



**Mobilitätskonzept Radverkehr  
Fortschreibung des Zielnetzes  
Rhein-Neckar-Kreis**

# Mobilitätskonzept Radverkehr Fortschreibung des Zielnetzes

## Rhein-Neckar-Kreis

31 Mai 2021

### Auftraggeber

Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis  
Stabsstelle Mobilität und Luftreinhaltung  
Ansprechpartner:  
Herr Patrick Fierhauser, M.Eng.  
Kurfürsten-Anlage 38-40  
69115 Heidelberg  
Telefon: 06221 522-2686  
Telefax: 06221522-92686  
Patrick.fierhauser@rhein-neckar-kreis.de

### Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH  
Julius-Reiber-Straße 17  
64293 Darmstadt  
Telefon: 06151 / 2712 0  
Telefax: 06151 / 2712 20  
darmstadt@rt-verkehr.de  
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:  
Dominik Königshaus, Dipl.-Ing.  
Alexander Vogel

### Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Aufgabe und Vorgehensweise</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Beteiligung Politik und Verwaltung</b>	<b>2</b>
2.1	Kategorisierung	5
2.2	Steckbriefe der TÖB-Beteiligung	8
2.3	Beurteilung	9
2.4	Fazit TÖB-Beteiligung	10
<b>3</b>	<b>Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>11</b>
3.1	Rücklauf der Onlinebeteiligung	11
3.2	Auswertung Georeferenzierte Anmerkungen	13
3.2.1	Anmerkungen zum Routennetz	13
3.2.2	Ergänzende Routenvorschläge	17
3.2.3	Vorschläge zur Verlegung des Startnetzes	19
3.3	Auswertung Fragebogen	22
<b>4</b>	<b>Fortgeschriebenes Handlungskonzept</b>	<b>26</b>
<b>5</b>	<b>Schlussbetrachtung</b>	<b>29</b>
	<b>Verzeichnisse</b>	<b>30</b>

## 1 Aufgabe und Vorgehensweise

### Aufgabe

Der Rhein-Neckar-Kreis erteilte den Auftrag, das im Jahr 2015 erstellte und beschlossene Mobilitätskonzept Radverkehr fortzuschreiben.

Als Grundlage für die Fortschreibung sollte das Zielnetz des kreisweiten Radroutennetzes mit den kreisangehörigen Kommunen, den Kreistagsfraktionen, der Verband Region Rhein-Neckar sowie den Mobilitätsverbänden erneut abgestimmt werden. Ende 2018 wurden dazu die beteiligten Akteure angeschrieben, um Vorschläge zur Weiterentwicklung des Zielnetzes zu benennen.

Weiterhin sollte im Verlauf der Fortschreibung, auch der Öffentlichkeit in einer Onlinebeteiligung die Möglichkeit gegeben werden, ihre Anregungen und Erfahrungen aus dem Alltag zum Thema Radfahren im Rhein-Neckar-Kreis mit einzubringen.

Die Rückmeldungen sollten gutachterlich geprüft, und das Zielnetz entsprechend um die abgestimmten Maßnahmen und Routen ergänzt werden.

Das zur Abstimmung gestellte, grundlegende Streckennetz aus dem Jahr 2015 ist in **Plan 1** dargestellt.

Im Jahr 2015 erfolgte die Netzkonzeption, um zügig ein benutzbares und lückenloses Radnetz zu erhalten, grundsätzlich zweistufig: Das Startnetz sah eine Führung auf bereits bestehenden Routen vor, die so ausgewählt wurden, dass nur geringe Mängel bzw. kurze Lücken enthalten waren. Es war kurzfristig benutzbar. Die gestrichelt dargestellten Zielnetzstrecken sollten mittel- bis langfristig Teil des Routennetzes werden.

Ziel der Fortschreibung ist die Entwicklung eines einheitlichen Kreisroutennetzes in das die Startnetz- und Zielnetz-Strecken zusammengefasst werden und nicht mehr nach Netzkategorie unterschieden werden.

### Vorgehensweise

Das Arbeitsprogramm gliederte sich in folgende Arbeitsschritte

- Beteiligung Politik und Verwaltung
- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Fortschreibung des Handlungskonzepts und Ergebnisaufbereitung

## 2 Beteiligung Politik und Verwaltung

Zum Mobilitätskonzept Radverkehr des Rhein-Neckar-Kreises lagen insgesamt 91 Rückmeldungen von verschiedenen Akteuren vor, über deren Aufnahme in die Fortschreibung entschieden werden sollte. Überwiegend handelt es sich um kommunale Verwaltungen, politische Vertreter der Kreistagsfraktionen sowie weiteren Institutionen. Im folgenden Text wird diese Beteiligung vereinfachend TÖB<sup>1</sup>-Beteiligung genannt. (Die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger werden in Kapitel 3 behandelt)

Zunächst erfolgten eine ausführliche Sichtung und eine einheitliche Aufbereitung der eingereichten Vorschläge aus den Rückmeldungen. Die aufbereiteten Vorschläge sind in **Plan 2** lagebezogen dargestellt

Jede Rückmeldung, die zu verorten war, wurde berücksichtigt und beurteilt. Mehrfachnennungen wurden dabei zu jeweils einem gemeinsamen Vorschlag zusammengefasst. Für jeden der Vorschläge wurde eine eindeutige ID-Nummer vergeben.

In **Tabelle 1** sind alle Kommunen, für die eine Rückmeldung vorliegt, in alphabetischer Reihenfolge mit den zugehörigen ID-Nummern aufgelistet. Falls eine Rückmeldung mehrere Kommunen betrifft, wurde die dazugehörige ID entsprechend mehrfach zugeordnet.

Eine Übersicht aller Rückmeldungen sortiert nach Quelle, befindet sich in **Tabelle 2**. Da Mehrfachnennungen zu jeweils einer gemeinsamen ID zusammengefasst wurden, sind diese entsprechend mehreren Quellen zugeordnet.

Für die neuen Routen- und Maßnahmenvorschläge sowie Hinweise zu Schwachstellen wurde anschließend eine Vor-Ort-Begutachtung durchgeführt. Dabei wurden alle Rückmeldungen mit dem Fahrrad mittels einer Videobefahrung erfasst.

Anschließend erfolgte eine gutachterliche Beurteilung der Rückmeldungen und ggf. eine Aufnahme in das Routennetz des Mobilitätskonzepts Radverkehr.

---

<sup>1</sup> TÖB - Träger öffentlicher Belange

	ID-Nummer		ID-Nummer
<b>Altlußheim</b>	30	<b>Mauer</b>	76
<b>Brühl</b>	1	<b>Meckesheim</b>	2; 4; 14
<b>Dielheim</b>	2; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 29	<b>Mühlhausen</b>	8; 19; 20; 41; 43; 44
<b>Dossenheim</b>	9	<b>Neulußheim</b>	25
<b>Eberbach</b>	48; 49	<b>Nußloch</b>	64
<b>Edingen- Neckarhausen</b>	10; 11; 31; 84	<b>Plankstadt</b>	40; 79
<b>Epfenbach</b>	12; 13; 18	<b>Rauenberg</b>	38; 39; 45; 83
<b>Eppelheim</b>	40	<b>Reilingen</b>	25; 65
<b>Eschelbronn</b>	13; 14	<b>Sandhausen</b>	36
<b>Gaiberg</b>	60	<b>Schönbrunn</b>	22; 23; 24
<b>Heddesheim</b>	15; 32; 66	<b>Schriesheim</b>	62; 87
<b>Heidelberg</b>	11; 21; 36	<b>Schwetzingen</b>	50; 51; 52
<b>Helmstadt-Bar- gen</b>	16; 17; 18	<b>Sinsheim</b>	63; 88
<b>Hirschberg</b>	67a; 68	<b>Spechbach</b>	12
<b>Hockenheim</b>	30; 35b; 50	<b>St. Leon-Rot</b>	25; 26; 27
<b>Ilvesheim</b>	33; 34; 85	<b>Waibstadt</b>	78
<b>Ketsch</b>	30; 35a	<b>Walldorf</b>	26; 27; 64; 65
<b>Ladenburg</b>	34; 53; 54; 55; 56; 57; 58; 59; 80	<b>Weinheim</b>	42; 66a; 66b; 67a; 67b; 68
<b>Leimen</b>	36; 47; 60; 61; 69; 70	<b>Wiesloch</b>	6; 7; 38; 61; 71; 72; 73; 74; 75; 76; 77; 86
<b>Mannheim</b>	11	<b>Zuzenhausen</b>	14; 28; 29
<b>Malsch</b>	37; 43; 44; 46; 81; 82		

