

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 21-26/1528

Amt für Stadtentwicklung, Liegenschaften und Rechtswesen

Friedberg, den 15.07.2025
60/3-Tom

Beratungsfolge	
Magistrat der Kreisstadt Friedberg (Hessen)	Entscheidung
Ortsbeirat des Stadtteils Kernstadt	Zur Kenntnis
Ausschuss für Energie, Wirtschaft und Verkehr	Entscheidung
Ausschuss für Stadtentwicklung	Entscheidung
Haupt- und Finanzausschuss	Entscheidung
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung

Titel

Raddirektverbindung FRM6

Beschlussentwurf:

- 1) Die Ergänzung zur Machbarkeitsstudie FRM6 (Anlage 1 und Anlage 3) wird als Grundlage für die weitere Planung einer Raddirektverbindung zur Kenntnis genommen.
- 2) Der Umsetzung einer Raddirektverbindung auf Grundlage der vorliegenden Machbarkeitsstudie wird zugestimmt.
- 3) Dem angepassten Trassenverlauf in ihrer Gemarkung gemäß Machbarkeitsstudie (Anlage 1) wird zugestimmt.
- 4) Der Übernahme der Vorhabenträgerschaft für die Umsetzung der Radschnellverbindung FRM6 durch den Regionalverband FrankfurtRheinMain (nachfolgend 'Regionalverband' genannt) wird zugestimmt. Die Rechte und Pflichten zwischen dem Regionalverband als Vorhabenträger und den jeweiligen Baulastträgern werden in bilateralen Planungs-/Verwaltungsvereinbarungen (Anlage 4) festgeschrieben.
- 5) Die Antragsstellung zur Förderung an Hessen Mobil über den Regionalverband wird zugestimmt. Dieser erhält auch die Bewilligungsbescheide und ist mit seinen Rechten und Pflichten als Antragssteller Hessen Mobil gegenüber verantwortlich. Auch die monetäre Zuweisung erfolgt an den Regionalverband, der dann die Fördergelder an die einzelnen Kommunen verteilt.
- 6) Die Umsetzung der Teilabschnitte erfolgt über gesonderte Beschlüsse. Die Verwaltung wird beauftragt entsprechende Haushaltsmittel vorzusehen und die Beschlüsse für die Umsetzung der Teilabschnitte vorzubereiten.

Sach- und Rechtslage:

Als Radschnellverbindungen bzw. Raddirektverbindungen werden ausschließlich für den Radverkehr zugelassene, nach Möglichkeit weitgehend autonom geführte Wegeverbindungen bezeichnet, die dem Radfahrenden ein schnelles Vorankommen ermöglichen. Dabei wird insbesondere auf spezifische Kriterien wie etwa Breite, Ausstattung, Belag oder Steigung Rücksicht genommen. Insbesondere seit E-Bikes und Pedelecs für viele Pendler eine Alternative zum Pkw darstellen, ist die Entwicklung entsprechender sicherer Infrastruktur nicht weiter aufzuschieben.

Mit dem Projekt „Radschnellverbindungen in Hessen: Qualitätsstandards, Nachfragepotenzial und Korridoranalyse“ hat das Land Hessen in den Jahren 2018 und 2019 die Grundlagen für die weitere Planung und Konkretisierung von Radschnellverbindungen in Hessen geschaffen. Die dort festgelegten Korridore dienen als Basis für vertiefende Untersuchungen.

Für eine Raddirektverbindung zwischen Butzbach und Frankfurt über Bad Nauheim, Friedberg, Wöllstadt, Karben und Bad Vilbel wurde vom Regionalverband FrankfurtRheinMain Ende 2023 eine detaillierte Machbarkeitsstudie veröffentlicht. Die Realisierung einer Raddirektverbindung zwischen Butzbach und Frankfurt über Bad Nauheim, Friedberg, Wöllstadt, Karben und Bad Vilbel setzt angesichts der vielen konkurrierenden Nutzungen und erforderlichen Genehmigungen eine sehr komplexe Umsetzungsstrategie voraus. Es ist allerdings ein Projekt von besonderer Bedeutung, stellt es doch einen Meilenstein für die Zukunft des Radverkehrs in der Region FrankfurtRheinMain dar.

