengefasst haben. Das gilt heute umso mehr. Immer mehr Hessinnen und Hessen steigen aufs Fahrrad, um sich entspannt, gesund und umweltschonend fortzubewegen. Um die Verkehrswende voranzutreiben, fördert das Land Hessen den Radwegeausbau auf Rekordniveau. Hessen Mobil hat seit 2014 insgesamt 79 Radwegeprojekte (Neu- und Ausbau) und 81 Radwegesanierungsprojekte fertiggestellt. Derzeit planen wir 142 Radwegeprojekte an Landesstraßen und 83 Radwegeprojekte an Bundesstraßen.

Wir rücken die Bedürfnisse der Radfahrenden in den Fokus

In einem verkehrsreichen Bundesland wie Hessen mit zunehmendem Berufs-, Wirtschafts- und Reiseverkehr ist es besonders wichtig, ein verträgliches Miteinander zwischen allen Verkehrsteilnehmenden zu ermöglichen und die Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer ins Blickfeld zu rücken. Das macht unsere Aufgabe als Straßenbaubehörde spannend, dynamisch und herausfordernd. Wir sorgen dafür, dass Radverkehr an den viel befahrenen Bundes- und Landesstraßen sicher und attraktiv wird, indem wir die Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr durch neue und bessere Radwege vorantreiben. Unsere Vision: Die Entwicklung eines lückenlosen, nachhaltigen Radwegesetzes, das zu jeder Jahreszeit sicher befahrbar ist und mit seiner hohen Ausbauproduktqualität und einer sinnvollen, abwechslungsreichen Streckenführung junge und alte Bürgerinnen und Bürger überzeugt, das Rad regelmäßig zu nutzen. Als serviceorientierter Mobilitätsdienstleister werden wir auf lange Sicht auch immer mehr Verkehrsdaten auswerten und Informationen, wie z.B. Ausweichrouten, bereitstellen.

Mit Pioniergeist und Beharrlichkeit

Um diese Ziele umsetzen zu können, brauchen wir bei Hessen Mobil kompetente Fachleute, die eng vernetzt und interdisziplinär zusammenarbeiten wollen. Wir suchen Menschen, die innovationsbegeistert sind, aber auch Spaß daran haben, den Fortschritt in unserem komplexen Verwaltungsapparat geduldig voranzutreiben. Mit dieser Broschüre möchten wir Ihnen unser Engagement für den Radverkehr, unsere Prozesse und unsere Arbeitskultur vorstellen. Es ist die Bestandsaufnahme einer Verwaltung im Wandel. Wir hoffen, dass es uns mit dieser Publikation gelingt, Ihr Interesse am Austausch oder an einer Zusammenarbeit zu wecken. Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Heiko Durth
Präsident Hessen Mobil



Über uns

— Hessen Mobil verbindet Menschen und Orte in Hessen. Wir gestalten und betreiben *Bundes- und Landesstraßen* mit den dazugehörigen *Radwegen* in ganz Hessen, immer unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Mensch, Umwelt und Natur. —

Wer darüber nachdenkt, wie die Verkehrswende umgesetzt werden kann, denkt sicher nicht als Erstes an eine Straßenbaubehörde. Dabei ist Hessen Mobil eine Fachverwaltung, die den Radwegeausbau landesweit vorantreibt.

Auf dem aktuellsten Stand der Technik planen, bauen und unterhalten wir für das Land Hessen und den Bund die überörtlichen Straßen sowie Brücken und Tunnel. Auch für die Radwege, die an Bundes- und Landesstraßen entlanglaufen, sind wir verantwortlich.

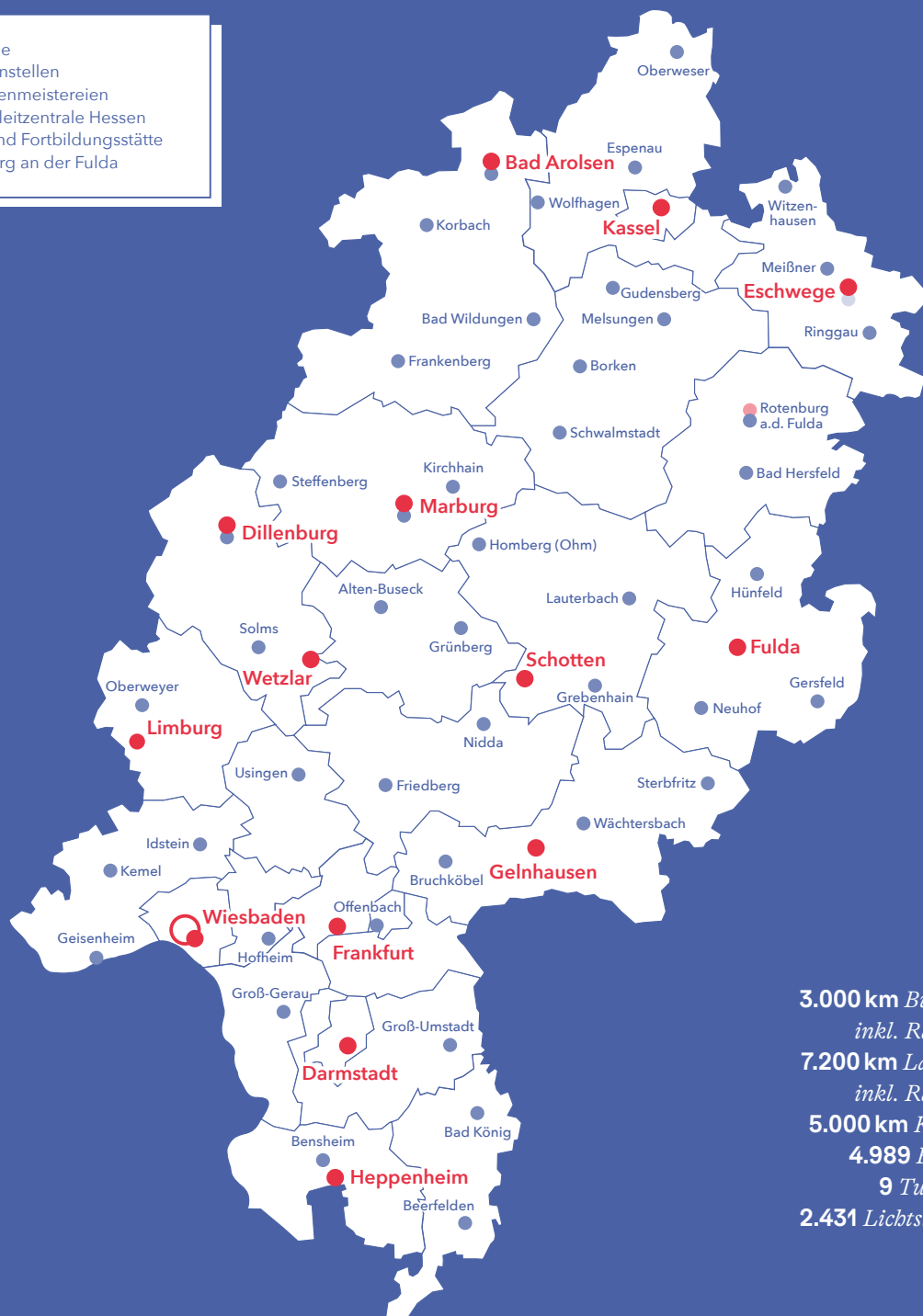
Darüber hinaus betreuen wir das *Rad-Hauptnetz Hessen* mit rund 2.900 Kilometern konzeptionell. Wir treiben die moderne Mobilität in Hessen voran, unter anderem durch die Unterstützung der Landkreise und Kommunen bei der Konzeption von Radwegenetzen und bei der Planung konkreter Radwegestrecken. Wir bieten Fachberatung und widmen uns der Förderung nachhaltiger Mobilitätsprojekte. Unsere über 3.000 Mitarbeitenden* sind hierfür an über 60 Orten in ganz Hessen tätig.

*Stand: August 2024

Unser Ziel: eine zukunftsweisende Straßen- und Verkehrsplanung sowie eine sichere Fahrt für alle Verkehrsteilnehmenden.

Unsere Standorte in Hessen

- 1 Zentrale
- 14 Außenstellen
- 46 Straßenmeistereien
- 1 Tunnelleitzentrale Hessen
- 1 Aus- und Fortbildungsstätte
Rotenburg an der Fulda



3.000 km Bundesstraßen
inkl. Radwege
7.200 km Landesstraßen
inkl. Radwege
5.000 km Kreisstraßen
4.989 Brücken
9 Tunnel
2.431 Lichtsignalanlagen

Eine Verwaltung im Wandel

Mehr Raum für Rad- und Fußverkehr

Als Behörde, die die moderne Mobilität des Landes mitgestaltet, betreffen uns gesellschaftliche, technologische und ökologische Veränderungen wie Mobilitätswende, Klimawandel und Digitalisierung unmittelbar. Seit Hessen Mobil 2021 die Zuständigkeit für die hessischen Autobahnen an die Autobahn GmbH des Bundes abgegeben hat, richten wir deshalb einen neuen Fokus auf die Stärkung der Nahmobilität in Hessen.

Dafür wurde eine eigene Abteilung mit dem Namen *Mobilität und Radverkehr* ins Leben gerufen. Sie übernimmt mit einem rund 150 Personen starken Team unter anderem umfangreiche Aufgaben bei der Förderung der Nahmobilität, leistet konzeptionelle Grundlagenarbeit für die Radwegeplanung in Hessen und beteiligt sich an der Erarbeitung vernetzter Mobilitätskonzepte.

Die Abteilung *Mobilität und Radverkehr* arbeitet eng mit den anderen beiden Abteilungen zusammen, die für die klassischen Aufgaben einer Straßenbaubehörde zuständig sind. Ihre Vorarbeiten ebnen der Abteilung *Planung und Bau* den Weg für die konkrete Planung und Umsetzung von Radwegeprojekten. Dort widmet sich neben den Planungs- und Bauteams in allen Regionen eine eigens eingerichtete Taskforce allein der Planung von Radwegeprojekten. Diese Taskforce wird aktuell an mehreren Standorten noch weiter aufgebaut. Voraussetzung für die zügige Planung und Umsetzung der Projekte ist zudem eine enge, konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen und Landkreisen.

Vom Konzept über Planung und Bau bis zum

Verkehrsmanagement

Unsere Leistungen im Überblick



Mobilitätskonzeption & -beratung



Förderung Straßen, Nahmobilität, ÖPNV



Planung Straßen & Radwege



Bau & Instandhaltung Straßen & Radwege



Betrieb Straßen & Radwege



Verkehrswesen & Straßenverwaltung

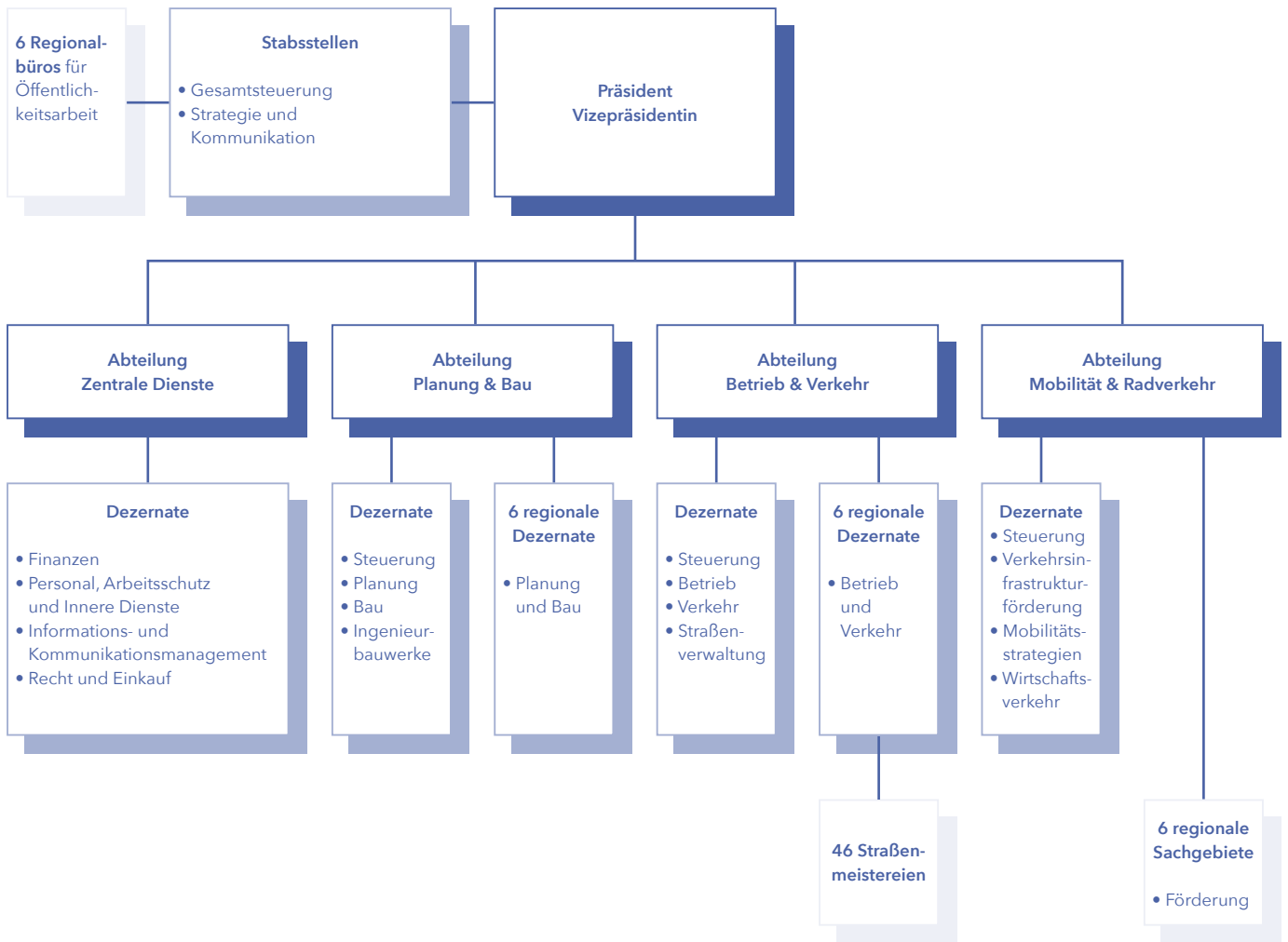


Verkehrssicherheit & Verkehrsmanagement



Mittels Verkehrssteuerung, Instandhaltung, Winterdienst und Gehölzpflege u. a. sorgt die Abteilung *Betrieb und Verkehr* für Sicherheit im Straßenverkehr. Auch bei Radwegeprojekten ist sie in allen Projektphasen für betriebliche Aspekte zuständig und kooperiert auch hier eng mit den anderen beiden Abteilungen. Gemeinsam arbeiten die Teams daran, den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden nach sicherer, effizienter und nachhaltiger Mobilität gerecht zu werden.