**Tabelle 1: Alle Rückmeldungen mit ID-Nummer und deren lagebezogene Zuordnung zu den kreisangehörigen Kommunen**

	ID-Nummer		ID-Nummer
<b>Brühl</b>	1	<b>Plankstadt</b>	21; 79
<b>Dielheim</b>	2; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 28; 29	<b>Schönbrunn</b>	22; 23; 24
<b>Dossenheim</b>	9	<b>Schriesheim</b>	62
<b>Eberbach</b>	48; 49	<b>Sinsheim</b>	63; 88
<b>Edingen-Neckarhausen</b>	10; 11	<b>St. Leon-Rot</b>	25; 26; 27
<b>Epfenbach</b>	12; 13	<b>Walldorf</b>	27; 64; 65
<b>Eschelbronn</b>	14	<b>Weinheim</b>	66a; 66b; 67a; 67b; 68
<b>Heddesheim</b>	15	<b>Wiesloch</b>	61; 71; 72; 73; 74; 76; 77; 86
<b>Helmstadt-Bargen</b>	16; 17; 18	<b>Zuzenhausen</b>	28; 29
<b>Hockenheim</b>	50; 51; 52	<b>CDU im Kreistag des RNK</b>	1; 42
<b>Ladenburg</b>	53; 54; 55; 56; 57; 58; 59; 80	<b>Freie Wähler im Kreistag des RNK</b>	76
<b>Leimen</b>	47; 60; 61; 69; 70;	<b>Grüne im Kreistag des RNK</b>	14; 29; 30; 31; 32; 33; 34; 35a; 35b; 36; 38; 39; 40; 41; 60; 62; 63; 67a; 74; 76; 77; 81; 84; 85; 87
<b>Malsch</b>	37; 41; 43; 44; 45; 46; 81; 82; 83	<b>SPD im Kreistag des RNK</b>	1; 76
<b>Mauer</b>	76	<b>Herr Hermino Katzenstein MdL</b>	78
<b>Meckesheim</b>	14	<b>VCD</b>	75; 76; 77
<b>Mühlhausen</b>	8; 19; 20		

**Tabelle 2: Alle Rückmeldungen mit ID-Nummer sortiert nach Melder**

## 2.1 Kategorisierung

Es erfolgte eine Einteilung in Routenvorschläge und Maßnahmenvorschläge

Den Routenvorschlägen zugeordnet wurden dabei Rückmeldungen, die eine Änderung des Routennetzes oder Vorschläge zur Aufnahme zusätzlicher Routen beinhalteten

Rückmeldungen, die einen konkreten Maßnahmenvorschlag beinhalteten wurden dagegen den Maßnahmenvorschlägen zugeordnet.

Für die Beurteilung, wurden die Vorschläge anschließend in Kategorien eingeteilt, diese sind im Folgenden aufgelistet. Zudem sind die jeweiligen Beurteilungsmöglichkeiten dargestellt.

### Routenvorschläge

#### Verlegung Zielnetz:

Routenvorschläge, für die eine Verlegung des Zielnetzes zu prüfen ist.

- befürwortet: einer lokalen Verlegung des Zielnetzes wird zugestimmt, dafür entfallen im Regelfall bisher vorgesehene Streckenverläufe.
- nicht in Fortschreibung aufgenommen: einer Verlegung des Zielnetzes wird nicht zugestimmt.

#### Verdichtung Zielnetz:

Routenvorschläge, für die eine Aufnahme einer zusätzlichen Radwegführung in das Zielnetz zu prüfen ist.

- befürwortet: der Aufnahme einer zusätzlichen Radwegführung in das Zielnetz wird zugestimmt.
- nicht in Fortschreibung aufgenommen: der Aufnahme einer zusätzlichen Radwegführung in das Zielnetz wird nicht zugestimmt.

#### Verlegung Startnetz:

Routenvorschläge, für die eine Anpassung oder Verlegung des Startnetzes zu prüfen ist.

- befürwortet: einer lokalen Verlegung des Startnetzes wird zugestimmt, dafür entfallen im Regelfall bisher enthaltene Strecken.
- nicht in Fortschreibung aufgenommen: einer Verlegung des Startnetzes wird nicht zugestimmt.



## Maßnahmenvorschläge

### Zusätzliche Maßnahme:

Die Aufnahme einer zusätzlichen Maßnahme ist zu prüfen.

- befürwortet: der Aufnahme einer zusätzlichen Maßnahme wird zugestimmt, da deren Erfordernis zur Förderung des Radverkehrs auf Kreis-ebene nachvollziehbar ist.
- nicht in Fortschreibung aufgenommen: der Aufnahme einer zusätzlichen Maßnahme wird nicht zugestimmt.

### Geänderte Maßnahme:

Die Änderung einer im Handlungskonzept beschriebenen Maßnahme ist zu prüfen.

- befürwortet: der Änderung einer bestehenden Maßnahme wird zugestimmt. Die vorgeschlagene Maßnahme ist besser geeignet als die bisher vorgesehene Maßnahme.
- nicht in Fortschreibung aufgenommen: der Änderung einer bestehenden Maßnahme wird nicht zugestimmt. Sie ist nicht erforderlich oder wird nicht als besser geeignet eingestuft.

### Weitere Kategorien

Die folgenden Kategorien beziehen sich sowohl auf Routen- als auch auf Maßnahmenvorschläge.

- Außerhalb des Rhein-Neckar-Kreises:  
Die Route oder Maßnahme liegt außerhalb des Rhein-Neckar-Kreises und wird daher nicht in die Fortschreibung aufgenommen.
- Außerhalb des Routennetzes:  
Die Route oder Maßnahme liegt abseits des abgestimmten Routennetzes oder der Routenvorschlag ist nicht mit dem übrigen Netz verbunden. Daher wurde die Anregung nicht in die Fortschreibung aufgenommen.
- Im Zielnetz bereits vorhanden:  
Die Routen oder Maßnahmen sind bereits im Zielnetz vorhanden. Im Jahr 2015 wurde festgelegt, dass die Zielnetzstrecken mittel- bis langfristig hergestellt werden sollen. Für jede perspektivische Zielnetzstrecke gibt es indes eine Startnetzstrecke, die nicht alle Anforderungen hinsichtlich Komforts oder Direktheit erfüllt. Nach Umsetzung der Zielnetzstrecken sollen diese parallelen Startnetzstrecken entfallen. Aufgrund der erneuten Nennung in den Rückmeldungen ist ggf. eine Erhöhung der Priorität bei der Umsetzung wünschenswert.

Die Beurteilung der 91 Rückmeldungen der TÖB-Beteiligung erfolgte zunächst durch R+T. Für einige Maßnahmen wurde die Beurteilung in mehreren Beurteilungsrunden und in Abstimmung mit der Stabsstelle Mobilität durchgeführt.

Die Anregungen und das Beurteilungs-Ergebnis sind am leichtesten mit den Steckbriefen der TÖB-Beteiligung in **Anlage 1** nachzuvollziehen, dort sind sie jeweils gemeinsam mit einem Kartenausschnitt verortet und beschrieben. Der Aufbau der Steckbriefe wird in **Kapitel 2.2** erläutert.

Routenvorschläge		Anzahl	Beispiel
Verlegung Zielnetz	befürwortet	5	ID 65
	nicht in Fortschreibung aufgenommen	2	ID 2
Verdichtung Zielnetz	befürwortet	18	ID 50
	nicht in Fortschreibung aufgenommen	19	ID 59
Verlegung Startnetz	befürwortet	3	ID 74
	nicht in Fortschreibung aufgenommen	2	ID 71
Maßnahmenvorschläge		Anzahl	Beispiel
zusätzliche Maßnahme	befürwortet	11	ID 48
	nicht in Fortschreibung aufgenommen	7	ID 6
geänderte Maßnahme	befürwortet	3	ID 55
	nicht in Fortschreibung aufgenommen	-	-
Weitere Routen- und Maßnahmenvorschläge		Anzahl	Beispiel
außerhalb des Rhein-Neckar-Kreises		1	ID 24
außerhalb des Routennetzes		8	ID 5
im Zielnetz bereits vorhanden		12	ID 81

**Tabelle 3: Übersicht der Kategorien der TÖB-Beteiligung**

## 2.2 Steckbriefe der TÖB-Beteiligung

In **Anlage 1** werden die einzelnen Rückmeldungen der TÖB-Beteiligung separat als Steckbriefe aufbereitet dargestellt. Die Steckbriefe sind folgendermaßen aufgebaut:

- In der Kopfzeile findet sich eine von R+T vergebene ID-Nummer und die zugehörige Kommune, auf deren Gemeindegebiet sich die vorgeschlagene Route oder Maßnahme hauptsächlich befindet.
- Im oberen Drittel der Steckbriefe ist die Rückmeldung in einer Übersichtskarte dargestellt sowie der Baulastträger der bestehenden Straße aufgelistet, dieser ist voraussichtlich auch für die Umsetzung zuständig.
- Im Abschnitt „Rückmeldung“ befinden sich Informationen zu der Quelle (Kommune, Kreistagsfraktion, ...) und eine zusammengefasste Beschreibung der eingegangenen Rückmeldung.
- Im Abschnitt „Beurteilung R+T“ ist die zugeordnete Kategorie sowie die Beurteilung und Empfehlung dokumentiert. Einige Rückmeldungen tragen die Beurteilung aus zwei Beurteilungsrunden.

