

Radhauptnetz, Korridorstudie und Musterlösungen Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen

3. Juni 2019 - RADforum RheinMain

www.nahmobil-hessen.de

Gute Gründe für Nahmobilität



, aber auch Schwierigkeiten

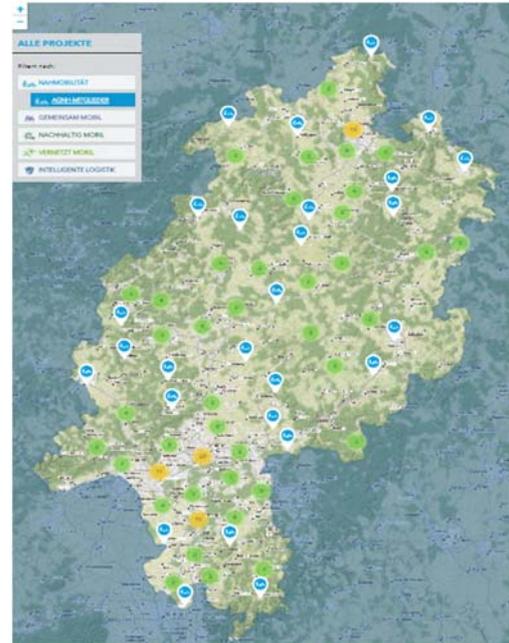
- Politischer-/ Gestaltungswille
- Erkenntnisproblem
- Umsetzungsproblem
- Ressourcen
- Finanzierung und Förderung
- Vielfalt der Akteure
- Unklare Rahmenbedingungen

Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)

Die AGNH sind:

- 100 Städte,
- 80 Gemeinden,
- 17 Landkreise und
- 52 weitere Akteure der Nahmobilität wie, NVV, Hessischer Städtetag, ADAC, ADFC, VCD, Fuss e.V., der ZRK sowie Hochschulen und Planungsbüros

Ziel: Nahmobilität in Hessen als integralen Bestandteil des gesamten Verkehrssystems umfassend zu fördern



UNTERSTÜTZUNG DER KOMMUNEN

STRATEGIE + HANDLUNGSHILFEN UND ERFAHRUNGSUSTAUSCH + FINANZIERUNG



NAHMOBILITÄTSSTRATEGIE für Hessen

- Unterstützung der verkehrspolitischen Neuorientierung / „Verkehrswende“
- Nahmobilität als integralen Bestandteil des Verkehrssystems und in das Landesprogramm Mobiles Hessen 2020 / 2030
- Beschreibung eines strategischen und inhaltlichen Rahmens auf Landesebene
- Als Prozess angelegt mit einem zeitlichen Horizont bis 2025



3. Juni 2019 | 5 | RADforum RheinMain

www.nahmobil-hessen.de

ERFAHRUNGSAUSTAUSCH

- Nahmobilitätskongress
- Akademie Nahmobilität
- Facharbeitskreise
- Lenkungskreis
- Webseite www.nahmobil-hessen.de



Ansprache der Kontaktpersonen über E-Mail-Verteiler

3. Juni 2019 | 6 | RADforum RheinMain

www.nahmobil-hessen.de

Projekte zur Unterstützung der Kommunen

RADFAHREN NEU ENTDECKEN und BIKEXTRA

- Kostenfreie Bereitstellung von Pedelects, E-Bikes und Lastenräder für drei Monate inkl. Anlieferung und Abholung zu einem vereinbarten Zeitpunkt



DREI MONATE IN IHRER KOMMUNE RADFAHREN NEU ENTDECKEN.

Radfahren neu entdecken beinhaltet für die Kommunen:

- Kostenfreie Bereitstellung von Pedelects, E-Bikes und Lastenräder für drei Monate inkl. Anlieferung und Abholung zu einem vereinbarten Zeitpunkt.
- Es werden für jede Kommune mindestens ein Basispaket bereitgestellt. Diese bestehen aus:
 - 4 Pedelects
 - 1 E-Bike (5-Pedelect)
 - 5 Lastenrädern (in verschiedene Ausführungen)
- In der Regel erhalten Kommunen bis 50.000 EW ein Basispaket. In größeren Kommunen werden mehrere Basispakete zusammengefasst.
- Kostenfreier Vor-Ort-Service zur Wartung und Reparatur der Räder
- Eine einmalige Einweisung zur Nutzung der Räder
- Bereitstellung von Informationsflyern

- Bereitstellung einer Onlineplattform zur Registrierung der Nutzerinnen und Nutzer
- Bereitstellung von Nutzungsvereinbarungen. Diese wird zwischen dem Dienstleister und den Nutzern direkt geschlossen.

NAHMOBILITÄT IN HESSEN - EINFACH MACHEN!

Radfahren neu entdecken ist eine Aktion im Rahmen der Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Weitere Informationen auf www.nahmobil-hessen.de



www.radfahren-neu-entdecken.de

Projekte zur Unterstützung der Kommunen

STADTRADELN und SCHULRADELN

- Teilnahme für alle Kommunen in Hessen gratis
- Radverkehrsdaten über Forschungsprojekt MOVEBIS



Teilnahme für alle hessischen Kommunen **GRATIS**

Zeigen Sie, wie viel Fahrrad in Ihrer Kommune steckt

**STADTRADELN 2019:
JETZT ANMELDEN UND MITRADELN!**



www.stadtradeln.de

Projekte zur Unterstützung der Kommunen

SCHULISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

- eigenes Fachzentrum bei der ivm
- gratis Angebote für Schulen, Schulträger und Kommunen
- sechs Angebotsbausteine



 www.besserzurschule.de

LEITFÄDEN und HANDLUNGSHILFEN

STADTRADELN

...telle treten und in Teams so viele sein. STADTRADELN geht es um...
...n, wo man sich im Alltag oder in der...
...n, Sie mit beim STADTRADELN...
...n und Bürger fürs Umströmen

HANDBUCH ZUR RADWEGWEISUNG IN HESSEN
Grundraster für den Alltag- und Freizeitradverkehr

SATTELSCHUTZ

- Gummisitzfahrend, Markenlogo Nahmobilität
- Hesse und Logo des Bundeslandes
- Material: Polyester, Maße: 22 x 25 x 7 cm

REFLEX MONSTA

- Reflektierendes (Bremse Material)
- Größe: 8 x 4 x 2 cm mit Aufhängeschnur
- Die Figuren zur Auswahl: Dampfer, Sonne, lächelnde Gesichter
- Individualisierung: Bedruckung der Fahne (D & L) mit klebenadeligen Nahmobilität-Logos mit jeweiligen Kommunezeichen

QUALITÄTSSTANDARDS UND MUSTERLÖSUNGEN

Mit den Qualitätsstandards und Musterlösungen werden Planerinnen und Planer dabei unterstützt, eine attraktive Infrastruktur für den Radverkehr in Hessen zu schaffen. Sie beschreiben die Einsatzbedingungen und Qualitätsanforderungen unterschiedlicher Elemente in Radverkehrsverbindungen, Radverkehrsverbindungen und Radverkehrsverbindungen.

Projekte zur Unterstützung der Kommunen WAS GIBT ES NEUES?

VIDEOINDIVIDUALISIERUNG und FOTOWAND

- Ziel: Unterstützung der Kommunen bei Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
- gratis Angebote für Kommunen
- Abwicklung über Servicestelle



service@nahmobil-hessen.de



Kurz vorgestellt: Angebote für Kommunen

AUF IHRE KOMMUNE ZUGESCHNITTEN: VIDEOCLIPS ZUR NAHMOBILITÄT

Nahmobilität ist der Weg zur Schule oder zur Arbeit, das Einkufen zu Fuß und der Besuch bei Freunden mit dem Rad. Nahmobilität ist einfach – und Nahmobilität bewegt uns.

Mit zwei kurzen Imagevideos zeigt die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) die positiven Aspekte der Alltagsmobilität zu Fuß oder mit dem Rad auf. AGNH-Kommunen profitieren doppelt: Denn die beiden Videoslips können von Ihnen als Mitgliedskommune nicht nur kostenfrei genutzt werden, sondern werden auf Wunsch auch für Ihre Kommune individualisiert.



Nahmobilität für Stadt und Land
Die Videoslips wurden auf die Bedürfnisse hessischer Kommunen abgestimmt in zwei unterschiedlichen Varianten gestaltet – einmal in ländlichem, einmal in städtischem Umfeld. Beide Varianten zeigen Impressionen aus dem Alltag unterschiedlicher Protagonisten: kurze, emotionale Szenen, die ein aktives Lebensgefühl transportieren und Nahmobilität ganz selbstverständlich in unseren Alltag und unserer Freizeit verorten. Schauen Sie doch einmal rein!

Leitfäden und Handlungshilfen. WAS GIBT ES NEUES?

Thema ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

- Flyer, Poster, Postkarten – sofort einsatzbereit
- Öffentlichkeitsarbeit mit Konzept
- Nahmobilität kommunizieren



www.nahmobil-hessen.de/oeffentlichkeitsarbeit



Leitfäden und Handlungshilfen.

