

Region	Landkreis	Kommune/Bereich	Anmerkung/Eingabe aus dem Beteiligungsprozess	Rückmeldung Hessen Mobil/Entscheidung zum Vorgehen
Nordhessen	Kassel	Grebenstein-Hofgeismar	die Strecke Grebenstein – Hofgeismar führt, in der Fortschreibung Radhauptnetz entlang und auf der B83. Um das Kreuzen und Befahren der B83 zu vermeiden, schlage ich die ausgebaute Strecke auf dem Märchenlandradweg vor. Kein KFZ-Verkehr; asphaltierte Fahrbahn; Gute Topographie; gute Beschilderung; Themenradweg. Alternativ führt ein angemessener Weg Richtung Kelze. Schlechtere Topographie, 500 Meter kürzer; asphaltierte Oberfläche. Die dritte Alternative wäre eine leichte Anpassung, bei der weiterhin die B83 gequert werden muss. Der Märchenlandradweg stellt einen angemessenen Kompromiss da. Bei Fragen einfach melden. Route über Märchenlandradweg: https://radroutenplaner.hessen.de/map/?sharelink=1&prm=1&spt=9.4136496,51.4491768&ept=9.3849277,51.4891815&bev=ThematicRoutes&stg=No&mtb=true	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Nordhessen	Kassel	Grebenstein-Hofgeismar	die Strecke Grebenstein – Hofgeismar führt, in der Fortschreibung Radhauptnetz entlang und auf der B83. Um das Kreuzen und Befahren der B83 zu vermeiden, schlage ich die ausgebaute Strecke auf dem Märchenlandradweg vor. Kein KFZ-Verkehr; asphaltierte Fahrbahn; Gute Topographie; gute Beschilderung; Themenradweg. Alternativ führt ein angemessener Weg Richtung Kelze. Schlechtere Topographie, 500 Meter kürzer; asphaltierte Oberfläche. Die dritte Alternative wäre eine leichte Anpassung, bei der weiterhin die B83 gequert werden muss. Der Märchenlandradweg stellt einen angemessenen Kompromiss da. Bei Fragen einfach melden. Alternative Route Richtung Kelze: https://radroutenplaner.hessen.de/map/?sharelink=1&prm=1&spt=9.4136496,51.4491768&ept=9.3849277,51.4891815&via0=9.4133444,51.4504776&via1=9.3966427,51.4571800&via2=9.3876514,51.4755058&bev=No&stg=No&mtb=true	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Nordhessen	Kassel	Grebenstein-Hofgeismar	die Strecke Grebenstein – Hofgeismar führt, in der Fortschreibung Radhauptnetz entlang und auf der B83. Um das Kreuzen und Befahren der B83 zu vermeiden, schlage ich die ausgebaute Strecke auf dem Märchenlandradweg vor. Kein KFZ-Verkehr; asphaltierte Fahrbahn; Gute Topographie; gute Beschilderung; Themenradweg. Alternativ führt ein angemessener Weg Richtung Kelze. Schlechtere Topographie, 500 Meter kürzer; asphaltierte Oberfläche. Die dritte Alternative wäre eine leichte Anpassung, bei der weiterhin die B83 gequert werden muss. Der Märchenlandradweg stellt einen angemessenen Kompromiss da. Bei Fragen einfach melden. Alternative Route nur Querung Kelter Teich: https://radroutenplaner.hessen.de/map/?sharelink=1&prm=1&spt=9.4136496,51.4491768&ept=9.3849277,51.4891815&via0=9.4062262,51.4684258&bev=EntireBicycleNetwork&stg=No&mtb=true	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Nordhessen	Kassel	Kassel Wesertor-Ihringhausen	Rote Linie, Radwegweisung und städtische Route 2 Über Mönchebergstraße und Simmerhäuser Straße In unserem Planungs-/Bauprogramm: Mönchebergstraße zwischen Kurt-Wolters-Straße und Mittelring: Fahrradfreundlicher Ausbau (Kopfsteinpflaster entfernen) Mönchebergstraße zwischen Mittelring und Eisenschmiede inkl. KP Eisenschmiede: 2 Bauabschnitte in Planung (Gemeinschaftsprojekt mit KVG) Simmerhäuser Straße: Fahrradfreundlicher Ausbau Über Ihringshäuser Straße gibt es zzt. keine Planung Vorschlag (Blaue Linie): Weiterführung von Simmerhäuser Straße über Feld Richtung Dörnbergstraße zur Ihringshäuser Straße	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Nordhessen	Schwalm-Eder-Kreis	Treysa-D4-neuer-Verlauf	01. Ohne ID im Stadtteil der Stadt Schwalmstadt Treysa: Die Radverbindung verläuft hier über die D4-Route, die in der aktuellen Kartierung falsch dargestellt ist. In der beigefügten Dokumentation finden Sie den korrekten Verlauf. Die Korrektur wurde bereits an die Radroutenplanerplattform gemeldet.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Nordhessen	Schwalm-Eder-Kreis	Wiera-Neustadt-Hessen	Die beiden Landkreise Marburg-Biedenkopf und Schwalm-Eder sowie die Städte Schwalmstadt und Neustadt (Hessen) verfolgen bereits seit 2022 das gemeinsame Ziel einer sicheren und nachhaltigen Radwegeverbindung zwischen Schwalmstadt Wiera und Neustadt (Hessen). Im August 2023 wurde ein Förderantrag als Gemeinschaftsprojekt im Rahmen der D-Routen-Förderung des Bundes gestellt, welcher den Ausbau des Radweges durch das sogenannte „Frauenroth“ beinhaltet. Der Ausbau dieser Streckenführung (violette Linie östlich der B454) wird weiter verfolgt. Der Schwalm-Eder-Kreis empfiehlt daher die Verlegung des Radhauptnetzes Hessen auf die östliche Trasse. Zudem aus Vorhabensbeschreibung: Asphaltierung der Strecke zwischen den beiden Städten Schwalmstadt (Ortsteil Wiera) und Neustadt (Hessen) wird benötigt	Wunschlinie wird nicht angenommen: Die Führung übers Frauenroth bedeutet einen deutlichen Umweg (auch topographisch) gegenüber der Führung im Tal. Wenn der Weg über das Frauenroth ausgebaut ist, kann dieser als Alternativroute zum Radhauptnetz aufgenommen werden.

Region	Landkreis	Kommune/Bereich	Anmerkung/Eingabe aus dem Beteiligungsprozess	Rückmeldung Hessen Mobil/Entscheidung zum Vorgehen
Nordhessen	Schwalm-Eder-Kreis	Olberode	Das betreffende Grundstück wurde an private Investoren verkauft. Daher muss der geplante Lückenschluss in diesem Bereich anders geführt werden.	Wunschlinie wird nicht angenommen: Die vorgeschlagene Linie führt auf sehr kurzer Strecke zu rund 30 verlorenen Höhenmetern und ist daher nicht attraktiv. Die Netzumlegung wird daher in diesem Bereich als Netzlücke auf die Bundesstraße verlegt.
Nordhessen	Waldeck-Frankenberg	R8 in Battenberg	am R8 in Battenberg gibt es eine Verlegung am Auhammer (Hasenclever-Werk, s.pdf)	Linie wurde redaktionell angepasst.