## 2.3 Beurteilung

Bei der Beurteilung wurden Routen für gut befunden, die eine sinnvolle Ergänzung des Routennetzes darstellen oder eine sinnvolle, direkte Verbindung über die kommunale Erschließung hinaus aufweisen (vgl. z.B. ID 50; Verbindung zwischen Hockenheim und Schwetzingen).

Neu anzulegenden Routen, die mehrfach genannt und von verschiedenen Kommunen und Akteuren eingereicht wurden, bekamen eine höhere Priorität zur Neuaufnahme in das Routennetz zugeordnet als Routen die nur einmalig vorgeschlagen wurden.

Routenvorschläge, die zusätzliche Radwegführungen zwischen Ortsteilen derselben Kommune enthielten (vgl. z.B. ID 59; Route innerhalb der Stadt Ladenburg), wurden nicht in die Fortschreibung mitaufgenommen, da es sich dabei um kommunale Wegeverbindungen handelt. Die Herstellung zusätzlicher Verbindungen liegt in kommunaler Hand und fällt nicht in die Fortschreibung des Zielnetzes des Kreises.

Weitere Routenvorschläge wurden abgelehnt, da bei der Vor-Ort-Beurteilung festgestellt wurde, dass kein Fahrzeitvorteil oder sogar ein Umweg gegenüber der Startnetzstrecke besteht (vgl. z.B. ID 2; Verbindung zwischen Dielheim und Meckesheim), oder es ist eine geeignete Alternative vorhanden

Auch wenn nach Herstellung einer neuen Anlage zukünftig ein geringes Radverkehrsaufkommen zu erwarten ist, wird die zusätzlichen Route oder Maßnahme nicht in die Fortschreibung aufgenommen (vgl. ID 30; Ketsch).

Obwohl es sich bei manchen Rückmeldungen um nachvollziehbare Routen- und Maßnahmenvorschläge handelt, konnten diese aufgrund der zu beachtenden Maschenweite des Kreisnetzes (s. Kapitel 4.3, Mobilitätskonzept Radverkehr, 2015) nicht in die Fortschreibung aufgenommen werden. (vgl. z.B. ID 35b, Verdichtungsstrecke von Hockenheim nach Ketsch)

Einige Rückmeldungen wurden ebenfalls nicht in die Fortschreibung mitaufgenommen, da diese Maßnahmenvorschläge enthielten, die abseits des Kreisroutennetzes liegen und somit andere Wege betreffen (vgl. z.B. ID 42, Weinheim).

Vorschläge, die bereits im Zielnetz vorhanden sind, wurden ebenfalls nicht (erneut) in die Fortschreibung mitaufgenommen. Bei diesen handelt es sich beispielsweise um Verdichtungen des Zielnetzes, Verbesserungsvorschläge bezüglich Engstellen oder fehlender Querungshilfen (vgl. ID 81; Gemeinde Malsch).

## 2.4 Fazit TÖB-Beteiligung

Von den 91 eingegangenen Anregungen sind 40 in die Fortschreibung des Zielnetzes eingegangen. 30 Anregungen sind abschlägig beschieden worden.

Bei den meisten abgelehnten Anregungen handelt es sich um eine Verdichtung des Netzes, die aufgrund der festgelegten Maschenweite nicht aufgenommen wurden. Eine Abweichung davon wird für das kreisweite Radverkehrsnetz nur in Einzelfällen für angemessen erachtet. (z.B. aufgrund politischer Entscheidung für eine zusätzliche Verdichtung)

Darüber hinaus gab es 9 Routen und Maßnahmen, die nicht in die Fortschreibung mitaufgenommen wurden, da sie entweder außerhalb des Rhein-Neckar-Kreises oder außerhalb des Routennetzes liegen.

Weitere 12 Anregungen betrafen Strecken, die im Zielnetz bereits vorgesehen sind, lediglich deren Befahrbarkeit ist bis heute noch nicht uneingeschränkt möglich, genau dies ist ja die Definition des Zielnetzes: Es soll mittelfristig hergestellt werden.

### 3 Öffentlichkeitsbeteiligung

Für die Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes Radverkehr wurde der Beteiligung der Öffentlichkeit eine hohe Bedeutung beigemessen. Um dies zu erreichen wurde eine Online-Beteiligung angelegt, über die Bürgerinnen und Bürger Anregungen und Wünsche melden konnten.

Auf diese Weise wurde den Teilnehmenden der aktuelle Stand des Kreisnetzes dargestellt sowie die Möglichkeit geboten, eigene Anmerkungen direkt auf einer entsprechenden Karte zu verorten. Zusätzlich konnten die Teilnehmer, einen kurzen Fragebogen mit allgemeinen Fragen zum Thema Radfahren im Kreis beantworten.

#### 3.1 Rücklauf der Onlinebeteiligung

Die Teilnahme an der Online-Beteiligung war vom 14.09.2020 bis zum 11.10.2020 möglich. Auf die Befragung wurde auf dem Internetauftritt des Rhein-Neckar-Kreises hingewiesen, darüber hinaus gab es Pressemeldungen in lokalen Medien.

In diesem Zeitraum nutzten insgesamt **748** Personen den Link zur Beteiligung. Letztlich lagen **504** abgeschlossene „Umfragebögen“ vor.

Neben den Antworten zum Fragebogen, konnten die Teilnehmenden der Umfrage in einer Karte mit Punkten verorten, wo ihnen Mängel oder für den Radverkehr ungünstige Lösungen aufgefallen sind. Dazu gehörten auch Orte mit fehlenden Abstellanlagen oder lückenhafter Wegweisung.

Ergänzend konnten ebenfalls Punkte an Stellen gesetzt werden, welche die Teilnehmenden als besonders fahrradfreundlich einschätzen.

In der Karte war es grundsätzlich möglich diese Punkte auch abseits des bestehenden Kreisroutennetzes zu verorten.

Zusätzlich ermöglichte die kartenbasierte Umfrage auch das Eintragen von ergänzenden Routenvorschlägen. Diese wurden mit Linien in die Karte eingezeichnet (siehe **Kapitel 3.2**).

Insgesamt wurden **2.029** Anmerkungen in die Karte eingetragen. Diese untergliedern sich in folgende Kategorien:

Problemstellen	1.204
Fehlende oder falsche Wegweisung	87
Fehlende Abstellanlagen	86
Ergänzende Wunschrouten	401
Fahrradfreundliche Stellen	251

**Tabelle 4: Georeferenzierte Rückmeldungen (Rohdaten)**

Rückmeldungen, die sich auf dieselbe Stelle beziehen, und von verschiedenen Teilnehmenden genannt wurden, sind zu einzelnen Problemstellen zusammengefasst worden. Diese Punkte wurden entsprechend der Anzahl der eingegangenen Meldungen mit höherer Priorität berücksichtigt.

Nach Zusammenfassen der Mehrfachnennungen blieben noch **1.362** Meldungen, die sich entsprechend der **Tabelle 5** verteilen.