Unsere Organisation

Strukturen für serviceorientiertes Handeln

Als obere Landesbehörde ist Hessen Mobil unmittelbar dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum unterstellt. Die Verwaltung ist linear organisiert: mit Präsident Heiko Durth und Vizepräsidentin Kathrin Brückner an der Spitze und den ihnen unterstellten vier Abteilungen. Während Strategieentwicklung und Steuerung in der Zen-

trale in Wiesbaden stattfinden, setzen Dezernate in den sechs Regionen – an den hessischen Landkreisen orientiert – das operative Geschäft um. Sie werden von den 46 Straßenmeistereien unterstützt. So gewährleistet Hessen Mobil effiziente Arbeitsabläufe, serviceorientiertes Handeln sowie hessenweit einheitliche Qualitätsstandards.

Ihre Ansprechpersonen bei Hessen Mobil

Zentrale

Dostojewskistraße 4–6
65187 Wiesbaden
info@mobil.hessen.de
mobil.hessen.de

➔ Region Nordhessen

*Landkreis Kassel, Schwalm-Eder-Kreis,
Landkreis Waldeck-Frankenberg, Stadt Kassel*

➔ Regionalbüro für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

t: (05691) 893 100
nordhessen@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zu Bauprojekten

*Volker Löwer, Dezernatsleitung
Planung und Bau Nordhessen*
t: (0561) 766 7333
volker.loewer@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zum Straßenbetrieb und -verkehr

*Stephan Brübne, Dezernatsleitung
Betrieb und Verkehr Nordhessen*
t: (05691) 893 152
stephan.bruehne@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zur Förderung

foerderung.nordhessen@mobil.hessen.de

➔ Standorte

Große Allee 22
34454 Bad Arolsen
t: (05691) 893 0
info.badarolsen@mobil.hessen.de

Leuschnerstraße 73
34134 Kassel
t: (0561) 7667 0
info.kassel@mobil.hessen.de

➔ Region Osthessen

*Landkreis Fulda, Landkreis Hersfeld-
Rotenburg, Werra-Meißner-Kreis*

➔ Regionalbüro für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

t: (05651) 929 700
osthessen@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zu Bauprojekten

*Ulrich Hansel, Dezernatsleitung
Planung und Bau Osthessen*
t: (0661) 499 53100
ulrich.hansel@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zum Straßenbetrieb und -verkehr

*Norbert Michael, Dezernatsleitung Betrieb
und Verkehr Osthessen*
t: (05651) 929 574
norbert.michael@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zur Förderung

foerderung.osthessen@mobil.hessen.de

➔ Standorte

Kurt-Holzappel-Str. 37
37269 Eschwege
t: (05651) 929 500
info.eschwege@mobil.hessen.de

Schillerstraße 8
36043 Fulda
t: (0661) 499 530
info.fulda@mobil.hessen.de

➔ Region Westhessen

*Landkreis Gießen, Labn-Dill-Kreis,
Landkreis Limburg-Weilburg,
Landkreis Marburg-Biedenkopf*

➔ Regionalbüro für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

t: (02771) 840 100
westhessen@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zu Bauprojekten

*Annett Nusch, Dezernatsleitung Planung
und Bau Westhessen*
t: (02771) 840 319
harald.mank@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zum Straßenbetrieb und -verkehr

*Harald Wilke, Dezernatsleitung Betrieb
und Verkehr Westhessen*
t: (02771) 840 429
harald.wilke@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zur Förderung

foerderung.westhessen@mobil.hessen.de

➔ Standorte

Moritzstraße 16
35683 Dillenburg
t: (02771) 840 0
info.dillenburg@mobil.hessen.de

Raiffeisenstraße 7
35043 Marburg
t: (06421) 403 0
info.marburg@mobil.hessen.de

Sie erreichen unser Bürgertelefon unter
t: (0611) 366 - 0

Montag bis Donnerstag
von 8:00 Uhr bis 15:30 Uhr
und Freitag
von 8:00 Uhr bis 13:00 Uhr

Bewerbungen senden Sie bitte an
bewerbungen@mobil.hessen.de

Über unsere Ausbildungsgänge
informieren wir Sie gerne unter
zukunft@mobil.hessen.de

➔ Region Mittelhessen

*Main-Kinzig-Kreis, Vogelsbergkreis,
Wetteraukreis*

➔ Regionalbüro für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

t: (06044) 609 100
mittelhessen@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zu Bauprojekten

*Helmut Klein, Dezernatsleitung Planung
und Bau Mittelhessen*
t: (06051) 832 300
helmut.klein@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zum Straßenbetrieb und -verkehr

*Stefan Wald, Dezernatsleitung Betrieb
und Verkehr Mittelhessen*
t: (06051) 832 400
stefan.wald@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zur Förderung

foerderung.mittelhessen@mobil.hessen.de

➔ Standorte

Gutenbergstraße 2 - 4
63571 Gelnhausen
t: (06051) 832 0
info.gelnhausen@mobil.hessen.de

Vogelsbergstraße 51
63679 Schotten
t: (06044) 609 0
info.schotten@mobil.hessen.de

➔ Region Rhein-Main

*Hochtaunuskreis, Main-Taunus-Kreis,
Kreis Offenbach, Rheingau-Taunus-Kreis, Stadt
Frankfurt am Main, Stadt Offenbach am Main,
Landeshauptstadt Wiesbaden*

➔ Regionalbüro für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

t: (0611) 765 3708
rhein-main@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zu Bauprojekten

*Jens Arnold, Dezernatsleitung Planung
und Bau Rhein-Main*
t: (0611) 765 3953
jens.arnold@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zum Straßenbetrieb und -verkehr

*Thomas Klepper, Dezernatsleitung Betrieb und
Verkehr Rhein-Main*
t: (0611) 765 3870
thomas.klepper@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zur Förderung

foerderung.rhein-main@mobil.hessen.de

➔ Standorte

Dostojewskistraße 4-6
65187 Wiesbaden
t: (0611) 765 0
info.wiesbaden@mobil.hessen.de

Westerbachstraße 73 - 79
60489 Frankfurt am Main
t: (069) 743 0570
info@mobil.hessen.de

➔ Region Südhessen

*Kreis Bergstraße, Landkreis Darmstadt-
Dieburg, Kreis Groß-Gerau, Odenwaldkreis,
Wissenschaftsstadt Darmstadt*

➔ Regionalbüro für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

t: (06252) 591 02100
suedhessen@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zu Bauprojekten

*Markus Schmitt, Dezernatsleitung Planung
und Bau Südbessen*
t: (06151) 330 63000
markus.schmitt@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zum Straßenbetrieb und -verkehr

*Dr. Bernhard Külzer, Dezernatsleitung
Betrieb und Verkehr Südbessen*
t: (06151) 330 63400
bernhard.kuelzer@mobil.hessen.de

➔ Für Fragen zur Förderung

foerderung.suedhessen@mobil.hessen.de

➔ Standorte

Groß-Gerauer Weg 4
64295 Darmstadt
t: (06151) 330 60
info.darmstadt@mobil.hessen.de

Odenwaldstraße 6
64646 Heppenheim
t: (06252) 591 00
info.heppenheim@mobil.hessen.de

Der Radverkehr in Hessen hat Potenzial

45 % der Kinder
und **19 % der**
Berufstätigen
radeln regelmäßig

45 % der Kinder bis 15 Jahre fahren mehrmals wöchentlich mit dem Fahrrad. 19 % der Berufstätigen in Hessen nutzen das Fahrrad regelmäßig auf dem Weg zu Arbeit.

Vorbildlich:
Regelmäßig mit
Helm unterwegs
53 % in Hessen
47 % im Bundes-
durchschnitt

Mehr als die Hälfte der Radfahrenden in Hessen tragen immer bzw. meistens einen Helm – und liegen damit 6 % über dem Bundesdurchschnitt.

Die wichtigsten Radel-Gründe:

**Umwelt-
freund-
lichkeit 49 %**
Gesundheit 49 %
Kosten 36 %

*Die meistgenannten Argumente für die Nutzung des Fahrrads sind Umweltfreundlichkeit (49 % der Befragten), Gesundheit (49 %) und Kosten (36 %).**

29 % der Radfahrenden in Hessen nutzen ihr Rad intensiv, also mehr als 30 km pro Woche.

* wegen Mehrfachnennungen mehr als 100 %

60 % der Radelnden schätzen vernetzten Verkehr

*50 % der Befragten sind mit der
Situation zufrieden.*

Pedelecs liegen mit 47 % unter den geplanten Neuanschaffungen **vorn**

Bei den geplanten Neuanschaffungen von Fahrrädern sind Pedelecs Vorreiter (47%). Die meistgenutzten Bau-typen in Hessen sind herkömmliche Fahrräder (37%), Mountainbikes (36%) und Pedelecs (23%). (Zahlen be-ruhehen auf Mehrfachnennungen)

36 % mehr Rad- Pendelnde?

*36 % der Berufspendelnden würden aufs
Fahrrad umsteigen, wenn es Radschnellwege
auf ihrem Arbeitsweg gäbe. 79 % der Rad-
Pendelnden würden das Rad häufiger nutzen.**

* Ergebnisse aus Fahrradmonitor Hessen 2021

Mehr über das Nutzungsverhalten der Radfahrenden in Hessen finden Sie hier:
<https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/daten-fuer-den-radverkehr/fahrrad-monitor-hessen/fahrrad-monitor-hessen-2023/>



Von der Idee zum Radweg

Die Konzeptfabrik bei Hessen Mobil

— Wer entscheidet eigentlich, *wo welcher Radweg gebaut* wird?
Wie wird sichergestellt, dass nur Radwege gebaut werden,
die Bürgerinnen und Bürger dann auch *langfristig nutzen*?
Und wie muss ein Radweg aussehen, damit ihn *junge und alte*
Bürgerinnen und Bürger *im Alltag befahren*?
Bei Hessen Mobil widmet sich eine eigene Abteilung
unter anderem Fragen wie diesen. —

Bevor ein Radweg konkret geplant werden kann, sind zahlreiche Grundsatzfragen zu klären. Hier kommt die Abteilung *Mobilität und Radverkehr* bei Hessen Mobil ins Spiel, die die konzeptionelle Vorarbeit im Radwegeausbau auf den Weg bringt. Ein ihr unterstelltes Sachgebiet erarbeitet syste-

matisch fachliche Standards und Konzepte für die Radwegeplanung, analysiert und bewertet Radwegeprojekte an Bundes- und Landesstraßen. Es setzt sich aus Expertinnen und Experten aus verschiedenen Fachrichtungen wie Bauingenieurwesen, Geografie, Architektur, Verkehrs- und Stadtplanung zusammen.

Der Konzeptionsprozess: Der Radweg im Kontext des landesweiten Radwegenetzes

Wie entsteht aus dem abstrakten Wunsch, täglich mit dem Rad zur Arbeit in die Nachbarstadt zu fahren, ein konkretes Radwegebauprojekt?

Ausgangspunkt für die Radwegeplanung sind die Radwegenetze, die vom Land und von den Kommunen systematisch entwickelt werden. Sie verfolgen das Ziel, wichtige Standorte – etwa Schulen, Einkaufszentren, Gewerbegebiete, Sportstätten oder touristische Attraktionen – für den Alltags- und den touristischen Radverkehr zu erschließen.

In Hessen wird jeder Radweg nun im Kontext des gesamten Radwegenetzes betrachtet. Ob und wie ein neuer Radweg, der beispielsweise als Vorschlag von Kommunen oder Landkreisen beim Land oder Hessen Mobil eingereicht wird, konkret umgesetzt werden kann, hängt vor allem von seiner Netzbedeutung ab. Um diese zu ermitteln, bewertet Hessen Mobil im engen Austausch mit der betroffenen Region verschiedene Kriterien: Welche Funktion übernimmt der Weg für den Alltags- und Freizeitverkehr? Verbindet er wichtige Ziele in der Region? Ermöglicht er den Radfahrenden zum Beispiel, schnell und komfortabel Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs zu erreichen? Auch das künftig erwartete Radverkehrsaufkommen des neuen Radwegs wird betrachtet. Eine Rolle spielen auch die Häufigkeit und Schwere von Konflikten zwischen Rad- und Autofahrenden, die durch die gemeinsame Nutzung der Straßen entstehen können – und natürlich die Anforderungen der verschiedenen Nutzendengruppen.

Denn Radfahrende mögen in der Regel keine Umwege. Auch führen Steigungen, besonders unbelebte Strecken oder sonstige Qualitätseinschränkungen dazu, dass sich Radfahrende andere Verbindungen suchen. Sie wählen den Weg, der ihnen am schnellsten, bequemsten und sichersten erscheint – unabhängig davon, ob er entlang einer Bundesstraße, über eine Kreisstraße oder einen Waldweg führt.

Wer setzt um? Eine Frage der Baulast

In Deutschland sind unterschiedliche Baulastträger, hauptsächlich Behörden wie Bund, Land, Kommunen und Landkreise, für Straßen und Radwege zuständig. Generell gilt: Derjenige Baulastträger, der für einen bestimmten Straßennetzabschnitt verantwortlich ist, betreut auch den dazugehörigen Radverkehr.

Da wir als hessische Straßenbaubehörde Landes- und Bundesstraßen planen, bauen und betreiben, sind wir auch für den Radverkehr auf diesen Straßen verantwortlich. Zu unseren Aufgaben gehört es, für Sicherheit im gesamten Verkehr zu sorgen – etwa indem der Radverkehr durch einen eigenen Radweg getrennt vom Kfz-Verkehr geführt wird. So entstehen neue Radwege, die beim Radfahren über Stadt- und Gemeindegrenzen hinweg Schutz und Komfort bieten. Damit die Baulastträger aber nicht nur einzelne Verbindungen in ihrer Zuständigkeit, sondern auch die Entwicklung des landesweiten Radverkehrs im Blick behalten, ist der Ausbau des trägerübergreifenden *Rad-Hauptnetzes Hessen* eine Gemeinschaftsaufgabe zahlreicher Akteure, insbesondere der Kommunen und Landkreise, die ihre lokalen Radnetze ins *Rad-Hauptnetz* integrieren können.

SOS, wir brauchen einen Radweg!

In der Praxis kommt der Impuls, einen Radweg von A nach B zu bauen, häufig als drängende Anfrage von Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, Landkreisen oder anderen regionalen Betroffenen. Doch auch wenn eine gut ausgearbeitete Konzeptskizze bei Hessen Mobil eingeht, ist eine ganzheitliche, systematische Analyse im Kontext des gesamten hessischen Radwegenetzes notwendig. Diese erfolgt über die hessenweite Dringlichkeitsbewertung für Radwege an Bundes- und Landesstraßen. Die Methode beruht auf breitgefächerten, fachlich belastbaren und hessenweit einheitlichen Kriterien und sorgt dafür, dass die Kapazitäten bestmöglich eingesetzt werden.

Da wegen der begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen nicht alle gewünschten Radwege zeitgleich geplant und gebaut werden können, muss die hessische Landesregierung gemeinsam mit Hessen Mobil priorisieren, an welchen Abschnitten von Bundes- und Landesstraßen zuerst begonnen wird. Wann genau ein Radweg in Hessen umgesetzt werden kann, wird also letztlich nach Wichtigkeit eines Projektes entschieden – immer im landesweiten Vergleich mit anderen anstehenden oder gewünschten Radwegebautprojekten.



Was macht einen idealen Radweg aus?