Nordhessen	Waldeck-Frankenberg	Ellershausen-Frankenau	unsere Zielnetzplanung sieht zwischen Ellershausen und Frankenau anders aus, s. pdf.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Nordhessen	Waldeck-Frankenberg	Korbach	KB: hier habe ich die von mir favorisierte Zielnetzplanung in türkis dargelegt. Die Strecken stammen aus unserem RVK. Die Frankenger Straße hat den Nachteil, dass dort viele Einmündungsbereiche vorhanden sind (Tankstelle, Hauptzufahrt Rewe, Getränkemarkt, Post usw...), was ich für den Radfahrer wiederum als gefährlich empfinde. Die Wildunger Landstraße ist die ruhigere Variante. Ich sehe es ebenfalls als erforderlich an, den Alltagsradverkehr auf der Heerstraße zu führen, weil es die schnellere und direktere Variante ist als durch den Park zu fahren. (allerdings muss die Landesstraße dazu auch eine separate Führung hergeben, im Mischverkehr eignet sich das derzeit nicht (auch bislang nicht der südliche Teil)– daher wohl auch die Sichtweise der Korbacher, den Radweg durch den Stadtpark zu führen. Dennoch geht es aber beim Zielnetz um die wünschenswerte Verbindung). Meine Meinung und die der Stadt Korbach gehen aber auseinander, was die Heerstraße angeht und auch die Arolser Landstraße (als Weiterführung zum Bahnhof).	Wird teilweise übernommen: Der Netzast in Richtung Bad Wildungen (Bahnradweg) wird weiterhin über die Wildunger Landstraße bis zur Frankenger Landstraße geführt. Diese Führung ist für den Netzast in Richtung Frankenberg aufgrund der Umwegigkeit nicht attraktiv und verbleibt daher auf der Frankenger Landstraße. Für die Führung nördlich der Wildunger Landstraße in Richtung Hauptbahnhof liegen divergierende Stellungnahmen vor, die sich einerseits für die Beibehaltung der ursprünglichen Linie durch den Park und andererseits für die Heerstraße aussprechen: Trotz des Ausbaus der Führung in der Parkanlage wird aufgrund von Ein-/Ausbiegevorgängen, Richtungswechseln, nachrangigen Querungen und Konflikten mit anderen ParknutzerInnen keine hinreichende Führungsqualität für das Rad-Hauptnetz angenommen; die Netzumlegung wird daher wie geplant auf die Heerstraße umgelegt. Der Ausbau der Wegebeziehung durch den Park wird hierdurch als wichtige innerörtliche Radverbindung und insbesondere im Hinblick auf schutzbedürftigen Radverkehr nicht in Frage gestellt.
Nordhessen	Waldeck-Frankenberg	FKB	FKB: Im Innenstadtbereich hat es zahlreiche Radwegebauprojekte gegeben, bitte das Radhauptnetz anpassen	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Nordhessen	Waldeck-Frankenberg	Bad Wildungen (Innenstadt)	Zu Bad Wildungen (Innenstadt): von Osten kommend sieht unser RVK eine Führung über den Stadtring vor, weiter durch das Bornebachtal und den Kurpark nach Reinhardshausen.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Nordhessen	Waldeck-Frankenberg	Frankenberg-Bad Wildungen	Zum RNI zwischen Frankenberg und Bad Wildungen: von 2025 bis 2027 wird die Ortsdurchfahrt B253 in Löhlbach saniert mit Geh- und Radweg. Macht eine Verlagerung des RNI ggf Sinn? Von Bad Wildungen bis Löhlbach könnte man dann auf Wirtschaftswegen fahren. Es fehlt aber die Verbindung „Löhlbach bis Frankenau“.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Nordhessen	Kassel	Warburg-Kassel	Beim Blick auf die Wunschlinien der Region fällt auf, dass das Mittelzentrum Warburg nicht an das Oberzentrum Kassel angebunden ist. Die Verbindungen nach Warburg werden jedoch von Hofgeismar und Volkmarsen angedacht und gewünscht. Um diese Region zu vervollständigen, sollte eine direkte Verbindung zwischen Kassel und Warburg aufgenommen werden. Besonders, weil sich hierzu bereits eine Arbeitsgruppe mit den beteiligten Kommunen, dem Landkreis Kassel und Hessen Mobil gebildet hat. Die vorliegende Planung skizziert eine Radverbindung zwischen Vellmar und Warburg, die durch die Ortsteile Heckershausen, Weimar, Fürstenwald, Ersten, Westuffeln, Obermeiser, Niederlistingen, Herlinghausen und Dalheim führt. Teilabschnitte wurden bereits ausgebaut. Aktuell werden zwei Querungsstellen der B7 und ein entscheidender Lückenschluss zwischen den Ortsteilen Obermeiser und Niederlistingen untersucht. Letzterer liegt Hessen Mobil zur Untersuchung vor. Der Wunsch wäre es, die Verbindung ins Rad-Hauptnetz aufzunehmen, weil sie eine bedeutende Lücke im Alltagsnetz über die Landesgrenze schließt und deren Wichtigkeit durch die weitere konzeptionelle Festschreibungen im Rad-Hauptnetz untermauert wird.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.

Region	Landkreis	Kommune/Bereich	Anmerkung/Eingabe aus dem Beteiligungsprozess	Rückmeldung Hessen Mobil/Entscheidung zum Vorgehen
Nordhessen	Waldeck-Frankenberg	Bad Wildungen-Frankenau	Nach der uns vorgelegten Planung geht die Hauptroute von Bad Wildungen über Albertshausen, Frebershausen nach Frankenau. Aus unserer Sicht ist es sinnvoller die Route von Bad Wildungen über Odershausen, Hundsdorf, Löhlbach nach Frankenau zu legen (siehe Anhang – schwarz markierte Strecke). Von Bad Wildungen ist diese Strecke bis Hundsdorf durchgehend asphaltiert und außerhalb der Ortslagen auf breiten Feldwegen geführt. Es fehlt lediglich an der Einmündung B253/ K40 bei der „Jägersburg“ eine sichere Quermöglichkeit. Der bisher nicht realisierte Ausbau der Radstrecke zwischen Löhlbach und Hundsdorf wurde im Radkonzept des Landkreises Waldeck-Frankenberg von allen befürwortet. Aufgrund der fehlenden Zeit war es uns nicht möglich, alle westlich von Bad Wildungen gelegenen Kommunen zu dieser Streckenalternative zu befragen. Von Bürgermeister Köhler aus Haina haben wir die Information erhalten, dass die schwarz markierte Route über Hundsdorf nach Löhlbach auch für die Gemeinde Haina (Kloster) viele Vorteile hat und sicherlich mit geringerem Aufwand umsetzbar und nutzbar ist. Ggf. haben Sie die Möglichkeit den Alternativvorschlag mit weiteren Kommunen abzustimmen.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Nordhessen	Waldeck-Frankenberg	Frankenberg (Eder)	in Bezug auf die Veranstaltung von letzter Woche Mittwoch zum Radhauptnetz Hessen möchten wir Ihnen eine Übersicht der bereits von uns fertig gestellten Radwegeverbindungen unserer Kernstadt zukommen lassen, die aus unserer Sicht in dem aktuellen Entwurf nicht richtig dargestellt sind, da es die Wegeverbindungen so z. T. gar nicht mehr gibt, sie mittlerweile umgelegt worden sind oder gar völlig neue Anbindungen entstanden sind. Für die weitere Fortschreibung haben wir Ihnen in unser Radverkehrskonzept aus 2020 eingetragen, welche Routenstränge die vergangenen 3-4 Jahre angepasst worden sind. Die rot markierten Stränge sind aus unserer Sicht falsche Darstellungen in der Fortschreibung des Radhauptnetzes und die gelben Stränge sind einfach für Sie zur Ergänzung, falls diese künftig in der Weiterentwicklung des Radhauptnetzes noch interessant werden könnten. Unseren Konzeptplan zu unserer Vision "smart, vernetzt, grün" sowie ein Drohnfoto aus diesem Frühjahr mit einem Teil der neuen Verbindungen durch die Ederau haben wir Ihnen ebenfalls angehängt.	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Nordhessen	Waldeck-Frankenberg	Korbach-Parkanlage	bisherige Führung beibehalten, Leitung durch Parkanlage wird derzeit baulich optimiert (bis Sommer 2025), beschilderte Route bleibt auf jedem Fall im Park, keine parallelen Strukturen schaffen!	Wird nicht übernommen: Für die Führung nördlich der Wildunger Landstraße in Richtung Hauptbahnhof liegen divergierende Stellungnahmen vor, die sich einerseits für die Beibehaltung der ursprünglichen Linie durch den Park und andererseits für die Heerstraße aussprechen: Trotz des Ausbaus der Führung in der Parkanlage wird aufgrund von Ein-/Ausbiegevorgängen, Richtungswechseln, nachrangigen Querungen und Konflikten mit anderen ParknutzerInnen keine hinreichende Führungsqualität für das Rad-Hauptnetz angenommen; die Netzumlegung wird daher wie geplant auf die Heerstraße umgelegt. Der Ausbau der Wegebeziehung durch den Park wird hierdurch als wichtige innerörtliche Radverbindung und insbesondere im Hinblick auf schutzbedürftigen Radverkehr nicht in Frage gestellt.