Zu 1)

Wie in der Beschlussvorlage (Drucksachen-Nr. 21-26/0860) vom 11.07.2023 beschlossen, wurden die weiteren Planungsschritte zur Machbarkeitsstudie FRM6 eingeleitet. Mit der Ende 2023 vorgelegten Machbarkeitsstudie wurde in enger Abstimmung mit allen beteiligten Kommunen eine konkrete Planungsgrundlage erarbeitet, welche eine konkrete Trassenführung, Empfehlungen zu den erforderlichen Maßnahmen zur Realisierung der Raddirektverbindung sowie eine Nutzen-Kosten-Analyse enthält. (Anlage 3) Um wie andere Kommunen den FRM6 möglichst durch die Kernstadt zu führen und in Absprache mit dem Regionalverband wurde im Jahr 2025 gezielt nach einer alternativen Routenführung mit stärkerer Ausrichtung auf die Innenstadt gesucht. In diesem Zusammenhang wurde eine neue Machbarkeitsstudie (Anlage 1) beauftragt.

Zu 2)

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie legt dar, dass eine Raddirektverbindung eine wichtige infrastrukturelle Einrichtung in der Region FrankfurtRheinMain und eine ernsthafte Mobilitätsoption für Bewohner der Kommunen im Einzugsbereich darstellt. Das positive Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie die konkreten Maßnahmenvorschläge bestätigen die Machbarkeit des Vorhabens. Angesichts der Schadstoffthematik durch individuellen Kraftfahrzeugverkehr unterstützt die Maßnahme Anstrengungen von Kommunen für einen saubereren, emissionsfreien innerstädtischen Verkehr. Ebenfalls sorgt die mittelbare Reduzierung des Kraftfahrzeugaufkommens zu einer Reduktion von Lärm und Stau und somit zu einer gesteigerten Lebensqualität. Als Beitrag zum Erreichen kommunaler Klimaschutzziele ist daher der Ausbau des Radverkehrsnetzes als kostengünstige und umweltschonende Alternative inner- und außerörtlich voranzutreiben. Speziell für Friedberg entsteht durch die Umsetzung eine verkehrstechnische Chance, den Durchgangsverkehr zu minimieren und zusätzlich eine gute Anbindung zur Kaiserstraße, zur Seewiese, zu der Stadthalle und den dortigen Schulen, ins Gewerbegebiet sowie zu den Ray Baracks und den Nachbarkommunen Bad Nauheim und Wöllstadt für den Pendlerverkehr zu schaffen.

Zu 3)

Der Verlauf der Trasse hat sich seit dem einstimmigen Beschluss vom 11.07.2023 (Drucksache-Nr. 21-26/0869) verändert und wird nachfolgend sowie als Plan in der Anlage 2 Seite 7 dargestellt.

Die Linienführung der Raddirektverbindung soll möglichst gradlinig verlaufen, um eine möglichst schnelle Verbindung zu gewährleisten. Die Anknüpfungspunkte an Bad Nauheim und Wöllstadt wurden durch den Regionalverband vorgegeben.

Zusammen mit dem Ingenieurbüro R+T wurde eine neue Vorzugstrasse entwickelt und die in der Machbarkeitsstudie 2023 vorgestellte Vorzugstrasse entsprechend angepasst sowie der Verlauf verlegt. Die ehemals vorgesehene „West-Umfahrung“ wurde nun direkt in das Zentrum von Friedberg gelegt und stellt durch den nun zentralen Verlauf eine ideale Anbindung des Zentrums sowie der Seewiese aber auch der nahen Wohngebiete dar (vgl. Plan 6 bzw. Plan 9, Anlage 2).