Problemstellen	749
Fehlende oder falsche Wegweisung	77
Fehlende Abstellanlagen	72
Ergänzende Wunschverbindungen	277
Fahrradfreundliche Stellen	187

**Tabelle 5: Georeferenzierte Rückmeldungen (bereinigte Daten)**

## 3.2 Auswertung Georeferenzierte Anmerkungen

### 3.2.1 Anmerkungen zum Routennetz

Von den **1.362** bereinigten Rückmeldungen beziehen sich **1.085** auf bestehende Strecken des Radverkehrs. Diese wurden für die Auswertung in **fünf Kategorien** eingeteilt:

1. Meldung liegt **auf dem Kreisroutennetz** und hat eine **relevante Aussage** (z.B. Radweg zu schmal)
2. Meldung liegt **auf dem Kreisroutennetz** und hat entweder **keine relevante Aussage** für das Routennetz (z.B. Hinweis auf allgemein zu dichtes überholen durch Pkw) oder **ist nicht nachvollziehbar** (z.B., weil die Beschreibung unverständlich war).
3. Meldung liegt **abseits des Kreisroutennetzes**
4. Meldung liegt **außerhalb des Rhein-Neckar-Kreises** (und nicht in Heidelberg oder Mannheim)
5. Meldung liegt **innerhalb des Stadtgebietes von Heidelberg oder Mannheim**

	Kategorie				
	1	2	3	4	5
Problemstellen	<b>240</b>	115	279	4	111
Fehlende oder falsche Wegweisung	<b>28</b>	23	19	1	6
Fehlende Abstellanlagen	<b>24</b>	18	15	1	14
Fahrradfreundliche Stellen	<b>84</b>	28	51	7	17

**Tabelle 6: Rückmeldungen zum Routennetz nach Kategorien**

Für die Fortschreibung des Zielnetzes des Rhein-Neckar-Kreises ist insbesondere die erste Kategorie von Bedeutung. Durch diese Rückmeldungen konnten - bisher nicht enthaltene - Mängel auf dem bestehenden Routennetz identifiziert und ins Konzept mit aufgenommen werden.

Die **240** Rückmeldungen zu Problemstellen aus der Kategorie 1 wurden eingehend geprüft sowie bei Bedarf vor Ort begutachtet. Falls nicht bereits im Konzept entsprechende Maßnahmen enthalten waren, wurden Maßnahmevorschläge erarbeitet und in die Fortschreibung mit aufgenommen.



Eine Übersicht dieser Mängel, aufbereitet nach Kategorien, ist in **Tabelle 7** dargestellt. Aus dieser lässt sich schließen, dass die Teilnehmenden bei dem Thema Oberflächenbeschaffenheit sowie (noch) nicht vorhandenen Radverkehrsanlagen das größte Verbesserungspotenzial im Routennetz des Rhein-Neckar-Kreises sehen.

Dies deckt sich auch mit den Erkenntnissen aus dem Fragebogenteil, bei dem die allgemeine Qualität der Radverkehrsanlagen abgefragt wurde (vgl. Abbildung 6 auf **Seite 24**).

Fehlende Absenkung	4
Zu geringe Breite	32
Gefahrenstelle	39
Mangelhafte Oberfläche	57
Mangelhafte Querung	29
Keine Radverkehrsanlage	50
Schlechtes Radwegende	5
Schlechte Routenführung	10
Sonstiges	14
<b>Summe</b>	<b>240</b>

**Tabelle 7: Mängel / Problemstellen aufbereitet nach Kategorien**

Die dazu erarbeiteten Maßnahmenvorschläge (240) wurden ebenfalls in verschiedene Kategorien eingeteilt (vgl. **Tabelle 8**). Es lässt sich erkennen, dass zu einem großen Teil der gemeldeten Mängel bereits Maßnahmen im Konzept enthalten sind (69). Die neu hinzukommenden Maßnahmen sind meist Oberflächenverbesserungen (20), Verbreiterungen der bestehenden Wege oder sonstige bauliche Verbesserungen (19).

Einige der Kategorien für die Maßnahmenvorschläge werden im Folgenden anhand von Beispielen kurz erläutert.

- **Bauliche Maßnahme.** Diese Kategorie wurde gewählt, wenn für die Umsetzung der Maßnahme beispielsweise eine Verbreiterung des bestehenden Weges oder die Herstellung einer Querungshilfe erforderlich ist. Oberflächenverbesserungen wurden dagegen einer separaten Kategorie zugeordnet, da Mängel bezüglich der Oberfläche den größten Teil der Rückmeldungen betrafen und somit gesondert betrachtet wurden. (z.B. Lfd-Nr.003 Herstellung einer Querungshilfe in Altlußheim)
- **Keine Maßnahme erforderlich.** Diese Kategorie wurde beispielsweise gewählt, wenn die Art und Lage der Querung kritisiert wurden, obwohl eine sichere Querung möglich ist, ggf. nicht auf direktem Weg. Unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten ist das ein angemessener Kompromiss. (z.B. Lfd-Nr.015 Querung der Hauptstraße in Dielheim)
- **Keine Maßnahme möglich.** Diese Kategorie wurde zum Beispiel gewählt, wenn separate Radverkehrsanlagen wünschenswert sind, aber aufgrund der Flächenverfügbarkeit kein entsprechendes Angebot hergestellt werden kann. (z.B. Lfd-Nr.186 Müllheimer Talstraße in Weinheim)
- **Nicht Nachvollziehbar.** Diese Kategorie wurde gewählt, wenn der Mangel zwar eindeutig beschrieben war (z.B. Unebenheiten der Oberfläche), die Vor-Ort-Begutachtung aber ergab, dass der gemeldete Mangel nicht an dieser Stelle vorliegt. Auch Meldungen, die Situationen beschreiben die nicht als mangelhaft beurteilt werden, wurden hier eingeordnet. (z.B. Lfd-Nr.047 Querung der Hauptstraße in Hockenheim)
- **Maßnahme prüfen.** Diese Kategorie wurde gewählt, für Stellen, an denen zwar ein nachvollziehbarer Mangel vorliegt, dessen Beseitigung allerdings nicht als zwingend erforderlich eingestuft wird. (z.B. Lfd-Nr.140 umwegige Brückenrampen in Sankt Leon-Rot)

Bauliche Maßnahme	19
Grünschnitt	4
Keine Maßnahme erforderlich	43
Keine Maßnahme möglich	10
Nicht nachvollziehbar	43
Markierung	6
Maßnahme bereits im Konzept enthalten	69
Maßnahme prüfen	22
Oberflächenverbesserung	20
Verlegung der Route prüfen	4
<b>Summe</b>	<b>240</b>

**Tabelle 8: Maßnahmenvorschläge aufbereitet nach Kategorien**

Für die Fortschreibung sind vor allem die 19 baulichen Maßnahmen, die 20 Maßnahmen zur Oberflächenverbesserung und die 10 Maßnahmen bezüglich Grünschnitt oder Markierungen relevant. Zusätzlich sollten ebenfalls die 22 zu prüfenden Maßnahmen mit betrachtet werden.

Die in die Fortschreibung aufgenommenen Maßnahmen, wurden in **Anlage 3** in Form von Steckbriefen aufbereitet. Insgesamt sind 71 Rückmeldungen aus der Onlinebeteiligung, zusätzlich zu den Ergebnissen aus der TÖB-Beteiligung, in die Fortschreibung mit aufgenommen worden.

In **Anlage 2** sind die Mängel und die entsprechend erarbeiteten Maßnahmenvorschläge tabellarisch aufbereitet. Dabei wird auch angegeben, wie häufig eine bestimmte Stelle benannt wurde. **Plan 3** zeigt die Mängel, und **Plan 4** die Lösungsvorschläge, nach Kategorien grafisch aufbereitet im Verhältnis zum Routennetz von 2015<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> In der Onlinebeteiligung wurde den Teilnehmern das Routennetz von 2015 als Diskussionsgrundlage dargestellt. Die eingegangenen Mängel wurden allerdings auch für die Strecken beachtet, die erst im Anschluss abgestimmt und in die Fortschreibung aufgenommen wurden. Daher sind in Plan 3 und Plan 4 auch Punkte abseits des Routennetzes von 2015 dargestellt, diese Punkte liegen allerdings auf Strecken aus der Fortschreibung.

### 3.2.2 Ergänzende Routenvorschläge

Von den **1.362** eindeutigen Rückmeldungen aus der Onlinebeteiligung wurden die übrigen **277** Rückmeldungen als Routenvorschläge (Wunschlinien) zur Ergänzung des Kreisnetzes in die Karte eingetragen. (vgl. **Tabelle 5**) Diese wurden ebenfalls in **fünf Kategorien** eingeteilt.