Nordhessen	Waldeck-Frankenberg	Korbach-Am Bahnhof	konfliktbehaftete Führung über einen Parkplatz, besser auf Straße "Am Hauptbahnhof" bleiben	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Nordhessen	Waldeck-Frankenberg	Korbach-Radnetz	Angleichung an bestehende Planung Radnetz Waldeck-Frankenberg sowie bestehende beschilderte Routen	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Osthessen	Hersfeld-Rotenburg	Hatterode-Breitenbach-am-Herzberg	Es existiert mittlerweile eine neu hergerichtete Verbindung zum Verlauf der L3160 auf Gemeindestraßen und -wegen, die auch bereits Teilabschnitt des HRFW7 ist. Diese Strecke könnte als „neuer Netzabschnitt (existent und keine Netzlücke)“ übernommen werden. URL: https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b4o/54c8 GPX-Datei: Hatterode-Breitenbach-am-Herzberg.gpx	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Osthessen	Hersfeld-Rotenburg	Niederaula Industriestraße	Das in Bearbeitung befindliche Radverkehrskonzept des Landkreises sieht hier eine Alternative zur Führung durch die Industriestraße mit LKW-Rangierverkehr vor. Die Strecke könnte als „neuer Netzabschnitt (nicht existent)“ übernommen werden. URL: Erzeugung im Radroutenplaner nicht möglich, da dort kein Weg hinterlegt ist. GPX-Datei: Niederaula_Industriestrasse.gpx	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.

Region	Landkreis	Kommune/Bereich	Anmerkung/Eingabe aus dem Beteiligungsprozess	Rückmeldung Hessen Mobil/Entscheidung zum Vorgehen
Osthessen	Hersfeld-Rotenburg	Niederaula östl. Gewerbegebiet	Der Verlauf liegt im Überschwemmungsbereich der Fulda. Ein nicht hochwassergefährdeter Teilabschnitt wurde ausgebaut und stellt mittlerweile die Möglichkeit zur Verfügung, die B62 am südlichen Ortseingang zu erreichen. URL: https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b4p/3015 GPX-Datei: Niederaula-oestlich-Gewerbegebiet.gpx	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Osthessen	Hersfeld-Rotenburg	Niederaula südl. Ortslage	Der momentan dargestellte Verlauf über den D4/Bahnradweg Rotkäppchenland ist in mehrfacher Hinsicht unbefriedigend: a) Er ist für die Verbindung Niederaula–Bad Hersfeld umwegig. b) Die Führung auf der B62 ist in Fahrtrichtung Süden ohne StVO-Radverkehrsanlagen, in Fahrtrichtung Norden im Mischverkehr. c) Die Führung durch die Aue liegt im Überschwemmungsbereich der Fulda. Das Radverkehrskonzept des Landkreises weist eine Radhauptverbindung über die Hattenbacher Straße und An der Mulde bis zur Mengshäuser Straße aus. Die B62 ist lediglich innerörtlich zu queren. Diese Strecke könnte als „neuer Netzabschnitt (existent und keine Netzlücke)“ übernommen werden. URL: https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b4q/d5a0 GPX-Datei: Niederaula-suedlich-Ortslage.gpx	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Osthessen	Hersfeld-Rotenburg	Kirchheim westl. Ortslage	Die Führung folgt dem bisherigen Verlauf des D4/Bahnradweges Rotkäppchenland im Mischverkehr auf der Industriestraße. Die Straße ist wegen der Autobahnnähe mit erheblichem Zielverkehr sowohl von PKW als auch LKW verbunden, letztere oft auch rangierend. Das Radverkehrskonzept des Landkreises sieht eine überörtliche Radhauptverbindung über verschiedene Wegeparzellen auf der westlichen Talseite, die Straßen Eichmühle, K32/Am Hattenberg sowie Bahnhofstraße vor. Der erstgenannte Teil am Waldrand könnte als „neuer Netzabschnitt (existent aber Netzlücke)“, die weiteren als „neuer Netzabschnitt (existent und keine Netzlücke)“ übernommen werden. URL: https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b4r/3015 GPX-Datei: Kirchheim-westlich-Ortslage.gpx	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Osthessen	Hersfeld-Rotenburg	Bad Hersfeld-Asbach Nord	Bisheriger Verlauf ist über die L3431/Brückenstraße, B62/Alsfelder Straße definiert. In beiden Straßen existieren keine Radverkehrsanlagen, bzw. am nördlichen Ortseingang nur ein relativ kurzer Abschnitt in Fahrtrichtung Süden. Im Radverkehrskonzept des Landkreises ist stattdessen als übergeordnete Radhauptverbindung die Führung über die Straßen Im Unterfeld, Robert-Koch-Straße und Hilgenweg vorgesehen. Diese Strecke könnte als „neuer Netzabschnitt (existent und keine Netzlücke)“ übernommen werden. URL: https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b4s/3f7b GPX-Datei: Bad-Hersfeld-Asbach-Nord.gpx	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Osthessen	Hersfeld-Rotenburg	Ludwigsau-Friedlos-Ost	In Friedlos folgt der bisherige Verlauf ab dem D9/HRFW1 durch die Fuldaaue. Bei Hochwasser ist der Bereich östlich der Ortslage Friedlos regelmäßig überflutet. In Friedlos könnte das Rad-Hauptnetz stattdessen über die Reiloser Straße, Kasseler Straße, Tannenweg und die Brücke über die B62/Bahnstrecke geführt werden. Vorteil wäre auch eine bessere Anbindung an die Ortslage und das Rohrbachtal. Diese Strecke könnte als „neuer Netzabschnitt (existent und keine Netzlücke)“ übernommen werden. URL: https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b4t/349b GPX-Datei: Ludwigsau-Friedlos-Ost.gpx	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Osthessen	Hersfeld-Rotenburg	Ludwigsau-Friedlos-Mecklar	Bei stärkeren, nicht jährlich vorkommenden Hochwasserereignissen wird der Abschnitt am Fuldabogen in Höhe von Mecklar unpassierbar. Daher wird für diese Fälle eine Alternativroute über Reilos vorgeschlagen, die auch überwiegend im Radverkehrskonzept des Landkreises als Radhauptverbindung ausgewiesen ist. Der größte Teil dieser Strecke könnte als „Alternativroute (existent und keine Netzlücke)“ übernommen werden. Der Abschnitt in der Ortslage Mecklar an der B27/Friedloser Straße hingegen als „Alternativrouten (existent aber Netzlücke)“. URL: https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b4u/4e53 GPX-Datei: Ludwigsau-Friedlos-Mecklar-Alternative.gpx	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.

