

RADSCHNELLWEG FRM6 BUTZBACH – FRANKFURT TRASSENFÜHRUNG BEI FRIEDBERG

STELLUNGNAHME & HINTERGRUNDINFORMATIONEN

(August 2025)

Kontakt

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bad Nauheim / Friedberg e.V.

Am Schützenrain 3

61206 Wöllstadt

info@adfc-badnauheim-friedberg.de

www.adfc-badnauheim-friedberg.de

Ulrike Fuchs

Verkehrspolitische Sprecherin Friedberg

ulrike.fuchs@adfc-badnauheim-friedberg.de

Paul Hilmer

Sprecher

paul.hilmer@adfc-badnauheim-friedberg.de

STELLUNGNAHME

Ein Netz von Radschnellverbindungen für Rhein-Main

Vor rund 10 Jahren begannen für den Ballungsraum um Frankfurt die Planungen für ein Netz aus Radschnellverbindungen (RSV). Sie haben zum Ziel, dem Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr) zügiges Radfahren im Rhein-Main-Gebiet zu ermöglichen. Die Entwurfsgeschwindigkeit dieser Wege liegt bei 30 km/h (und damit sogar noch über der Pedelec-Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h); im Idealfall lassen sich so die Fahrtzeiten um 30 bis 50 Prozent zu verkürzen. Radschnellwege haben ausdrücklich keinerlei touristische Ausrichtung – diese Aufgabe fällt den Hessischen Radfernwegen zu.

FRM6 – die Radschnellverbindung (RSV) für die Wetterau

Wie alle Planungen werden auch die zum FRM6 (Butzbach–Frankfurt) vom Regionalverband koordiniert, über die konkrete Umsetzung bzw. die Planung der Trassenabschnitte wird jedoch in den acht (!) beteiligten Wetterau-Kommunen entschieden. Für die Trassenführung auf Friedberger Gemarkung wurde vom „Runden Tisch Radverkehr“ und der Friedberger Verwaltung gemeinsam ein Vorschlag erarbeitet, der mit der Beschlussvorlage 21-26/0860 am 11.7.23 im Magistrat verabschiedet wurde. Dieser Vorschlag sieht eine Trassenführung vor, die westlich an Friedberg entlangführt, und wird bis heute auf der Website des Regionalverbandes als Planungsstand FRM6 gezeigt.

Neue Beschlussvorlage der Friedberger Verwaltung

Laut Presseberichten legt die Verwaltung der Stadtverordnetenversammlung nun einen neuen Vorschlag für eine Trassenführung zur Abstimmung vor, der nicht mehr an Friedberg entlang, sondern als Raddirektverbindung (RDV) durch Friedberg hindurch führt. Zwar bedeuten die vorgestellten Maßnahmen (wie z.B. der Lückenschluss zwischen Homburger Straße und Wasserturm) für sich genommen durchaus eine qualitative und quantitative Verbesserungen der unzeitgemäßen Verkehrsinfrastruktur in Friedberg, und wären somit zu begrüßen. Nur: sie sind keine Radschnellverbindung, und sie sind auch kein Ersatz für eine Radschnellverbindung. Die Qualitätsstandards für Radschnell- und Raddirektverbindungen sehen eine Minimierung von Kreuzungspunkten, großzügige Kurvenradien und eine Bevorrechtigung der Radschnellverbindungen vor, um Zeitverluste gering zu halten. Das ist bei einer Führung durch Friedbergs Stadtkern schlicht nicht zu realisieren.

Die vorgeschlagene Trassenführung über die Seewiese lehnt der ADFC als für eine Radschnell- bzw. Raddirektverbindung untauglich ab. Eine RDV-Trasse hat vor allem die Aufgabe, dem Alltagsradverkehr ein zügiges Radfahren zu ermöglichen – das ist bei der Nutzung der Seewiese durch Spielplatz, Sportanlagen und Senioren nicht frei von Konflikten. Zudem würde die Trasse dort mehrere Schulwege kreuzen. Mehrfach im Jahr finden hier große Veranstaltungen wie das Herbstfest und Open-Air-Konzerte statt, für die die Trasse jeweils gesperrt werden müsste, eine Umleitung des FRM6 weist die Beschlussvorlage nicht aus.