1. Es handelt sich um eine **nachvollziehbare** und noch **nicht im Routennetz enthaltene** Verbindung
2. Es handelt sich um eine **nicht nachvollziehbare** Verbindung (z.B. ein Vorschlag ohne abgeschlossene Digitalisierung)
3. Die vorgeschlagene Verbindung ist **bereits im Routennetz** enthalten, oder es existiert eine bereits abgestimmte parallele Verbindung mit **identischer bzw. ähnlicher Erschließungswirkung** die eine bessere Befahrbarkeit ermöglicht
4. Die Verbindung liegt **außerhalb des Rhein-Neckar-Kreises** (und nicht in Heidelberg oder Mannheim)
5. Die Verbindung liegt **innerhalb des Stadtgebietes von Heidelberg oder Mannheim**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Ergänzende Wunschverbindungen	<b>118</b>	53	61	22	23

**Tabelle 9: Ergänzende Wunschrouten nach Kategorien**

Die **118** Wunschverbindungen aus Kategorie 1 wurden, entsprechend der festgelegten Anforderungen an das kreisweite Radnetz im Rhein-Neckar-Kreis, gutachterlich untersucht und beurteilt. Das Ergebnis ist in **Tabelle 10** dargestellt.

Bei dem Großteil der gewünschten Routenverbindungen, handelt es sich um Verbindungen mit der Funktion einer innerkommunalen Wegeverbindung. Aus diesem Grund wurden die meisten Vorschläge abgelehnt, weil die Netzprämisse des „Mobilitätskonzepts Radverkehr“ nicht grundsätzlich verändert werden soll. Für das kreisweite Radnetz mit dem Fokus auf regionale Radverkehrsverbindungen wurde die Zielsetzung formuliert, jede der 54 Kommunen des Rhein-Neckar-Kreises anzubinden.

Während zentrale Bereiche jeder Kommunen also unmittelbar an das konzipierte Routennetz angebunden werden, erfolgt eine Erschließung einzelner Ortsteile oder Stadtgebiete über innergemeindliche Verbindungen und bleibt dem kommunalen Netz vorbehalten.

Tatsächlich wurden die meisten der Wunschverbindungen aus der Onlinebeteiligung schon bei der Aufstellung des Kreisnetzes im Jahr 2015 thematisiert, geprüft und zugunsten einer ausgewogenen und gleichartigen Vorgehensweise verworfen.

Abschließend wurde somit nur ein Vorschlag zur Verdichtung zusätzlich in das Routennetz aufgenommen:

- Direkte Anbindung von Hemsbach nach Westen Richtung Hüttenfeld (Lfd.-Nr. 161)

Diese zusätzliche Verbindung verbessert den Anschluss der Stadt Hemsbach nach Westen. Weiterhin ist der Routenvorschlag Teil einer bestehenden Querverbindung von Lampertheim nach Mörtenbach im Radverkehrsnetz des Kreis Bergstraße.

In **Anlage 4** sind die Vorschläge aus Kategorie 1 (118 neue Wunschverbindungen) und Kategorie 3 (61 bereits enthaltene Verbindungen) mit den entsprechenden Beurteilungen tabellarisch aufbereitet, sowie in **Plan 5** grafisch dargestellt.

Verdichtung abgelehnt	109
Verdichtung aufgenommen	1
Verlegung abgelehnt	8

**Tabelle 10: Ergänzende Wunschrouten – Ergebnis der Beurteilung**

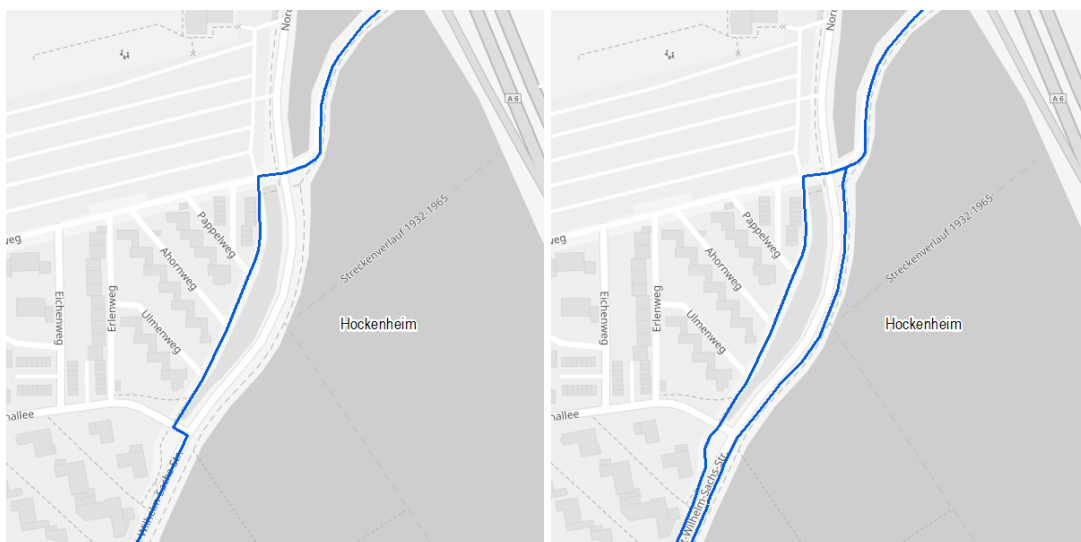
### 3.2.3 Vorschläge zur Verlegung des Startnetzes

Weiterhin gab es vier Stellen im Kreisroutennetz an denen eine Verlegung des Startnetzes angeregt wurde, da hier Umwege oder zusätzliche Querungen vermieden werden können. In Abstimmung mit den beteiligten Kommunen wurde für die folgenden Startnetzstrecken eine Änderung der Routenführung geprüft.

#### Lfd.-Nr. 045: Hockenheim - Ernst-Wilhelm-Sachs-Straße (Verlegung angenommen)

**Aktuell:** In Fahrtrichtung Norden wird zweimal die Ernst-Wilhelm-Sachs-Straße gequert.

**Vorschlag:** Führung in Fahrtrichtung Norden auf dem straßenbegleitenden Gehweg. (mit 2,50m ausreichende Breite um diesen für den (Einrichtungs-) Radverkehr freizugeben)



**Abbildung 1: Routenverlauf Hockenheim – Ernst-Wilhelm-Sachs-Straße**  
(Vorher / Nachher)

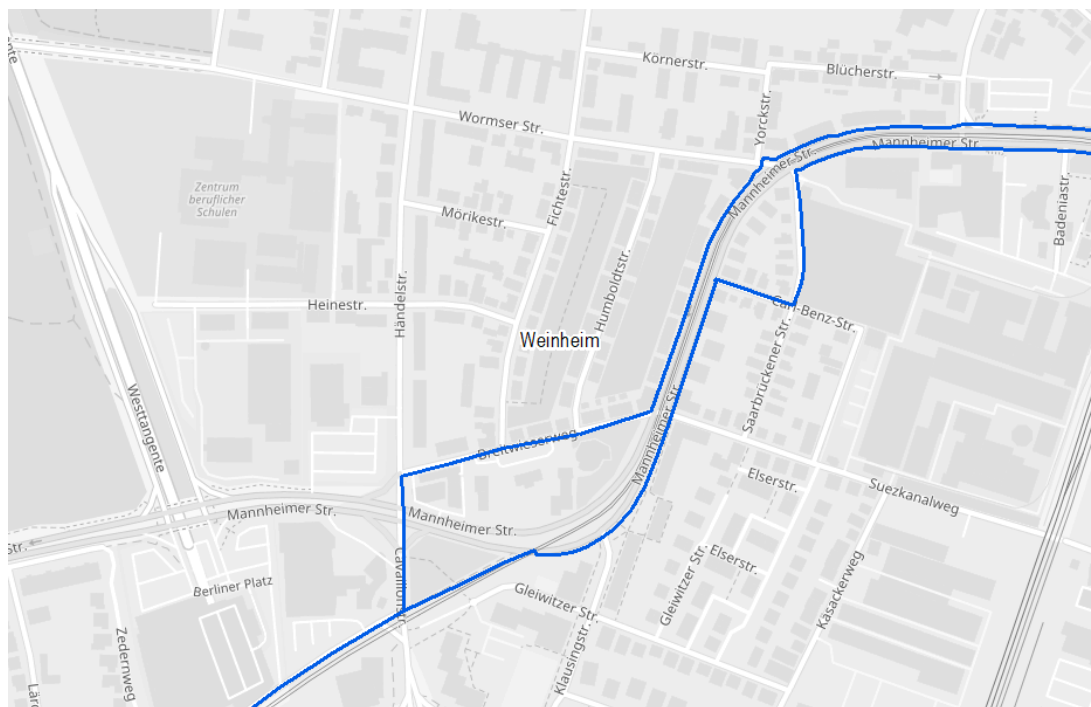
Lfd.-Nr. 201 / 215: Weinheim – Mannheimer Straße (Verlegung abgelehnt)

**Aktuell:** Aus Fahrtrichtung Norden wird die Route von der Mannheimer Straße weggeführt in den Breitwieserweg. Am Straßenende ist das Linksabbiegen auf die Händelstraße sehr schwierig, da die Einmündung oft mit dem Rückstau der LSA zugestellt ist.