Region	Landkreis	Kommune/Bereich	Anmerkung/Eingabe aus dem Beteiligungsprozess	Rückmeldung Hessen Mobil/Entscheidung zum Vorgehen
Osthessen	Hersfeld-Rotenburg	Rotenburg an der Fulda-Altstadtstraße	Der dargestellte Verlauf von der Alten Fuldabrücke zum Geh- und Radweg entlang der Altstadt funktioniert aufgrund der unterschiedlichen Ebenen so nicht. Auch die momentan dort im Bau befindlichen Umgestaltungen und Neutrassierungen der Wege am Fuldaufer werden daran nichts ändern. Von der Alten Fuldabrücke lässt sich die Unterführung der L3208/Brücke der Städtepartnerschaften jedoch über die Altstadtstraße erreichen. Die Strecke wird im Radverkehrskonzept als übergeordnete Hauptverbindung noch mit einer Variante ausgewiesen. Sie kann nach Fertigstellung der Baumaßnahmen als „neuer Netzabschnitt (existent und keine Netzlücke)“ übernommen werden. URL: https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b4v/d758 GPX-Datei: Rotenburg-an-der-Fulda-Altstadtstrasse.gpx	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Osthessen	Hersfeld-Rotenburg	Heimboldshausen-Philippsthal-Landesgrenze	Der derzeit vorgeschlagene neue Netzabschnitt folgt ab der Kreuzung B62/L3172 dem Verlauf des HRFW7. Unter dem Gesichtspunkt eines Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr erscheint jedoch eine Führung entlang der B62 bis zur Landesgrenze aus folgenden Gründen sinnvoller: a) An der B62 befindet sich ein Standort des größten Arbeitgebers im Werratal mit Tausenden von Beschäftigten. b) Die B62 ist nachts beleuchtet und unterliegt mit ihren Nebenanlagen dem Winterdienst. c) Sie dürfte aus Gründen einer höher empfundenen sozialen Sicherheit bei Dunkelheit von vielen Radfahrenden vorgezogen werden. d) Sie ist direkter. e) Sie weist durchgängig nutzbare Radverkehrsanlagen auf, wenn auch zu ca. zwei Drittel nicht regelwerkskonform. Die Strecke wird im Radverkehrskonzept als Radhauptverbindung dargestellt und langfristig eine Neuordnung des Straßenraums mit regelwerkskonformen Radverkehrsanlagen vorgeschlagen. Diese Strecke könnte als „neuer Netzabschnitt (existent und keine Netzlücke)“ übernommen werden. URL: https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b50/6538 GPX-Datei: Heimboldshausen-Philippsthal-Landesgrenze.gpx	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Osthessen	Hersfeld-Rotenburg	Heimboldshausen-Heringen-Werra	Bei dem vorliegenden neuen Vorschlag für die Verbindung zur Landesgrenze und im weiteren Verlauf nach Bad Salzungen wurde nun Heringen als eigentlich anzubindendes Mittelzentrum im Ländlichen Raum (L II) vom Netz genommen. Das Radverkehrskonzept des Landkreises definiert von Verbindung Heimboldshausen nach Heringen als übergeordnete Radhauptverbindung. Diese Strecke sollte wieder ins Rad-Hauptnetz aufgenommen werden. URL: https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b51/27f6 GPX-Datei: Heimboldshausen-Heringen-Werra.gpx	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Osthessen	Hersfeld-Rotenburg	Heringen-Werra-Dankmarshausen	Eine Weiterführung des Rad-Hauptnetzes im Werratal nach Gerstungen und im weiteren Verlauf nach Eisenach wird hiermit angeregt. Die wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen dem Wartburgkreis und dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind bereits heute sehr vielfältig. Das Werratal ist eine wichtige Achse dieser Verbindung. Das Radverkehrskonzept des Landkreises sieht eine übergeordnete Radhauptverbindung über Widdershausen nach Dankmarshausen mit einer Alternativverbindung vor. Die Erstgenannte könnte als überwiegend als „neuer Netzabschnitt (existent und keine Netzlücke)“ übernommen werden. Der Abschnitt ab der Bebauungsgrenze im Norden von Heringen bis zur Werrabrücke bei Widdershausen jedoch als „neuer Netzabschnitt (existent aber Netzlücke)“. Für die Alternativverbindung wäre ab dem Ende der Ortslage von Leimbach bis zur Werrabrücke bei Widdershausen ebenfalls „neuer Netzabschnitt (existent aber Netzlücke)“ zu vergeben und für die restlichen Abschnitte „neuer Netzabschnitt (existent und keine Netzlücke)“. Radhauptverbindung: URL: Erzeugung im Radroutenplaner wegen eines nicht vorhandenen Brückenbauwerks über den Schwarzen Graben nicht möglich. GPX-Datei: Heringen-Werra-Dankmarshausen.gpx Alternativverbindung: URL: https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b54/a054 GPX-Datei: Heringen-Werra-Dankmarshausen-Alternative.gpx	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.

Region	Landkreis	Kommune/Bereich	Anmerkung/Eingabe aus dem Beteiligungsprozess	Rückmeldung Hessen Mobil/Entscheidung zum Vorgehen
Rhein-Main-Gebiet	Hochtaunuskreis	Neu-Anspach-Saalburg	<p>Neu Anspach hat fast 15.000 Einwohner und ist bisher nicht an das Radhauptnetz angebunden! Dabei ist Neu-Anspach eine Auspendlergemeinde, die viele Pendler in Richtung Bad Homburg, Oberursel und Frankfurt hat.</p> <p>Gerade die Vortaunusgemeinden sind von den Entfernungen gut mit dem Rad erreichbar, daher sollte durch eine Anbindung an das Radhauptnetz die Attraktivität der Wege verbessert werden.</p> <p>Eine Anbindung ist über Obernhain und die ehemalige zurückgebaute Landesstraße bis zur Saalburg gut möglich. Ab der Zufahrt zum Hessenpark (L3041 Laubweg) über Obernhain bis zur Saalburg müsste kaum investiert werden, die Wege dort sind breit und gut asphaltiert, innerhalb des Ortsteils Wehrheim-Obernhain gibt es keinen Durchgangsverkehr.</p> <p>Entlang oder Parallel zur L3041 von Neu-Anspach bis zur Einmündung zum Hessenpark (Laubweg) besteht jedoch Bedarf an einer Radverkehrsanlage.</p>	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Hochtaunuskreis	Saalburg-Nieder-Eschbach	<p>Dies ist im Grunde die Fortsetzung der Anbindung Neu-Anspach in Richtung Bad Homburg Süd und Frankfurt Nieder-Eschbach, aber auch eine direkte Verbindung von Wehrheim nach Bad Homburg Süd und Frankfurt Niedereschbach.</p> <p>Der Vorteil dieser Verbindung liegt darin, dass bestehende Wege verwendet werden können, die im Wesentlichen nur von der Qualität verbessert werden müssen.</p> <p>Die Verbindung hat zusätzlich den Charme, dass wenige Straßen gequert werden müssen und trotz allem sowohl Friedrichsdorf als auch Bad Homburg an mehreren Punkten angeschlossen sind. Daher wäre diese Verbindung für Pendler super attraktiv. Insbesondere in den Weg von der Saalburg nach Bad Homburg (Oberer Rotlaufweg) ist ungepflegt und obwohl breit genug zur Zeit eher nur mit einem vollgefederten Mountainbike zu befahren.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bei Konkretisierung der Vorzugslinie kann das Radhauptnetz angepasst werden.
Rhein-Main-Gebiet	Hochtaunuskreis	Saalburg-Oberursel (Bad Homburg)	<p>Der wichtigste Änderungspunkt!</p> <p>Es handelt sich hier um die wichtigste Pendlerroute der Kommunen Usingen, Neu-Anspach und Wehrheim in den Vordertaunus nach Oberursel und Bad Homburg sowie weiter nach Frankfurt. Nachdem ja bereits seit über 10 Jahren die wichtige Planung von dem Knoten B456 Wehrheim-Süd zur Saalburg läuft, die dort straßenbegleitend dringend notwendig ist, sehen im weiteren Verlauf keinen Sinn darin, eine Radverkehrsanlage direkt an der B456 anzulegen.</p> <p>Dagegen spricht einmal die Durchsetzbarkeit, da dort nicht nur Privatgrundstücke sehr nahe an der B456 liegen (An der Karlsbrücke bzw. Saalburgchaussee 4) sondern der Wald dort auch besonders wertvoll erscheint.</p> <p>Viel wichtiger aus Radfahrersicht ist aber, dass man dort zuerst in eine Senke fährt, gerade Radler in Richtung Oberursel würden diesen Weg daher nie benutzen. Aber auch in Richtung Bad Homburg ist eine Führung über den Lindenweg und Güldensöllerweg die stressfreiere Führung.</p> <p>Es handelt sich ja auch über eine lange Gefällstrecke mit extrem viel Fahrzeugverkehr, damit wäre ein straßenbegleitende Radverkehrsanlage hohem Lärm, Staub und Abgasbelastung ausgesetzt, was für Radfahrende sehr unattraktiv ist.</p> <p>In der Weiterführung nach Oberursel muss zwar der alte Ortskern von Obeursel-Oberstedten durchquert werden, dafür ist der Verlauf nach Oberursel gut ausgebaut mit einer bestehenden Brücke über die Autobahn. Innerhalb von Oberursel plant die Verwaltung in Oberursel auf dieser Route gerade Fahrradstraßen und am Bahnhof trifft man einerseits auf den geplanten Radschnellweg FRM5 und hat nicht nur Anschluss an U- und S-Bahn sondern auch an den Radhauptweg entlang der Frankfurter Straße nach Frankfurt. Also eine super attraktive Hauptroute die es dringend gilt in einem guten Qualitätsstandard umzusetzen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bei Konkretisierung der Vorzugslinie kann das Radhauptnetz angepasst werden.
Rhein-Main-Gebiet	Hochtaunuskreis	Oberursel-Königstein	<p>Die aktuell als Hauptroute dargestellte Linie von Oberursel über Kronberg-Waldsiedlung, den alten Ortskern von Kronberg-Oberhöchstadt und dann in Kronberg-Süd in das sogenannten Kronthal hinunter um dann durch den Wald am Opel-Zoo vorbei nach Königstein zu gelangen ... ist Unsinn.</p> <p>Eine sehr attraktive Route, die heute schon trotz aller Widrigkeiten (schmalere Waldweg oder Fahren auf der teilweise hochbelasteten Straße) von allen Radlern genutzt wird, ist von Oberursel entlang der Königsteiner Straße zur B455 und dann entlang dieser mehr oder weniger straßenbegleitend nach Königstein. Kronberg ist über verschiedene Abzweigmöglichkeiten ebenfalls gut angeschlossen.</p> <p>Eine Änderung in diesem Bereich des Radhauptnetzes ist zwingend gegeben!</p>	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.