Vorgehen der Stadtverwaltung irritiert

Nicht nur eine Trassenführung, die sich von der Grundidee einer Radschnellverbindung verabschiedet hat, sondern auch das Vorgehen der Friedberger Verwaltung kritisieren wir als ADFC scharf. Während die alte Beschlussvorlage 0860 unter Beteiligung des „Runden Tisches“ und des

ADFCs beraten und vorbereitet wurde, erfuhren Öffentlichkeit, Mandatsträger*innen und auch der Radverkehrsbeauftragte des Magistrats, Stadtrat Johannes Contag, von Existenz und Inhalt einer neuen Beschlussvorlage nur aus der Presse, nur wenige Wochen vor den Gremiensitzungen (Ortsbeirat, Ausschuss, Stadtverordnetenversammlung). Ebenso nicht einbezogen wurde die regionale FRM6-Arbeitsgruppe des ADFC, die sich aus Mitgliedern der Ortsgruppen Bad Nauheim/Friedberg, Bad Vilbel/Karben, Frankfurt soweit dem Landesverband zusammensetzt und seit vielen Jahren die FRM6-Planungen im Wetteraukreis konstruktiv und kritisch begleitet. Wir fordern die Stadt Friedberg auf, die neue Beschlussvorlage zurückzuziehen und die Planungen zum FRM6 nicht weiter zu verzögern, sondern auf Basis der bereits im Magistrat verabschiedeten Beschlussvorlage 21-26/0860 zügig voranzutreiben.

Im Anhang haben wir Zielsetzung von und Anforderungen an Radschnell- und Raddirektverbindungen zusammengestellt und den vorliegenden Trassenvorschlag eingeordnet.

Einladung zur Befahrung

Um die geplante Strecke und ihre kritischen Punkte in der Praxis zu erleben und erfahren lädt der ADFC Bad Nauheim/Friedberg zu einer geführten verkehrspolitischen Radtour ein:

Freitag, 22. August 2025, 17 Uhr

Treffpunkt am südlichen Ende der geplanten Trasse beim B3-Knoten FB-Süd,
Einmündung des Wirtschaftsweges unterhalb der Ampel am Abzweig K11 Richtung
Wöllstadt.

Über eine zahlreiche Teilnahme und einen konstruktiven Austausch vor Ort würden wir uns sehr freuen.

Für eine leichtere Planung bitten wir um formlose Anmeldung an

info@adfc-badnauheim-friedberg.de

eine spontane Teilnahme ist dennoch möglich.

Weitere Informationen

Eine Einordnung der geplanten Strecke und Hintergrundinformationen zu Anforderungen an Radschnellwege sind im Anhang dieses Dokumentes und – laufend aktualisiert – unter auf unserer Webseite zu finden:

<https://www.adfc-badnauheim-friedberg.de/FRM6-FB-2025-08>

ANHANG

EINORDNUNG DER GEPLANTEN STRECKE UND HINTERGRUNDINFORMATIONEN

RADSCHNELLWEG FRM6 – TRASSENFÜHRUNG BEI FRIEDBERG

Die Stadt Friedberg hat Anfang August 2025 per Presseartikel einen neuen Vorschlag zur Routenführung des geplanten Radschnellweges FRM6 Butzbach – Frankfurt in die Diskussion gebracht, der eine weitgehende Abkehr von der bisherigen Planung darstellt. Nachfolgend eine Einordnung der vorliegenden Planung, um die Entscheidungsträgern der städtischen Gremien bei einer wohlinformierten Entscheidung zu unterstützen.

Zielsetzung der Radschnellwege im Rhein-Main-Gebiet

Die Stärkung des Radverkehrs ist ein wichtiger Teil der Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Voraussetzung für den Alltagsradverkehr sind sichere und durchgängig nutzbare Radverbindungen. Grundgerüst dafür ist das Rad-Hauptnetz Hessen, das durch die regionalen und lokalen Radnetze vervollständigt wird.

