



HESSISCHER LANDTAG

21. 03. 2024

Kleine Anfrage

**Klaus Gagel (AfD), Olaf Schwaier (AfD), Andreas Lichert (AfD) und
Dimitri Schulz (AfD) vom 14.02.2024**

Nutzungsanalyse von Fahrradwegen in Hessen

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Vorbemerkung Fragesteller:

Unter CDU-geführten Landesregierungen wurde in Hessen über Jahre hinweg dem Autoverkehr Raum zugunsten des Radverkehrs entzogen. Autostraßen wurden zu Fahrradstraßen, Autospuren zu Fahrradspuren und Autoparkplätze wurden für Fahrradwege und Fahrradparkplätze abgeschafft. Diese Politik, zu Lasten der Autofahrer, steht im Kontrast zu den Bedürfnissen von fast drei Viertel der Bevölkerung, die das Auto bevorzugt. Diese einseitige, autofeindliche Verkehrspolitik ignoriert zudem die unverzichtbare Rolle des Autos für verschiedene Bevölkerungsgruppen, darunter Senioren, Familien, Berufspendler, Handwerker und Lieferdienste. In diesem Kontext stellt sich die Frage, wie viele Menschen tatsächlich die Fahrradwege in Hessen nutzen. Die durch das Land Hessen finanzierten Fahrradzählstationen der Verkehrsagentur Hessen Mobil versprechen aufschlussreiche Daten zur Nutzung der Radverkehrswege in Hessen.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum:

Maßgebende Grundlage für alle Planungen und Anordnungen durch die jeweiligen Straßenverkehrsbehörden sind bundesweit einheitliche rechtliche Regelungen, insbesondere die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV StVO). Für die Planung des öffentlichen Straßenraums definieren die Regelwerke der Forschungsgesellschaft Straßen und Verkehrswesen (FGSV) wie die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA2010) und die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA2002) den „Stand der Technik“. Für das Land Hessen wird der „Stand der Technik“ durch die Qualitätsstandards und Musterlösungen nach § 11 Abs. 4 Hessisches Nahmobilitätsgesetz (NahMobG) konkretisiert.

Das Land Hessen unterstützt die Kommunen nach § 4 NahMobG bei der Erfüllung ihrer Aufgaben für den Fuß- und Radverkehr fachlich im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität und nach § 5 NahMobG finanziell.

Das Land Hessen hat ein baulasträgerübergreifendes Netz an Zählstellen für den Radverkehr initiiert. Dieses setzt sich zusammen aus Zählstellen an Bundesstraßen, die durch den Bund finanziert werden, Zählstellen an Landesstraßen sowie den Hessischen Radfernwegen, die durch das Land finanziert werden, sowie Zählstellen der Kommunen, deren Bau durch das Land finanziert wird und deren Unterhalt die Kommunen übernehmen. Darüber hinaus sind in dem Netz Zählstellen integriert, die durch Kommunen gebaut und betrieben werden. Diese wurden im Laufe des Jahres 2022 schrittweise in Betrieb genommen. Die Zählstellen bieten u. a. die Möglichkeit, die Entwicklung des Radverkehrs auf dem jeweiligen Abschnitt über mehrere Jahre zu betrachten oder Fakten zur Bewertung auf lokaler Ebene zu liefern. Da für die meisten Zählstellen mit dem Jahr 2023 das erste vollständige Jahr der Erfassung vorliegt, sind derzeit noch keine belastbaren Aussagen über die Entwicklung des Radverkehrs möglich. Die erfassten Daten sind unter → www.raddaten-hessen.de öffentlich verfügbar.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1 Welche Ergebnisse haben die landesweiten Fahrradzählstationen der Verkehrsagentur Hessen Mobil für das Jahr 2023 erbracht?

Insgesamt wurden durch das in der Vorbemerkung beschriebene Netz der 274 Zählstellen 26.307.802 Radfahrten gezählt. Im Durchschnitt wurden je Zählstelle rund 270 Radfahrten pro

Tag erfasst. Das Spektrum der Zählstellen reicht dabei von der Zählstelle 300 a und b in Frankfurt Bockenheim mit erfassten 1.452.595 Radfahrerinnen und Radfahrern in 2023 bis zur Zählstelle 069 im Mischverkehr auf der B 276 zwischen Laubach und Schotten mit lediglich 776 erfassten Radfahrerinnen und Radfahrern im Jahr 2023.