Region	Landkreis	Kommune/Bereich	Anmerkung/Eingabe aus dem Beteiligungsprozess	Rückmeldung Hessen Mobil/Entscheidung zum Vorgehen
Rhein-Main-Gebiet	Hochtaunuskreis	Glashütten-Königstein	Die Kommune Glashütten hat zwar nur 5400 Einwohner, eine Verbindung Nahe der B8 schließt aber auch Schmitten an und in der Fortsetzung Idstein und Bad Camberg. Daher fehlt unseres Erachtens hier eine wichtige Verbindung! Bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes Hochtaunus haben hier bei der Bürgerbeteiligung ganz viele Bürger eine Lücke im Radverkehrskonzept gesehen. Die weiterführenden Strecken nach Oberursel ist einmal hier unter 4. Beschrieben und nach Frankfurt entlang der B8 und Kelkheim bereits im Radhauptnetz enthalten.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Hochtaunuskreis	Königstein-Main-Taunus-Kreis	Die Parallelverbindung ab Königstein in den Main-Taunus-Kreis neben der B8 ist keine Radhauptverbindung sobald an der B8 eine Radverkehrsanlage entstanden ist und kann entfallen.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Frankfurt	Nordstrang	Die Stadt Frankfurt verfolgt das Konzept des Nordstrangs wie eingezeichnet. Die Maybachbrücke und die Dillenburgstraße wurden bereits realisiert, die Eschersheimer Landstraße steht (zunächst stadtauswärts) kurz vor der Realisierung, perspektivisch wird auch der Abschnitt in der Hedderheimer Landstraße fahrradfreundlicher gestaltet Datei: Nordstrang.gpx	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Frankfurt	FRM7-Ergebnis-Machbarkeitsuntersuchung	Ergebnis Machbarkeitsuntersuchung übernehmen. Führung entlang Birsteiner Straße Datei:FRM7-Ergebnis-Machbarkeitsuntersuchung.gpx ACHTUNG gpx Datei enthält nicht das (neue) Brückenbauwerk am Roten Graben. Bitte als „nicht existent“ ergänzen	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Frankfurt	Kelsterbacher Knoten	Führung durch den Schwanheimer Knoten nach Kelsterbach Datei: Kelsterbacher Knoten.gpx ACHTUNG: gpx Datei enthält nicht die neue Wegeföhrung entlang der RTW. Bitte Bogen als nicht „existent“ ergänzen	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Frankfurt	Östlich-Friedensbrücke-Schaumainkai-statt-Mainuferradweg	Entlang der Fahrbahn zwischen Holbeinsteg und Friedensbrücke Datei:oestlich-Friedensbrücke-Schaumainkai-statt-Mainuferradweg.gpx	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Frankfurt	Flughafenschneise	Flughafenschneise statt Eichengrundschneise und Trichterfeldschneise Datei: Flughafenschneise.gpx	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Rhein-Main-Gebiet	Frankfurt	Denisweg	Gestrichelt markierten Abschnitt als "existent aber Netzlücke" darstellen Datei: Denisweg.gpx	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Rhein-Main-Gebiet	Frankfurt	Eschborn Süd	gerade Führung unter Bahn löschen (rot) Suttgarter Straße entlang des bahnhofs Eschborn Süd nicht rot darstellen	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	RSV-Langen	Kleine Korrektur des Verlaufs der Radschnellverbindung in der Nordgemarkung Langens In der beigefügten Anlage ist der zukünftige Verlauf der Radschnellverbindung gekennzeichnet. Die Planung ist allerdings noch nicht beauftragt. Die etwas umwegige Führung, die im Rad-Hauptnetz dargestellt ist, resultiert offenbar aus dem großen Maßstab oder aber der Darstellung in der alten Auflage der Regionalparkkarte. In der Neuauflage der Regionalparkkarte 2024 sollte dies korrigiert sein.	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.

Region	Landkreis	Kommune/Bereich	Anmerkung/Eingabe aus dem Beteiligungsprozess	Rückmeldung Hessen Mobil/Entscheidung zum Vorgehen
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	Langen-Offenthal	<p>Angedachte Weiterführung in west-östlicher Richtung</p> <p>In der aktuellen Karte des Rad-Hauptnetzes ist eine geplante Route entlang des vierspurigen Ausbaus der B 486 zwischen Anschlussstelle A 5 und Stadtgebietsgrenze eingetragen. Über die beiden Radfahrstreifen entlang der Mörfelder Landstraße ist ein Anschluss an die RSV Frankfurt – Darmstadt vorgesehen. Zur Zeit laufen sowohl auf Seiten der Stadt Langen als auch bei Hessen Mobil Planungen, die eine Weiterführung die Rad-Hauptroute sinnvoll erscheinen lassen.</p> <p>Graphisch ist dies in der Anlage gekennzeichnet und unterteilt in A) Abschnitt Stadt Langen und B) Abschnitt Hessen Mobil.</p> <p>A) Abschnitt Langen: Südliche Ringstraße (B 486 alt)</p> <p>Es laufen derzeit Planungen zur neuen Querschnittsaufteilung entlang der Südlichen Ringstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen, ausreichend breiten Sicherheitstrennstreifen, ggfs. mit dem Angebot von indirektem Linksabbiegen sowie einer Überarbeitung der Lichtsignalanlagen. Der Mehrbedarf an Fläche soll zu Lasten der vorhandenen Längsparkstreifen erfolgen.</p> <p>Das Projekt ist politisch noch nicht beschlossen, wird aber von der Verwaltungsspitze unterstützt und trägt den Titel „Radtangente Süd“.</p> <p>B) Abschnitt Hessen Mobil mit geplantem Radweg entlang der B 486 nach Dreieich-Offenthal</p> <p>Nach schriftlicher Auskunft von Herrn Zander (Sachgebietsleiter Planung Wiesbaden 1) vom 23. Mai 2024 ist die Planung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der B 486 vom bestehenden Wirtschaftswegenetz in Langen bis zum Knotenpunkt B 486 / Philippseicher Straße soweit fortgeschritten, dass eine Umsetzung der Radwegeführung entlang der B 486 für Ende des Jahres 2026 möglich erscheint.</p> <p>Auch wenn diese Zeitplanung ambitioniert klingt, scheint diese Radwegeplanung bei Hessen Mobil eine hohe Priorität zu haben.</p>	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	Tempelseestraße	<p>Anpassung des Routenverlaufs im Bereich Hessenring/Wilhelmstraße auf die parallel verlaufende Tempelseestraße</p> <p>(siehe Anhang sowie Link: https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b5r/e115).</p>	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	Neu-Isenburg-Bahnhof	<p>Die Querung der Bahnleise soll nicht über die Bahnunterführung erfolgen, sondern weiter südlich über das Brückenbauwerk der L3117. Auch wenn es sich noch nicht um festgelegte Trassen handelt, könnte das schon angepasst werden, da die Unterführung keinesfalls infrage kommt.</p>	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	Neu-Isenburg-FRM 9	<p>Darüber hinaus teilen wir die Ansicht des Kreises Offenbach, dass alle geplanten Radschnell- bzw. –direktverbindungen einheitlich im Radhauptnetz enthalten sein sollten. Wenn sie nicht Teil des Radhauptnetzes sind, ist den beteiligten Kommunen schwer vermittelbar, warum diese umgesetzt werden sollen. Allerdings ist aus Sicht der Stadt Neu-Isenburg wichtig, den aktuell nicht dargestellten Abschnitt des FRM9 durch Neu-Isenburg lediglich als Korridor abzubilden, da die Vorzugsvariante noch nicht beschlossen wurde und aktuell noch sehr kritisch diskutiert wird.</p> <p>Anbei schicke ich nochmal einen Ausschnitt mit der Vorzugsvariante FRM9 (pink) und den aktuell vorliegenden Alternativen (pink gestrichelt)</p>	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	Neu-Isenburg - andere Vorschläge (in Planung / vorhanden)	<p>Anbei schicke ich die aus unserer Sicht auch wichtigen Routen, zumeist an Landesstraßen, die aktuell geplant werden (hellblau gestrichelt) oder schon vorhanden sind (hellblau). Vielleicht gibt es für diese auch nochmal eine eigene Kategorisierung/Farbe.</p>	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	Neu-Isenburg - andere Vorschläge (in Planung)	<p>Anbei schicke ich die aus unserer Sicht auch wichtigen Routen, zumeist an Landesstraßen, die aktuell geplant werden (hellblau gestrichelt) oder schon vorhanden sind (hellblau). Vielleicht gibt es für diese auch nochmal eine eigene Kategorisierung/Farbe.</p>	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	Neu-Isenburg - andere Vorschläge (vorhanden)	<p>Anbei schicke ich die aus unserer Sicht auch wichtigen Routen, zumeist an Landesstraßen, die aktuell geplant werden (hellblau gestrichelt) oder schon vorhanden sind (hellblau). Vielleicht gibt es für diese auch nochmal eine eigene Kategorisierung/Farbe.</p>	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Main-Taunus	Eschborn	<p>Nach aktuellem Stand wird der FRM4 aufgrund von verschiedenen Gründen nicht weiter geplant. Eschborn strebt dennoch den Anschluss der geplanten Überquerung der Sossenheimer Straße (Spindel am RTW-Haltepunkt Düsseldorfer Straße) an den FRM5 am Bahnhof Eschborn Süd über die Elisabethenstraße an. Im Bereich der Düsseldorfer Straße wird es den Knick (grüne Linie) geben. Eine parallele Führung zur RTW wie rot dargestellt ist nicht möglich. Die RTW wird aufgeständert und verläuft über bestehende Parkplätze.</p> <p>Es ist deshalb zu überlegen, ob nicht die bestehende Route des Hauptnetzes bleiben sollte oder noch besser ab dem Kreisel Beliner Straße/Hamburger Straße entlang der L3006 geführt wird. Bis zum KP Frankfurter Straße ist bereits der Ausbau des Bestandwegs geplant (Verwaltungsvereinbarung mit Hessen Mobil).</p>	Wird übernommen, Änderungsvorschlag entfällt.

