adfc
Bad Nauheim /
Friedberg (Wetterau)

RADSCHNELLWEG FRM6
BUTZBACH – FRANKFURT
TRASSENFÜHRUNG BEI FRIEDBERG

HANDOUT
VERKEHRSPOLITISCHE RADTOUR

22. August 2025

weitere Infos: https://www.adfc-badnauheim-friedberg.de/FRM6-FB-2025-08

Kontakt:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bad Nauheim / Friedberg e.V.
info@adfc-badnauheim-friedberg.de www.adfc-badnauheim-friedberg.de

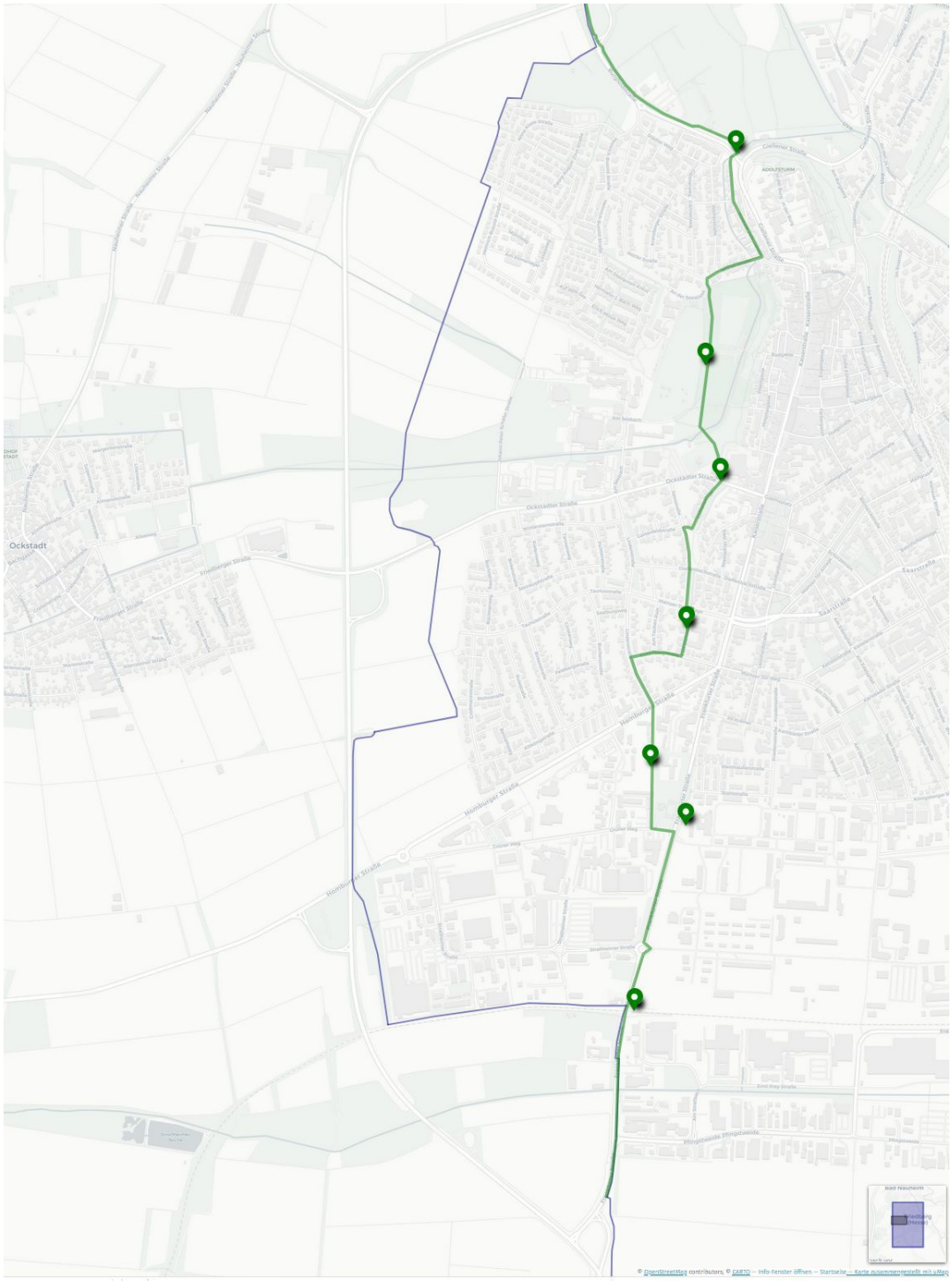

Schaubild 1: Radschnellweg FRM6 Routenverlauf bei Friedberg im Überblick: neuer Vorschlag rechts in grün (mit Markierung kritischer Punkte), bisherige Planung links in blau

HERZLICH WILLKOMMEN!