Radschnellwege ergänzen das Rad-Hauptnetz Hessen und dehnen den Einsatzbereich des Fahrrades auf größere Entfernungen aus, indem höhere Reisegeschwindigkeiten ermöglicht werden.

Radschnellwege richten sich am Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr) aus, Radtourismus und Freizeitradverkehr wird über die Hessischen Fernradwege abgedeckt.

Einordnung der neu vorgeschlagenen Planung

Im Artikel „Radschnellweg FRM6: In 27 Minuten quer durch Friedberg“ in der Wetterauer Zeitung vom 5.8.2025 wird ein neuer Verwaltungsvorschlag für die Streckenführung des FRM6 bei Friedberg vorgestellt, der eine völlig Abkehr von der bisherigen Planung und Beschlusslage darstellt.

Die darin enthaltenen Maßnahmen beinhalten einige wesentliche und längst überfällige Verbesserungen der Friedberger Radverkehrsinfrastruktur, wie bspw. eine sichere Wegführung entlang der Frankfurter Straße und eine durchgängige Verbindung von Friedberg West über die Schulen, Seewiese, Burgfeld bis zur Bursiedlung.

Dem Anspruch eines Radschnellweges, den Alltagsradverkehr auf längeren, überörtlichen, Strecken durch höhere Reisegeschwindigkeiten zu fördern, wird der Entwurf jedoch nicht gerecht.

Kritische Punkte

Dies zeigt sich insbesondere an folgenden kritischen Punkten (von Süd nach Nord):

- südliche Frankfurter Straße
 - Gefällstrecke, daher Auslegung auf erhöhte Geschwindigkeiten nötig (Fahrgeschwindigkeiten von 40 km/h sind hier problemlos erreichbar)
 - schwer einsehbare Engstelle an der Bahnunterführung FB Süd
 - Konflikte mit Fußverkehr und Bahnreisenden, Gefahrenstelle am Ausgang Bahnhofsbereich FB Süd
 - Ausbaubreite von 4 bzw. 5 m (als gemeinsamer Rad-/Fußweg) schwer umsetzbar
 - Eignung für gemeinsame Rad-/Fußverkehrsführung anhand von Fußverkehrsmenge ist fraglich
 - Streckenführung durch Talsohle mit Kreuzungspunkten, daher verlorene Steigungen
- Kreuzung Grüner Weg / Wasserturm
 - Wegführung über den höchsten Punkt der Stadt (Wasserturm), daher nur mit erheblichen Steigungen zu erreichen, die vermieden werden sollten
 - zügige und sichere Querung des Kreuzungsbereichs ist schwierig, im Detail zu klären
- neuer Radweg parallel zur Frankfurter Straße „hinter der JVA“
 - positiv ist das verbesserte Steigungsprofil im Vergleich zur Frankfurter Straße und die Umfahrung der Kreuzung Frankfurter / Homburger Straße
 - Ausgestaltung der Querung Homburger Straße (Bevorrechtigung? Wartezeiten?) ist

entscheidend für Attraktivität dieser Verbindung

- Wohngebiet Friedberg West
 - Streckenführung mit mehreren engen, rechtwinkligen Abbiegungen reduziert Reisegeschwindigkeit
 - Wohngebiet mit engen (Anwohner-)Straßen birgt Konfliktpotential (spielende Kinder)
 - Konflikte entlang Luther Anlage mit Fußverkehr, Spaziergängern, Spielplatzbesucher.
- Querung Ockstädter Straße
 - Führung über (von Norden/Seewiese erhebliche) Steigung
 - Ausgestaltung der Querung (Bevorrechtigung? Wartezeiten?) entscheidend für Attraktivität der Verbindung
- Seewiese
 - Hohes Konfliktpotential mit Fuß- und Freizeitradverkehr und Seewiese-Besuchern (Spielplatz!)
 - getrennte Führung als reiner Radweg nötig, aufgrund des hohen Fußverkehrs
 - Umleitung bei Veranstaltungen auf Seewiese zu klären
- Vorstadt zum Garten
 - Streckenführung mit mehreren engen, rechtwinkligen Abbiegungen reduziert Reisegeschwindigkeit
 - Wohngebiet mit engen (Anwohner-)Straßen birgt Konfliktpotential (Anwohnerverkehr)
 - Streckenführung „am dicken Turm“ vorbei beinhaltet unnötige Steigungen
- Unterführung Burgfeldstraße
 - Gefahrstelle: schwer einsehbarer, rechtwinkliger Abzweig direkt hinter der Unterführung