Region	Landkreis	Kommune/Bereich	Anmerkung/Eingabe aus dem Beteiligungsprozess	Rückmeldung Hessen Mobil/Entscheidung zum Vorgehen
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	Rödermark-Eppertshausen	Die Stadt Rödermark ist mit der Nummer 23095 zwischen Rödermark und Eppertshausen mit einer Änderung von Ihnen am Rad-Hauptnetz betroffen. Generell wird die Änderung von uns als gut empfunden, weil diese eine direktere Verbindung zwischen den beiden Städten ermöglicht als aktuell dargestellt. Jedoch würde die Stadt Rödermark gerne noch einen Änderungsvorschlag für die Route unterbreiten. Die Route sollte zum Bahnhof Ober-Roden geführt werden und von da aus sollten die Radfahrenden die Unterführung nutzen, um die Bahngleise zu passieren. Anschließend sollte die Verbindung auf die Odenwaldstraße geführt werden bis hin zur Otzbergstraße. Am Ende der Otzbergstraßen können die Radfahrenden sicher unter dem Rödermarkring entlangfahren. Nachfolgend führt ein sehr gut ausgebauter Weg westlich entlang den Bahngleisen und parallel zu der Bundesstraße nach Eppertshausen. Dieser Weg wird bereits aktuell hauptsächlich von den Radfahrenden genutzt, um nach Rödermark oder Eppertshausen zu gelangen und bietet zudem ausreichend Sicherheit. Die von Ihnen vorgeschlagene Änderung würden wir begrüßen, wenn Hessen Mobil hier einen Ausbau vorsieht. Die Führung entlang der Dieburgerstraße wäre an sich möglich, jedoch kann nach dem Bahnhof Ober-Roden die Bahnstrecke Richtung Eppertshausen nicht mehr passiert werden. Anbei haben wir der E-Mail noch einige Unterlagen, die unseren Änderungswunsch unterstützen, sowie Karten mit unserer gewünschten Radwegführung hinzugefügt.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	FRM 9	Bereits in der Sprechstunde am Freitag (28.06.2024) habe ich auf das Fehlen des zukünftigen FRM 9 hingewiesen und um entsprechende Aufnahme in das Rad-Hauptnetz gebeten. Anhand einer kurzen Erklärung wurde diesem Wunsch widersprochen, da die Annahme besteht, dass die Anbindung an das Oberzentrum Frankfurt sich eher auf anderen Trassen abzeichnen wird. Mit dem Projekt „Radschnellverbindungen in Hessen: Qualitätsstandards, Nachfragepotenzial und Korridoranalyse“ hat das Land Hessen in den Jahren 2018 und 2019 wichtige Grundlagen für die weitere Planung und Konkretisierung von Radschnellverbindungen in Hessen geschaffen. Auf dieser Grundlage ist der Korridor Seligenstadt-Rodgau-Dietzenbach-Dreieich-Neu-Isenburg-Flughafen Frankfurt entstanden. Unter Abwägung verschiedenster Aspekte, wie tech. Machbarkeit und Umsetzungsaufwand, ist schließlich eine Vorzugsvariante entwickelt worden, die auch die Basis für weitere Umsetzungsschritte bildet. Es ist für uns als Kreis Offenbach nicht nachvollziehbar, dass Radschnell- / Raddirektwege nicht automatisch zum Rad-Hauptnetz aufgenommen werden, handelt es sich bei dieser Ausbauform um die derzeit qualitativ höchste und in seiner Frequentierung am stärksten genutzten Radinfrastruktur. Der FRM 9 wird der Taktgeber im Kreis Offenbach mit einer bündelnden Funktion. Er wird zudem eine wichtige Schnittstelle für den Alltagsradverkehr mit Anbindung an große Arbeitgeber in der Region. Der Frankfurter Flughafen ist hierfür ein zentraler Anbindungspunkt. Weiter verbindet die Ost-West-Achse Landkreise untereinander und ist sogar Bundesländerübergreifend. Im Bereich Bhf. Neu-Isenburg laufen zukünftig FRM 1 und FRM 9 zusammen und bilden einen multimodalen Schnittpunkt zur RTW, S und Reg. Schienenverkehr sowie an weitere Partner des Umweltverbunds. Viele Abschnitte, die zukünftig Teil des FRM 9 sind, werden bereits heute in seiner jetzigen Ausbauform stark genutzt und lassen sich anhand der vorh. Zählstellen dokumentieren. Mit Stand 01. Juli 2024 sind für das erste Halbjahr 2024 die nachfolgend aufgeführten Zählwerte aufrufbar, die folglich im Ganzjahresvergleich sich sogar noch deutlich nach oben hin korrigieren werden (bezugnehmend auf die Jahreswerte 2023). Auf dem FRM 1 sind 151.549 Räder (Stand 01.07.24) gezählt worden. Im Abschnitt Rodgau-Dietzenbach (Zählstelle: 533) wurden 44.674 (Stand 01.07.24) und im Abschnitt Dreieich-Neu-Isenburg (Zählstelle: 054) 42.921 (Stand 01.07.24) radelnde Teilnehmer registriert. Im Vergleich dazu hat die gerne zitierte und pressewirksame Zählstelle im Offenbacher Hafen (Zählstelle: 900) mit direkter Anbindung ins Oberzentrum Frankfurt, nur einen Radanteil von 32.327 (Stand 01.07.24). Weiter möchten wir zu Bedenken geben, dass die vorgestellten Trassen im Rad-Hauptnetz Varianten aus der MBS zum FRM 9 darstellen. Mögliche Irritationen zur Wahl der Varianten gegenüber der Vorzugstrasse und der Nichtaufnahme in das Rad-Hauptnetz, lassen hier ein bisher unbekanntes Ranking in der Wahl von Radschnell- /Raddirektwegen vermuten. Wir bitten freundlichst um Aufnahme des FRM 9 in das Rad-Hauptnetz 2024.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	K 173 zwischen dem Knotenpunkt K 173 / L 3317 (Götzenhain) und K 173 / L 3001 (Dietzenbach)	Weiter bitten wir um Korrektur im Abschnitt auf der K 173 zwischen dem Knotenpunkt K 173 / L 3317 (Götzenhain) und K 173 / L 3001 (Dietzenbach). Die dortige Angabe „Linien im Bestand (existent und keine Netzlücke)“ ist falsch. In diesem Bereich existiert keine Radinfrastruktur. Genau dieser Bereich ist ein kritischer Punkt in der Entwicklung des FRM 9 und stellt eine priorisierte Umsetzung dar. Wir bitten um Korrektur auf den Status "Netzlücke".	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	Dreieich Abschnitt auf der K 173 zwischen dem Knotenpunkt K 173 / L 3317 (Götzenhain) und K 173 / L 3001 (Dietzenbach)	Zudem ist uns ebenfalls aufgefallen, dass der Abschnitt auf der K 173 zwischen dem Knotenpunkt K 173 / L 3317 (Götzenhain) und K 173 / L 3001 (Dietzenbach) als Bestand dargestellt wird. Hier existiert derzeit noch kein Radweg, der Straßenraum ist so schmal, dass es derzeit gefährlich ist, diesen Bereich mit dem Rad zu nutzen. Daher bitten wir ebenfalls um Korrektur und Darstellung als „Neuer Netzabschnitt (nicht existent)“.	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.