**Vorschlag:** Freigabe des straßenbegleitenden Gehwegs an der Mannheimer Straße für den Radverkehr (mit 2,50m ausreichend breit). Querung über die Dreiecksinsel, und die Furt in die Cavillonstraße.

**Aktuell:** In Fahrtrichtung Norden wird die Route von der Mannheimer Straße weggeführt über die Carl-Benz-Straße und die Saarbrückener Straße.

**Vorschlag:** Durchgängige Führung auf der Mannheimer Straße herstellen



**Abbildung 2: Routenverlauf Weinheim – Mannheimer Straße**

Lfd.-Nr. 076: Ladenburg - Verbindung zwischen Hirschberger Allee und Schriesheimer Straße (Verlegung angenommen)

**Aktuell:** Umständliche Wegführung. Aus Fahrtrichtung Westen ist ein zweimaliges Queren der Fahrbahn erforderlich (einmal um von der Schriesheimer Straße auf den eigenständigen Weg zu gelangen, und dann von diesem Weg auf die Hirschberger Allee).

**Vorschlag:** Weiterführung im Mischverkehr auf der Schriesheimer Straße und über den Kreisverkehr auf die Hirschberger Allee



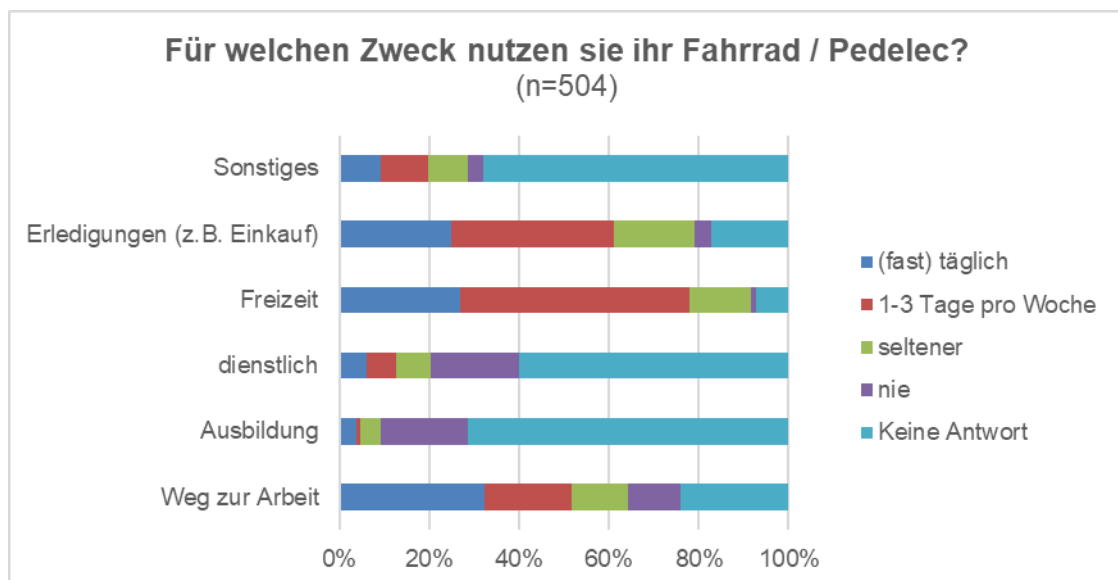
**Abbildung 3: Routenverlauf Ladenburg – Hirschberger Allee (Vorher / Nachher)**



### 3.3 Auswertung Fragebogen

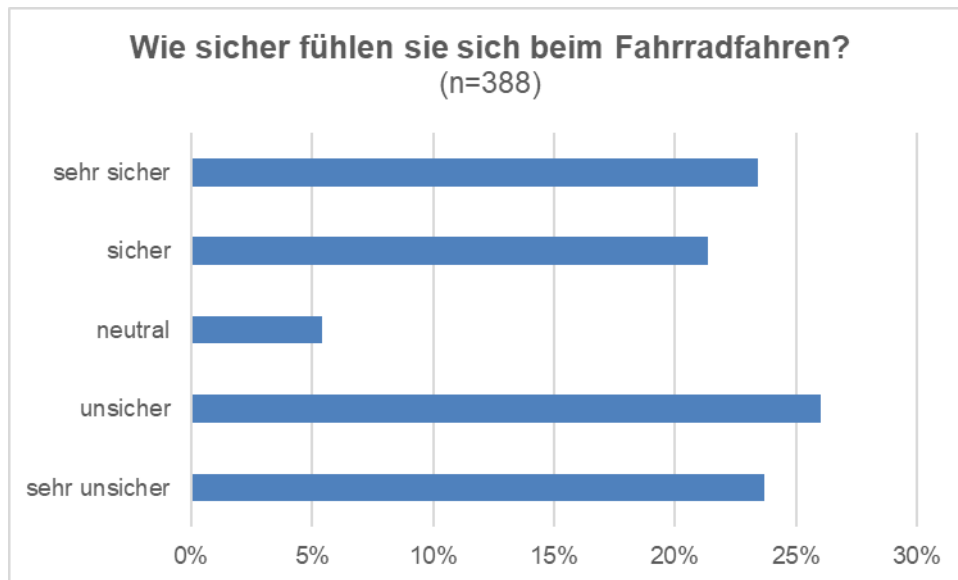
Die Antworten aus dem Onlinefragebogen wurden tabellarisch ausgewertet und in einzelnen Diagrammen aufbereitet.

Bezüglich der Nutzung des Fahrrades ist festzustellen, dass es sich bei den Teilnehmenden um eher fahrradaffine Personen handelt (vgl. **Abbildung 4**). Ein großer Anteil der Befragten nutzt das Fahrrad mehrmals pro Woche oder sogar fast täglich, wenn auch nicht auf dienstlichen Wegen und noch seltener zur Ausbildung. Es haben indes nur 8 Personen angegeben, unter 18 Jahren alt zu sein. Ca. 30% der Teilnehmenden haben keine Angaben zu Alter oder Geschlecht gemacht, die Antwortquoten auf die anderen Fragen waren spürbar höher.



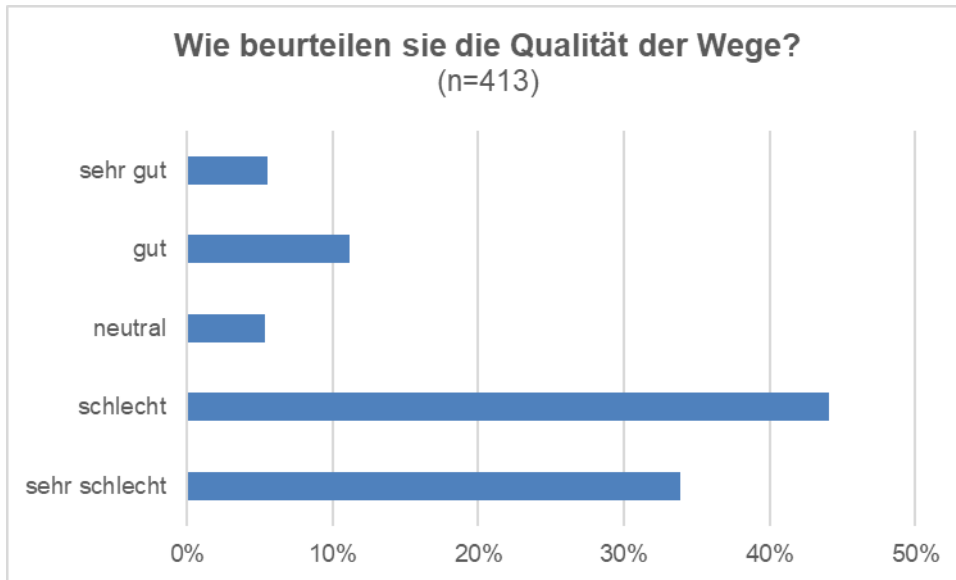
**Abbildung 4: Fahrradnutzung der Teilnehmenden nach Zweck**

Bezüglich der gefühlten Sicherheit beim Fahrradfahren, sind die Teilnehmenden gespaltenen Meinung. Der Anteil der Befragten die sich beim Fahrradfahren im Rhein-Neckar-Kreis sicher fühlen entspricht in etwa dem Anteil derer, die sich unsicher fühlen (s. **Abbildung 5**).