Diese kritischen Punkte sind weitgehend den örtlichen Begebenheiten geschuldet und vielfach nicht, oder nur mit großem Aufwand, behebbar. Für den innerörtlichen Radverkehr stellen die Maßnahmen eine deutliche Verbesserung der Radinfrastruktur dar, für einen Radschnellweg ist die Routenführung nicht geeignet.

Höhenprofil

Wesentlicher Kritikpunkt an der vorliegenden Routenplanung sind das Höhenprofil und die damit verbundenen Steigungen, insbesondere von der Seewiese zum Wasserturm, dem höchsten Punkt der Stadt, und weiter durch's Tal Pfingstweide/Straßheimer Bach wieder hoch zum Knoten B3-Süd. Diese (verlorenen) Steigungen lassen sich mit der bisherigen Routenführung, westlich an Friedberg entlang, weitgehend vermeiden.

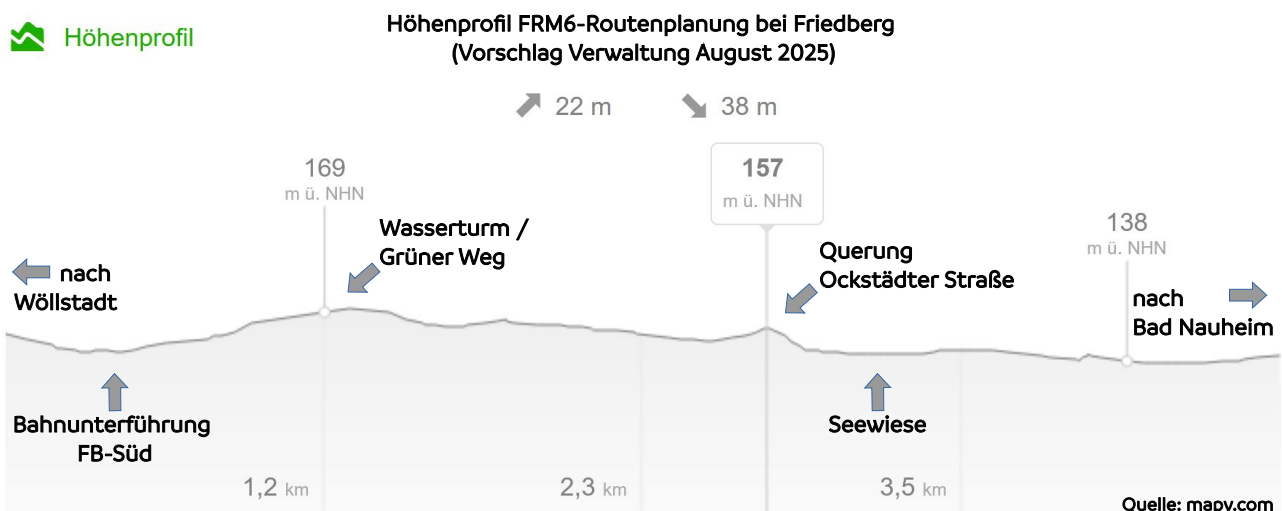


Schaubild 1: Höhenprofil der neuen Routenplanung mit Auf und Ab entlang der vorgeschlagenen Route