Bei den Daten der Zählstelle in Bockenheim ist zu berücksichtigen, dass baustellen- bzw. umleitungsbedingt für 33 Tage im August keine auswertbaren Daten vorliegen. Die Zählstelle auf der B 276 wurde installiert, um die gesamte regionale und typologische (Führungsform und Aufkommen) Bandbreite an Netzabschnitten mit und ohne Radverkehrsanlagen darzustellen. Die ersten Ergebnisse bestätigen den erwarteten starken Zusammenhang der Nutzung mit der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur vor Ort.

Frage 2 Welche der 20 durch landesfinanzierte Zählstationen erfassten Radwege in Hessen hatten 2023 die geringste Frequenz?

Unter den 20 am wenigsten frequentierten Zählstellen liegen 18 an Bundes-/Landesstraßen im Außerortsbereich, bei denen es kein Angebot für den Radverkehr gibt. Radverkehr muss hier im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr fahren, wie bei der zuvor genannten Zählstelle 069.

Für die Auswertung wurden die am wenigsten frequentierten Zählstellen jeweils anhand des Bildes der Kategorie Radweg zugeordnet. Dabei wurden Radwege berücksichtigt, die entweder Bestandteil einer Straße sind, entlang der sie baulich getrennt verlaufen (unselbstständige Führung im Sinne des Hessischen Straßengesetzes) oder selbstständig auf Wegen geführt werden, die nicht mit einer Straße im unmittelbaren Zusammenhang stehen, etwa auf landwirtschaftlichen Wegen. Im Hinblick auf die Frage 3 wurden von der Fahrbahn nur durch eine Schutzeinrichtung abgetrennte Radwege hier nicht berücksichtigt.

Die 20 am wenigsten frequentierten Zählstellen an Radwegen sind:

Standortnummer	Standort	gesamt	Täglicher Durchschnitt	Hinweise
863	Neustadt/Momberg	1.935	5	Die Wegeverbindung ist im weiteren Verlauf wegen des Baus der BAB 49 aktuell gesperrt
070	Feldatal/Ermenrod	2.833	8	Weg nicht durchgehend bis zum nächsten Ort, endet in der Feldflur
075	Grävenwiesbach/Heinzenberg	3.538	9	
730	Grävenwiesbach	4.312	12	
036	Hauneck/Oberhaun	1.935	5	Die Wegeverbindung ist im weiteren Verlauf wegen des Baus der BAB 49 aktuell gesperrt
095	Wolfhagen/Viesebeck	5.008	14	
042	Lauertal/Engelrod	6.776	19	
107b	Friedrichsdorf/Köppern	7.263	21	Weg stark untermaßig und in baulich überwiegend schlechten Zustand, Ausbauplanung läuft
107c	Friedrichsdorf/Köppern	7.687	21	
010	Borken/Trockenerfurth	7.958	22	
039	Nidda/Eichelsdorf	8.542	23	Parallellage zu Hessischen Radfernweg
150	Mengerskirchen/Waldernbach	9.249	25	
105	Ortenberg/Selters	9.793	27	
021	Neuental/Waltersbrück	9.980	27	Weg in schlechtem Zustand (Ausbauplanung läuft)
078	Bischoffen/Oberweidbach	10.692	29	

Standort-nummer	Standort	gesamt	Täglicher Durchschnitt	Hinweise
049a	Nauheim	10.882	30	Weg untermaßig und endet im weiteren Verlauf, Ausbau-/Anschlussplanung läuft
084	Taunusstein/Seitzenhahn	11.182	31	Weg in schlechtem Zustand
135c	Rüsselsheim am Main/Königstädten	13.774	38	Parallelverlauf mehrerer Wege
740	Habichtswald/Ehlen	14.279	39	Anschlussführung an L 3390 fehlt
076	Aßlar/Werdorf	14.398	39	An B 277, Dilltalradweg verläuft parallel

Frage 3 Welche 20 der durch landesfinanzierte Zählstationen erfassten Fahrradspuren in Hessen waren 2023 im Vergleich zum parallel verlaufenden Autoverkehr am wenigsten frequentiert?