Region	Landkreis	Kommune/Bereich	Anmerkung/Eingabe aus dem Beteiligungsprozess	Rückmeldung Hessen Mobil/Entscheidung zum Vorgehen
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	Dreieich-Sprendlingen-Stadtmitte	Es fällt auf, dass Dreieich-Sprendlingen Stadtmitte mit dem derzeitigen Entwurf nicht ans das Rad-Hauptnetz angeschlossen wird, was es als Mittelzentrum laut der Präsentation allerdings sollte. Zudem sehen wir beispielsweise die Streckenführung über den in unserem Stadtgebiet neuralgischen Knotenpunkt Hainer Chaussee/ Theodor-Heuss-Str./ Darmstädter Str. als kritisch an. Auf diesem Abschnitt würden wir sicherlich alternative Strecken vorbringen. Ggf. wäre die Darstellung als Korridor und nicht streckengenau zu empfehlen.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	Dreieich FRM 9	In Bezug auf die FRM 9 teilen wir die Argumentation vom Kreis Offenbach, dass der FRM 9 ins Rad-Hauptnetz aufgenommen werden sollte und möchten ergänzend noch den folgenden für uns wichtigen Aspekt hinzufügen: Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Dreieich hat bereits einen Grundsatzbeschluss für die Weiterführung der Planung des FRM 9 gefasst. Die Nichtaufnahme dieser für uns wichtigen interkommunalen Radwegeverbindung, deren weitere Planung nun auch durch die politischen Entscheidungsträger beschlossen wurde, wäre der Stadtpolitik kaum erklärbar und kontraproduktiv für den weiteren Planungsprozess. Somit bitten auch wir freundlich um die Aufnahme des FRM 9 in das Radhauptnetz.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	B459-zw-L3001-u.-Gottl-Daimler-Str.	bitte als Netzlücke definieren, da der existierende Gehweg nur 2,30 bzw. 2,40 m breit ist. (siehe anhängende Bestandsanalyse des Abschnitts in unserem kürzlich beschlossenen „Nahmobilitätskonzept der Kreisstadt Dietzenbach 2024“). (https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b56/be51)	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	B459-zwischen-Kempinski-und-L3001-Netzlücke	korrekterweise als Netzlücke dargestellt. Es laufen Planungen seitens Hessen Mobils in diesem Abschnitt einen straßenbegleitenden Radweg herzustellen. Dieser Abschnitt ist zusammen mit dem o.g. Streckenabschnitt der B459 in der Stadtmitte Dietzenbachs eine sehr wichtige Radverkehrsverbindung und erschließt über den Theodor-Heuss-Ring am Knoten B459/Theodor-Heuss-Ring das Kreishaus, das Rathaus, die Mobilitätszentrale und die S-Bahnstation Dietzenbach Mitte. Klickt man auf diesen Streckenabschnitt so irritiert der beschreibende Begriff unter Anmerkungen „Planung Fahrradstraße – aber Absage“. Was genau ist damit gemeint? (https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b55/85db)	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	Netzlücke-K173	bitte ebenfalls als Netzlücke darstellen. Die dortige Angabe „Linien im Bestand (existent und keine Netzlücke)“ ist falsch. In diesem Bereich existiert keine Radinfrastruktur. Der Kreis Offenbach hat sich aber im Zuge des Projekts FRM9 bereit erklärt, einen straßenbegleitenden Radweg dort herzustellen. (https://radroutenplaner.hessen.de/shorturl/b53/41ca)	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Rhein-Main-Gebiet	Offenbach	Dietzenbach: FRM 9	Hinweisen möchten wir abschließend noch auf das Projekt FRM9 des Regionalverbandes, dessen Routenverlauf weitgehend feststeht. Wir bitten freundlichst um Aufnahme der bereits existierenden Streckenabschnitte des FRM 9 (z.B. Aufnahme des existierenden Radweges entlang der L3317) als Rad-Haupttroute in das Rad-Hauptnetz 2024).	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Rhein-Main-Gebiet	Landkreis Offenbach	Rodgau-FRM 9	Während der Vorstellung am Freitag den 28.06.2024 haben wir feststellen müssen, dass eines der wichtigste Projekt in unsere Region, der FRM 9 nicht in das Rad-Hauptnetz aufgenommen wurde. Das Land Hessen hatte in den Jahren 2018 und 2019 mit den Wunschlinien für den Rad-Hauptnetz eine wichtige Grundlage für die weitere Planung und Konkretisierung von Radschnell- und Radverbindungen in Hessen geschaffen. Daraus ergab sich im Jahr 2020 das Rad-Hauptnetz in Hessen. Aus diesen Wunschlinien sind wiederum seitens der Regionalverband FrankfurtRheinMain" Korridore entstanden u. a. der Korridor Seligenstadt-Rodgau-Dietzenbach-Dreieich-Neu-Isenburg-Flughafen Frankfurt der Mittelzentren verbinden soll. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, warum der Radschnellweg FRM 9 in den Rad-Hauptnetz Hessen aufgenommen wurde. Der FRM 9 wird der Taktgeber im Kreis Offenbach mit einer bündelnden Funktion sein. Er wird eine wichtige Schnittstelle für den Alltagsradverkehr mit Anbindung an große Arbeitgeber in der Region. Viele Abschnitte, die zukünftig Teil des FRM 9 und Teil des Rad- Hauptnetzes Hessen sind, werden bereits heute in seiner jetzigen Ausbauform stark genutzt und lassen sich anhand der vorh. Zählstellen dokumentieren. Im Abschnitt Rodgau-Dietzenbach, Zählstelle: 533, wurden im Jahr 2023 ca. 90.000 Zählvorgänge registriert. Telefonische Erreichbarkeit: Montag bis Freitag von 08:30 bis 12:00 Uhr, Montag und Dienstag von 13:30 bis 16:00 Uhr, Mittwoch von 13:30 bis 18:00 Uhr und Donnerstag von 13:30 bis 16:00 Uhr Offnungszeiten Bürgerservice: Mit individueller Terminvereinbarung: Montag bis Donnerstag von 08:00 bis 12:00 Uhr, Montag und Dienstag von 13:00 bis 16:00 Uhr, Mittwoch von 13:00 bis 18:00 Uhr, Donnerstag von 13:00 bis 16:00 Uhr, Freitag von 07:00 bis 12:00 Uhr Daher bitten wir Sie freundlichst, um Aufnahme des FRM 9 in das Rad-Hauptnetz 2024.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.

Region	Landkreis	Kommune/Bereich	Anmerkung/Eingabe aus dem Beteiligungsprozess	Rückmeldung Hessen Mobil/Entscheidung zum Vorgehen
Südhessen	Groß-Gerau	Anpassung des Routenverlaufes RDV Groß-Gerau-Frankfurt Flughafen im Bereich Walldorf	Zu Ziffer 23098: Anpassung des Routenverlaufes RDV Groß-Gerau – Frankfurt Flughafen im Bereich Walldorf. Link Radroutenplaner: https://radroutenplaner.hessen.de/map/?sharelink=1&prm=1&spt=8.5778685,50.0125732&ept=8.5917110,50.0178032&via0=8.5812550,50.0124893&bev=EntireBicycleNetwork&stg=No&mtb=true	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Südhessen	Groß-Gerau	Frankfurter Flughafen Rundweg	Wir bitten darum zu prüfen, ob der von der Fraport geplante Flughafen-Rundweg, der alle Zugänge am Arbeitsplatzstandort Flughafen anbindet, mit in das Rad-Hauptnetz aufgenommen werden kann. Ein Teil des Weges ist bereits im Netz enthalten. Zudem fehlt noch eine Anbindung des Flughafens aus südwestlicher Richtung. Link Radroutenplaner: https://radroutenplaner.hessen.de/map/?sharelink=1&prm=1&spt=8.5498629,50.0467033&ept=8.5776443,50.0125694&via0=8.5679197,50.0078697&bev=EntireBicycleNetwork&stg=No&mtb=true	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Südhessen	Groß-Gerau	Rüsselsheim-Mörfelden-Walldorf	Verbindung zwischen Rüsselsheim und Mörfelden-Walldorf fehlt Wir bitten um Prüfung, ob die B486 zwischen Rüsselsheim und Mörfelden als Verbindung zweier Mittelzentren mit aufgenommen werden kann. Link Radroutenplaner: https://radroutenplaner.hessen.de/map/?sharelink=1&prm=1&spt=8.5612488,49.9727898&ept=8.4124928,49.9905968&bev=EntireBicycleNetwork&stg=No&mtb=true	Teilstück wird zu RSV Darmstadt-Rüsselsheim übernommen.