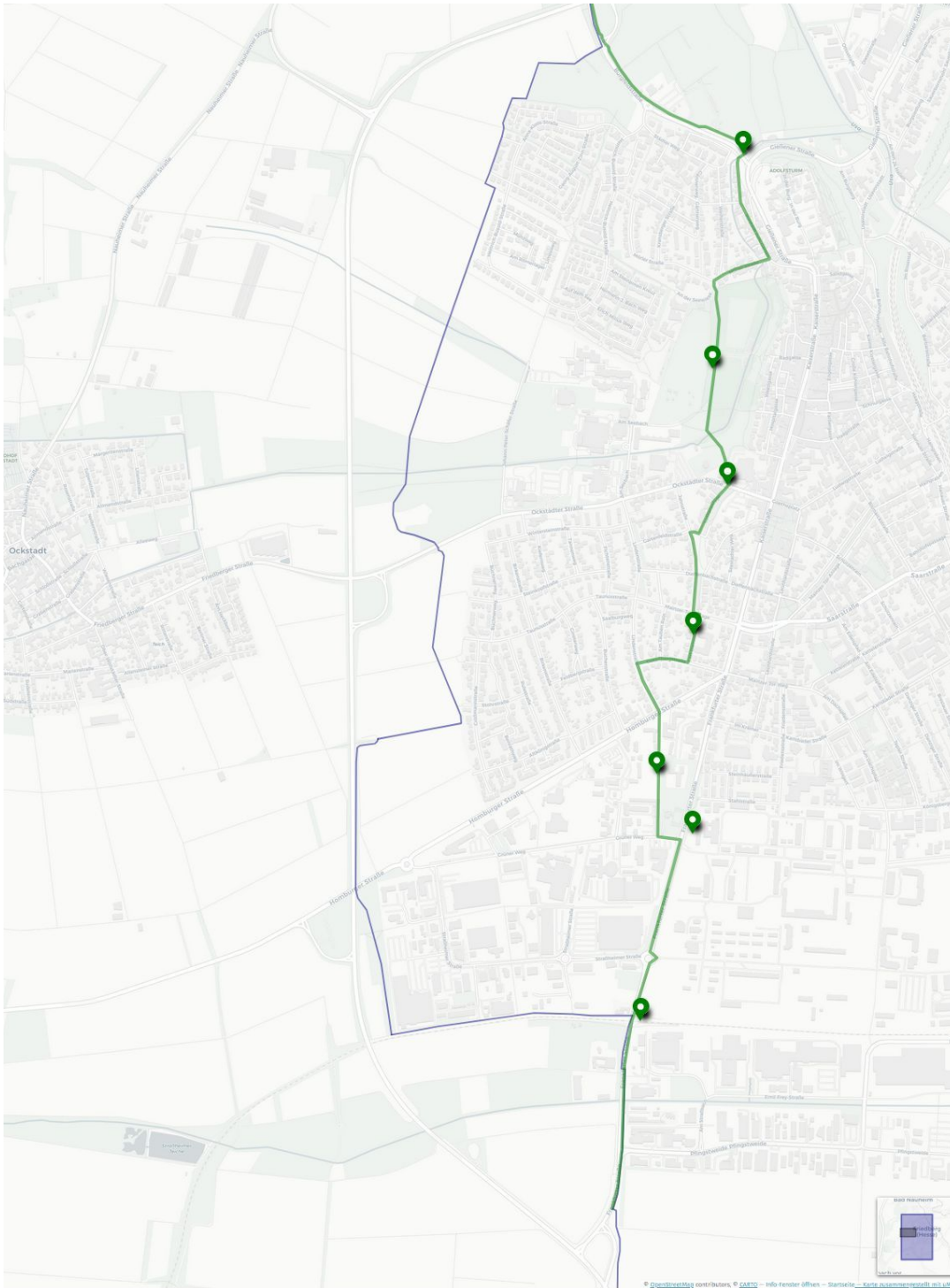


Schaubild 2: Radschnellweg FRM6 Routenverlauf bei Friedberg im Überblick: neuer Vorschlag rechts in grün (mit Markierung kritischer Punkte), bisherige Planung links in blau

ANFORDERUNGEN AN TRASSENFÜHRUNG FÜR RADSCHNELLWEGE

Um der Zielsetzung der Radschnellwege gerecht zu werden und insbesondere die höheren Reisegeschwindigkeiten zu ermöglichen werden an die Trassenführung folgende Anforderungen gestellt (Auswahl):