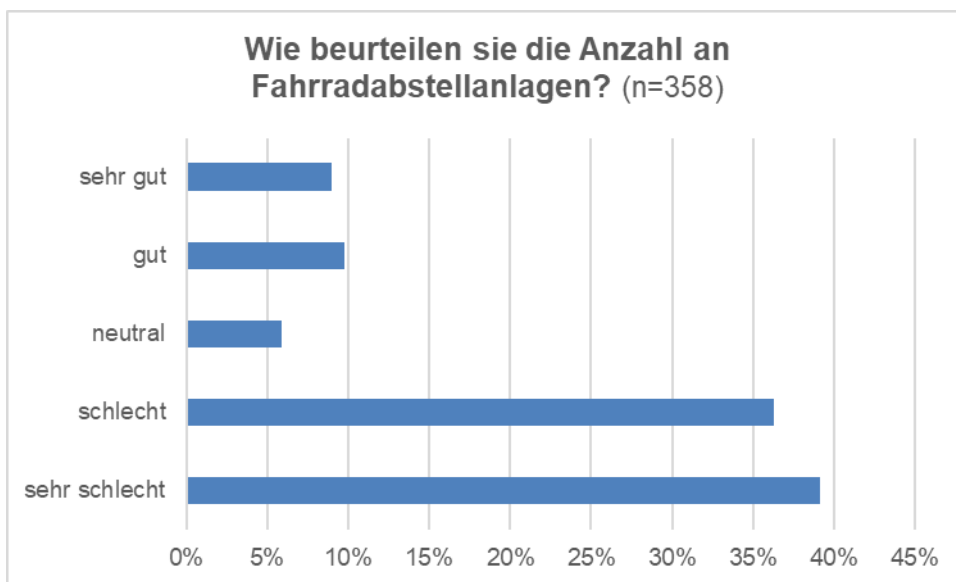


**Abbildung 5: Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Rhein-Neckar-Kreis**

Die Qualität der Wege bezüglich der Oberflächenbeschaffenheit, Bordsteinabsenkungen und sonstigen Barrieren, wird von den Teilnehmenden relativ schlecht bewertet (vgl. **Abbildung 6**). Auch die Anzahl an verfügbaren Fahrradabstellanlagen wird als kritisch angesehen (vgl. **Abbildung 7**).

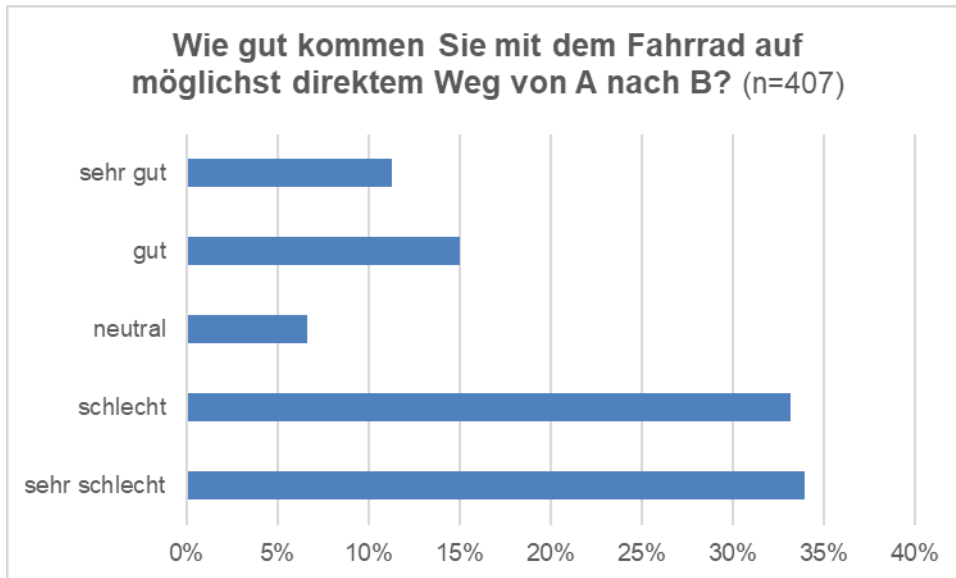


**Abbildung 6: Qualität der Wege im Rhein-Neckar-Kreis**

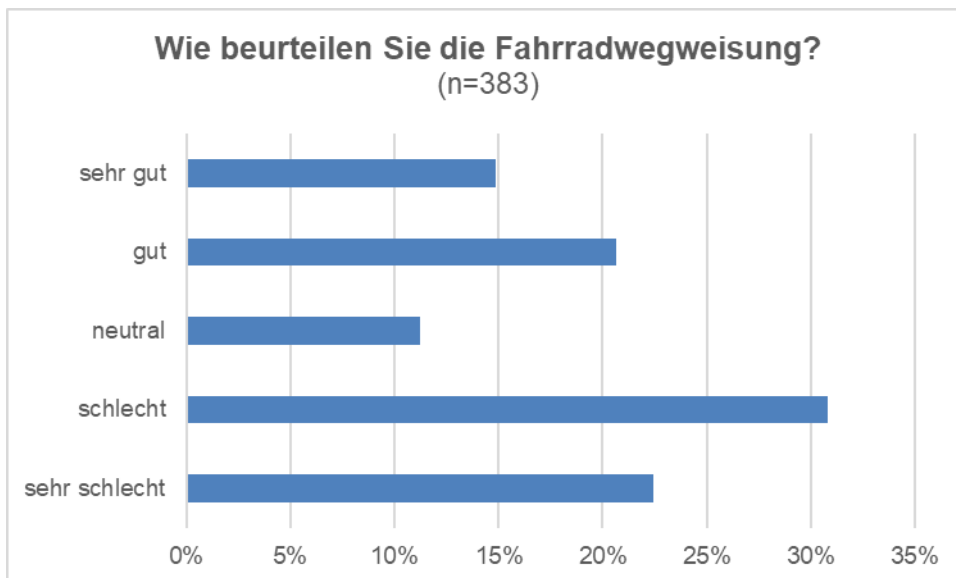


**Abbildung 7: Verfügbarkeit an Fahrradabstellanlagen im Rhein-Neckar-Kreis**

Die vorhandenen Fahrradverbindungen werden von den Teilnehmenden eher als umwegig wahrgenommen (vgl. **Abbildung 8**). Die Bewertung der Wegweisung verteilt sich dagegen relativ gleichmäßig (vgl. **Abbildung 9**).



**Abbildung 8: Direktheit der Radverbindungen im Rhein-Neckar-Kreis**



**Abbildung 9: Qualität der Wegweisung im Rhein-Neckar-Kreis**

## 4 Fortgeschriebenes Handlungskonzept

Für jeden festgestellten Mangel auf den, in der Fortschreibung hinzugefügten Strecken sowie den geprüften Meldungen aus der Onlinebeteiligung, gibt es mindestens einen Lösungsvorschlag. Gegebenenfalls wird unterschieden zwischen:

- Kurzfristigen Maßnahmen (z.B. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 70 km/h bei Mischverkehr außerorts mit 3.000 Kfz/Tag) und
- Längerfristigen Maßnahmen (z.B. Begleitenden Radweg herstellen)

Entsprechend des 2015 erstellten Mobilitätskonzept Radverkehr wurden zur leichteren Orientierung und zur effektiven Abschätzung des finanziellen Aufwands, die Maßnahmen in Maßnahmengruppen (MG) zusammengefasst. Typischen Mängeln werden somit typische Lösungsmöglichkeiten zugeordnet. Diese sind:

- MG 1: Radweg-Enden und Ausleitungen
- MG 2: Beschilderungsmaßnahmen
- MG 3: Markierungsmaßnahmen
- MG 4: Oberflächenverbesserungen
- MG 5: Verbreiterungen
- MG 6: Maßnahmen bei Mischverkehr
- MG 7: Neuherstellung einer Radverkehrsanlage
- MG 8: Sonstige Maßnahmen

Insgesamt wurden in der Fortschreibung 101 zusätzliche Maßnahmen erarbeitet, davon 72<sup>3</sup> basierend auf der Onlinebeteiligung und 26 als Ergebnis der TÖB-Beteiligung. Weitere 3 Maßnahmen sind in Abstimmung mit dem Rhein-Neckar-Kreis aufgenommen worden, da diese Bestandteil bereits laufender Planungen sind.

---

<sup>3</sup> Da sich die Rückmeldung ID 128 über zwei Kommunen erstreckt, sind darauf basierend zwei Maßnahmen angelegt worden, daher 72 Maßnahmen bei nur 71 Rückmeldungen.