Die Qualität eines Radwegs wird in erster Linie durch das Maß an Sicherheit bestimmt, die er Radfahrenden im Verkehr bietet. Für den Alltagsradverkehr ist zudem die Direktheit der Verbindung ein wichtiges Kriterium, um möglichst zügig von einem Ort zum nächsten zu gelangen. Auch Komfort, unter anderem bedingt durch die Topografie, spielt eine Rolle. Schließlich möchten alle mit möglichst geringem Kraftaufwand, zum Beispiel mit wenig Steigung, ans Ziel gelangen. Darüber hinaus ist subjektive Sicherheit wichtig, die durch eine prinzipiell störungsfreie, aber dennoch belebte Umgebung gewährleistet werden kann. Zuletzt ist auch die Attraktivität der Umgebung relevant, für den touristischen Radverkehr jedoch in stärkerem Ausmaß als für den alltäglichen. Zugleich sollte der Radwegebau einen möglichst geringen Landschaftseingriff erfordern und Schutzgüter wie Wasser schonen.



Wir fördern eine moderne und nachhaltige Mobilität

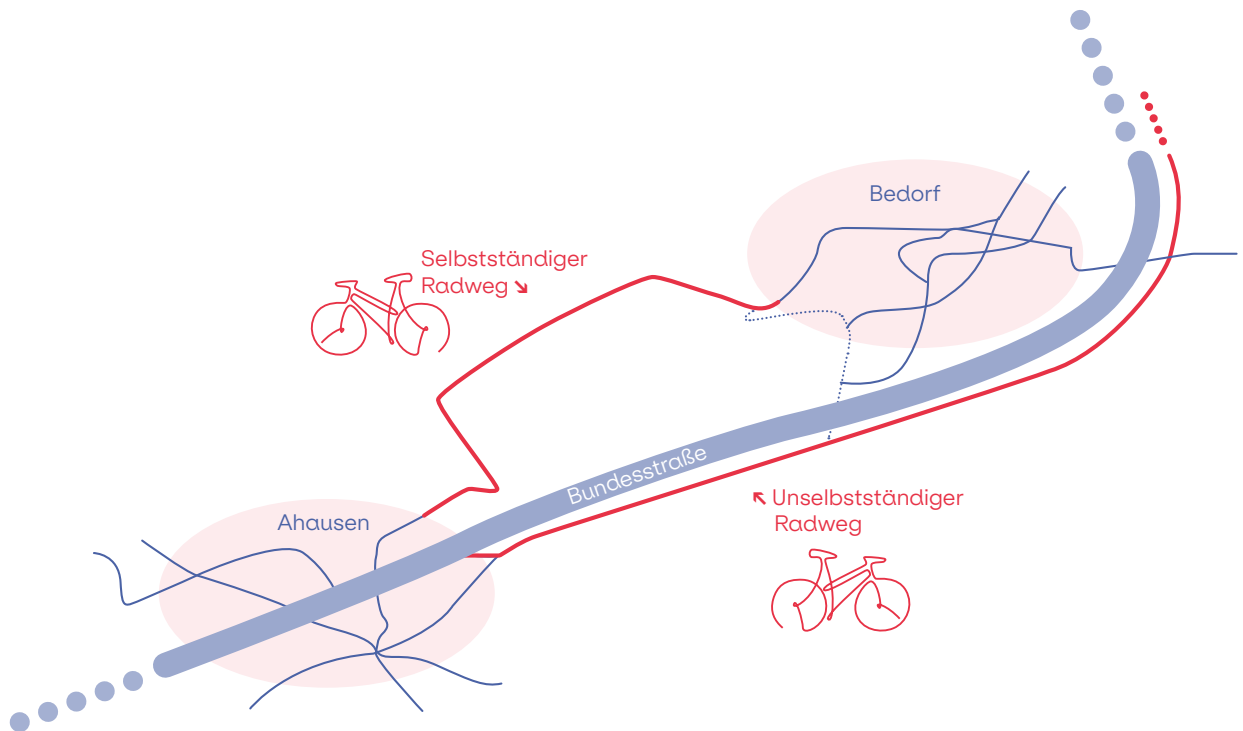
Auch wenn nicht alle Radwegeprojekte von Hessen Mobil umgesetzt werden können, steuern wir den Radwegeausbau im Auftrag des Landes Hessen indirekt mit – über die Förderung zukunftsweisender Nahmobilitätsprojekte. Mithilfe verschiedener Programme des Bundes und des Landes können Kommunen, Städte und Kreise die eigene Planung und Umsetzung von Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen, darunter auch Rad-schnellverbindungen, Fahrradabstellanlagen und -verleihstationen und andere Maßnahmen, mitfinanzieren lassen. Mit einem rund 90 Personen starken Team begleiten wir unsere Partnerinnen und Partner vom frühen Planungsstadium bis zum baulichen Abschluss eines Projektes.

Bevor wir Anträge prüfen und Bewilligungen durchführen, unterstützen wir bei der Vorbereitung der Einreichungen – mit dem Ziel, jedes Vorhaben mit dem passenden Programm bestmöglich bezuschussen zu können. Dabei sorgen unsere erfahrenen Expertinnen und Experten aus Bau- und Wirtschaftsingenieurwesen, Stadt- und Regionalplanung, Elektrotechnik und Maschinenbau mit gezielter Beratung zur Förderung dafür, dass die Projekte die Verkehrsverhältnisse vor Ort nachweislich verbessern und eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in den Kommunen voranbringen.

Radweg ist nicht gleich Radweg

Als Radverkehrsanlage bezeichnet man alle Verkehrsflächen, die ausschließlich oder hauptsächlich von Radfahrenden genutzt werden dürfen. Dazu gehören Radwege nur für Radfahrende, die baulich hergestellt werden und von der Fahrbahn durch Grünstreifen, Bordstein, Höhenunterschiede oder Ähnliches getrennt sind. Daneben gibt es durch Markierungen abgegrenzte Radfahr- und Schutzstreifen sowie eigenständige Fahrradstraßen, auf denen der Kfz-Verkehr dem Radverkehr untergeordnet ist. Die Führungsformen unterscheiden sich nicht nur baulich, sondern auch straßenverkehrsrechtlich. Auch Mischformen sind möglich. Welche Führungsform zum Einsatz kommt, wird anhand der Rahmenbedingungen vor Ort entschieden.





Selbständige und unselbständige Radwege

Im Sinne des Hessischen Straßengesetzes werden Radwege, je nach Führung, in selbständige und unselbständige Radwege unterteilt. Unselbständige Radwege stehen in baulichem und verkehrstechnischem Zusammenhang mit einer Straße. Sie verlaufen in engem räumlichen Zusammenhang mit einer Straße und gehören in der Regel zum baulichen Straßenkörper. Sie gewährleisten durch die sogenannte Entflechtung der Verkehrsarten, dass Rad- und Autofahrende eine bestimmte Strecke sicher und komfortabel befahren können, ohne sich

gegenseitig zu behindern oder anderweitig zu gefährden. Unselbständige Radwege sind Bestandteil der Straße, an der sie entlanglaufen. Daher fallen sie auch in die Zuständigkeit des jeweiligen Baulastträgers der Straße. Selbstständige Radwege wiederum verlaufen eigenständig, etwa über einen landwirtschaftlichen Weg, und stehen nicht unmittelbar im Zusammenhang mit einer Straße. Radwege jenseits der klassifizierten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen werden in der Regel von den Kommunen betreut.



Mehr über Radwegebau in Hessen:
wirtschaft.hessen.de/sites/wirtschaft.hessen.de/files/2021-07/210629_faq_radwege_2_1.pdf

Strategische Instrumente für den Radwegebau: Unscheinbare Maßnahmen mit großer Wirkung

Dass Fahrrad- und Kfz-Fahrende gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende sind, muss sich auch in der Infrastruktur widerspiegeln. Dieses Ziel vor Augen bietet das Land Hessen verschiedene Instrumente, Tools und Arbeitshilfen an, die die verschiedenen Akteure beim Land Hessen, in den Kommunen und in Planungsbüros dabei unterstützen, den Radwegebau in Hessen nach einheitlichen Standards voranzutreiben.

Konzepte und Regelwerke, in denen verbindliche Qualitätsstandards für künftige Planungen festgeschrieben werden, gehören zu den wirksamsten Gestaltungswerkzeugen in Verwaltungen. Sie legen den Grundstein dafür, dass geplante Verbesserungen nicht in der Schublade landen, sondern konsequent umgesetzt werden. Die Abteilung *Mobilität und Radverkehr* unterstützt die Landesregierung bei der Konzeption und Implementierung der verschiedenen Instrumente. Eine Auswahl stellen wir hier vor.

Rad-Hauptnetz Hessen Das Rückgrat des hessischen Alltagsradverkehrs

Ein Radweg ist nicht nur ein Radweg, sondern immer auch Bestandteil eines Radnetzes, in dem er eine spezifische Funktion für den Alltags- oder den touristischen Radverkehr übernimmt. Diese sogenannte Netzfunktion kann in der Erschließung von Schulen, Gewerbegebieten und Bahnhöfen als wichtige Schnittpunkte zur Vernetzung

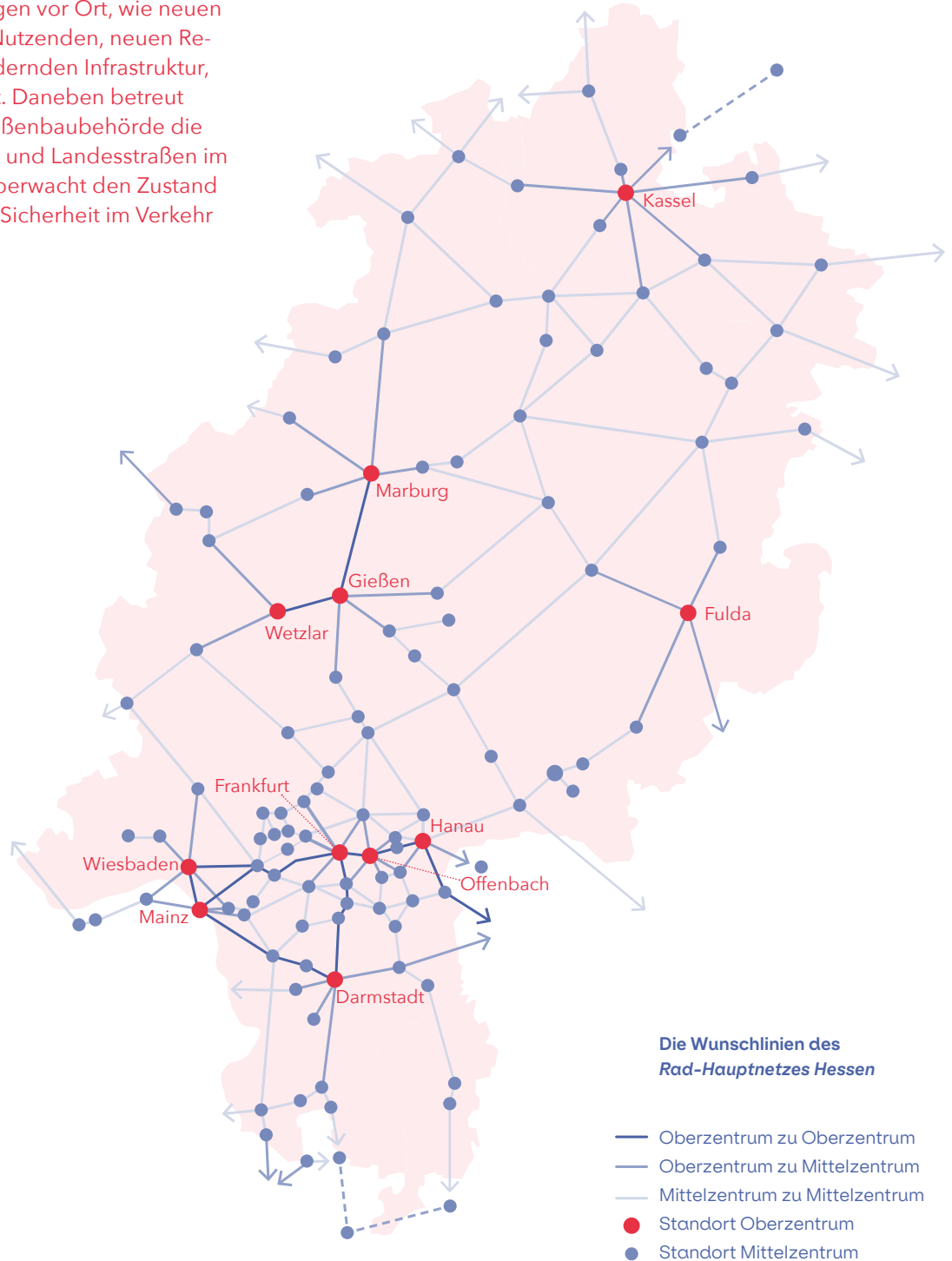
der Verkehrsmittel oder anderer relevanter Standorte bestehen. Die Entwicklung zusammenhängender Radnetze steht am Anfang der Radwegeplanung und hat das Ziel, statt einzelner Radwege den hessischen Radverkehr als Ganzes zu betrachten. Sie werden nach der Verbindungsfunktion, also ihrem hauptsächlichen Nutzungszweck für Radfahrende, systematisiert und dementsprechend – auch abhängig vom zu erwartenden Radverkehrsaufkommen – unterschiedlich ausgebaut.

Das *Rad-Hauptnetz Hessen* bildet als „Wunschliniennetz“ das überörtliche Radwegenetz mit Routen für den Alltagsradverkehr in Hessen ab, so wie es sich perspektivisch in der Zukunft entwickeln soll. Es verbindet die hessischen Oberzentren, von Kassel im Norden bis Darmstadt im Süden, untereinander und die Mittelzentren mit ihrem nächstliegenden Oberzentrum, sofern dieses nicht weiter als 30 Kilometer entfernt ist. Vom Land Hessen gemeinsam mit Hessen Mobil und anderen Fachbehörden, den Städten, Gemeinden und Kreisen, Regierungspräsidien, Interessensverbänden und anderen Institutionen entwickelt bietet es eine konzeptionelle Planungsgrundlage für alle Akteure, die in der Region am Radwegebau beteiligt sind.

Als Zielnetz befindet sich das *Rad-Hauptnetz Hessen* im Konzeptstadium. Die Netzbestandteile, also die Radwege, sind erst in Teilen umgesetzt und werden nach und nach zu direkten, sicheren und komfortablen Radverkehrsverbindungen ausgebaut. Als eine Art „planerisches Rückgrat“ für den Radwegebau in Hessen dient es der strategischen Entwicklung eines innovativen, nachhaltigen Radnetzes.

Auch für Hessen Mobil ist das *Rad-Hauptnetz Hessen* eine wichtige Arbeitsgrundlage. In der Abteilung *Mobilität und Radverkehr* wird es stetig konzeptionell weiterentwickelt. Das heißt, das abstrakte Zielnetz wird den

konkreten Bedingungen vor Ort, wie neuen Anforderungen der Nutzenden, neuen Regeln und der sich ändernden Infrastruktur, bei Bedarf angepasst. Daneben betreut Hessen Mobil als Straßenbaubehörde die Radwege an Bundes- und Landesstraßen im Alltagsbetrieb und überwacht den Zustand der Strecken, um die Sicherheit im Verkehr zu gewährleisten.