Die Standorte der Zählstellen für den Radverkehr wurden entsprechend den Anforderungen des Radverkehrs ausgewählt. Die Zählstellen für den Kfz-Verkehr werden nach bundesweiten Regelwerken für den Kfz-Verkehr ausgewählt. Insbesondere bei kommunalen Straßen liegen in der Regel keine aktuellen Zählzeiten vor. Zur Beantwortung der Frage wurden deshalb die am wenigsten frequentierten Zählstellen anhand des Bildes der Kategorie „Fahrradspur“ zugeordnet. Als „Fahrradspur“ wurden dabei angeordnete Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Mehrzweckstreifen sowie Radwege, die nur durch eine Schutteinrichtung von der Straße abgetrennt sind, betrachtet. Insgesamt gibt es 21 „Fahrradspuren“. Die untenstehende Tabelle ist ein starkes Indiz dafür, dass Fahrradstraßen von den Radfahrerinnen und Radfahrern gut angenommen werden. Soweit vorhanden werden die Daten zum parallel verlaufenden Kfz-Verkehr angegeben.

Die 20 am wenigsten frequentierten Zählstellen auf insgesamt 21 „Fahrradspuren“ sind:

Standort-nummer	Standort	Führungsform	Gesamtzahl	Täglicher Durchschnitt	DTV	Hinweise
029a	Wesertal/Gieselwerder	Mehrzweckstreifen	2.287	6	2.302	Mehrere parallel verlaufende Wegalternativen (inkl. Radfernweg) vorhanden
142	Vöhl/Ederbringshausen	Mehrzweckstreifen	3.478	10	6.660	Radfernweg verläuft parallel jenseits der Eder
049b	Nauheim	Mehrzweckstreifen	14.174	39	10.833	
055b	Dreieich/Sprendlingen	Mehrzweckstreifen	18.234	50	14.541	
574	Wetzlar	Schutzstreifen	18.722	51	nicht bekannt	
058	Darmstadt/Wixhausen	Mehrzweckstreifen	20.691	57	15.000	Radschnellverbindung läuft parallel, es liegt kein exakter DTV vor (aufgrund der Anschlussbereiche ist ein DTV von ungefähr 15.000 Kfz zu erwarten)
551	Schwalmstadt/Ziegenhain	Schutzstreifen	33.667	92	nicht bekannt	
064b	Seeheim-Jugenheim/Seeheim	Mehrzweckstreifen	43.594	119	7.061	
857	Wetter	Mehrzweckstreifen	45.928	126	nicht bekannt	
490	Obertshausen	Radfahrstreifen	66.333	182	nicht bekannt	
591	Bad Vilbel	Radfahrstreifen	68.775	188	nicht bekannt	

Standort-nummer	Standort	Führungs-form	Gesamtzahl	Täglicher Durchschnitt	DTV	Hinweise
590	Bad Vilbel	Radfahr-streifen	79.486	218	nicht bekannt	
Leipziger Straße	Kaufungen	Mischver-kehr	80.569	221	nicht bekannt	
512	Offenbach am Main	Fahrrad-straße	105.178	288	nicht bekannt	
810	Biebesheim am Rhein	Schutz-streifen	120.913	331	nicht bekannt	
515	Rumpenheim/Offenbach	Schutz-streifen	131.862	361	Nicht bekannt	
362	Dreieich	Fahrrad-straße	156.807	430	nicht bekannt	
441	Kassel	Fahrrad-straße	260.529	714	nicht bekannt	
513	Offenbach am Main	Fahrrad-straße	289.653	794	nicht bekannt	
412	Kassel	Fahrrad-straße	293.899	805	nicht bekannt	

Frage 4 Welche Schlussfolgerungen erwägt die hessische Landesregierung aus den Ergebnissen der Fahrradzahlstationen im Jahr 2023 in Hessen zu ziehen?

Das Netz der Fahrradzahlstellen in Hessen dient der langfristigen Erfassung des Radverkehrs in Hessen. Mit dem Jahr 2023 liegt für die meisten Zahlstellen das erste vollständige Jahr zur Erfassung vor.

Derzeit lässt sich großes Interesse an den Ergebnissen der Zahlstellen feststellen. Die Landesregierung beabsichtigt deshalb, das Netz der Zahlstellen auszuweiten und dabei die Abfrage der Bedarfe von Kreisen, Städten und Gemeinden möglichst weitgehend zu berücksichtigen.

Frage 5 Inwieweit werden die erhobenen Daten in das Verkehrsmanagement, die Planung oder den möglichen Rückbau von Radverkehrsanlagen einfließen?