Die neu abgestimmte Vorzugstrasse verläuft von der südlichen Gemarkungsgrenze „Wöllstadt – Friedberg“ entlang der Frankfurter Straße Richtung Norden und mündet über die Straße „Grüner Weg“

auf das Gelände der ehemaligen JVA / Amtsgericht. Anschließend verläuft die Vorzugstrasse einen kurzen Abschnitt über die Lindenstraße und biegt dann Richtung Osten in die Gutenbergstraße ab. Über die Carl-Damm-Straße wird Richtung Norden die Lutheranlage erreicht. Hier verläuft die Trasse bis zur Ockstädter Straße durch die Parkanlagen entlang der Lutheranlage. Über die Seewiese und die Mörlers Straße wird die Straße „Vorstadt zum Garten“ erreicht. An deren nördlichem Ende quert die Trasse die Burgfeldstraße mittels der vorhandenen Unterführung und schließt an den parallel der Burgfeldstraße verlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweg an. Weiter nordwestlich verlaufend erreicht die Vorzugstrasse die Gemarkungsgrenze „Friedberg –Bad Nauheim“.

Insgesamt ist die gewählte Vorzugstrasse 4,9 km lang und kann im Bestand in 27 Minuten (inkl. 3 Minuten Verlustzeit an Knotenpunkten) befahren werden. Vorteilhaft ist, dass die vorhandene Infrastruktur (bspw. Geh- und Radweg entlang der Burgfeldstraße) bereits gut genutzt werden kann und durch die Führung entlang der Parkanlagen an der Lutheranlage dort keine Stellplätze entfallen, sowie keine Konflikte mit dem Kfz-Verkehr entstehen. Insgesamt entfallen 75 Parkstände entlang der Trasse. Als Raddirektverbindung ausgebaut, ließe sich die Vorzugstrasse in nur 17 Minuten bewältigen – ein Zeitgewinn von 13 Minuten gegenüber der bisherigen Route. Im Vergleich benötigt ein Auto um 13 Uhr für die gleiche Strecke über die Kaiserstraße 13 bis 18 Minuten (Routenplaner Google Maps).

Alle Trassenvarianten sowie die ehemalige Trassenführung der Machbarkeitsstudie des FRM6 in Friedberg inkl. der Verlustanzahl von Stellplätzen kann dem Plan 6 (Anlage 2) entnommen werden.. Die aus der Abwägung entwickelte Vorzugstrasse ist in Plan 9 dargestellt. Plan 11 zeigt die jeweils vorgesehenen Knotenpunkte, die z.B. für die Beurteilung der zukünftigen Reisezeiten von Bedeutung sind

Auszug aus der Machbarkeitsstudie Kapitel 3.3 Kostenschätzung

Die Kostenschätzungen erfolgten über pauschale Netto-Kostensätze für standardisierte Maßnahmenbündel, auf den laufenden Meter, Quadratmeter oder Situation. Dabei wurde auf den Hessischen Leitfaden zur Kostenschätzung von Radschnellverbindungen zurückgegriffen. Hier wurde der aktuelle Stand der Baukostenentwicklung des Jahres 2025 aus den Leitfäden zur Kostenschätzung von Radschnellverbindungen angesetzt. Für einen späteren Baubeginn im Jahre 2027 sollte ein prozentualer Anstieg der angegebenen Baukosten um 30 % berücksichtigt werden.