Thema Planungsinstrumente

- Nahmobilitäts-Check als vorstrukturiertes Planungsinstrument
- Erstellung durch Fachbüro
- Ziel: Maßnahmenplan
- Zeitraum 6 bis 9 Monate
- finanzielle Förderung durch das Land

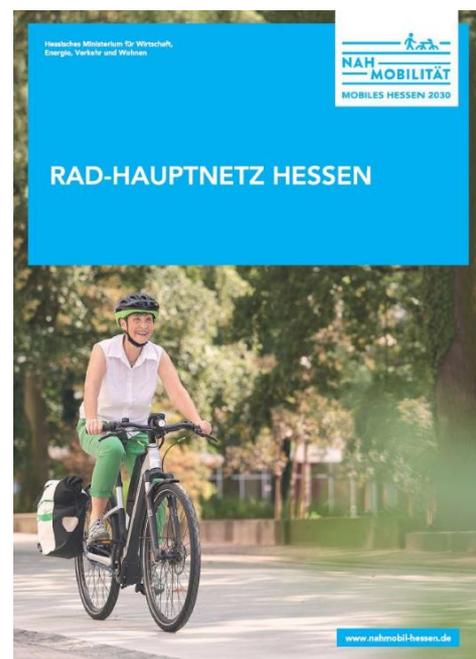


www.nahmobil-hessen.de/nahmobilitaets-check

Leitfäden und Handlungshilfen. WAS GIBT ES NEUES?

Thema INFRASTRUKTUR

- Rad-Hauptnetz
- Qualitätsstandards und Musterlösungen
- Identifizierung von Korridoren
- Leitfaden Machbarkeitsuntersuchungen
- Leitfaden Nutzen-Kosten-Analyse
- Leitfaden Kostenschätzung
- Beteiligung



www.schneller-radfahren.de

Projekt „Radschnellverbindungen in Hessen“

3 Projektschwerpunkte



Quelle: Radroutenplaner Hessen

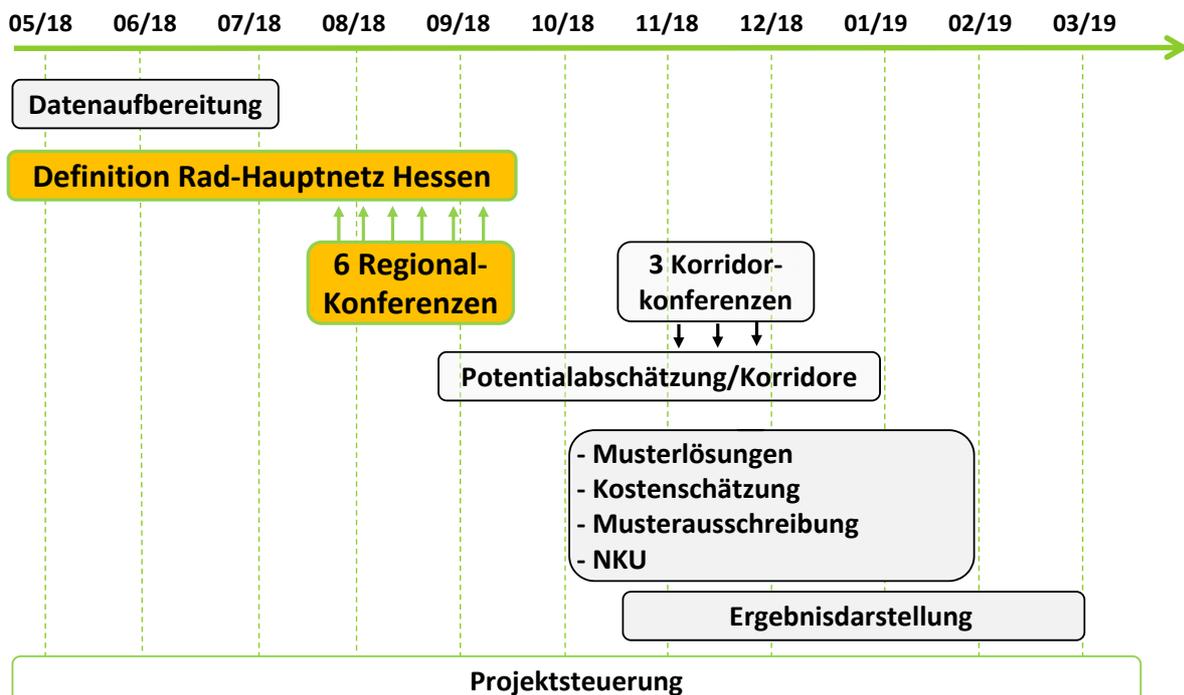


Quelle: Potenzialanalyse BaWü 2018

Umsetzungshilfen

- Musterlösungen
- Kostenschätzung
- Ausschreibung
- NKU

Projekttablauf



Ergebnisse Rad-Hauptnetz Hessen

3. Juni 2019 | 17 | RADforum RheinMain

www.nahmobil-hessen.de

Zentrales Ziel: Verbindungen durchgängig herstellen

Denken im Netz



31.08.2018 | 18 | 9. Lenkungsreis AGNH

www.nahmobil-hessen.de

Weshalb ein Rad-Hauptnetz für Hessen?

- Landesweit konsistente, flächendeckende Radnetzplanung
- Über Verwaltungsgrenzen hinweg
- Landesweite Verbindungsfunktion
- Fokus: Alltagsradverkehr
- Systematische Erfassung der Netzlücken
- Einheitlich definierter Netzstandard im Zielzustand
- Hierarchisch gegliedertes Landesnetz



Welche Bedeutung hat das Rad-Hauptnetz?

Fachlich

- Zielzustand: mind. ERA-Standard
- Sukzessive Aufwertung vorhandenes Netz auf Qualitätsstandards
=> vgl. Qualitätsstandards und Musterlösungen Radverbindungen
- Sukzessive Schließen von Netzlücken
(Denken in Verbindungen – nicht in Abschnitten)
- Planungsgrundlage für Kommunen/LK/Hessen Mobil
- Anknüpfungspunkt für andere Radverkehrsinfrastrukturen
(lokale/regionale Radnetze, Radschnellverbindungen)

- Zukünftige Fortentwicklung – zentral koordiniert durch Hessen Mobil

Welche Bedeutung hat das Rad-Hauptnetz?

Förderung / Umsetzung

- Umsetzung in der bestehenden Baulast (Bund, Land, Kommune)
- Kriterium für die Priorisierung von Maßnahmen in Landesbaulast
- Kriterium für zeitliche Priorisierung
- Keine Auswirkung auf Fördersätze
- Andere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung werden weiterhin ebenfalls gefördert

Rad-Hauptnetz Hessen

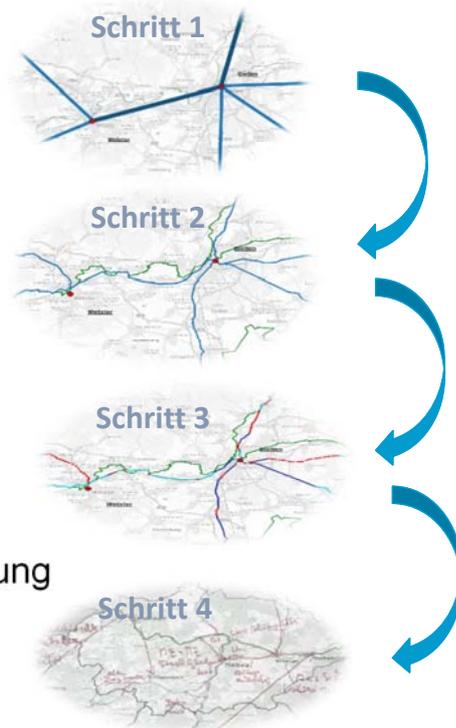
Definition

- Das **hessische Rad-Hauptnetz verbindet** landesweit alle **Ober- und Mittelzentren**
- über definierte Hauptrouten für den **Alltagsradverkehr** und
- zeichnet sich im **Zielzustand** durch direkte, sicher, durchgehende und komfortabel zu befahrende Radverkehrsverbindungen aus (mind. **ERA-Standard**).



Methodik

1. **Wunschlinien** zwischen OZ-MZ
2. **Umlegung** auf Radinfrastruktur
3. **Routencheck** (Qualität, Führung)
4. **Prüfung** durch hessenweite Beteiligung
(6 Regionalkonferenzen)

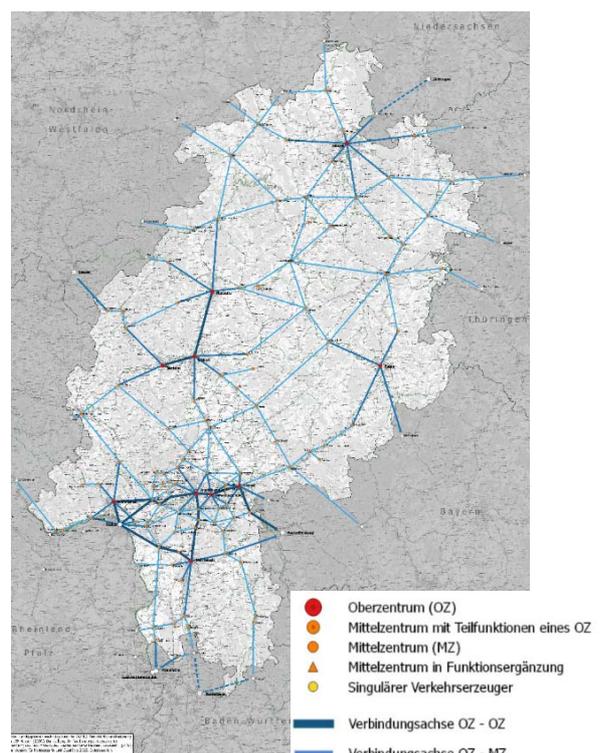


1. Wunschliniennetz

RIN-Kategorie AR II / IR II, verbinden

- OZ – OZ
- OZ – MZ (< 25 km ≈ 1 h Fahrt)
- MZ – MZ, wenn:
 - Entwicklungs-/SPNV-Achse?
 - Pendlerzahlen?
 - Bildungs-/Arbeitsplatzschwerpunkte?
 - Topographie?
 - Singuläre Verkehrserzeuger