Mehr zum Rad-Hauptnetz Hessen:
nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/rad-hauptnetz-hessen/

Qualitätsstandards & Musterlösungen: Regelwerk für mehr Komfort, Sicherheit und Tempo

Eine Eigenheit des Radverkehrs ist das individuell unterschiedliche Fahrverhalten und die differenzierten Ansprüche der Radfahrenden: Wer täglich zur Arbeit radelt, fährt meist zügiger und sicherer als etwa Kinder auf dem Weg zur Schule oder eine Familie beim Ausflug. Das bringt unterschiedliche Anforderungen an Komfort und Sicherheit, also an Gestaltung und Ausbaustandard von Radwegen mit sich.

Um Radwege in Hessen den individuellen Anforderungen der Nutzenden anzupassen, hat das Land unter Mitarbeit von Hessen Mobil einen umfassenden Leitfaden für den Bau von Radverbindungen veröffentlicht: Die *Qualitätsstandards und Musterlösungen* für den Radverkehr in Hessen. Sie dienen als praxistaugliche Arbeitshilfe für Planende bei Hessen Mobil, in den Kommunen, Landkreisen und in Ingenieurbüros. Die richtige Umsetzung des Regelwerks unterstützt und managt Hessen Mobil zusätzlich durch fachliche Beratung.

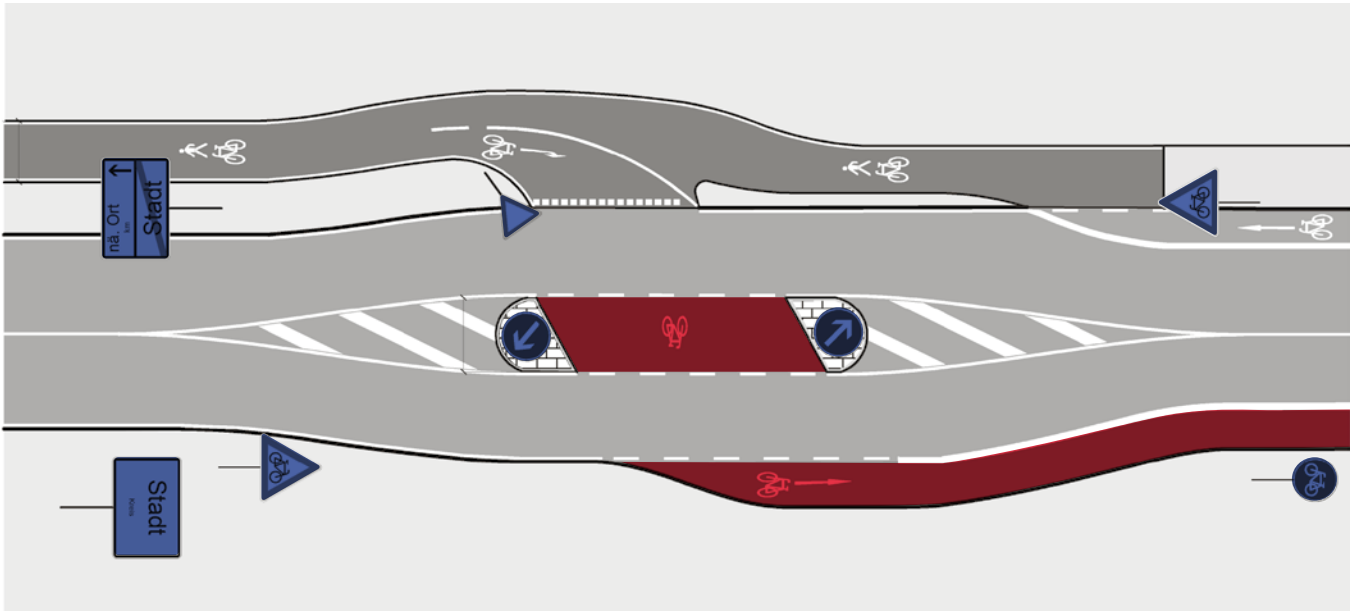
Die *Qualitätsstandards und Musterlösungen* für den Radverkehr in Hessen bieten zielgruppenspezifische Lösungen für die Planung guter und sicherer Radverbindungen – seien es herkömmliche Radwege oder Radschnell- und Raddirektverbindungen, die sich für Korridore mit hohem Radverkehrspotenzial etablieren. Diese differenzierten Netzkategorien gewährleisten eine passende Infrastruktur für verkehrsgeübte Radfahrende wie etwa Berufspendelnde ebenso wie für weniger erfahrene Radfahrende wie Schulkinder und Freizeitfahrende. Der Leitfaden definiert beispielsweise Standards für Knotenpunkte auf Radwegen, Querungstellen für Radfahrende, die Radverkehrsführung an Bushaltestellen und andere signifikante Verkehrssituationen.

Wozu aber braucht das Land Hessen ein eigenständiges Regelwerk? Die *Qualitätsstandards und Musterlösungen* bauen auf den existierenden Richtlinien für Planung und Bau von Radwegen auf, konkretisieren diese, aktualisieren sie zügig und entwickeln sie weiter. Hier finden auch aktuelle gesellschaftliche Entwicklungen Eingang. Die neue Radschnellverbindung Darmstadt – Frankfurt (siehe S. 70 f) etwa, der vom Land Hessen gefördert wurde, entsteht auf Basis der *Qualitätsstandards und Musterlösungen*; ein Beispiel dafür, dass der Alltagsradverkehr keine Randerscheinung, sondern längst verbreitet ist und hohe Zuwächse erwarten lässt.



3. Platz
für Hessen Mobil
(2021)

 **DER DEUTSCHE
FAHRRADPREIS**
best for bike



Musterdarstellungen wie diese legen die Standards für zukunftsweisende Radwege fest. Hier: Der Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges auf einen Radfahrstreifen am Ortseingang ohne Querung für den Fußverkehr.

Drei Ausbaustufen für den Radverkehr

Im hessischen Radnetz sind drei Ausbaustufen definiert, um den verschiedenen Anforderungen der Radfahrenden an Tempo und Sicherheit gerecht zu werden: Radschnellverbindungen dienen insbesondere dem alltäglichen Berufs- und Ausbildungsverkehr und werden – so die Prognosen – werktäglich von über 2.000 Radfahrenden genutzt. Sie sind mindestens zehn Kilometer lang. Die etwas weniger belebten Rad-

direktverbindungen, ebenfalls für den Alltagsradverkehr konzipiert, haben eine Mindestlänge von fünf Kilometern und werden von bis zu 1.500 Radfahrenden an Werktagen befahren. Alle weiteren Radwege sind Radverbindungen – einschließlich der Hessischen Radfernwege. Hier sind keine Mindestnutzung oder -längen vorgesehen – Hauptkriterien sind ihre hohe Attraktivität und ihre Qualität.

Dem Radverkehr auf der Spur: Rund 500 neue Dauerzählstellen

Bereits seit 2021 läuft ein groß angelegtes Projekt zur Erfassung des Radverkehrs in Hessen: Von Hessen Mobil koordiniert und betreut, werden bis Ende 2024 500 Dauerzählstellen an Radwegen und Straßen eingerichtet und in Betrieb genommen – das aktuell bundesweit mit weitem Abstand größte und dichteste Zählstellennetz für den Radverkehr bundesweit. Die daraus resultierenden Daten sollen frühzeitig und umfassend über die Entwicklung des Radverkehrs Aufschluss geben, um damit in Hessen eine vorausschauende Radnetzplanung betreiben zu können.

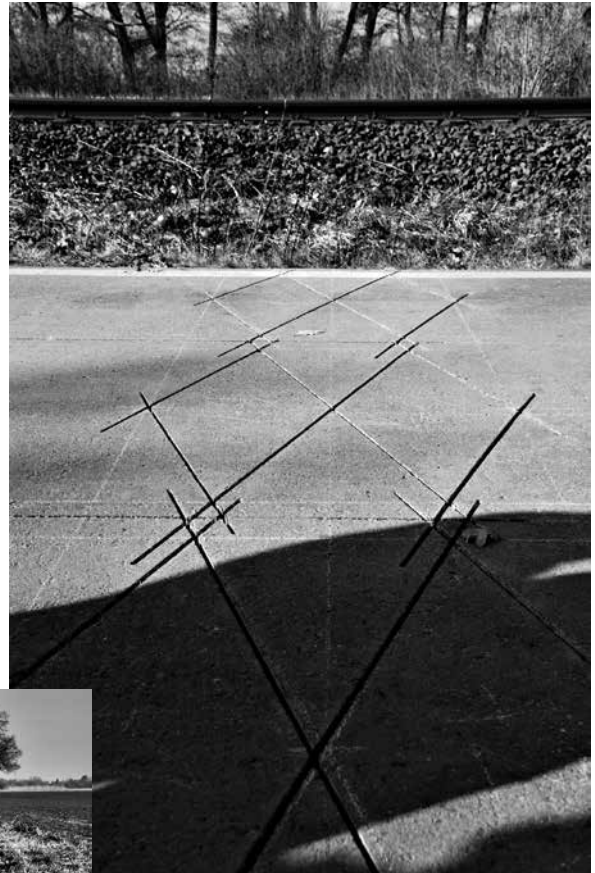
Über Induktionsschleifen, unter der Deckschicht der Straßen und Radwege eingebaut, erfassen die Radverkehrsdauerzählstellen rund um die Uhr die Anzahl der passierenden Radfahrenden – zeit- und fahrtrichtungsgenau. Um einen repräsentativen Eindruck gewinnen zu können, werden sie in überregionale Radwege im *Rad-Hauptnetz*, an Bundesstraßen und Landesstraßen sowie in die Straßen und Radwege der Landkreise, Städte und Gemeinden integriert. Bei der Standortauswahl für die Zählstellen wurde auf eine gleichmäßige räumliche Verteilung auf unterschiedlichsten

Straßen und Radwegen im ganzen Land geachtet, um die Nachfrage in den Ballungsräumen ebenso wie im ländlichen Raum zu ermitteln.

Die Daten werden durch Hessen Mobil erfasst und sind als Auswertung auf der Internet-Plattform www.raddaten-hessen.de öffentlich zugänglich. Hier lässt sich der tagesaktuelle Stand des hessischen Radverkehrsaufkommens mitverfolgen. Auch differenziertere Auswertungen der Gesamtentwicklung sind möglich. In der Gesamtübersicht zeigen die Daten, dass das Radverkehrsaufkommen bereits heute meist viel höher ist, als dies oft vermutet wird.

Wie funktionieren Induktionsschleifen für den Radverkehr?

Unmittelbar unter der Fahrbahndecke von Straßen und Radwegen werden Induktionsschleifen integriert, die an digitale Auswerteeinheiten angeschlossen sind. Sobald ein Fahrrad über eine stromdurchflossene Schleife fährt, verändert das Metall der Räder und des Rahmens das elektromagnetische Feld. Diese Änderung wird registriert und löst den Zählimpuls aus. Die Zählung über die kaum sichtbaren Zählstellen erfolgt vollautomatisch. Die Zählstellen unterscheiden Fahrräder von anderen Fahrzeugen über die physikalische Eigenschaften, genauer genommen über die von der Menge und Verteilung des bewegten Metalls bewirkten Messausschläge.



Die meisten Radfahrenden werden derzeit an der Zählstelle in der Bockenheimer Landstraße in Frankfurt/Main, direkt an der Alten Oper erfasst. Im Jahr 2023 waren das ca. 1,5 Millionen Radfahrten – also im Schnitt über das ganze Jahr verteilt ca. 4000 Radfahrten täglich.



Mehr zum Thema Dauerzählstellen:
wirtschaft.hessen.de/sites/wirtschaft.hessen.de/files/2021-10/Karte_Z%C3%A4hlstellen_Radverkehr_Ministerium_Druck.pdf



Der Prozess

Wie ein Radweg entsteht

— In der Planung und beim Bau von Radwegen berücksichtigen wir vielfältige *Perspektiven, Interessen und Gesetze* sowie die Belange der heimischen *Tier- und Pflanzenwelt*. Ein Überblick über den spannenden Entstehungsprozess. —

Mangelnde Entschiedenheit bei der Planung und Umsetzung von Radwegen kann man unserer Verwaltung mit unseren eigens eingerichteten, engagierten Teams für den Radverkehr sicher nicht vorwerfen. Doch die Anlage eines straßenbegleitenden Radweges ist ähnlich komplex wie der Planungs- und Bauprozess für eine Straße und dauert entsprechend lange. Sie umfasst eine detaillierte, abstimmungsintensive Planung. Weiterhin muss über ein Genehmigungsverfahren Baurecht geschaffen werden. Ziel ist es nicht nur, eine schnelle, komfortable und sichere Radwegführung für eine Strecke von A nach B zu finden, sondern auch, diese mit möglichst geringem Eingriff in die Umwelt und unter Berücksichtigung berechtigter öffentlicher und privater Belange zu realisieren. Daher benötigt der Prozess in der Regel einen Zeitraum von drei bis sechs Jahren.

Vielfältige Aufgaben für interdisziplinäre Teams

Für den Planungs- und Bauprozess benötigen unsere Expertinnen und Experten ein umfassendes Fachwissen, um Boden- und Wasserqualität, die Eigenheiten der heimischen Tierwelt, mögliche Denkmalschutz- und baurechtliche Fragen ebenso bewerten zu können wie die Bedürfnisse der Radfahrenden, die Sicherheit der Mitarbeitenden auf der Baustelle und den Verkehr während der Bauzeit. Als Projektmanagerinnen und -manager steuern unsere Fachleute Dienstleistungsunternehmen für die Planung, Rodungen, Kampfmittelräumungen, Bauleistungen und weitere Tätigkeiten. In dieser Funktion müssen sie auch in herausfordernden Situationen den Überblick behalten.

Darüber hinaus brauchen sie Empathie, Kommunikationsgeschick und Geduld. Sie stimmen die Planungen engmaschig mit fast 20 verschiedenen Interessenträgern ab – etwa Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer, Behörden, Polizei, Verantwortliche für den ÖPNV, sowie Ver- und Entsorgungsunternehmen. Um den vielfältigen Anforderungen gerecht zu werden, setzen wir auf Teamplayerinnen und Teamplayer, die Spaß am interdisziplinären Arbeiten haben.

Neubau plus Erhalt

Neben dem Neubau legt das Land Hessen auch Wert auf den Erhalt bereits bestehender Radwege. Deshalb setzen wir neben Neubauprojekten auch zahlreiche Sanierungen bereits bestehender Radwege um. 2024 kalkulieren wir mit 25 Millionen Euro Investitionen für den Neubau und für die Sanierung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen. Ziel ist es, den Ausbau des hessischen Radwegenetzes mit dem vorhandenen Personal möglichst effizient und ressourcenschonend voranzubringen.



In den Planungs- und Bauprozess für einen Radweg sind bei Hessen Mobil 17 verschiedene Gewerke und fast 20 weitere Behörden, Institutionen und andere Stakeholder eingebunden.