Die Maßnahmen beziehen sich sowohl auf Startnetzstrecken, als auch auf Zielnetzstrecken, da das gesamte Routennetz zur Diskussion gestellt wurde. Daher sind, neben Maßnahmen die sich auf Zielnetzstrecken beziehen, ebenfalls neue Maßnahmen, die sich auf Startnetzrelationen beziehen, hinzugefügt worden.

Die Maßnahmen sind tabellarisch in einem Maßnahmenkatalog zusammengefasst und aufgelistet. (vgl. **Anlage 5**). Zusätzlich wurde für jede Maßnahme ein Maßnahmenblatt erarbeitet, welches die vorhandenen Merkmalsausprägungen und die Maßnahmenvorschläge enthält (vgl. **Anlage 6**). Im Maßnahmenkatalog und den Maßnahmenblättern sind des Weiteren zusätzlich auch die bestehenden und noch nicht umgesetzten Zielnetzmaßnahmen aus dem Konzept von 2015 enthalten.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen für das Start- und Zielnetz innerhalb des Rhein-Neckar-Kreises sind in **Plan 6** dargestellt sowie in **Plan 6.x** nach Kommunen aufbereitet und eindeutig benannt.

Die neu hinzukommenden Maßnahmen des Startnetzes tragen Namen gemäß der Systematik: Kommunename + Kennziffer, z.B. „Weinheim101“, wobei die Nummer keine Aussage zur Priorität enthält.

Die Maßnahmen des Zielnetzes tragen Namen gemäß der Systematik: ZN + Kommunename + Kennziffer, z.B. „ZNWeinheim101“. Sie wurden gebietsübergreifend benannt. Auch hier enthält die Kennziffer keine Aussage zur Priorität.

Erkennbar sind die in der Fortschreibung neu hinzugefügten Maßnahmen an der dreistelligen Nummer, während die bestehenden Maßnahmen aus dem Konzept von 2015 weiterhin eine zweistellige Nummer tragen.

Eine Aufstellung der abgeschätzten Kosten der noch umzusetzenden Maßnahmen ist aufsummiert, nach voraussichtlichem Baulastträger, in **Tabelle 11** dargestellt.

Baulastträger (voraus.)	Kosten
Bund	2.894.561 €
Land	16.397.389 €
Kreis	5.963.800 €
Gemeinde	5.841.395 €
Gesamt	31.097.145 €

**Tabelle 11: Abgeschätzte Kosten nach Baulastträger**

Aufgrund von Strecken- oder Maßnahmenänderungen sind 15 Startnetzmaßnahmen und 7 Zielnetzmaßnahmen aus dem ursprünglichen Maßnahmenkatalog von 2015 nicht mehr relevant und daher entfallen (s. **Tabelle 12**).

Dies betraf z.B. die Startnetzmaßnahme Epfenbach02 (Temporeduzierung oder Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage an der K4279). Hier wurde die Route im Kreisradnetz auf die geplante Führung entlang des Schwarzbachs verlegt.

Dossenheim03	Weinheim03
Dossenheim04	Weinheim17
Dossenheim05	Wiesloch12
Edingen-Neckarhausen06	
Epfenbach02	Zielnetz01
Heddesheim02	Zielnetz10a
Heddesheim03	Zielnetz10b
Laudenbach01	Zielnetz20a
Reilingen04	Zielnetz22b
Reilingen05	Zielnetz25a
Schriesheim03	Zielnetz25b
Walldorf03	

**Tabelle 12: Entfallene Maßnahmen**

Weiterhin wurde während der Bearbeitung der Fortschreibung festgestellt, dass einzelne Zielnetzmaßnahmen bereits umgesetzt wurden. Dies betrifft die Maßnahmen Zielnetz02h (Leimen), Zielnetz17a (Wiesenbach), Zielnetz22a (Heddesheim), Zielnetz27a (Neckargemünd) und Zielnetz29 (Mühlhausen).

## 5 Schlussbetrachtung

Dem Radverkehr wird im Rhein-Neckar-Kreis ein hoher Stellenwert eingeräumt. Auf Basis des Mobilitätskonzept Radverkehr aus dem Jahr 2015 soll die Fortschreibung die Grundlage bilden für die weitere Entwicklung des Radroutennetzes im Rhein-Neckar-Kreis.

Die bestehenden Startnetz-Strecken decken bereits heute einen großen Teil des Kreisgebietes ab und sind, bis auf einige einzelne Abschnitte, für den alltäglichen Radverkehr gut nutzbar.

Perspektivisch sollen in den nächsten 5 bis 10 Jahren die verbliebenen Maßnahmen auf den Startnetz-Strecken sowie die Lückenschlüsse in Form der Zielnetz-Strecken umgesetzt werden. Damit soll ein durchgängiges und im Alltag gut befahrbares Routennetz für den Radverkehr hergestellt werden.

Ziel ist die Entwicklung eines einheitlichen Kreisroutennetzes in das die Startnetz- und Zielnetz-Strecken zusammengefasst werden und nicht mehr nach Netzkategorie unterschieden werden (vgl. **Plan 9**).

Aufgrund der in der Fortschreibung zusätzlich aufgenommenen Ergänzungstrecken, beläuft sich das zukünftige Netz perspektivisch auf insgesamt 720 km. Dies ist eine Erweiterung um ca. 60 km im Vergleich zu dem im Jahr 2015 entwickelten Routennetz.



## Verzeichnisse

### Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Routenverlauf Hockenheim – Ernst-Wilhelm-Sachs-Straße (Vorher / Nachher)	19
Abbildung 2: Routenverlauf Weinheim – Mannheimer Straße	20
Abbildung 3: Routenverlauf Ladenburg – Hirschberger Allee (Vorher / Nachher)	21
Abbildung 4: Fahrradnutzung der Teilnehmenden nach Zweck	22
Abbildung 5: Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Rhein-Neckar-Kreis	23
Abbildung 6: Qualität der Wege im Rhein-Neckar-Kreis	24
Abbildung 7: Verfügbarkeit an Fahrradabstellanlagen im Rhein-Neckar-Kreis	24
Abbildung 8: Direktheit der Radverbindungen im Rhein-Neckar-Kreis	25
Abbildung 9: Qualität der Wegweisung im Rhein-Neckar-Kreis	25

### Tabellen im Text:

Tabelle 1: Alle Rückmeldungen mit ID-Nummer und deren lagebezogene Zuordnung zu den kreisangehörigen Kommunen	3
Tabelle 2: Alle Rückmeldungen mit ID-Nummer sortiert nach Melder	4
Tabelle 3: Übersicht der Kategorien der TÖB-Beteiligung	7
Tabelle 4: Georeferenzierte Rückmeldungen (Rohdaten)	12
Tabelle 5: Georeferenzierte Rückmeldungen (bereinigte Daten)	12
Tabelle 6: Rückmeldungen zum Routennetz nach Kategorien	13
Tabelle 7: Mängel / Problemstellen aufbereitet nach Kategorien	14
Tabelle 8: Maßnahmenvorschläge aufbereitet nach Kategorien	16

Tabelle 9:	Ergänzende Wunschrouten nach Kategorien	17
Tabelle 10:	Ergänzende Wunschrouten – Ergebnis der Beurteilung	18
Tabelle 11:	Abgeschätzte Kosten nach Baulastträger	27
Tabelle 12:	Entfallene Maßnahmen	28

### **Plandarstellungen** als Anhang:

Plan 1	Routennetz 2015 mit Start- und Zielnetz
Plan 2	Routennetz 2015 mit Rückmeldungen und bereits umgesetzten Maßnahmen
Plan 3	Mängel nach Kategorie – Onlinebeteiligung 2020
Plan 3.x	Mängel nach Kategorie – Onlinebeteiligung 2020 – Gemeinden
Plan 4	Maßnahmen nach Kategorie – Onlinebeteiligung 2020
Plan 5	Wunschstrecken – Onlinebeteiligung 2020
Plan 6	Verortung der Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog
Plan 6.x	Verortung der Maßnahmen nach Gemeinden
Plan 7	Fortgeschriebenes Routennetz
Plan 8	Fortgeschriebenes Routennetz mit Vorzugstrassen RSV
Plan 9	Zukünftiges Routennetz mit Vorzugstrassen RSV

### **Anlagen:**

Anlage 1	TÖB-Beteiligung - Steckbriefe
Anlage 2	Onlinebeteiligung - Mängel
Anlage 3	Onlinebeteiligung - Steckbriefe
Anlage 4	Onlinebeteiligung - Routenvorschläge
Anlage 5	Maßnahmenkatalog (Fortschreibung)
Anlage 6	Maßnahmenblätter (Fortschreibung)