Südhessen	Groß-Gerau	Raddirektverbindung-Darmstadt-Rüsselsheim	Wir weisen darauf hin, dass der Streckenverlauf im Stadtgebiet Rüsselsheim angepasst werden muss (Streckenverlauf ist als shp-Datei beigefügt). Vorzugsvariante RSV Darmstadt - Rüsselsheim	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Südhessen	Groß-Gerau	Raddirektverbindung-Frankfurt-Mainz	Zu Ziffer 23097 (Radschnellverbindung Mainz-Frankfurt): Wir weisen darauf hin, dass im Bereich der Gemeinde Bischofsheim sowie zwischen Raunheim und Stadtgrenze Frankfurt keine Vorzugsvariante im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung gefunden werden konnte (Streckenverlauf mit Untervarianten ist als shp-Datei beigefügt) Wir weisen darauf hin, dass der Streckenverlauf im Stadtgebiet Rüsselsheim angepasst werden muss (Streckenverlauf ist als shp-Datei beigefügt). Vorzugsvariante RSV Frankfurt - Mainz	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Südhessen	Odenwaldkreis	Beerfelden-Eberbach	Markus und ich hatten beim Radforum Südhessen am Dienstag bereits den Vorschlag angesprochen, eine Alternativ-Route zur geplanten Radverkehrsinfrastruktur an der B45 zwischen Beerfelden und Eberbach zu prüfen. Der Bau eines Radweges in diesem Abschnitt erscheint vor allem aufgrund der anspruchsvollen Topographie und der notwendigen Beteiligung durch das Bundesland Baden-Württemberg schwierig in der Umsetzung. Eine Alternative sehen wir in der Ertüchtigung des Radfernweges R4, der ausschließlich über hessisches Gemeindegebiet führt (siehe angehängte PDF-Datei). Da der Weg größtenteils durch den Forst geführt wird und der bestehenden Topographie, sind die Qualitätsstandards und Musterlösungen allerdings kaum umsetzbar. Der Ausbau bzw. die Sanierung des Bestandsweges (R4) z.B. in Form der Wegnahme des Bewuchses in Mittellage, der Entfernung losen Schottermaterial bzw. die Herstellung einer wassergebundenen Decke stellt eine mögliche Alternative dar. Eine grundsätzliche Einschätzung, ob dies eine Alternative zur Planung an der B45 darstellt, ist für uns für die weitere interne sowie die nachfolgende Abstimmung mit den Kommunen von Bedeutung.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Südhessen	Darmstadt	Darmstadt-Wixhausen	neues Teilstück Radschnellweg eröffnet (nicht mehr über den Deich)	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.

Region	Landkreis	Kommune/Bereich	Anmerkung/Eingabe aus dem Beteiligungsprozess	Rückmeldung Hessen Mobil/Entscheidung zum Vorgehen
Südhessen	Darmstadt	Darmstadt-Innenstadt-Kasinostraße	Kasinostraße statt Frankfurter Straße	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Südhessen	Darmstadt	Darmstadt-Innenstadt-Zeughausstraße/Bleichstraße (Cityring)	Richtung Westen: Zeughausstraße / Bleichstraße (Cityring) statt Luisenplatz (Innenstadt Richtung Osten: notgedrungen weiter über den Luisenplatz)	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Südhessen	Darmstadt	Darmstadt-Eberstadt	Rüdesheimer Straße überlastet, besser weiter südlich (Planstraße A)	Der Änderungsvorschlag wird übernommen. Bedarf der weiteren Überprüfung in Abhängigkeit der Vorzugslinie RDV.
Südhessen	Darmstadt	Darmstadt-Eberstadt	EBÜ Pfungstädter sollte als Netzlücke dargestellt werden	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
Westhessen	Marburg-Biedenkopf	Neustadt (Hessen)-Wiera	nach Rücksprache mit Bürgermeister Groll aus Neustadt (Hessen) wollten wir nochmal ein Prüfung der Maßnahme 23038 des RadHauptnetzes Hessen anstoßen. Die Trassenführung liegt direkt an der B454, welche zeitweise auf der einen Seite durch einen Hang begrenzt wird und auf der anderen Seite durch ein Naturschutzgebiet führt, sodass wir für Umsetzung einer straßenbegleitenden Variante hier erhebliche Schwierigkeiten sehen. Aktuell erarbeitet Neustadt eine Rad- und Fußverkehrskonzept. Hier ist man zu dem Schluss gekommen, dass die lila Variante „Übers Frauenroth“ (rechts im Bild) eine deutlich konfliktärmere Variante darstellt. Mit 4,2 km ist die Variante „Frauenroth“ auch geringfügig kürzer als die Variante „B454“ mit 4,3 km. Wir bitten daher um eine Prüfung der Trassenführung.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt: Die Führung übers Frauenroth bedeutet einen deutlichen Umweg (auch topographisch) gegenüber der Führung im Tal. Wenn der Weg über das Frauenroth ausgebaut ist, kann dieser als Alternativroute zum Radhauptnetz aufgenommen werden.
Westhessen	Lahn-Dill	Herborn-Seelbach in Richtung Herborn	Gemäß der kartographischen Darstellung des Rad-Hauptnetzes wird der Radverkehr in Herborn-Seelbach in Richtung Herborn über einen mit wassergebundener Decke versehenen und in schlechtem Zustand befindlichen Feldweg über den Stadtteil „Alsbach“ -und damit eine der höchsten Erhebungen der Herborner Kernstadt- bis zum Bahnhof Herborn geführt. Nach unserer Beobachtung und Erfahrung wurde und wird diese Verbindung weder von ortsansässigen noch von ortsfremden Radfahrenden akzeptiert und genutzt. Zudem endet diese Radverbindung am Bahnhof bzw. müssten Radfahrende ihr Rad via Unterführung unter der Gleisanlage schieben, um dann den Treppenaufgang oder den Lift zu benutzen, um vor den Bahnhof zu gelangen, von wo aus kein Radweg in die Innenstadt führt, um dann der auf der Karte eingezeichneten Führung zu folgen. Wir schlagen daher als Alternative vor, den Radverkehr in Höhe von Herborn-Seelbach (ehem. Schafstall) nach rechts über die Aar und im weiteren Verlauf über die Brücke (über die B 255) zu führen, wo dann der Radverkehr auf dem bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg parallel zur B 255 in Richtung Herborn-Burg geführt wird. Schlüssel- und Engstelle ist der Bereich im Kreuzungsbereich der ehemaligen B 255 und der L 3042, wo der Radverkehr auf deutlich zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg, der auf einer Brücke angelegt und durch eine „Schutzwand“ vom motorisierten Verkehr getrennt bis zum Kreisverkehr in Herborn-Burg geführt wird.	Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Westhessen	Marburg-Biedenkopf	Verlegung RHN auf Damm der Salzbödebahn		Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Westhessen	Marburg-Biedenkopf	Verlegung RHN zwischen Neustadt und Wiera über das "Frauenroth"		Dem Hinweis wird nicht gefolgt: Die Führung übers Frauenroth bedeutet einen deutlichen Umweg (auch topographisch) gegenüber der Führung im Tal. Wenn der Weg über das Frauenroth ausgebaut ist, kann dieser als Alternativroute zum Radhauptnetz aufgenommen werden.
Westhessen	Marburg-Biedenkopf	Prüfung der Nutzung der ehemaligen K 81 (Sarnau-Niederwetter-Wetter sollte geprüft werden		Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.
Westhessen	Lahn-Dill-Kreis	Verlegung RHN ab Ortslage Haiger über Allendorf bis Kn B 277 / K 43 in das kommunale Netz		Der Hinweis bezieht sich nicht auf eine aktuell vorgesehene Änderung. Der Änderungsvorschlag wird bei der nächsten Netzfortschreibung im Jahr 2025 geprüft.