Fachkräfte (m/w/d) aus 17 Gewerken

Radwegekoordinatoren / Vermessungsingenieure /
Messgehilfen und Vermessungstechniker / Landespflegerinnen /
Biologen / Geologinnen / Geotechniker / Planende Bauingenieurinnen
(Strecke und Bauwerk) / Planende Fachkräfte für Straßen- und
Verkehrstechnik (Strecke und Bauwerk) / Straßenmeister /
Entwässerungsspezialistinnen / Bauingenieure aus dem Bereich
Verkehr / Juristen für Baurecht / Bauausführende Bauingenieure
(Strecke und Bauwerk) / Bauausführende Fachkräfte für Straßen-
und Verkehrstechnik (Strecke und Bauwerk) / Bauwarte /
Kommunikationsexpertinnen

Externe Institutionen, Behörden, Unternehmen und Personen (m/w/d)

Anhörungsbehörde des Regierungspräsidiums /
Bauausführende Firmen / Firmen für Kampfmittelbeseitigung /
Bohrfirmen / Wasserbehörden / Naturschutzbehörden /
Landwirtschaftsbehörden / Straßenverkehrsbehörden / Polizei /
Kommunen & Landkreise / Behindertenbeauftragte der Kommunen
& Landkreise / Ver- und Entsorgungsunternehmen / Verkehrsträger /
Forstbehörden / Denkmalschutzbehörden / Fischereibehörden /
Deutsche Bahn AG und andere Verkehrsunternehmen /
Betroffene Privatleute wie Grundstückseigentümerinnen und
Grundstückseigentümer / Betroffene Unternehmen oder
Landwirtschaftsbetriebe



Radwegebau bei Hessen Mobil
in Zahlen

**1 km
Radweg
800.000
Euro**

1 km Radweg kostet durchschnittlich 800.00 Euro (Bund/Land, ohne besondere Anforderungen wie Bauwerke und Naturschutzauflagen).

**0,5 m Tiefe
Radwegebelag**

Der Belag (frostsicherer Oberbau) eines Standard-Radweges ist in der Regel rund einen halben Meter dick. Das entspricht etwa der durchschnittlichen Rahmenhöhe eines Trekkingrades.

**1 km Radweg
710 t Asphalt
30 Lastwagen**

Für einen 1 km langen Radweg (Standardbreite 2,50 m) werden durchschnittlich 710 t Asphalt benötigt. Allein für die Anlieferung braucht es ca. 30 Lastwagen.

Derzeit plant
Hessen Mobil
142 Radwege-
projekte
an Landes-
straßen und
83 Radwege-
projekte
an Bundes-
straßen.

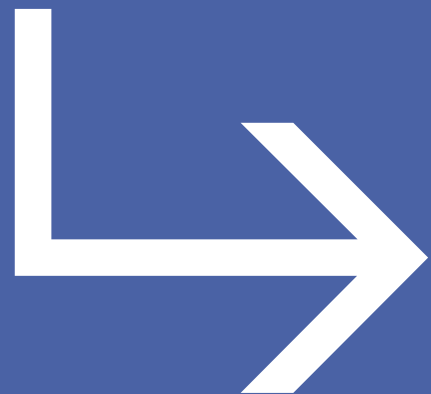
*Für den Ausbau von Radwegen
an Landesstraßen ist für 2024
eine Summe von 17 Millionen
Euro eingeplant.*

*Hessen Mobil betreut Bundes-,
Landes- und Kreisstraßen in
einer Gesamtlänge von mehr als
15.200 km und die Radwege
an Bundes- und Landesstraßen.*

3.000 km
Bundesstraßen
und
7.200 km
Landesstraßen
inkl. Radwege

Warum dauert der Bau eines Radwegs so lange?

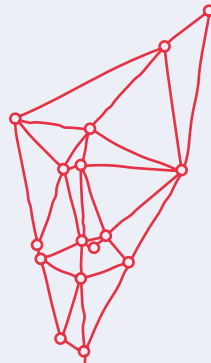
Auch wir wünschen uns schnell noch mehr attraktive Radwege für Hessen. Was allerdings Wenige wissen: Ihre Umsetzung ist beinahe so aufwendig wie die einer Straße. Am Ende aber entstehen gute, sichere und langlebige Radwege – bei möglichst geringem Eingriff in die Umwelt.



1

Konzeption

Eine Radwege-Idee nimmt Gestalt an.



1.1

Eine Kommune wendet sich mit dem Vorschlag für einen neuen Radweg an einer Bundes- oder Landesstraße an Hessen Mobil.

Die Kommune möchte einen Ortsteil an den Fernfabradweg anbinden.

Wie passt sich der Radweg ins kommunale Radnetz ein?

1.2

Würde der neue Radweg auch Schulen, Sportplatz und Bahnstation verbinden?

In Hessen sollte jeder Radweg, der neu gebaut wird, Bestandteil eines kreisweiten Radnetzes sein. Kommunen und Landkreise legen darin die Anforderungen an eine Verbindung fest und treffen eine Vorauswahl für ihre wichtigsten Projekte. Der Radweg-Wunsch der Kommune wird nun innerhalb dieses Netzkonzeptes hinsichtlich seiner Bedeutung für die Region bewertet.

1.3

Der Radweg, inzwischen Teil des kreisweiten Radnetzkonzeptes, findet nun Eingang in die landesweite Dringlichkeitsbewertung, die in regelmäßigen Abständen durchgeführt wird. Hier werden die vordringlichsten hessischen Radwegeprojekte im landesweiten Vergleich priorisiert.

1.4A

Entscheidung A

Weil das Projekt im Vergleich zu anderen weniger bedeutend ist, kann es in nächster Zeit nicht bearbeitet werden. Es kann in der nächsten Dringlichkeitsbewertung erneut geprüft werden.

1.4B

Entscheidung B

Der Radweg wird als wichtig erachtet und findet Eingang in das Planungsprogramm für jene Projekte, die in den nächsten Jahren begonnen werden sollen.

Schaffen wir mehr Sicherheit, indem wir Kfz- und Radverkehr durch einen neuen Radweg an der Landesstraße trennen?

2

Vorplanung

Die Planung beginnt:
Wir entwickeln Varianten
für die Radwegführung.



*Welche Streckenführungen sind möglich
– und welche ist unter Abwägung aller
Belange die beste?*

*Führt der neue Radweg durch
Wasserschutzgebiete? Würde er bedrohte
Tier- oder Pflanzenarten gefährden?*

*Befinden sich Altlasten im Boden?
Müssen wir ihn austauschen?*

*Brauchen wir Brücken, Stützwände
oder Unterführungen?*

*Wie machen wir den Radweg möglichst
attraktiv und sicher, damit er auch genutzt wird?*

*Wie sieht das betroffene Gebiet in Bezug
auf Höhe und Lage genau aus?*

*Inwiefern berücksichtigen unsere Planungen
die Sichtweisen der Betroffenen?*

2.1

Die Planung für den Radweg
wird gestartet.

2.2

Die Planungsabteilung bei Hessen
Mobil ermittelt Grundlagen und un-
tersucht sinnvolle Radwegvarianten
hinsichtlich Streckenführung,
Knotenpunkten, Brücken, Neu- und
Umbauten.



Die Landespflege bei Hessen Mobil
analysiert und bewertet umweltfach-
liche Aspekte innerhalb eines vollen
Vegetationszyklus.

2.4

Die Vorplanung mit verschiedenen
Radwegvarianten wird von Hessen
Mobil erstellt. Die Planerinnen und
Planer stimmen diese mit allen
Beteiligten ab und entscheiden sich
nach gründlicher Abwägung aller
Belange anhand einer Bewertungs-
matrix für eine Variante.

2.3

Hessen Mobil beginnt mit der Ver-
messung des Gebiets, in dem der
neue Radweg gebaut werden soll.

3

Entwurfsplanung

Nun arbeiten wir die bevorzugte Radwegeverbindung aus.



Können wir den Eingriff durch Streuobstwiesen, andere Kompensationsflächen oder Ökopunkte ausgleichen?

3.1

Hessen Mobil arbeitet die sinnvollste Radwegeverbindung inklusive Brücken, Stützwänden und anderer Bauwerke zu einem Entwurf aus.



Hessen Mobil erstellt den Artenschutzbeitrag und den Landschaftspflegerischen Begleitplan. Hier wird auch der naturschutzfachliche Ausgleichsbedarf festgelegt.

3.2

Der Baugrund wird auf Bodenqualität und Kampfmittel untersucht und die Ergebnisse ausgewertet.

Benötigen wir Flächen von einer privaten Eigentümerin oder einem privaten Eigentümer?

3.3

Das Planungsteam stimmt die Planung mit allen Betroffenen ab. Es bringt mit dem konkreten Entwurf im Rahmen eines Abwägungsprozesses einen komplexen Kompromiss auf den Weg. Umfangreichere Projekte werden der Öffentlichkeit über Informationsveranstaltungen vorgestellt.

Brauchen wir eine halbseitige oder eine Vollsperrung der Straße, neben der wir den Radweg bauen wollen?

4

Genehmigungsplanung

Wir wählen das passende Genehmigungsverfahren – je nach Komplexität und Konsens.



4.1

Zu Beginn des Genehmigungsprozesses sammelt Hessen Mobil Grunderwerbsdaten ein und kauft Kommunen, anderen Behörden, Privatleuten und Unternehmen die notwendigen Flächen ab.



Die Ingenieurinnen und Ingenieure stellen mit der Einleitung des Baurechtsverfahrens die Machbarkeit der geplanten Bauwerke mit Bauwerkskizzen sicher.

4.2

Hessen Mobil entscheidet sich – anhand des Sachverhalts und je nach Übereinstimmung zwischen den Beteiligten – für eines der drei Genehmigungsverfahren.

Welches Baurechtsverfahren ist das richtige, um den Radweg einerseits zügig zu bauen und andererseits allen beteiligten Unternehmen, Anwohnerinnen und Anwohnern, sowie Trägern öffentlicher Belange gerecht zu werden?

4.5

Hessen Mobil prüft und arbeitet die Änderungen aus dem Genehmigungsverfahren ein. Die Planung wird, falls erforderlich, nachgebessert.

4.6

Durch den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses oder nach einer der alternativen Möglichkeiten wird Baurecht geschaffen. Der Beschluss hat Konzentrationswirkung, d. h. er schließt alle Genehmigungen hinsichtlich öffentlicher und privater Eingriffe mit ein.

Sind Anpassungen der Planungen aus den Erkenntnissen des Baurechtsverfahrens erforderlich?

Wie können wir die Auflage der Wasserbehörde erfüllen,
einen wasserdurchlässigen Radweg zu bauen?

4.3A

Plangenehmigung

Bei Unstimmigkeiten, in der Regel mit Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern

1. Wenn die Rechte anderer nicht wesentlich beeinträchtigt werden.
2. Wenn mit den anderen betroffenen Behörden das Benehmen hergestellt wurde.
3. Wenn keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss, weil das Projekt keine erheblich negativen Auswirkungen auf die Umwelt hat.

4.3B

Planfeststellung

Bei komplexen Projekten

1. Wenn wesentliche Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind - also immer bei umweltverträglichkeitspflichtigen Projekten.
2. Wenn andere öffentliche Belange und/oder private Belange beeinträchtigt sind, z.B. wenn Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer nicht bereit sind, ihr Eigentum zu verkaufen.

4.3C

Entfallen von Planfeststellung & Plangenehmigung

Bei Konsens mit allen Beteiligten (in der Regel: Eigentümerinnen/Eigentümer und Umweltschutzbehörden sind einverstanden mit der Inanspruchnahme der benötigten Fläche)

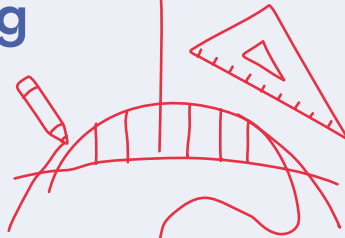
4.4

Der Planfeststellungsbeschluss wird vom Wirtschaftsministerium Hessen erlassen. Hessen Mobil als Vorhabenträger reicht die Planungsunterlagen bei der Anhörungsbehörde ein, die das Anhörungsverfahren durchführt. Die Dokumente werden vollständig offengelegt - für die zuständigen Behörden, die involvierten Institutionen und Privatleute sowie die interessierte Öffentlichkeit. Nach Abschluss des Prozesses übergibt Hessen Mobil das Ergebnis und alle Unterlagen an die Planfeststellungsbehörde.

5

Ausführungsplanung

Die Planung wird zu einem Bauentwurf konkretisiert.



5.1

Die Planenden von Hessen Mobil konkretisieren - unter Berücksichtigung der Auflagen aus dem Baurecht - die Entwurfsplanung zu einem Bauentwurf, der so umgesetzt werden kann.



Hessen Mobil arbeitet die landschaftspflegerische Ausführungsplanung aus. Eventuell werden bereits jetzt konkrete Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt.

5.2

Die Unterlagen werden vom Planungs- an das Bauteam übergeben. Jetzt kann die Bauvorbereitung beginnen.



Wir arbeiten die Bauwerkskizzen zu Bauwerkentwürfen aus.

Haben wir alle baurechtlichen Belange berücksichtigt?

Wann hängen wir die Nistkästen für Fledermäuse auf?

Wann setzen wir Haselmäuse um?

6

Bauvorbereitung

Mit unseren Partnerinnen und Partnern vor Ort bereiten wir den Bau vor.



6.1

In diesem iterativen Prozess gleicht Hessen Mobil die Ausführungsplanung mit der Situation vor Ort ab und nimmt ggf. Anpassungen vor. Die Bauvorbereitung beginnt.

Wo richten wir Abstellflächen für Container, Fahrzeuge und Baumaschinen ein?

6.2

Hessen Mobil veranlasst Kampfmitteluntersuchung, sofern ein Verdacht auf Kampfmittel im Boden vorliegt.

Sind temporäre Bushaltestellen, Zufahrten oder Einfahrten berücksichtigt?

Wie weisen wir die Baufirma so ein, dass alle Festlegungen aus dem Planfeststellungsbeschluss umgesetzt werden?

6.3

Nun werden auf der Fläche des neuen Radwegs Rodungsarbeiten durchgeführt.

Haben wir alle Gas-, Wasser und Telekommunikationsleitungen berücksichtigt?

6.4

Hessen Mobil stimmt die Maßnahme mit Ver- und Entsorgungsträgern zu den Bereichen Gas, Wasser, Strom und Telekommunikation ab.

Ist der Sicherheits- und Gesundheitsschutz für alle auf der Baustelle garantiert?

Wie müssen wir die Umleitung beschildern?

6.5

Das Bauteam stimmt Baustellenverkehrsführung – z.B. Vollsperrung, halbseitige Sperrung etc. – und die Umleitung mit Verkehrsbehörde, Polizei, Kommune und Rettungsdiensten ab.

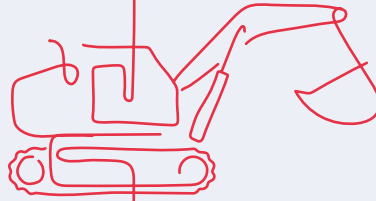
6.6

Das Projekt wird öffentlich ausgeschrieben und an ein qualifiziertes Bauunternehmen vergeben.

7

Bauausführung

Der Bau beginnt mit dem feierlichen Spatenstich.



7.1

Der Baubeginn wird mit einer Feier vor Ort, dem offiziellen Spatenstich, öffentlich verkündet.

7.2

Das Projektteam von Hessen Mobil weist die Baufirma in die Baustelle ein.

7.3

Hessen Mobil misst die für den Radweg benötigte Fläche ein und steckt die Trasse ab.