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.

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 Burgsiedlung.

Dem Anspruch eines Radschnellweges, den Alltagsradverkehr auf längeren, überörtlichen, Strecken durch höhere Reisegeschwindigkeiten zu fördern, wird der Entwurf jedoch nicht gerecht. Die dazu nötigen Anforderungen an die Trassenführung wie Steigungen, Kurvenradien, konfliktfreie Wegeführung und Bevorrechtigung an Kreuzungen werden nicht erfüllt (Details am Ende des Dokumentes).

Um diese Mängel, aber auch die nötigen, positiven Änderungen für die innerörtliche Radverkehrsführung im wahrsten Sinne des Wortes „zu erfahren“, begrüßen wir Sie/Euch heute auf dieser Tour.

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.

Für das angestrebte flüssige Vorwärtskommen mit höheren Reisegeschwindigkeiten werden

- 30 km/h Entwurfsgeschwindigkeit für die reine Fahrstrecke und
- 20 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit (inkl. Wartezeiten an Querungen, etc.)

angesetzt, beides Geschwindigkeiten die landläufig als „flotter Fahrstil“ durchgehen.

KRITISCHE PUNKTE

Für unsere Befahrung betrachten wir folgende kritischen Punkte entlang der Strecke (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 Bahnhaltepunkt 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 mehrere 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 mehrere 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.

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

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.

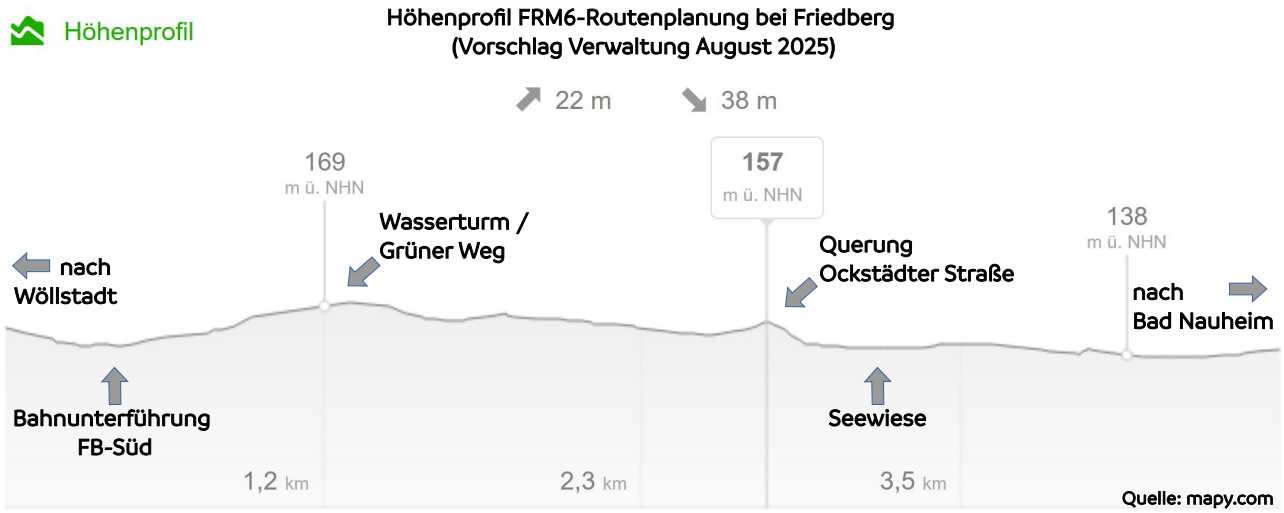

Schaubild 2: Höhenprofil der neuen Routenplanung mit Auf und Ab entlang der vorgeschlagenen Route

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