*Aber nicht alle Gemeinden
 → Aufgabe lokaler, regionaler Rad-Netze*



4. Regionalkonferenzen

- 6 Konferenzen:** 260 Teilnehmende
Rückmeldungen: 680 Rückmeldungen
Ergebnis:
 - 2.900 km Rad-Hauptnetz Hessen
 - ca. weitere 1.800 km Radfernwege

Dokumentation




3. Juni 2019 | 27 | RADforum RheinMain



www.nahmobil-hessen.de

Rad-Hauptnetz Hessen

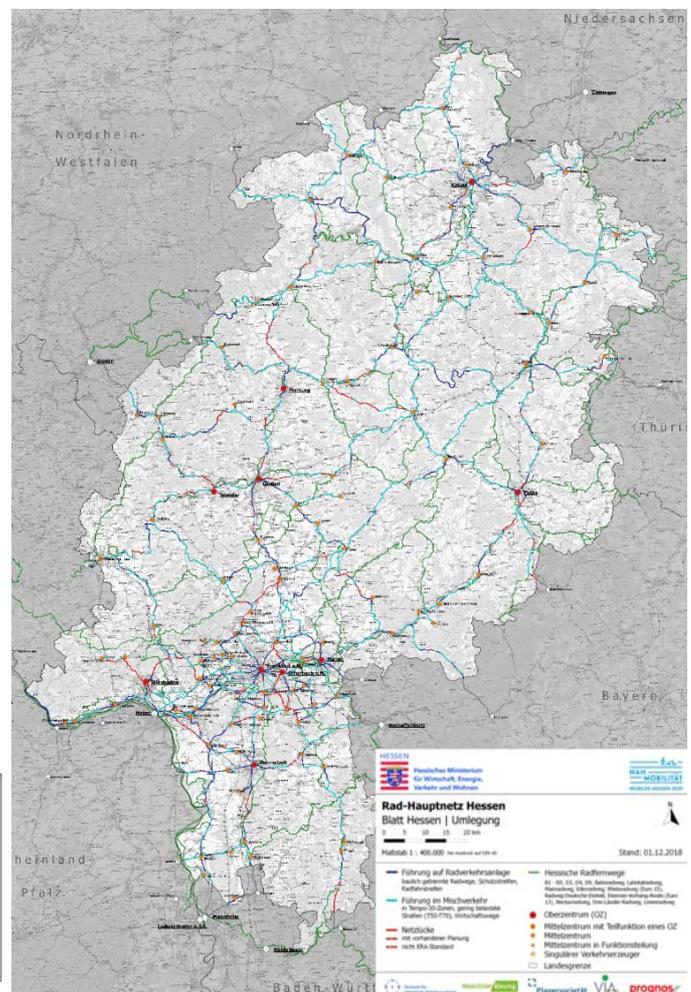
Statistik

- Rad-Hauptnetz: 2.900 km
(davon 1.000 km auf RFW)
- RFW insg.: 2.750 km in Hessen

Rad-Hauptnetz

- mit Radverkehrsanlagen: 800 km
- im Mischverkehr: 1.700 km
(innerorts + außerorts)
- Netzlücken: 370 km, ohne RVA

 Führung auf Radverkehrsanlage baulich getrennte Radwege, Schutzstreifen, Radfahrstreifen	 Hessische Radfernwege R1 - R9, D3, D4, D9, Bahnradweg, Lahnradweg, Mainradweg, Ederradweg, Rheinsradweg (Euro 15), Radweg-Deutsche-Einheit, Eiserner-Vorhang-Roadie (Euro 13), Neckarradweg, Drei-Länder-Radweg, Limesradweg
 Führung im Mischverkehr in Tempo-30-Zonen, gering belastete Straßen (T50-T70), Wirtschaftswege	 Oberzentrum (OZ)
 Netzlücke mit vorhandener Planung	 Mittelzentrum mit Teilfunktion eines OZ
 nicht ERA-Standard	 Mittelzentrum
	 Mittelzentrum in Funktionsteilung
	 Singulärer Verkehrserzeuger
	 Landesgrenze



Projekt „Radschnellverbindungen in Hessen“

3 Projektschwerpunkte



Quelle: Radroutenplaner Hessen



Quelle: Potenzialanalyse BaWü 2018

Umsetzungshilfen

- Musterlösungen
- Kostenschätzung
- Ausschreibung
- NKU

Ergebnisse Korridore für Radschnellverbindungen

Identifizierung von Korridoriden

Arbeitsschritte

1. Definition von Gunsträumen
2. Ermittlung relationsbezogener Potenziale von Radpendelnden in den Gunsträumen
3. Bildung von potentiellen Korridoren
4. Bewertung der Korridore
5. Ergebnis

1. Definition von Gunsträumen

Definition „Gunstraum“: besonders geeignetes Gebiet für die Realisierung von Radschnellverbindungen.

Bildung von Gunsträumen durch Überlagerung von Strukturdaten

- Bevölkerungsdichte (Einwohner/km²) ¹
- Hochschul- und Universitätsstandorte ²
- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ²
- Tages-Pendelnde ¹

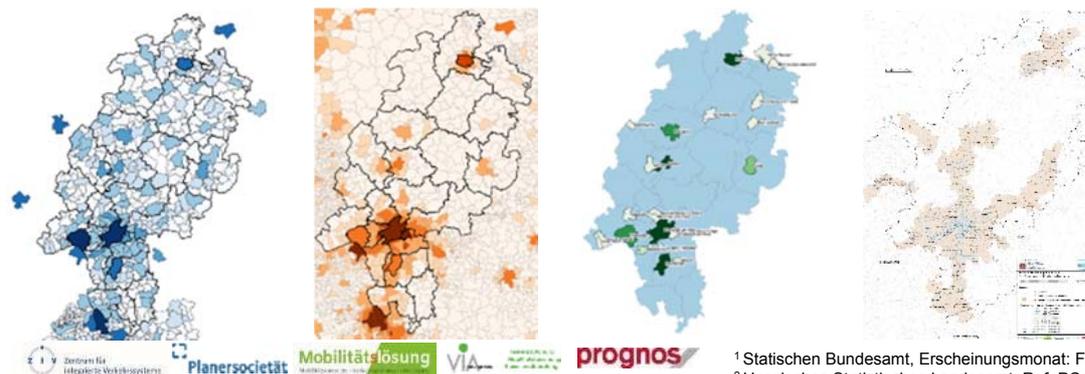


Abbildung der Strukturdaten (Bevölkerungsdichte, Beschäftigte am Wohnort, Hochschul- und Unistandorte)

¹ Statistisches Bundesamt, Erscheinungsmonat: Februar 2018

² Hessisches Statistisches Landesamt, Ref. PC1, Mai 2018

1. Definition von Gunsträumen

Gunsträume für Radschnellverbindungen in Hessen

- Raum Rhein-Main Gebiet
- Raum Frankfurt | Mannheim / HD
- Raum Wiesbaden | Mainz
- Raum Hanau | Fulda
- Raum Kassel | Göttingen
- Raum Gießen | Marburg
- Raum Dillenburg | Siegen
- Raum Limburg | Koblenz

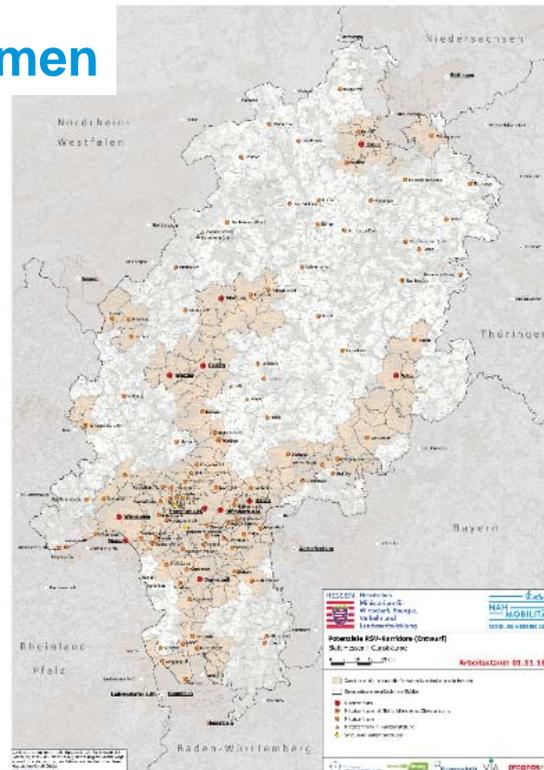


Abbildung der definierten Gunsträume [Eigene Darstellung]