7.4

Die Baufirma richtet eigene Flächen für Container, Fahrzeuge und Baumaschinen sowie die Verkehrsführung während der Bauzeit ein. Die Umleitung wird beschildert.

7.6

Der sogenannte „SiGeKo“ koordiniert den Sicherheits- und Gesundheitsschutz auf der Baustelle und stellt ihn dauerhaft sicher.

7.5

Hessen Mobil baut die Radwegestrecke, Brücken und andere Bauwerke mit Unterstützung der Baufirma. Dabei überwacht die Verwaltung die Fristen und Inhalte, die im Bauvertrag vereinbart wurden.

Wo braucht der Radweg Leitpfosten, Schutzplanken, Beschilderung und Markierungen?

*Werden die ausgeschriebenen Vorlagen
akkurat umgesetzt und die Vorgaben
aus dem Baurecht eingehalten?*

7.7

Das Bauteam führt Telematikmaßnahmen zur Verlegung von Kabeln, zur Verkehrsbeeinflussung und Verkehrsdatenerfassung (z. B. Dauerzählstellen) durch.

7.8

Hessen Mobil stattet den neuen Radweg mit Leitpfosten, Schutzplanken, Beschilderung und Markierungen aus.

7.10

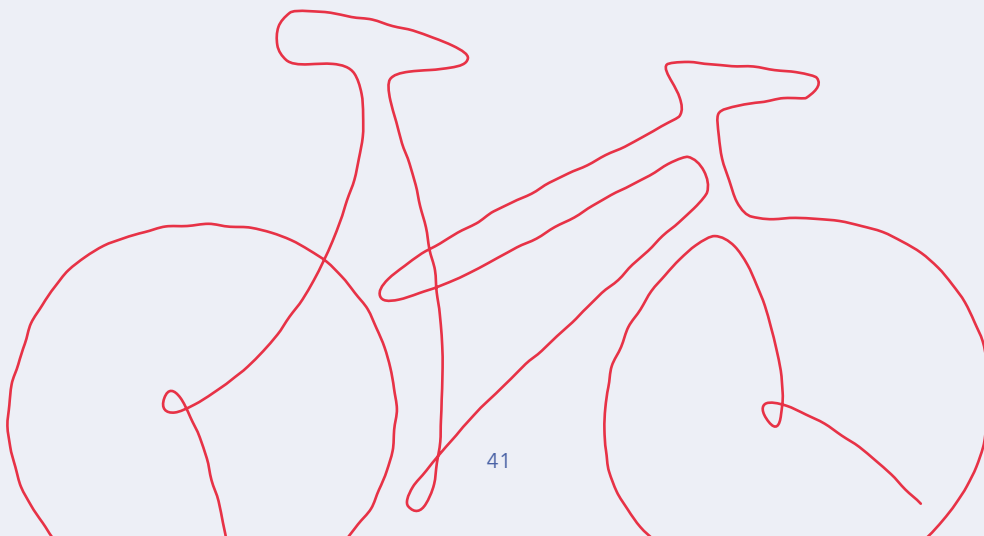
Mit der Verkehrsfreigabe folgt die feierliche Eröffnung des Radwegs – ein weiterer Schritt zur Förderung des Radverkehrs in Hessen.

7.9

Der Bau ist fertiggestellt, Hessen Mobil nimmt die Bauleistung ab.



Los geht's!





Sicherer, komfortabler, nachhaltiger

Wie wir den Radverkehr attraktiver machen

Mit dem Bau eines Radwegs sind die Aufgaben
von Hessen Mobil noch lange nicht erledigt.

Wir *unterhalten* Radwege umsichtig und sorgen dafür,
dass Radwege *sicher und gut nutzbar* sind. Eine Auswahl
unserer Maßnahmen stellen wir vor.

Die Vermessung der hessischen Radwegewelt

Ob auf Asphalt, Beton, Pflaster oder Schotter: Hindernisse auf Radwegen wie Wurzeln, Versatz im Pflaster oder Schlaglöcher stellen eine Gefahr für die Radfahrenden dar, der Hessen Mobil ausgiebig Beachtung schenkt. In diesem Kontext ist eine Zustandserfassung und -bewertung für Radwege (ZEB) durchgeführt worden, die den Fahrbahnzustand der Radwege an Bundes- und Landesstraßen, der hessischen Radfernwege und des hessischen Rad-Hauptnetzes erfasst und auswertet. So lassen sich sanierungsbedürftige Radwege sowie Lücken in den Radverbindungen identifizieren.

Ausgestattet mit Allradantrieb auch für unzugängliches Gelände sammeln kompakte Messfahrzeuge flächendeckend Bildinformationen über den Zustand von Radwegen. Mittels aktuellster Sensortechnik, satellitengestützter Navigation und Präzisionskameras, die im Abstand von zehn Metern Fotos schießen, werden Unebenheiten, Senkungen und Hebungen, Stufen, Ablösungen, Flickstellen und selbst kleinste Fahrbahnrisse dokumentiert. Während Hessen Mobil den Zustand seiner Kraftfahrstraßen bereits seit rund 30 Jahren auf vergleichbare Weise erfasst, wurde die Methode für Radwege an Bundes- und Landesstraßen erstmals in den Jahren 2018 und 2019 als Pilotprojekt durchge-

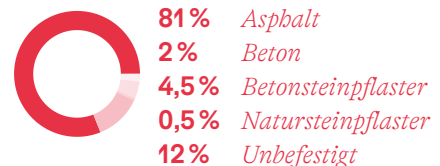
führt. Die Zustandsbewertung der Radwege des Haupt- und Fernnetzes realisierte Hessen Mobil dann 2020.

Erfreulich ist, dass rund drei Viertel des Netzes, das von der Zustandserfassung und -bewertung erfasst wurde*, in einem guten oder sehr guten Zustand sind. Jenes Viertel der Radwege, auf dem deutlich sichtbare Schäden festgestellt wurden, kann jetzt zielgerichtet instandgesetzt beziehungsweise saniert werden.

* Stand der Daten aus der „Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) von Radwegen in Hessen 2020“



Über welchen Belag verfügen die erfassten Radwege?



In welchem Zustand befindet sich das von der ZEB bewertete Radwegenetz?



Wie unterscheiden sich die Radverbindungen in der ZEB?



Unsere Lkw nehmen Rücksicht: Rund 270 Abbiegeassistenten für mehr Sicherheit im Radverkehr

Wer schon einmal auf dem Rad unmittelbar neben einem Lkw hergefahren ist, dürfte das Gefühl der Unsicherheit kennen: „Hat mich der Fahrer überhaupt gesehen? Besteht die Gefahr, dass er mich beim Abbiegen umfährt?“

Um sicherzustellen, dass unsere Baustellenfahrzeuge Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger und vor allem Kinder im Straßenverkehr wahrnehmen, hat Hessen Mobil seit 2021 alle Lkw und Unimog im Straßenbetriebsdienst mit einem digitalen Abbiegeassistenten-System nachgerüstet. Ein wichtiger Schritt, der unseren Mitarbeitenden Erleichterung verschafft, da der Verkehr – durch die steigende Zahl von Fahrzeugen – immer anspruchsvoller für alle Verkehrsteilnehmenden wird. Mit dem Projekt, das Menschenleben retten kann, nimmt Hessen Mobil deutschlandweit eine Vorreiterrolle unter den Bundesländern ein.

Das kamerabasierte Software-System des Abbiegeassistenten überwacht den rechten „Toten Winkel“ des Fahrzeugs. Es warnt automatisch – sowohl optisch als auch akustisch – sobald eine Gefahrenquelle im schwer einsehbaren Bereich auftaucht. Eine besondere Herausforderung besteht

darin, dass die Fahrzeuge des Straßenbetriebsdienstes in der Regel mit wechselnden An- und Aufbauten für den Straßen- und Winterdienst ausgestattet sind. Das Abbiegeassistentensystem muss also auf diese Spezialfahrzeuge abgestimmt sein. In einem Pilotversuch im Vorfeld hatte Hessen Mobil mit dem TÜV Hessen drei Systeme umfangreich getestet; alle Unimogs mit Wechsellenkung beispielsweise sind bei uns nun mit je einem System rechts und links ausgestattet.

Hessen Mobil ist aufgrund seiner Aktivitäten rund um die Abbiegeassistentensysteme Sicherheitspartner der „Aktion Abbiegeassistent“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).



In unserem Video erfahren Sie mehr zum Projekt „Abbiegeassistent“:
mobil.hessen.de/video/elektronischer-abbiegeassistent

Die Kunst, Orientierung zu schaffen: Wegweisung für den hessischen Radverkehr

Eine gute Radwegebeschilderung ist nicht nur dann nützlich, wenn uns die Online-Navigation dank schlechter Netzverbindung im Stich lässt. Besonders für Gelegenheitsradfahrende und für Radtouren durch unbekannte Gebiete ist ein differenziertes, klares Beschilderungssystem wichtig, um sich schnell orientieren zu können. Darüber hinaus wirbt eine prägnante Beschilderung für die regionale Verkehrswege, indem sie Bürgerinnen und Bürger einlädt, auch für weitere Strecken aufs Rad umzusteigen.

Bereits vor rund 30 Jahren hat das Land Hessen begonnen, seine Radfernwege zu beschildern. Im Laufe der Zeit ist durch weitere Wegweisungen ein heterogenes System entstanden, das nun landesweit vereinheitlicht werden soll. Deshalb stellt Hessen Mobil Städten, Gemeinden und Landkreisen seit 2021 eine Datenbank für die systematische, konsistente Beschilderung der Radrouten in Hessen zur Verfügung. Dieses Beschilderungskataster bietet als digitales Tool eine Fachplanungsumgebung für alle Strecken in Hessen an, an denen Radwegweisung sinnvoll ist. Die Nutzenden können so die Beschilderungen an den Routen planen und bei Bedarf

neue Elemente anlegen, sodass sich das Kataster stetig weiterentwickelt. Das Tool berechnet auch die benötigten Mengen an Pfosten, Schildern und anderen Materialien. Zusätzlich stellt es Vorlagen mit einheitlichen Layouts, Schriften und Zeichensystemen zur Verfügung. Damit bietet Hessen Mobil einen Service, der Städte, Gemeinden und Kreise bei der Planung und Umsetzung der Radwegweisung unterstützt – vom Mehrwert des gut strukturierten Orientierungssystems profitieren jedoch vor allem die Radfahrenden in Hessen.





Operativ übernimmt Hessen Mobil die Beschilderung der hessischen Radfernwege. In enger Zusammenarbeit mit dem Geo-Naturpark Frau-Holle-Land haben wir beispielsweise 2021 den Radweg EuroVelo 13 (*Iron Curtain Trail*) beschildert. Auf über 120 Kilometern wurden 365 Schilderstandorte in Hessen mit retroreflektierenden Haupt- und Zwischenwegweisern ausgestattet, die sich auch im Dunklen gut erkennen lassen. Die gesamte Route führt rund 10.000 Kilometer entlang des ehemaligen Grenzstreifens („Eiserner Vorhang“), der Europa bis 1989 in Ost und West teilte. Er reicht von der Barents-

see bis zum Schwarzen Meer und führt heute durch 20 Staaten. In Hessen verläuft die Route zu großen Teilen auf dem Werratal-Radweg, dem Hessischen Radfernweg R 3 und dem Bahn-Radweg Hessen.

2005 beschloss die Europäische Union, ihn zur Fahrradroute zu entwickeln. Der *Iron Curtain Trail* wurde 2019 als erste EuroVelo-Route zur *Cultural Route of the Council of Europe* zertifiziert.



Den hessischen Teil des „Iron Curtain Trail“ finden Sie im Radroutenplaner Hessen: radroutenplaner.hessen.de/map/?info=2&id=2013&link=https://radroutenplaner.hessen.de/themenrouten/iron-curtain-trail/

Mehr Informationen zu den EuroVelo-Routen finden Sie unter: de.eurovelo.com

Wie wir arbeiten
— Die Menschen, die den
Radverkehr bei Hessen Mobil
mitgestalten, sind *ebenso vielfältig*
wie ihre Tätigkeiten. Einblicke
in unseren *Arbeitsalltag*. —



5 ↙

Bei Hessen Mobil, einer Verwaltung von der Größe eines kleinen Konzerns, treffen viele unterschiedlich ausgebildete Fachkräfte aufeinander. Engagiert, leistungsorientiert und auf dem aktuellsten Stand der Technik arbeiten wir an komplexen Projekten.

Eine kooperative Zusammenarbeit auf Augenhöhe – ob mit Kolleginnen und Kollegen, Bürgerinnen und Bürgern oder anderen Verwaltungen – ist uns wichtig. Die Komplexität unserer Aufgaben und Prozesse verlangt nach Führungskräften, die strategisches Denken beherrschen und Haltung sowie Empathie mitbringen. Nach motivierten, ideenreichen und teamfähigen Mitarbeitenden, die Spaß an anspruchsvoller, sinnstiftender Arbeit haben. Sowie nach einer zeitgemäßen Arbeitskultur, die den Menschen individuelle Wertschätzung entgegenbringt – sei es durch Flexibilität im Zeitmanagement, persönlichen Gestaltungsspielraum oder berufliche Fortbildungen.



„Alle reden über moderne Mobilität – wir bringen sie auf die Straße“

Torsten Bertram, Abteilungsleiter
Mobilität und Radverkehr

Bitte schildern Sie Ihr erstes Fahrrad-Erlebnis, an das Sie sich erinnern können.

Ich erinnere mich an einen Fahrrad-Rundkurs im Kindergarten, eine kreisförmige Rennstrecke, auf der wir um die Wette gefahren sind ...

Welche wichtigsten Leistungen bietet Ihre Abteilung für Radfahrerinnen und Radfahrer in Hessen?

Unsere Stärke liegt in der Erarbeitung und Vermittlung konzeptioneller Grundlagen. Mit unserer Beratung für Kommunen, Landkreise und andere Partnerinnen und Partner unterstützen wir die Planung nachhaltiger Radwege. Daneben betreuen wir das *Rad-Hauptnetz Hessen*, eine strategische Planungsgrundlage für den Alltagsradverkehr zwischen Mittel- und Oberzentren in Hessen (siehe S. 20 f.). Die von uns betreuten Dauerzählstellen auf hessischen Radwegen bieten die Basis für eine präzise Analyse des Radverkehrs (siehe S. 24 f.). Die Verkehrsmanagementzentrale Rhein Main, die wir mit aufbauen, verfolgt einen intermodalen Ansatz und legt damit einen weiteren Grundstein für eine weitsichtige Verkehrsplanung, in der Radverkehr eine wichtige Rolle spielt.

Das öffentliche Interesse am Radverkehr hat rasant zugenommen. Welche Erkenntnis in diesem Bereich hat Sie als Experte für Mobilität und Radverkehr überrascht?

Wie radikal das Thema *Verkehrssicherheit* für den Radverkehr insbesondere für ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer neu gedacht werden muss. Wir sollten viel stärker berücksichtigen, dass sich Radfahrende tendenziell individualistisch verhalten – und das gilt für die teilweise etwas älteren Pedelec-Nutzerinnen und -Nutzer, die in ihrer Wahrnehmung häufig eingeschränkt sind, umso mehr.

Wie wollen Sie mit Ihrer Abteilung die Mobilität der Zukunft vorantreiben?