- Ausrichtung an Entwurfsgeschwindigkeit 30 km/h, an Gefällstrecken (Frankfurter Straße!) entsprechend mehr
- Ausreichende Breiten zum Überholen und Nebeneinanderfahren
 - Mindestbreiten Radschnellverbindung (innerorts)
 - reiner Radweg
 - 3 m Einrichtungsverkehr
 - 4 m Zweirichtungsverkehr
 - gemeinsamer Rad-/Gehweg
 - 4 m Einrichtungsverkehr
 - 5 m Zweirichtungsverkehr
 - Mindestbreiten Raddirektverbindung (innerorts)
 - reiner Radweg
 - 2 m Einrichtungsverkehr
 - 3 m Zweirichtungsverkehr
 - gemeinsamer Rad-/Gehweg
 - 3 m Einrichtungsverkehr
 - 4 m Regelbreite / 3 m Mindestbreite Zweirichtungsverkehr
- Trennung Rad- und Fußverkehr
 - gemeinsame Rad-/Gehwege nur bei geringem Fußverkehr ≤ 25 bzw. ≤ 40 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde (Radschnell- bzw. Raddirektverbindung)
- Steigungen unter 6%, Vermeidung verlorener Steigungen
- direkte Wegführung, Vermeidung scharfer Kurven (Kurvenradius ≥ 20 m)
- Bevorrechtigung an Knotenpunkten, Querungen, Kreuzungen
- Anbindung relevanter Ziele, wie bspw. Bahnhof, (Hoch-)Schulen, etc.

WEITERE INFORMATIONEN UND UNTERLAGEN

- Regionalverband Rhein-Main - Übersicht Radschnellwege: <https://www.region-frankfurt.de/radschnellwege>
- „Radschnellweg FRM6: In 27 Minuten quer durch Friedberg“, Wetterauer Zeitung vom 5.8.2025: <https://www.wetterauer-zeitung.de/wetterau/friedberg-ort28695/radschnellweg-frm6-in-27-minuten-quer-durch-friedberg-93867187.html>
- Radnetz Hessen – Qualitätsstandards und Musterlösungen - Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH): https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2024/10/241030_Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_2te-Auflage_inkl_Ergaenzungen_web.pdf

ÜBER DEN ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC)

- ist die größte Interessenvertretung für Radfahrer*innen weltweit.
- ist parteipolitisch neutral.

Der ADFC setzt sich ein für

- die Verkehrswende mit dem Fahrrad im Mittelpunkt
- mehr Klimaschutz
- Sicherheit, Gesundheit und Lebensqualität
- Deutschland als Fahrradland
- fahrradfreundliche Gesetzgebung

- Wir machen politischen Druck
- Wir beraten in allen Fragen rund ums Fahrrad
- Wir bieten unseren Mitgliedern umfassenden Service

Projekte und Aktivitäten

- Verkehrspolitik
- Radtouren (ca. 400 Tourenleitende in Hessen)
- Bett+Bike: Qualitätszertifikat für Gastbetriebe (ca. 6000 deutschlandweit)
- Hessische Radfernwege: Partner von Hessen Mobil
- Partner des Landes bei bike+business: Zertifikat Fahrradfreundlicher Arbeitgeber
- Radfahrkurse für Erwachsene
- Fahrsicherheitstrainings

Mitgliederzahlen:

- Deutschland: ca. 230.000
- Hessen: ca. 20.000
- Wetteraukreis: ca. 900

Vertretung im Wetteraukreis:

- zwei Ortsgruppen:
 - ADFC Bad Vilbel / Karben betreut die Stadtgebiete Bad Vilbel und Karben
 - ADFC Bad Nauheim / Friedberg betreut den restlichen Wetteraukreis

Weitere Informationen, Kontakt und Social Media Kanäle:

- Web <https://www.adfc-badnauheim-friedberg.de/>
- Mail info@adfc-badnauheim-friedberg.de
- Mastodon https://hessen.social/@ADFC_BNFB
- Insta <https://www.instagram.com/adfc.bnfb/>
- Facebook <https://www.facebook.com/ADFC.BNFB>
- Komoot <https://www.komoot.com/de-de/user/adfcbnfb>