2. Ermittlung der Potenziale Radpendelnde

Berechnung der relationsbezogenen Potenziale Radpendelnde

- innerhalb der Gunsträume
- aus Pendlerdaten => Potenziale Radpendelnde ableiten
- auf Grundlage entfernungsabhängiger Modal-Split-Anteile des RV^{4, 5}
- Steigerung des Modal-Splits (RV) durch den Einsatz von RSV⁴

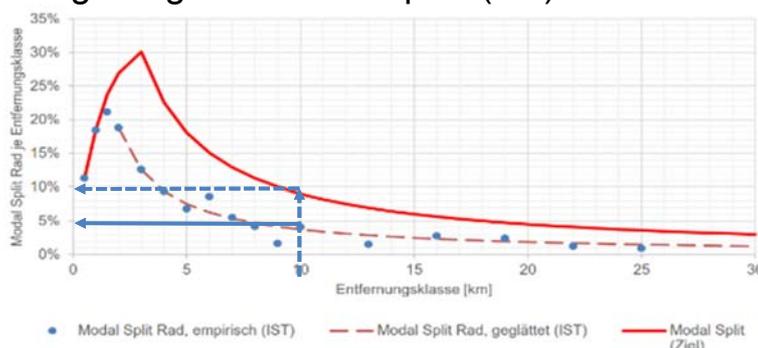


Abbildung Modal Split Anteil des Radverkehrs je Entfernungsklasse mit/ohne Radschnellverbindung⁴

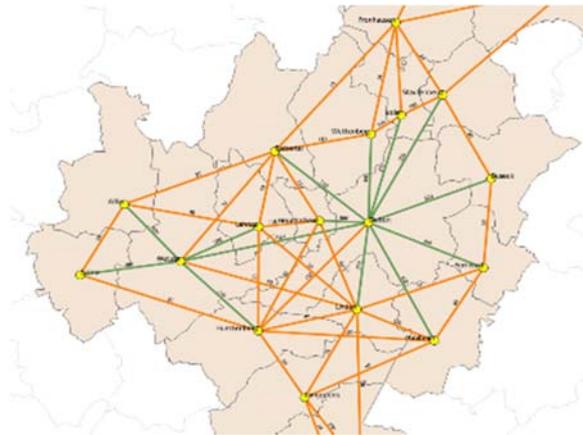
⁴ Brenner Bernhard Ingenieure GmbH | Planungsbüro VIA eG | Planersocietät: Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg, Auftrag des Ministeriums für Verkehr in Baden-Württemberg, März 2018

⁵ Mobilität in Deutschland 2008, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn und Berlin, Februar 2010

3. Korridorbildung

Beispiel: Gunstraum Wetzlar | Gießen

Relationsbezogene Potentiale



Aggregierte Korridore

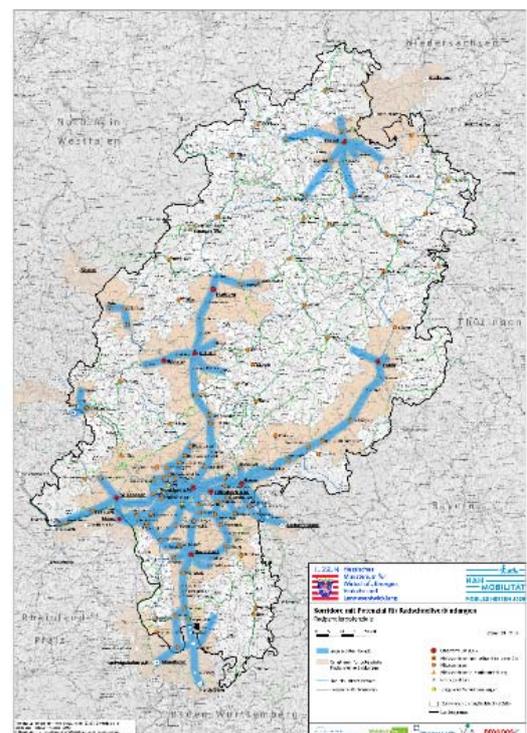


Abbildung des Knoten-Kanten-Modell mit Potenzial Radpendelnde auf den einzelnen Abschnitten

3. Korridore

- 50 Korridore in Hessen geprüft
- Korridore: Verkehrsbeziehung ohne konkrete Trasse, ca. 2 km Breite
- In den Korridoren sind grundsätzlich Radschnellverbindungen denkbar
- Die dargestellten Korridore wurden analysiert und bewertet

-  Untersuchter Korridor
-  Gunstraum für potenzielle Radschnellverbindungen in Hessen
-  Gemeindegrenzen/Kreisfreie Städte
-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
-  Mittelzentrum
-  Mittelzentrum in Funktionsteilung
-  Singulärer Verkehrserzeuger

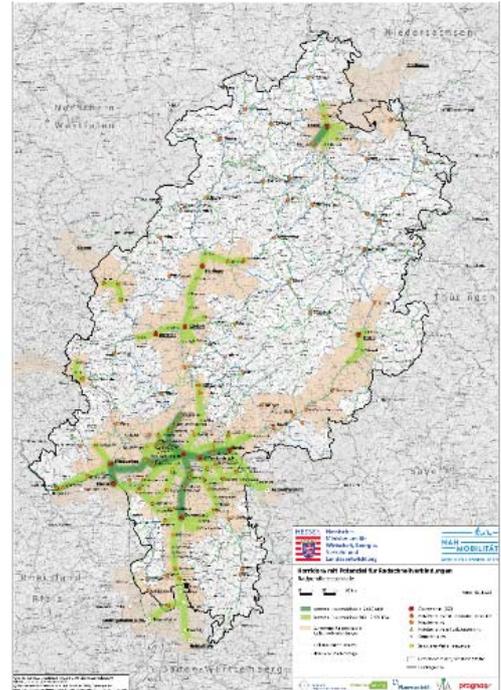


4. Bewertung der Korridore

Ergebnis der Potenzialabschätzung

-  Potenzial Radpendelnde > 2.000 Rf/d 7 Korridore ≈ 130 km
-  Potenzial Radpendelnde 800 - 2.000 Rf/d 33 Korridore ≈ 690 km

-  Gunstrraum für potenzielle Radschnellverbindungen in Hessen
-  Gemeindegrenzen/Kreisfreie Städte
-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
-  Mittelzentrum
-  Mittelzentrum in Funktionsteilung
-  Singulärer Verkehrserzeuger



4. Bewertung der Korridore

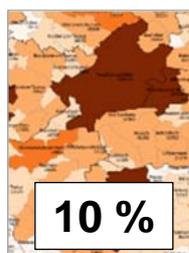
Bewertungskriterien und Gewichtung

Potenzial Radpendelnde

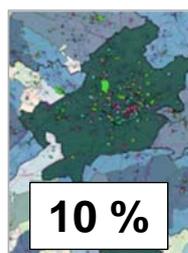
50 %



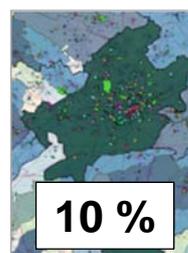
+ weitere Bewertungskriterien



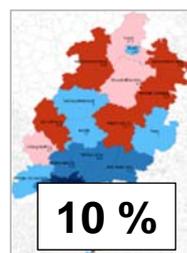
**Binnen-
verkehr**



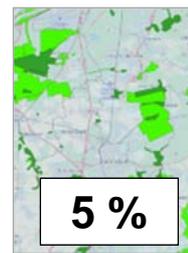
**Singuläre Ver-
kehrserzeuger**



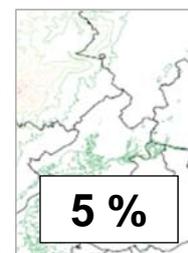
**Freizeit-
verkehr**



**Bevölkerungs-
prognose**



**Eingriff
Natur**



**Topografie /
Hindernisse**

Potentialrelevante Faktoren

Umsetzungsrelevante Faktoren

4. Bewertung der Korridore Ergebnis der Potenzialabschätzung

Korridore mit Potenzial > 2.000 Radpendelnde

Relation		Potenzial Rad- Pendelnde (gerundet)	Ergebnis der Bewertung (gewichtet)			Summe max. 100
von	bis		Rad- pendelnde	Potential- relevante Faktoren	Umsetzungs- relevante Faktoren	
		[Rf/d]	Punkte			
Frankfurt	Schwalbach	4.800	50	33	8	91
Frankfurt	Friedrichsdorf	4.500	50	30	7	87
Frankfurt	(OF) – Hanau	3.900	48	35	9	92
Wiesbaden	Mainz	2.900	34	29	9	72
Frankfurt	Darmstadt	2.800	32	38	4	74
→ Kassel	Baunatal	2.500	28	22	9	59
Frankfurt	Wiesbaden	2.100	23	38	8	69

4. Bewertung der Korridore Ergebnis der Potenzialabschätzung

Korridore mit Potenzial 800 - 2.000 Radpendelnde

Relation		Potenzial Rad-Pendelnde (gerundet)	Ergebnis der Bewertung (gewichtet)			Summe max. 100
von	bis		Rad- pendelnde	Potential- relevante Faktoren	Umsetzungs- relevante Faktoren	
		[Rf/d]	Punkte			
Frankfurt	Bad Nauheim	1.800	18	33	8	58
Frankfurt	Groß-Gerau	1.600	16	35	8	59
→ Neuhof	FD-Petersberg	1.600	15	21	9	45
Kassel	Espenau	1.600	16	22	5	43
Frankfurt	Maintal-Hanau	1.400	13	38	9	60
Rüsselsheim	Darmstadt	1.400	13	28	9	50
Darmstadt	Griesheim	1.300	11	26	8	45
Wiesbaden	Taunusstein	1.300	11	24	3	38
Frankfurt	Mainz	1.200	10	40	4	54
Darmstadt	Ober-Ramstadt	1.200	10	24	9	42
Darmstadt	Dieburg	1.200	10	24	9	42
Kassel	Fuldabrück	1.200	9	22	9	40