Unser übergreifendes Ziel ist es, Wege und Emissionen zu reduzieren. Durch Konzepte, Fachberatung und Förderung von Projekten der Kommunen wollen wir die Nahmobilität, den öffentlichen Verkehr und multimodale Verkehrskonzepte in Hessen stärken. Das gilt auch für unser Dezernat Wirtschaftsverkehr, in dem wir mit Verkehrsträgern, Kommunen und anderen Akteuren eine Wirtschaftsverkehrsstrategie für Hessen entwickeln, um Wirtschaftsverkehre verstärkt auf die Schiene zu bringen und andere emissionsarme Verkehrsmittel und multimodale Verkehrskonzepte zu nutzen.

Was motiviert Sie, jeden Morgen zur Arbeit (oder im Homeoffice Ihren Rechner hoch) zu fahren?

Die offene, lösungsorientierte Zusammenarbeit und die Diskussionen mit meinem super engagierten Team.

Was macht Hessen Mobil als Arbeitgeber im öffentlichen Dienst besonders?

Wir haben für eine Verwaltung einen sehr praxisorientierten Ansatz. Alle reden über die Mobilitätswende – wir bringen sie mit konkreten Projekten auf die Straße.

Hessen Mobil muss sich mit der Mobilitätswende und anderen gesellschaftlichen Veränderungen auseinandersetzen. Wie müssen Sie als Führungskräfte auf diesen Wandel reagieren?

Mit strategischen Konzepten und Agilität. In einer zunehmend komplexen Welt brauchen die Mitarbeitenden eine klare Zielrichtung, die wir als Führungskräfte immer wieder auf Machbar-

keit hin überprüfen müssen. Unsere Aufgabe ist es, unseren Teams den nötigen Raum zu geben, um auf neue Erkenntnisse reagieren, gemeinsam Richtungsänderungen diskutieren und uns stetig verbessern zu können.

Welche Eigenschaften schätzen Sie an Ihren Mitarbeitenden am meisten?

Geradlinigkeit, Teamgeist und Engagement.

Welchen Rat würden Sie neuen Beschäftigten für einen erfolgreichen Start in Ihrem Team mit auf den Weg geben?

Haben Sie den Mut, Zusammenhänge zu hinterfragen, und bringen Sie Ihre persönlichen Fähigkeiten in allen Bereichen ein.





„Bei Hessen Mobil treffen völlig unterschiedliche Temperamente, Haltungen und Motivationen aufeinander. Dieses lebendige Umfeld schätze ich sehr.“

Katrin Brückner, Vizepräsidentin
Hessen Mobil

Bitte schildern Sie Ihr erstes Fahrrad-Erlebnis, an das Sie sich erinnern können.

Ich habe Anfang der 1970er-Jahre in Thüringen Radfahren gelernt – auf einem alten 27-Zoll-Fahrrad für Erwachsene. Meine Schwester hat das Rad festgehalten und ich habe im Stehen getrampelt, bis ich allein fahren konnte.

Welche wichtigsten Leistungen bietet Hessen Mobil für Radfahrerinnen und Radfahrer in Hessen?

Neben Planung und Bau neuer und der Sanierung bestehender Radwege an Bundes- und Landesstraßen (siehe S. 27 f.) unterstützen wir hessische Kommunen mit Fachberatung für die Planung und Baurechtschaffung von Radwegen.

Das öffentliche Interesse am Radverkehr hat rasant zugenommen. Welche Erkenntnis

in diesem Bereich hat Sie als Expertin für Planung und Bau überrascht?

Mich amüsiert, dass Radfahren häufig mit der Verkehrswende gleichgesetzt wird. Das Bewusstsein dafür, dass neben der Stärkung des Radverkehrs andere Handlungsfelder ebenso wichtig sind, muss noch wachsen. Insbesondere im ländlichen Raum wird es immer um die intelligente Vernetzung von Verkehrsmitteln gehen. Darüber hinaus ist moderne Mobilität eng mit der Siedlungs- und Raumplanung verknüpft. Die gezielte Ansiedlung von Gewerbe im ländlichen Bereich beispielsweise kann Arbeitswege deutlich reduzieren.

Wie wollen Sie mit Hessen Mobil die Mobilität der Zukunft vorantreiben?

Durch eine ganzheitliche, zukunftsorientierte Planung der Infrastruktur können wir auf die Nutzung von Flächen konkret Einfluss nehmen.

Die Öffentlichkeit hinterfragt immer kritischer, wofür welche Flächen beansprucht werden. Dabei müssen wir noch stärker daran denken, Verkehrsflächen auch für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Bei jeder Planungsmaßnahme prüfen wir die Notwendigkeit der gleichzeitigen Umsetzung von Radwegen.

Was motiviert Sie, jeden Morgen zur Arbeit (oder im Homeoffice Ihren Rechner hoch) zu fahren?

Die Vielfalt der Inhalte und die ständige Konfrontation mit neuen Themen – etwa die Einführung der digitalen, kollaborativen Arbeitsmethode BIM (Building Information Modelling), die auch im Radwegbau zum Einsatz kommen wird. Auch

unsere Bauprojekte bieten immer wieder spannende Herausforderungen. Derzeit planen wir beispielsweise den Ersatz der längsten Brücke Hessens, der Taubensteinbrücke in Wetzlar.

Was macht Hessen Mobil als Arbeitgeber im öffentlichen Dienst besonders?

Bei Hessen Mobil arbeiten sehr unterschiedliche Charaktere mit einem sehr breit gefächerten Fachwissen zusammen. Allein in der Abteilung Planung und Bau treffen Bauingenieurinnen, Landespfleger, Vermesserinnen und Juristen aufeinander, die völlig unterschiedliche Temperamente, Haltungen und Motivationen mitbringen. Dieses lebendige Umfeld schätze ich sehr.

Hessen Mobil muss sich mit vielen gesellschaftlichen Veränderungen auseinandersetzen. Wie reagieren Sie als Führungskraft darauf?

Führungskräfte müssen heute mehr denn je strategisch und analytisch denken, um zukünftige Entwicklungen antizipieren zu können. Wir müssen empathisch und teamfähig sein, aber gleichzeitig in der Lage, auch mal unliebsame Entscheidungen zu treffen. Eine signifikante Veränderung ist die Arbeitsweise der jüngeren Generationen. Sie denken weniger hierarchisch, hinterfragen vieles und suchen den Sinn in ihrer Arbeit. Deshalb müssen wir heute viel mehr argumentieren, um die Logik hinter unserem Handeln zu erläutern.

Welche Eigenschaften schätzen Sie an Ihren Mitarbeitenden am meisten?

Vertrauen, Offenheit, Sachlichkeit. Die schnelle Auffassungsgabe meiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Welchen Rat würden Sie neuen Beschäftigten für einen erfolgreichen Start in Ihrem Team mit auf den Weg geben?

Beobachten Sie, hören Sie zu. Zeigen Sie Initiative. Halten Sie an Ihrem Anspruch an Qualität fest.



Bitte schildern Sie Ihr erstes Fahrrad-Erlebnis, an das Sie sich erinnern können.

Zu Beginn des Grundschulalters habe ich mich ein paar Mal mit dem Fahrrad den Hof meines Elternhauses herunterrollen und dabei die Füße über den Boden schleifen lassen ... Kurze Zeit später konnte ich Rad fahren.

Welche wichtigsten Leistungen bietet Ihre Abteilung für Radfahrerinnen und Radfahrer in Hessen?

Die Reinigung und Wartung der Radwege sowie Winterdienst auf den im Winter wichtigsten Radwegen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.

Darüber hinaus sorgen wir im Rahmen unserer Baumaßnahmen für Verkehrssicherheit, die für schwache Verkehrsteilnehmende wie Radfahrende besonders bedeutend ist.

Das öffentliche Interesse am Radverkehr hat rasant zugenommen. Welche Erkenntnis in diesem Bereich hat Sie als Experte für Betrieb und Verkehr überrascht?

Dass die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten bei Pedelec-Nutzerinnen und -Nutzern in den Pandemie-Jahren laut Statistischem Bundesamt deutlich zugenommen hat, während sie bei den nicht motorisierten Radfahrenden zurückging.

„Der Spaß an der Arbeit wächst, wenn man die Ergebnisse gemeinsam optimieren kann.“

*Dr. Rupert Pfeiffer, Abteilungsleiter
Betrieb und Verkehr*



Wie wollen Sie mit Ihrer Abteilung die Mobilität der Zukunft vorantreiben?

Im Rahmen der Mobilitätswende wird ein Gleichgewicht der Verkehrsarten angestrebt, doch Straßen werden auch in Zukunft benötigt. Selbst der ÖPNV wird nicht vollständig auf die Schiene verlegt werden. Der umsichtige Unterhalt unserer Straßen und die Sicherstellung eines sicheren, reibungslosen Verkehrs wird also weiterhin eine wesentliche Rolle spielen. Deshalb müssen wir entsprechend dieser sich ändernden Anforderungen sicherstellen, dass wir die Infrastruktur für den motorisierten Verkehr und die Nahmobilität mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen wohldurchdacht betreuen.

Was motiviert Sie, jeden Morgen zur Arbeit (oder im Homeoffice Ihren Rechner hoch) zu fahren?

Die gesellschaftliche Bedeutung unserer Aufgabe als Straßenbaulastträger, also die Sicherstellung der Mobilität, motiviert mich auch noch nach über 20 Jahren bei der hessischen Straßenbaubehörde.

Was macht Hessen Mobil als Arbeitgeber im öffentlichen Dienst besonders?

Der freundliche, fürsorgliche Umgang mit den Beschäftigten.

Hessen Mobil muss sich neben der Mobilitätswende auch mit anderen gesellschaftlichen Veränderungen auseinandersetzen. Wie reagieren Sie als Führungskraft darauf?

In erster Linie müssen wir uns Mühe geben, die nachwachsenden Generationen zu verstehen. Sie haben ein anderes Selbstverständnis in Bezug auf Arbeit als die Generationen zuvor. Zu unseren Aufgaben gehört daher auch, zwischen den Generationen zu vermitteln. Darüber hinaus müssen wir darauf achten, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihren Fähigkeiten und Eigenschaften entsprechend eingesetzt werden. Nur dann werden sie ihre Arbeit zufrieden und erfolgreich erledigen – eine Win-win-Situation für alle.

Welche Eigenschaften schätzen Sie an Ihren Mitarbeitenden am meisten?

Offenheit und viel Rückmeldung – auch wenn diese kritisch ausfällt. Blinde Loyalität, die viele Menschen mit der Arbeit in Behörden verbindet, bringt niemandem etwas. Der Spaß an der Arbeit wächst doch, wenn man die Ergebnisse gemeinsam optimieren kann.

Welchen Rat würden Sie neuen Beschäftigten für einen erfolgreichen Start in Ihrem Team mit auf den Weg geben?

Bringen Sie neben der Neugier auf Ihre Aufgaben auch Interesse für die anderen Bereiche unserer Verwaltung mit – alle bei Hessen Mobil arbeiten an einer gemeinsamen Aufgabe.

Als moderner Arbeitgeber bieten wir unseren Mitarbeitenden zahlreiche Benefits:

Wir arbeiten sinn- und zukunftsorientiert

- Fokus auf eine sinnvolle Aufgabe für die Gesellschaft
- aktive Mitgestaltung moderner Mobilität
- Mitarbeit an innovativen Pilotprojekten

Wir wertschätzen unsere Mitarbeitenden

- eine Arbeitskultur, die auf Respekt und Verbindlichkeit beruht
- gute Aufstiegschancen & Förderung junger Führungskräfte
- attraktive Laufbahnausbildungen für Beamtinnen & Beamte

Wir fördern Wissenstransfer & Teamgeist

- interdisziplinäres, kollaboratives Arbeiten in kompetenten Teams
- internes Wissensmanagement auf hohem Niveau
- vielfältige Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten
- Möglichkeit zu wissenschaftlichem Arbeiten (Lehre & Forschung)

Wir setzen auf Sicherheit – auch in unsicheren Zeiten

- langfristige Arbeitsplatzsicherheit
- betriebliche Altersversorgung
- vermögenswirksame Leistungen
- kostenfreies Landesticket für den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

Wir leben Work-Life-Balance

- mobiles Arbeiten, sofern die Art Ihrer Tätigkeit das zulässt
- familienfreundliche, flexible Arbeitszeiten

Sie interessieren sich für die Arbeit bei Hessen Mobil? Für alle Fragen rund um Jobs, Ausbildung oder Praktika kontaktieren Sie bitte zukunft@mobil.hessen.de



Gestaltung beginnt beim Konzept

Jan Schlotter, Radverkehrskordinator



Als Architekt bin ich Quereinsteiger in der Radwegekonzeption. Seit ich in Wiesbaden lebe, fällt mir auf, wie viel es noch zu tun gibt für einen sicheren, attraktiven und zukunftsorientierten Alltagsradverkehr. Also habe ich noch einmal studiert, um als Fachplaner den Radverkehr in der Region mitgestalten zu können. Im Anschluss habe ich mich gleich bei Hessen Mobil beworben, und die freundliche, kollegiale Arbeitskultur hier hat mir den Einstieg in die Verwaltung leicht gemacht.

Als Radverkehrskordinator bin ich Ansprechpartner und Fachberater im Vorfeld der Radwegeplanung. Einen großen Teil meines Tages nimmt die Kommunikation bei uns im Haus, aber auch mit Kommunen und Ingenieurbüros ein. Die fachliche Auseinandersetzung mit den vielen verschiedenen Menschen und ihren unterschiedlichen Perspektiven schätze ich sehr.

Über den Tag hinweg nehme ich zu konkreten Radwegeplanungen Stellung und Sorge so dafür, dass Qualitätsstandards und Richtlinien beim Radwegebau eingehalten werden. Daneben stimmen wir die überregionale Radnetzplanung mit regionalen Netzkonzepten der Kommunen und Landkreise ab.

Die steigende Beachtung der Belange und Bedürfnisse der Nahmobilität und des Radverkehrs in den drei Jahren meiner Tätigkeit bei Hessen Mobil beobachten zu können und Teil dieser Entwicklung sein zu dürfen, ist etwas Besonderes und motiviert mich für die Zukunft.

Jan Schlotter hat Architektur und Fachplanung für Radverkehr studiert. Seit 2021 arbeitet er als Radverkehrskordinator im Sachgebiet Regionale Radverkehrskoordination bei Hessen Mobil in Wiesbaden.

Förderung aus einer Hand

Tobias Kälker,

Sachgebietsleiter *Förderung Mittelhessen*



Fachfremden erkläre ich meinen Job so: Wir sind eine Art BAföG-Amt für Kommunen und Landkreise - nur, dass diese das Geld nicht zurückzahlen müssen. Ich arbeite im Dezernat *Verkehrsinfrastrukturförderung* und berate Antragsberechtigte aus der Region Mittelhessen zu möglichen Förderprojekten in den Bereichen Nahmobilität, ÖPNV und Straßenverkehr. In den vergangenen Jahren haben wir viele sinnvolle Förderprojekte zum Fuß- und Radverkehr über das Landesförderprogramm der Nahmobilitätsrichtlinie finanziert. Beginnend vom Konzept, über die Förderung einer Planungsleistung bis zur Förderung der investiven Umsetzung. Ich spreche gerne von Förderung aus einer Hand.