Die Daten lassen sich für das Verkehrsmanagement im Sinne einer Steuerung in Echtzeit, wie dies z. B. an Lichtsignalanlagen oder für die Freigabe von Standstreifen auf Autobahnen erfolgt, nicht einsetzen, da die Daten nur einmal täglich an die zentrale Datenbank übertragen werden und erst am folgenden Tag für alle Zahlstellen zur Verfügung stehen.

Für die planenden Kreise, Städte und Gemeinden können die Daten als Grundlage für die Priorisierung von Maßnahmen oder für die Dimensionierung des Ausbaus der Radinfrastruktur genutzt werden.

Frage 6 Gibt es konkrete Beispiele, bei denen die Daten der Zahlstationen den Entscheidungsprozess zur Umwandlung von Autostraßen in Fahrradstraßen in der Vergangenheit beeinflusst haben?

Auf Grund der bisherigen Laufzeit der Zahlstellen ist nicht zu erwarten, dass die Daten der Zahlstellen bereits für die Anordnung von Fahrradstraßen genutzt worden sind. Konkrete Beispiele sind nicht bekannt.

Frage 7 Wie bewertet die hessische Landesregierung den breitangelegten Umbau von Autofahrspuren zu Fahrradwegen und die damit einhergehende Einschränkung des Raums für Autofahrer?

Die Anordnung von Radfahrstreifen erfolgt durch die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde nach den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO). Sofern diese Anordnungen StVO-konform sind und insoweit der Verkehrssicherheit dienen, begrüßt die Landesregierung die in Rede stehenden Maßnahmen. Die Landesregierung verfolgt das Ziel, dass alle Menschen in Hessen einen gleichberechtigten Zugang zu den Mobilitätsangeboten erhalten; dies umfasst auch den Radverkehr.

Frage 8 Erwägt die hessische Landesregierung eine Politik, die die Verknappung des öffentlichen Raums für Autofahrer zugunsten des Radverkehrs fortsetzt oder umkehrt, angesichts der Präferenzen einer deutlichen Mehrheit der hessischen Bevölkerung für das Autofahren?

Die Landesregierung unterstützt die Kommunen dabei, für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer eine sichere Infrastruktur zu schaffen. Welche Lösungen dabei im Einzelfall zu bevorzugen sind, entscheiden die jeweiligen Verantwortlichen vor Ort.

Frage 9 Welche konkreten Maßnahmen plant die Landesregierung, um die Bedürfnisse spezieller Bevölkerungsgruppen wie etwa Senioren, Familien und Berufspendler, die auf das Auto angewiesen sind, in der Verkehrspolitik zu berücksichtigen?

Frage 10 Welche konkreten Maßnahmen plant die Landesregierung, um die Attraktivität des Autofahrens in Hessen zu erhalten oder zu steigern?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Koalitionsvertrag der die Landesregierung tragenden Parteien für die 21. Legislaturperiode wurde vereinbart, dass im ländlichen Raum das Auto weiterhin das Fortbewegungsmittel sein wird. Deshalb ist der Landesregierung eine gute Straßenverkehrsinfrastruktur überall im ländlichen Raum wichtig. Die Landesregierung will auch weiterhin Anbindungen und Ortsumgehungen schaffen, welche Anwohnerinnen und Anwohner entlasten und einen zügigen Verkehrsfluss sichern. Die offenen Projekte sollen schrittweise und in einem transparenten Verfahren umgesetzt werden. Kriterien zur Priorisierung sollen Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit, Anbindung des ländlichen Raumes an verdichtete Räume, Wartezeit des Projektes und eine kommunale Priorisierung durch den Kreistag sein.

Gleichzeitig will die Landesregierung eine Wahlfreiheit der Mobilitätsart unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit schaffen. Dafür müssen Verkehre so vernetzt werden, dass sie überall bedarfsgerecht genutzt werden können. Bus- und Bahnverbindungen müssen überall verlässlich, pünktlich, regelmäßig und flächendeckend verfügbar sein. Durch eine enge Verknüpfung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit bedarfsgesteuertem und nachfrageorientiertem Verkehr entstehen echte Alternativen zum Pkw, besonders für den ländlichen Raum. Auch die Nahmobilität und die Stärkung des Radverkehrs will die Landesregierung durch pragmatische Lösungen weiter voranbringen

Wiesbaden, 12. März 2024

Kaweh Mansoori