4. Bewertung der Korridore

Ergebnis der Potenzialabschätzung

Korridore mit Potenzial 800 - 2.000 Radpendelnde

Relation		Potenzial Rad-Pendelnde (gerundet)	Ergebnis der Bewertung (gewichtet)			Summe max. 100
			Rad-pendelnde	Potential-relevante Faktoren	Umsetzungs-relevante Faktoren	
von	bis	[Rf/d]	Punkte			
Mannheim	Bensheim (-DA)	1.100	9	29	9	47
Frankfurt	Kelkheim	1.100	8	33	6	46
Seligenstadt	Flughafen-Hofheim	1.100	8	31	4	43
Gießen	Wetzlar-Solms	1.100	9	26	4	39
Heidelberg	Bensheim	1.000	7	32	9	48
Kassel	Lohfelden	1.000	7	22	9	38
Gießen	Linden	1.000	7	16	9	32
Wiesbaden	Rüdesheim	900	6	32	8	46
Offenbach	Rodgau	900	6	29	9	44
Hanau	Kahl-Aschaffenburg	900	5	23	8	36
Gießen	Pohlheim	900	6	21	9	36
Hanau	Langenselbold	900	5	20	9	34

4. Bewertung der Korridore

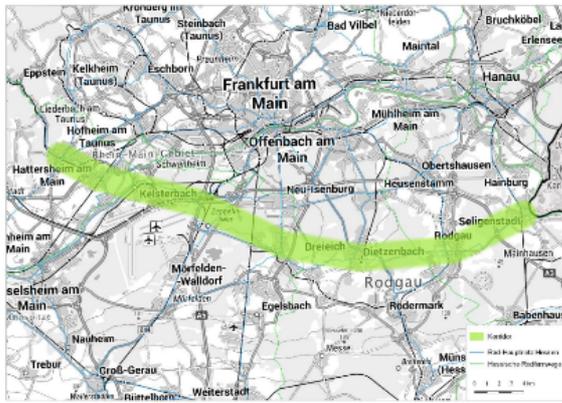
Ergebnis der Potenzialabschätzung

Korridore mit Potenzial 800 - 2.000 Radpendelnde

Relation		Potenzial Rad-Pendelnde (gerundet)	Ergebnis der Bewertung (gewichtet)			Summe max. 100
			Rad-pendelnde	Potential-relevante Faktoren	Umsetzungs-relevante Faktoren	
von	bis	[Rf/d]	Punkte			
Hanau	Bruchköbel	900	6	20	8	34
Marburg	Stadtallendorf	900	5	19	4	28
Herborn	Dillenburg-Haiger	900	5	10	9	24
Darmstadt	Bensheim	800	4	29	8	41
Offenbach	Dieburg	800	4	27	8	39
Kassel	Niestetal	800	4	22	10	36
Gießen	Marburg	800	4	28	4	35
Hanau	Seligenstadt-Aschaffenburg	800	5	20	8	33
Hofheim	Oberursel	800	4	20	9	33
Gießen	Buseck	800	5	21	8	33
Limburg	Hadamar	800	4	12	9	24

5. Ergebnis Korridor-Steckbriefe

Nr. 40 Korridor von Seligenstadt bis Hofheim



Gesamtlänge des Korridors: 37 km		Gesamtpotenzial Radpendelnde: \varnothing 1.100 Rf/d	
Abschnitt	Abschnitt von ... bis ...	Abschnittslänge	Potential Radpendelnde des Abschnitt
1	Seligenstadt-Rodgau	5 km	350 Rf/d
2	Rodgau-Dietzenbach	7 km	1230 Rf/d
3	Dietzenbach-Dreieich	5 km	750 Rf/d
4	Dreieich-Flughafen	10 km	420 Rf/d
5	Flughafen - Hofheim	10 km	2140 Rf/d

31.08.2018 | 43 | 9. Lenkungsreis AGNH

Bedeutung potentialrelevante Faktoren		
Binnenverkehr	Summe EW Start-+Zielkommune (2015): 60.916 EW	60
Singuläre Verkehrserzeuger	Schulstandorte: Seligenstadt, Rodgau, Dietzenbach, Langen, Hattersheim, Hofheim AP: u.a. Flughafen, Fraport, Gateway Gardens, Kelsterbach	100
Bedeutung im Freizeitverkehr	Mancherorts Freizeiteinrichtungen, Teilverbindung zum R4 & R8	50
Bevölkerungsprognose 2030	Mittelwert der Bevölkerungsveränderung Start- und Zielkommune 11,70 %	100
Bedeutung umsetzungsrelevante Faktoren		
Beeinträchtigung, Eingriffe in Naturraum		80
Topographie/ natürliche Hindernisse	1 x Neubau Ingenieurbauwerk	0
Bewertung (gewichtet) für vordringliche bzw. potentielle Radschnellverbindung		
Radpendlerpotential (Max. 50 Pkt.)		8
Potentialrelevante Faktoren (max. 40 Pkte.)		31
Umsetzungsrelevante Faktoren (max. 10 Pkte)		4
Gesamtpunkte (max. 100)		43
Empfehlung		
Potential in Teilabschnitten vorhanden, durch Machbarkeitsuntersuchung Potential konkretisieren und Trassen prüfen		

www.nahmobil-hessen.de

5. Ergebnis

Entscheidungshilfe für Machbarkeitsuntersuchungen

- Potenzial von Radpendelnden > 2.000 Rf/d bieten sich **Radschnellverbindungen** besonders an
- Potenzial von Radpendelnden zw. 800 bis 2.000 Rf/d → **Machbarkeitsuntersuchung** empfohlen
- Potenzial von Radpendelnden unter 800 Rf/d
→ vsl. keine Potentiale für Radschnellverbindungen,
Ausbau als **ERA-Standard**

Entscheidungshilfe für Priorisierung

Sofern angesichts begrenzter finanzieller Mittel eine Priorisierung bei der Realisierung von Radschnellwegen erforderlich wird: Bewertung anhand der Punkte als ein fachliches Kriterium für die Reihung

31.08.2018 | 44 | 9. Lenkungsreis AGNH

www.nahmobil-hessen.de

Projekt „Radschnellverbindungen in Hessen“

3 Projektschwerpunkte



Quelle: Radroutenplaner Hessen



Quelle: Potenzialanalyse BaWü 2018

Umsetzungshilfen

- Musterlösungen
- Kostenschätzung
- Ausschreibung
- NKU

Ergebnisse Qualitätsstandards und Musterlösungen

Qualitätsstandards entsprechend der Netzhierarchie

Radschnellverbindungen (RSV)

Kategorie (RIN):

AR II-III (außerorts) und IR II-III (innerorts)

Zielgruppe/ Einsatzbereich:
Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)

Einsatzbereiche:

- Verbindungen mit ≥ 2.000 Radfahrenden pro Werktag (Prognose) auf dem weit überwiegenden Teil der Gesamtstrecke

Raddirektverbindungen (RDV)

Kategorie (RIN):

AR II-III (außerorts) und IR II-III (innerorts)

Zielgruppe/ Einsatzbereich:
Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)

Einsatzbereiche:

- Verbindungen mit ≥ 1.500 Radfahrenden pro Werktag (Prognose) auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke
- Verbindungen mit ≥ 2.000 Radfahrenden pro Werktag (Prognose) auf dem weit überwiegenden Teil der Gesamtstrecke, wenn die Qualitätsstandards RSV auf 90 % der Gesamtstrecke nicht einhaltbar sind

Radverbindungen / Hessische Radfernwege (RV)

Kategorie (RIN):

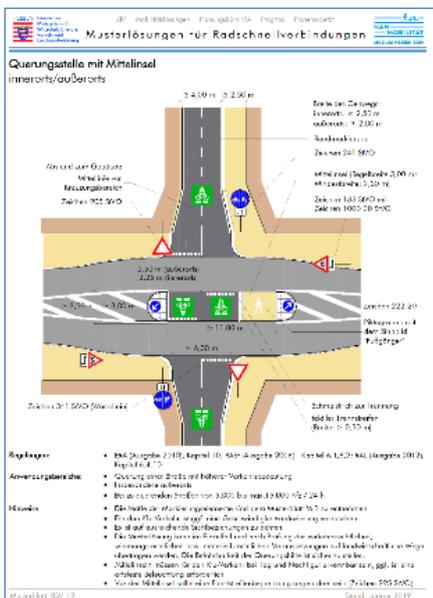
AR II-V (außerorts) und IR II-V (innerorts)