Eine meiner Hauptaufgaben ist das Führen von Beratungsgesprächen mit Kommunen, Kreisen, Zweckverbänden und Verkehrsunternehmen. Gemeinsam mit meinem acht Personen starken Team. Dann sind vor allem auch meine kommunikativen Fähigkeiten gefordert. Wenn Antragstellende etwa eine wassergebundene statt eine asphaltierte Oberfläche für ihren Radweg möchten, müssen wir vermitteln, warum das nicht förderfähig ist. Hier helfen meist bildliche Argumente: Denn auch wenn eine unbefestigte, wasserdurchlässige Decke gut für den Boden zu sein scheint, werden Pendelnde den Radweg nicht nutzen, weil der Dreck am Anzug hochspritzt. Insofern ist eine asphaltierte Decke im Sinne einer modernen Mobilität besser.

Mein Arbeitsalltag ist vielfältig. Nahmobilität ist ein sehr lebendiges und dynamisches Thema und erfordert einen steten Abgleich mit tagesaktuellen Entwicklungen. Gerade im ländlichen Raum beobachte ich eine hohe Nachfrage nach guter Radinfrastruktur durch die örtliche Bevölkerung. Wir können einen wichtigen Beitrag zur Förderung von Radinfrastruktur in kommunaler Baulast leisten. In der Regel schauen wir uns zusammen mit den Antragstellenden die Gegebenheiten vor Ort genau an und überlegen gemeinsam nach passenden Fördermöglichkeiten des Projekts. Dabei achten wir vor allem darauf, dass Qualitätsstandards und Richtlinien beim Fuß- und Radwegebau eingehalten werden. Bei Maßnahmen zum *Rad-Hauptnetz Hessen* binden wir gerne unsere Kolleginnen und Kollegen aus dem Sachgebiet *Regionale Radverkehrs-koordination* ein, deren Expertise ich sehr schätze. So leisten wir alle unseren Beitrag für eine moderne Mobilität in Hessen.



Tobias Kälker hat Geographie und Verkehrswesen studiert. Er arbeitet seit Ende 2020 in der Verkehrsinfrastrukturförderung und beschäftigt sich seitdem mit der Förderung von Fuß- und Radverkehrsprojekten in Hessen.

Stephan Linde,
Dipl.-Ing. Bauingenieur (FH),
arbeitet seit 2020 im Sachgebiet
Radwege Westhessen bei Hessen
Mobil in Marburg. Zuvor war er
19 Jahre als Verkehrsplaner in
einem Planungsbüro tätig.



Proaktiv und weitsichtig

Stephan Linde,
Projektverantwortlicher Planer



Privat bin ich, ebenso wie meine Kolleginnen und Kollegen, viel mit dem Rad unterwegs. Wir identifizieren uns stark mit dem Thema *Fahrradfahren*. Als Planer trage ich bei Hessen Mobil dazu bei, Radverkehrsprojekte umzusetzen. Entweder plane ich Radwege selbst mithilfe unserer CAD-Programme oder ich steuere externe Ingenieurbüros und begleite Projekte mit planerischer Fachberatung.

Morgens starte ich als erstes meinen Rechner, koche einen Kaffee und erstelle meinen Tagesplan. Dann bearbeite ich meine Mails, bereite Termine vor und nach, prüfe und bewerte Planungsunterlagen, arbeite an eigenen Entwürfen. Das Planen macht mir besonderen Spaß. Die Verwaltungsprozesse musste ich mit meinen beruflichen Vorerfahrungen in der freien Wirtschaft erst lernen.

Für meine Arbeit als Projektverantwortlicher ist es wichtig, proaktiv und weitsichtig zu handeln. In der Zusammenarbeit mit Dienstleistungsunternehmen und anderen Externen darf ich nicht zu vorsichtig zu sein und muss Schwierigkeiten frühzeitig ansprechen, sobald sie sich anbahnen. Im Arbeitsalltag ist unser neues Kommunikationstool mit Instant-Messaging-Funktion hilfreich, das wir bei Hessen Mobil immer mehr zum Chatten nutzen. Dieser informelle Austausch beschleunigt unsere Abläufe. Ohnehin ist die Arbeit in unserem offenen, kollegialen und extrem kompetenten Team sehr dynamisch und bietet viel Gestaltungsspielraum. Es ist schon bedauerlich, dass Straßenbaubehörden keinen sehr guten Ruf haben – aber wir arbeiten daran, ihn zu verbessern.“



Umwelt und Natur immer im Blick

Samantha Fibich, Landespflegerin

”

Morgens bin ich meist die Erste im Büro, strukturiere meine Aufgaben und genieße die Ruhe vor dem Sturm. Ich kümmere mich in erster Linie darum, dass Radwege, die neu gebaut werden, aus umweltfachlicher Sicht den Vorgaben entsprechend geplant sind und von den Naturschutzbehörden genehmigt werden. Dazu wird unter anderem ein landespflegerischer Begleitplan benötigt, der dokumentiert, wie wir den Eingriff in die Umwelt minimieren oder kompensieren wollen. Grundlage dafür sind unter anderem faunistische und floristische Kartierungen, die wir beauftragen. Durch diese wird untersucht, welche besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten im Bereich des neuen Radwegs leben und eventuell umgesiedelt werden müssen. Besonders gern fertige ich mit unserem digitalen Geoinformationssystem Karten für die technische Planung an. Sie enthalten Umweltdaten zu Natur- und Wasserschutzgebieten, Untersuchungsräume für die Kartierung, Kommunengrenzen, Straßen- und andere Verwaltungsdaten. Ich stimme mich in jedem Projekt eng mit den zuständigen Behörden, Kommunen und den ausführenden Ingenieurbüros ab. Um die Voraussetzungen für den Bau des Radwegs vor Ort zu prüfen, treffen wir uns auch mal im Grünen.

Vor Kurzem sind in einem Kartierungsgebiet mehrfach die Wellbleche verschwunden, die wir für die Erfassung von Reptilien brauchen. Solche Störungen, die unsere Arbeit unerwartet verzögern, sind ärgerlich. Aber ich mag meinen Job sehr - unter anderem, weil die Hilfsbereitschaft bei uns im Team groß ist, sowohl auf der Ebene der Mitarbeitenden als auch der Vorgesetzten. Auch die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Landespflege und technischer Planung gefällt mir: Der enge Austausch beschleunigt und verbessert unsere Ergebnisse.“

Samantha Fibich hat ihren Job bei Hessen Mobil in Darmstadt gleich nach ihrem Studium der Umweltwissenschaften in Braunschweig angetreten. Sie arbeitet seit 2020 als Ingenieurin der Landespflege im Fachdezernat Radwege Südhessen.



Mehr über unsere Kartierungsarbeiten erfahren
Sie in unserer Filmdokumentation:
youtube.com/watch?v=gdThFYluHwk



↓ 6

Unsere Rad-Referenzen

Wir stellen Ihnen eine Auswahl
unserer aktuellen Bau-
und Förderprojekte für den
Radverkehr vor, die sich
sehen lassen können.

KREIS OFFENBACH**Radverbindung an der L 3313/
B 459 (Sprendlinger Landstraße)**

Seit 2021 besteht zwischen Offenbach und Neu-Isenburg ein neuer gesicherter Radweg. Ziel der Gemeinschaftsmaßnahme der beiden Kommunen und Hessen Mobil ist eine durchgehende Radverbindung vom Mainradweg am Hafen Offenbach über die Sprendlinger Landstraße bis nach Neu-Isenburg. Eine Weiterführung der Achse bis nach Dreieich ist bereits in Planung. Als zweijähriger Verkehrsversuch angelegt, wurde die Sprendlinger Landstraße hier von vier auf zwei Fahrspuren reduziert, um den Radverkehr mithilfe einer Schutzeinrichtung aus Stahl von der stark befahrenen Landesstraße zu trennen. Die Stärke und Leichtigkeit der Verkehrsflüsse von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern wird im Rahmen eines durchgehenden Monitorings analysiert. Die Idee ist aus dem Verbundprojekt *Bike Offenbach* entstanden und Teil der gemeinsamen Strategie für eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität.



Mehr über das Projekt:
youtu.be/azxFOpd-79Y





Den siebenmonatigen Bauprozess begleitete die Jugendfeuerwehr Jesberg filmisch, mit regelmäßigen Besuchen und Interviews. Die Dokumentation dieser Kooperation finden Sie hier: youtu.be/qFV5bf0yk9Y



SCHWALM-EDER-KREIS

Rad- und Gehweg Jesberg – Bad Zwesten-Oberurff an der B 3

Der neue Rad- und Gehweg an der B 3 verbindet das nordhessische Jesberg mit Oberurff und ist daneben Teil des Radfernwegs R 5. Mit gut drei Kilometern schließt er eine Lücke im hessischen Radwegenetz. Er dient dem touristischen ebenso wie dem Alltagsradverkehr, unter anderem als sicherer Schulweg für die Schülerinnen und Schüler der Christophorusschule Oberurff. Indem zum Teil bereits bestehende Wirtschaftswegen genutzt werden, konnte der zusätzliche Flächenverbrauch reduziert werden. Durch die Verbreiterung dieser Wege auf vier Meter können sich Fahrräder und landwirtschaftliche Fahrzeuge hier nun gefahrlos begegnen. Teil der Radverbindung ist eine neue Brücke aus Alu-Fertigteilen, die den Michelbach überquert. An einigen Stellen entfernt sich der Weg von der Bundesstraße, um starke Steigungen zu vermeiden.





KREIS BERGSTRASSE

Rad- und Gehweg an der L 3120 zwischen Mörlenbach und Bonsweiher

Mit fast zwei Kilometern verbindet der neue Rad- und Gehweg den Ortsteil Bonsweiher und die Kerngemeinde Mörlenbach. Er läuft rund 950 Meter auf freier Strecke parallel zur Landesstraße L 3120. An der Mörlenbacher Einmündung „Sudetenstraße“ schließen sich innerorts beidseitig rund 840 Meter lange Schutzstreifen - bis an den bereits existierenden Radweg an der Bahnstraße - an. So wird auch eine Verbindung an den Radweg Mörlenbach-Rimbach und das ÖPNV-Angebot hergestellt.

Im Rahmen der Gesamtmaßnahme wurden außerdem vier Bushaltestellen im Auftrag der Gemeinde barrierefrei ausgebaut. Hierfür erhielt die Gemeinde Mörlenbach vom Land Hessen eine Förderung von rund 160.000 Euro.



STADT DARMSTADT

Förderprojekt: Neubau Fuß- und Radwegebrücke über die Rheinstraße

Die rund 350 Meter lange Fuß- und Radwegebrücke in Darmstadt, 2018 bis 2020 über der stark befahrenen Rheinstraße erbaut, verbindet das Europaviertel mit dem Hauptbahnhof und dem neuen Telekommunikationszentrum. Mit dem Ziel, den Baumbestand zu erhalten und Barrierefreiheit sicherzustellen, führt eine asymmetrische Rampe zwischen den Bäumen hindurch zur Brücke. Der drei Meter breite trogförmige Innenraum, rot gestrichen und nachts mit integriertem LED-Licht in den Handläufen beleuchtet, macht den Weg über die Brücke zu einem besonderen Raumerlebnis. Das Projekt ist von der *ARGE netzwerkarchitekten* (Darmstadt) und *Tragraum* (Nürnberg) geplant worden. Es hat eine Auszeichnung beim Deutschen Architekturpreis erhalten. Das Land Hessen hat mit rund 4.360.000 Euro unterstützt (Gesamtkosten: rund 7.333.000 Euro).

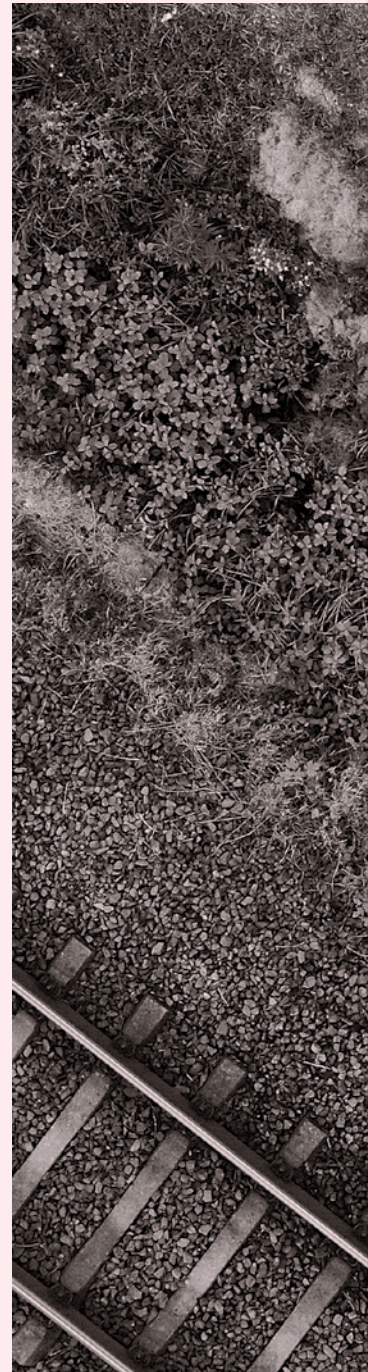


STADT FRANKFURT AM MAIN, STADT DARMSTADT, KREIS OFFENBACH

Förderprojekt: Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt

Wir helfen, Städte zu verbinden – zum Beispiel durch die Förderung der im Bau befindlichen Radschnellverbindung zwischen Frankfurt und Darmstadt. Das erste Teilstück zwischen Egelsbach und Darmstadt-Wixhausen wurde 2019 eingeweiht und wird inzwischen intensiv genutzt.

Der Radschnellweg verbindet die beiden Städte nach Fertigstellung durch eine über 30 Kilometer lange Strecke und fördert so die Entwicklung des außerörtlichen Alltagsradverkehrs, der über Kurzstrecken hinausgeht.





Impressum

Informationsbroschüre „Radverkehr bei Hessen Mobil“
September 2024
3. Auflage

Herausgeber

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Dostojewskistraße 4-6
65187 Wiesbaden
mobil.hessen.de

Alle Bilder ohne Quellenverweis:

© Hessen Mobil – Michael Englert:

S. 4, 18, 26, 28, 29, 46, 48/49, 51, 53, 56, 59, 60/61, 62.

© Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und
ländlichen Raum – Corinna Spitzbarth: S. 17, 70.

Gestaltung

Sensity s. à r.l., Luxemburg & Köln
sensity.eu

Druck

Druckererei Lokay e.K., Reinheim
lo kay.de

Diese Informationsbroschüre wurde
auf umweltzertifiziertes Papier gedruckt.



Dieses Druckerzeugnis wurde mit dem Blauen Engel ausgezeichnet



natureOffice.com/DE-344-NLYDKUP

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Hessischen Landesregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerberinnen und Wahlwerbern oder Wahlhelferinnen und Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen und Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Druckschrift der Empfängerin oder dem Empfänger zugegangen ist. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.



Hessen Mobil verbindet Menschen und Orte in Hessen. Wir betreiben *Bundes- und Landesstraßen* mit den dazugehörigen Radwegen in ganz Hessen. Immer im Blick: Die Qualität unserer Ergebnisse und der Schutz von Umwelt und Natur. In dieser Broschüre stellen wir unser *Engagement für den Radverkehr* vor.