Zielgruppe/ Einsatzbereich:
Tages- und Freizeitradverkehr

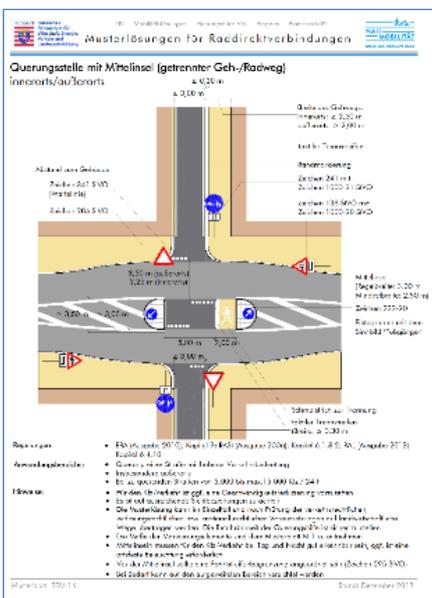
Einsatzbereiche:

- Landesweites Radnetz

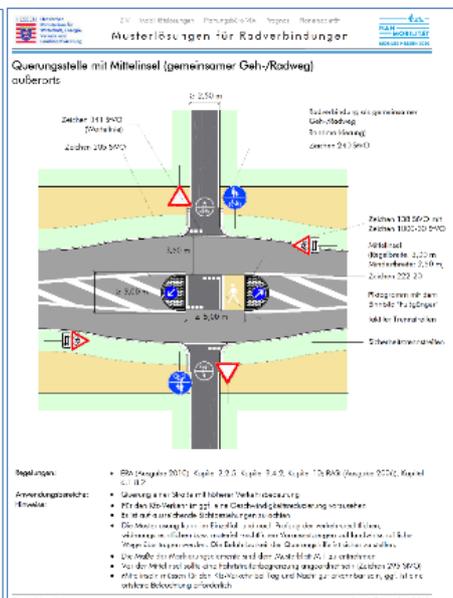
Musterlösungen zur Unterstützung der Umsetzung



Radschnellverbindung, getrennter Geh-/Radweg



Raddirektverbindung, getrennter Geh-/Radweg



Radverbindung, gemeinsamer Geh-/Radweg

Markierungslösungen


**Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen**


MOBILES HESSEN 2030

Markierungen

Randmarkierung

- Einmarkierung der Fahrbahn-
Strecke (z.B. am Straßenrand) (Breite: 12 cm)
- Einmarkierung der Fahrbahn-
Strecke (z.B. am Straßenrand) (Breite: 12 cm)

Fuhrmarkierung

- Markierung Radweiserlicht
(Breite: 0,50 m, Länge: 0,20 m, Höhe: 0,25 m)

Wartlinie für den Radweiser

- Wartlinie für den Radweiser
(Länge: 0,25 m, Höhe: 0,12 m, Breite: 0,15 m)

Markierung Fahrradstraße

- Markierung der Fahrbahn-
Strecke (z.B. am Straßenrand) (Breite: 12 cm)

Markierung "Logo Radweisermarkierung"

- Markierung des Logos "Radweisermarkierung"
(Länge: 2 m, Breite: 2 m)

Hinweise

- In Einzelfällen sind Sondermarkierungen für Radfahrer und Behinderte vorzuziehen (Blickmarkierung)
- Die Markierung der Fahrbahn-
Strecke (z.B. am Straßenrand) (Breite: 12 cm)
- Die Markierung der Fahrbahn-
Strecke (z.B. am Straßenrand) (Breite: 12 cm)

Stand: Januar 2019 Modul: M.1




**Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen**


MOBILES HESSEN 2030

Markierungen

Nicht angelegte Führungskennlinie

- Verweigerung der Fahrbahn-
Strecke (z.B. am Straßenrand) (Breite: 12 cm)

Serielle Radweiser

- Die Markierung der Fahrbahn-
Strecke (z.B. am Straßenrand) (Breite: 12 cm)

Gewisserer Geh- und Radweg

- Markierung der Fahrbahn-
Strecke (z.B. am Straßenrand) (Breite: 12 cm)

Sperrspindel

- Sperrspindel (Länge: 0,25 m, Höhe: 0,12 m, Breite: 0,15 m)

Eigenschaften:

- Sperrspindel bestmögliche Anordnung
- Sperrspindel mit einem Durchmesser von 10 mm

Anwendungsbereiche:

- Markierung der Fahrbahn-
Strecke (z.B. am Straßenrand) (Breite: 12 cm)

Modul: M.2 Stand: Dezember 2018

Führungsformen



Selbstständig geführte Verbindungen

Grundanforderungen an Breiten:

Führungsform	Radschnell- verbindung	Raddirekt- verbindung	Radverbindung
Getrennte Führung Rad- und Fußverkehr Zweirichtungsverkehr	4,00 m (+ 2,50 m)	3,00 m (+ 2,50 m)	2,50 m + (2,50 m)
Gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr Zweirichtungsverkehr	5,00 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)	4,00 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)	2,50 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)
Landwirtschaftliche Wege	4,00 (+ 2,50 m) 5,00 m	4,00 m	3,00 m

zzgl. Randbereiche (lichte Breite)
 ggf. inkl. Trennstreifen auf dem Gehweg

Führung des Fußverkehrs

Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen:

Grundsätzlich wird die Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr angestrebt.
 Die Trennung erfolgt durch:

- einen begleitenden Gehweg (Breite: $\geq 2,50$ m) mit deutlicher Trennung (Grünstreifen) oder einem Begrenzungsstreifen als Teil des Gehweges (0,30 - 0,60 m)
- einen parallel verlaufenden, bestehenden Weg (mit Kennzeichnung an den Verknüpfungspunkten, möglichst in Sichtweite)

Es wird Ausnahmen geben, die an bestimmte Rahmenbedingungen (geringes Fußverkehrsaufkommen, Mindestbreiten, Ortslage) geknüpft sind.

Kostenschätzung

- Excel-Dateien zur ersten Kostenabschätzung für Korridore

Ziel:

- Realistische Vorstellung von den zu erwartenden Kosten vermitteln

Lfd. Nr.	Art des Streckenelements	Lage	Terrain	Führungsform	Musterlösung	Länge	Beleuchtung vorhanden?	Baujahr
S								
1	Strecke	Unbebautes Gebiet	Flach	Alle Führungsformen - Neubau ohne Gehweg	RSV-1, RSV-5, RSV-6, RSV-8	1,300 km	Nein	3. Baujahr, 2022
2	Kreuzung mit Straße mittlerer Verkehrsbedeutung	Unbebautes Gebiet	Flach	Querungsstelle	RSV-11	0,000 km	Nein	3. Baujahr, 2022
3	Strecke	Unbebautes Gebiet	Hügelig	Alle Führungsformen - Neubau mit Gehweg	RSV-1, RSV-5, RSV-6, RSV-8	1,500 km	Nein	2. Baujahr, 2021
4	Strecke	Bebautes Gebiet	Flach	Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr	RSV-4			
5								

Kostenbestandteile		Grundwerb			Bauwerk/einrichtung/Verkehrssicherung			Erbau			Oberbau/Ingenieurbau			Landschaftsbau			Ausstattung			Sonstige			Beleuchtung					
Annahme Bau Radweg 4,5 m + Gehweg 2 m, Gehweg entlang 50% der Strecke; Kosten pro Kilometer		Berechnung			2% der Kosten			4% der Kosten			2018			2020			3% der Kosten			2% der Kosten			Freie Eingabe			3.000 EUR je Mast bei 30 Masten/km		
		1.300.000 €			1.461.000 €			1.642.000 €																				

Kostenschätzung

Gesamtkosten

- Nach Abschnitten

Lfd. Nr.	Art des Streckenelements	Lage	Terrain	Führungsform	Sonstige			Beleuchtung	Sonstige Gesamt	Planungskosten	Plan- und Halungskosten gesamt
					Architektonische Entwurfskosten	Planungskosten	Material-Gehaltskosten				
Strecke											
1	Strecke	Unbebautes Gebiet	Flach	Alle Führungsformen - Neubau ohne Gehweg	0 €	0 €	0 €	1.030.000 €	1.876.000 €	337.000 €	2.201.000 €
2	Kreuzung mit Straße mittlerer Verkehrsbedeutung	Unbebautes Gebiet	Flach	Querungsstelle (Straßenbau oder Neubau)	0 €	0 €	0 €	0 €	43.000 €	6.000 €	51.000 €
3	Strecke	Unbebautes Gebiet	Hügelig	Alle Führungsformen - Neubau mit Gehweg	0 €	0 €	0 €	1.533.000 €	2.666.000 €	659.000 €	4.133.000 €
4	Strecke	Bebautes Gebiet	Flach	Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr	0 €	0 €	0 €	0 €	2.347.000 €	476.000 €	2.817.000 €

- Gesamter Korridor

Gesamt		Bruttokosten Gesamt		
Streckenelement	Anzahl	Gesamtkosten	Planungskosten	Summe Baukosten
Strecke	5,8 km	9.100.000 €	1.524.900 €	7.623.000 €
Knotenpunkte	1	51.000 €	8.400 €	41.600 €
Ingenieurbauwerke	0	0 €	0 €	0 €
Gesamtergebnis		9.201.000 €	1.533.300 €	7.665.700 €

Musterausschreibung Machbarkeitsuntersuchung RSV

Hintergrund:

- Musterausschreibung für einen effektiven Ablauf und vergleichbare Ergebnisse der Machbarkeitsstudien in Hessen

Methodik:

- Sichtung bisheriger Ausschreibungen in Hessen (Regionalverbände/ Zweckverband) und den übrigen Bundesländern (z. B. BW, BY, NI, NW)
- Erfahrungsaustausch: HMWEVL, Hessen Mobil, Akteure mit Ausschreibungserfahrung von Machbarkeitsstudien in Hessen (Mitglieder des FAK)
- Erfahrungen des Gutachterteams

Musterausschreibung Machbarkeitsuntersuchung RSV

Ausgestaltung und Inhalte

- **Musterausschreibung als Lückentext + Hinweise für die konkrete Erstellung der Leistungsbeschreibung und „Alternativ-Bausteinen“ im word-Format**
- **Rahmenbedingungen der Leistungsbeschreibung**
 - Bausteine zur Ausgangslage und dem Projektziel, der Projektorganisation und vorhandenen Grundlagen
- **Arbeitspakete (AP1-7)**
 - Identifikation und Analyse verschiedener Streckenvarianten im Korridor; Auswahl einer/ mehrerer Streckenvariante(n); Maßnahmenentwicklung; Nutzen-Kosten-Abschätzung; Realisierung; Projektorganisation und Beteiligung; Ergebnisaufbereitung
- **Ergänzungen für die Ausschreibungsunterlagen**
 - Angebotsanforderungen, Vergabekriterien, Nutzungsrechte,... (*Unterstützung des Projektträgers und der Vergabestelle*)

3 → Arbeitspakete (AP)¶

Die Machbarkeitsstudie gliedert sich in die im Folgenden dargestellten Arbeitspakete, die durch einen externen Auftragnehmer bearbeitet werden sollen.¶

3.1 → AP1: Identifikation und Analyse verschiedener Streckenvarianten im Korridor¶

- Die vorhandenen Grundlagen sollen gesichtet und ausgewertet werden. Auf dieser Basis sind die Rahmenbedingungen im Korridor in Bezug auf Demografie, Quellen- und -Ziele, Pendlerverflechtungen, bestehende Verkehrsinfrastrukturen sowie räumliche und verkehrliche Barrieren zu skizzieren.¶
- Die Identifikation von möglichen Streckenvarianten im Korridor erfolgt auf Grundlage der in Kapitel 2.4 gelisteten Grundlagen und einer ersten groben Einschätzung der Machbarkeit (technisch und rechtlich) durch den Auftragnehmer. Ebenso ist eine erste Abwägung zwischen der Erschließungswirkung (Quellen und Ziele zwischen Start-/Endpunkt (Kommune/ ggf. konkrete Örtlichkeit) und Start-/Endpunkt (Kommune/ ggf. konkrete Örtlichkeit)) und einer direkten Führung von Start-/Endpunkt (Kommune/ ggf. konkrete Örtlichkeit) nach Start-/Endpunkt (Kommune/ ggf. konkrete Örtlichkeit) vorzunehmen.¶
- Die vom Auftragnehmer identifizierten Streckenvarianten sind mit dem Projektträger und ggf. mit der Projektsteuerungsgruppe abzustimmen.¶
- Die abgestimmten Streckenvarianten sind durch den Auftragnehmer durch Befahrung vor Ort zu analysieren und aufzubereiten. Ergebnisse der Bestandsanalyse sind mit Fotos und Karten zu dokumentieren. Der Untersuchungsumfang vor Ort beträgt maximal 10 km. Zu dokumentieren und zu bewerten sind.¶
 - Lage (innerorts/ außerorts)¶
 - Aktuelle Führungsform des Radverkehrs¶
 - Knotenpunktformen¶
 - Nutzungskonflikte (z. B. Land- und forstwirtschaftliche Verkehre, Fußverkehr, ruhender Verkehr)¶
 - Engstellen und Zwangspunkte (z. B. Unter- und Überführungen)¶
 - Schutzgebiete¶
 - Räumliche Barrieren (z. B. Topografie, Gewässer, Bahnlagen, Autobahnen)¶

Hinweis für die konkrete Erstellung der Leistungsbeschreibung: Falls eine konkrete Örtlichkeit für Start-/Endpunkt im Rahmen der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen noch nicht möglich ist, soll dies im AP1 durch den Auftragnehmer in Abstimmung mit dem Projektträger (ggf. unter Einbeziehung der Projektsteuerungsgruppe/ des Lenkungsreises) geschehen. In diesem Fall ist die Übertragung der Aufgabe in die Ausschreibungsunterlagen zu übernehmen.¶

Hinweis für die konkrete Erstellung der Leistungsbeschreibung: Für den Untersuchungsumfang vor Ort kann die ca. zweieinhalbfache/dreifache Länge des Korridors angenommen werden. Durch Lokalwissen des Projektträgers zu möglichen Zwangspunkten im Korridor oder politischen Wünschen und Hintergründen (z. B. aus vorgelagerten

Arbeitsschritten wie der Unterzeichnung eines LOI) kann der Untersuchungsumfang vor Ort weiter konkretisiert werden.¶

Hinweis für die konkrete Erstellung der Leistungsbeschreibung: Die genannten Aspekte, welche zu analysieren und aufzubereiten sind, sind nicht abschließend. Sie können durch den Projektträger ergänzt werden und sind als Mindestanforderung zu verstehen.¶

3.2 → AP2: Auswahl einer/ mehrerer Streckenvariante(n)¶

- Die vor Ort analysierten und dokumentierten Streckenvarianten sind gegeneinander abzuwägen. Grundlage der Abwägung ist ein mit dem Projektträger abgestimmter Kriterienkatalog der die vorhandenen (Daten-)Grundlagen (vgl. Kapitel 2.4) und die erhobenen Daten (vgl. Kapitel 3.1.1) berücksichtigt. Die Streckenvarianten sollen hinsichtlich folgender Kriterien bewertet werden.¶
 - Potenzial/ Attraktivität¶
 - Qualität/ Standardeinhaltung¶
 - Handlungsaufwand/ Umsetzung¶
 - Weitere Kriterien, wie z. B. Verkehrssicherheit¶
- Quantifizierbare Aspekte hierzu sind.¶
 - Einwohnerinnen und Einwohner¶
 - Beschäftigte, Industrie- oder Gewerbeflächen¶
 - Schul- und Hochschulplätze¶
 - Einkaufszentren, Kultur- und Sportstätten¶
 - Eingriff in geschützte Gebiete¶
 - Umweltauswirkungen¶
 - Einbindung in das vorhandene Radverkehrsnetz¶
 - Verknüpfung mit dem ÖV (Bahnhöfe/ Haltepunkte)¶
 - Voraussichtlicher Streckenanteil mit eingehaltenen Qualitätsstandards¶
 - Anzahl der Knoten mit Zeitverlust¶
 - Anzahl neuer Ingenieurbauwerke¶
 - Streckenlänge mit Neu- und/ oder Ausbaubedarf¶

Darüber hinaus sind auch qualitative Aspekte mögliche Inhalte des Kriterienkatalogs. Hier sind bspw. folgende Aspekte anzuführen.¶

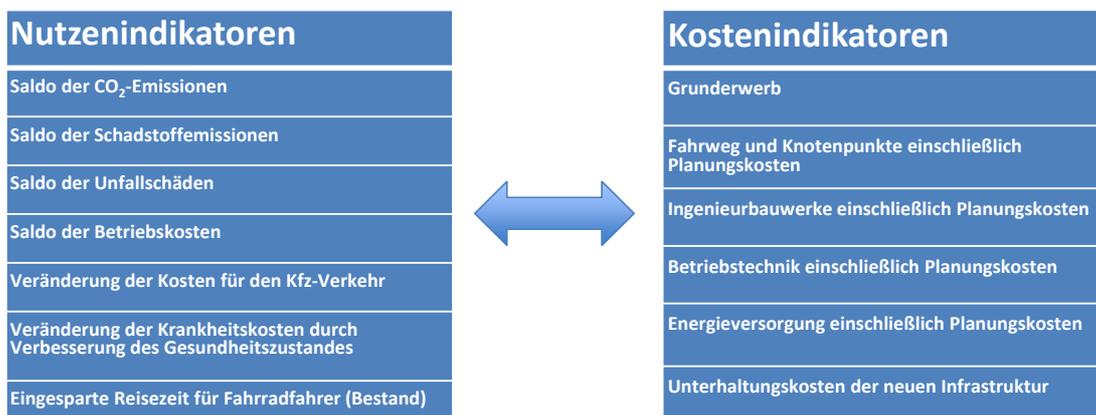
- soziale Sicherheit¶
- Konfliktpotenzial mit dem ruhenden Verkehr¶
- Bedeutung für den Freizeitradverkehr und Radtourismus¶

- Ergebnis der Abwägung ist möglichst eine favorisierte Streckenvariante ggf. mit Untervarianten oder ggf. mehrere favorisierte Streckenvarianten, die einer vertiefenden Analyse (AP3 und AP4) unterzogen wird/ werden. Die vertiefende Analyse (AP3 und AP4) ist für eine favorisierte Streckenvariante vom Auftragnehmer zu kalkulieren. Jede weitere vertieft zu analysierende Streckenvariante ist durch den

Musterausschreibung

Nutzen-Kosten-Analyse

- Ziel: Entwicklung eines standardisierbaren und praxisorientierten Verfahren, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis von Radschnellverbindungen zu bewerten



Beispielrechnung von NKV mit Excel-Tool

Mengengerüst		Einheit	Wert	Kosten		Einheit	Wert
Eingesparte Pkw-km		Pkw-km/a	4.616.000	Grunderwerb		EUR	4.420.000
Zusätzliche Rad-km		Rad-km/a	5.539.000	Fahweg+Knotenpunkt inkl. Planungskosten		EUR	21.337.000
Umstieg Personen (Pkw -> Rad)		Personen	2.700	Ingenieurbauwerke inkl. Planungskosten		EUR	14.570.000
Summe der täglichen Rad-km (Bestand)		Rad-km/d	34.800	Betriebstechnik inkl. Planungskosten		EUR	3.696.000
Eingesparte Parkplätze		Parkplätze		Energieversorgung inkl. Planungskosten		EUR	766.000
Kostensatz für Parkplatz		EUR/Parkp./a					

Nutzenkomponente		Wert	Kostenkomponenten / Annuität		Wert
Saldo der CO ₂ -Emissionen		109.700	Grunderwerb		75.100
Saldo der Schadstoffemissionen		18.500	Fahweg + Knotenpunkt einschl. Planungskosten		1.054.800
Saldo der Unfallschäden		392.400	Ingenieurbauwerke einschl. Planungskosten		434.900
Saldo der Betriebskosten		821.700	Betriebstechnik einschl. Planungskosten		182.700
Veränderung der Kosten für den Kfz-Verkehr		0	Energieversorgung einschl. Planungskosten		58.300
Veränderung der Krankheitskosten		1.467.700	Unterhaltungskosten der neuen Infrastruktur		1.119.700
Eingesparte Reisezeit		1.164.800			
Summe Nutzen		3.974.800	Summe Kosten		2.925.500

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV): 1,4

3. Juni 2019 | 61 | RADforum RheinMain

www.nahmobil-hessen.de

Ausblick: Umsetzung der Projekte in Hessen



Mehr unter www.schneller-radfahren.de

Finanzielle Förderung der Nahmobilität durch das Land Hessen

- Förderrichtlinie Nahmobilität
- Mobilitätsfördergesetz



Richtlinie des Landes Hessen
zur Förderung der Nahmobilität

-Durchführungserlass-

 www.mobil.hessen.de

www.nahmobil-hessen.de

Finanzielle Förderung von Radwegen im Rahmen der Nahmobilität

Die Richtlinie Nahmobilität

Ziele und Schwerpunkte

- ❖ Erhöhung der **Attraktivität** und **Verkehrssicherheit** für Fußgänger und Radfahrer/innen
- ❖ **Stärkung der Nahmobilität** im Sinne der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer
- ❖ Erhöhung der **Aufenthaltsqualität**
- ❖ Schaffung von **Anreizen** für die **Verkehrsverlagerung** vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den nicht motorisierten Verkehr, Stärkung der Intermodalität

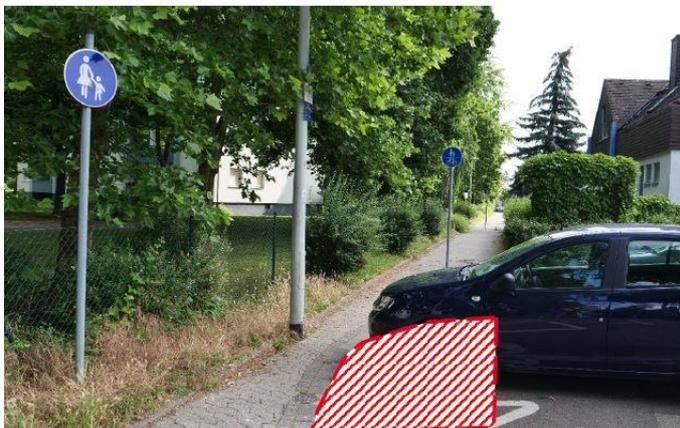


AKTUELLER SACHSTAND

- Seit dem 21. August 2017 ist die Förderrichtlinie Nahmobilität in Kraft
- Im Durchführungserlass vom 29. August 2017 werden wichtige Hinweise für die Förderung gegeben.
- Aktualisierter Durchführungserlass am 23. April 2018 veröffentlicht, u.a. klarer Hinweis auf Förderung von Planungen als Vorbereitung von Baumaßnahmen und Kombinationsmöglichkeiten für Fördermöglichkeiten aus anderen Programmen für den Bau
 - Bewilligungsvolumen von 5,5 Mio. Euro pro Jahr
- Förderrichtlinie und Durchführungserlass unter:
<https://mobil.hessen.de/verkehr/nahmobilit%C3%A4t>

Finanzielle Förderung von Radwegen im Rahmen der Nahmobilität

Förderprodukt 51 Nahmobilität: Was ist anders zur ehemaligen GVFG-Förderung?



Förderfähig sind:

- ❖ **Kleinmaßnahmen**
Niedrigere Bagatellgrenzen:
 - **2.000 €** für Planungsleistungen und Öffentlichkeitsarbeit
 - **20.000 €** für investive Projekte

- ❖ **Planungsleistungen**

Im Unterschied zum GVFG/
MobiFöG:

- ❖ **Antragstellung jederzeit**
ohne vorherige Programmanmeldung

Finanzielle Förderung von Radwegen im Rahmen der Nahmobilität

2.1 Investive Maßnahmen – 70 % Regelfördersatz ± 10 %

- ❖ Bau und Ausbau von straßenbegleitenden und selbstständigen Fuß- und Radwegen sowie kombinierten Geh-/Radwegen
- ❖ Realisierung von Radschnell- und Raddirektverbindungen
- ❖ barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen
- ❖ Bau und Ausbau von Querungshilfen
- ❖ Planungsleistungen in Verbindung mit baulichen Maßnahmen

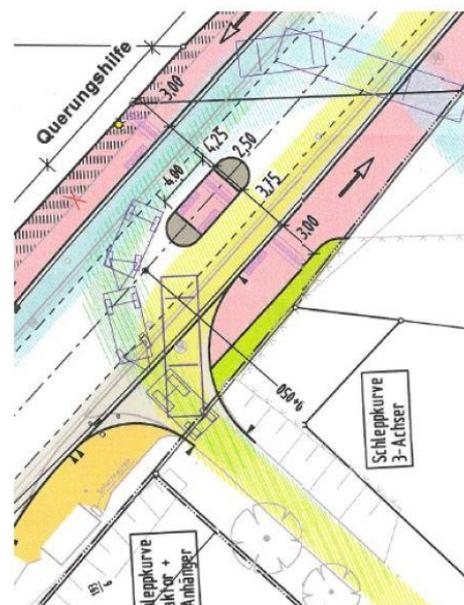


Finanzielle Förderung von Radwegen im Rahmen der Nahmobilität

2.2 Planungen und Konzepte – Regelfördersatz 70 % ± 10 %

Zuwendungszwecke (Auszug):

- ❖ Fuß – und Radwegenetzanalysen und –planungen
- ❖ Nahmobilitäts-Checks
- ❖ Förderfähig sind die HOAI Leistungsphasen LPH 1-9, bei reinen Planungsanträgen zunächst HOAI LPH 1-5
- ❖ Mobilitätsmanagement an Schulen
- ❖ Machbarkeitsstudien für Modellprojekte



Finanzielle Förderung von Radwegen im Rahmen der Nahmobilität

2.3 Öffentlichkeitsarbeit

- ❖ Einsatz von der AGNH erarbeiteten bzw. empfohlenen Medien und / oder Kampagnen durch die Antragsberechtigten 
- ❖ Veranstaltungen für die Öffentlichkeit ohne Wettbewerbscharakter in Trägerschaft der Antragsberechtigten
- ❖ Förderhöhe abhängig von der Einwohnerzahl (3.000 bis 10.000 €)
- ❖ Pro Kommune und Jahr ist eine Bewilligung für Öffentlichkeitsarbeit möglich.



Mobilitätsfördergesetz

- Die Verkehrsinfrastrukturförderung (ehemals „GVFG“) ist ab dem 1. Januar 2019 durch das Mobilitätsfördergesetz ersetzt worden.
- Die Förderrichtlinie zum MobiföG befindet sich in Erarbeitung.
- Für den Ausbau der kommunalen Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur stehen rund 8 Millionen Euro pro Jahr an Bewilligungsvolumen zur Verfügung.



Geh- und Radwegebau in der Baulast des Bundes und des Landes Hessen

- Im Rahmen der Sanierungsoffensive werden bis 2022 insgesamt 60 Radwege an Landesstraßen mit einem Volumen von 30 Mio. Euro neu gebaut.
- Für Projekte und Maßnahmen zum Fuß- und Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen wenden Sie sich an den zuständigen Regionalbevollmächtigten bei Hessen Mobil.
- **Steuerungsgruppe Radverkehr bei Hessen Mobil** im Dezernat Planung eingerichtet mit der aktuellen Fokusaufgabe Entwicklung Rad-Hauptnetz.
radverkehr@mobil.hessen.de

WIR BEWEGEN ZUKUNFT. www.nahmobil-hessen.de

HESSEN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

- Referat V 3
ÖPNV und Nahmobilität
- Abteilung „Mobilität,
Luftverkehr,
Eisenbahnwesen“
- Geschäftsstelle der
Arbeitsgemeinschaft
Nahmobilität Hessen
(AGNH)



Hessisches Ministerium für
Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Wohnen

0611 815 2390
agnh@wirtschaft.hessen.de



www.nahmobil-hessen.de