Im Kostenrahmen nicht enthalten sind:

- Bodenaustausch
- Möblierung von Straßen / Plätzen
- Herstellung / Verlegung von Versorgungsleitungen / Entsorgungsleitungen
- Grunderwerb
- Ausgleichsmaßnahmen

Bewertungskriterien	Ehemalige Vorzugstrasse	Neue Trasse
Länge (in km)	5,7	4,9
Anzahl KP	17	24
Zuschlag KP (Min.)	4	6
Reisezeit heute (Min.)	29	27
Zuschlag KP (Min.)	2	3
Reisezeit RDV (Min.)	19	17
Verlust Parkstände	0	75
Geschätzte Gesamtkosten (Brutto) (Bund, Hessen, Kommune)	10.526.740 €	3.977.456 €
Geschätzte Gesamtkosten Baulast Kommune	3.719.940 €	3.977.456 €
Geschätzte Förderung (70%)	2.603.958 €	2.784.219 €

Vergleicht man die Kosten mit den Kosten für die Herstellung von herkömmlichen Straßen wird deutlich, dass die Herstellung von Radschnellverbindungen für einen Bruchteil der Kosten möglich ist. Die Herstellungskosten für Straßen reichen von ca. 4 Mio. € pro Kilometer für Kreisstraßen bis zu über 10 Mio. € pro Kilometer für Bundesautobahnen. Die Raddirektverbindung in Friedberg kostet ≈800 Tsd. € pro Kilometer.

Die hohen Baukosten aus der ehemaligen Vorzugstrasse ergeben sich aus dem nötigen Umbau der Brücke B275/B3. Die Kosten hierzu müsste Hessen Mobil tragen.

Zu 4)

Der Regionalverband bietet an, die Vorhabenträgerschaft für die gesamte Strecke zu übernehmen. Die konkrete Ausgestaltung der Zusammenarbeit zwischen der Stadt Friedberg und dem Regionalverband wird in einer Kooperationsvereinbarung festgehalten. Ein Muster der Kooperationsvereinbarung befindet sich anbei (Anlage 4).

Zu 5)

Grundlage für die Realisierung und Förderung ist die Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität. Ggf. kann auch über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes eine alternative Fördergrundlage angestrebt werden. Nach Prüfung des Projektes durch die Fördermittelgeber erfolgt die Aufnahme in das Förderprogramm, im Rahmen dessen in der Regel 70 Prozent (bis zu 90 Prozent) der förderungsfähigen Kosten, inklusive Planung und Öffentlichkeitsarbeit, bezuschusst werden können. Die Kommunen gehen hier in Vorfinanzierung. Die Fördermittel werden den Kommunen nach Vorfinanzierung der Maßnahmen erstattet. Die Förderung und Bereitstellung des Eigenanteils erfolgt je nach Ausbauabschnitt der Raddirektverbindung. Dazu wird der Regionalverband zusammen mit den beteiligten Kommunen einen Maßnahmenplan erstellen, der alle zurzeit identifizierten Maßnahmen enthält. Je nach Planungsreife erfolgt dann eine Antragsstellung im Einvernehmen mit der bzw. den jeweiligen Kommunen in den kommenden Jahren.

Zu 6)

Die Trassenführung kann in mehrere Bauabschnitte gegliedert werden, die unter Berücksichtigung der jeweiligen städtischen Kapazitäten sukzessive umgesetzt werden. Die Realisierung einzelner Teilabschnitte der Raddirektverbindung erfolgt auf Grundlage gesonderter Beschlussvorlagen.

Touristische Einschätzung der Stabsstelle Tourismus/Stadtmarketing

Die Führung des Radwegs durch die Stadt Friedberg hat auch aus touristischer Sicht zahlreiche Vorteile.

- sowohl Arbeitsplätze als auch zentrale Orte wie Geschäfte, Schulen und Kindergärten, Sehenswürdigkeiten und Veranstaltungen sind durch einen zentralen Radweg besser zu erreichen.
- Durch geschickte Leitung sind touristische Highlights so besser anfahrbar - der Bedarf nach Parkflächen direkt vor Ort nimmt ab.
- Tagesausflüge mit dem Rad werden gezielt durch Friedberg, statt nur außen herum, geleitet.
- Der Umstieg vom Automobil zum Fahrrad für innerstädtische Routen reduziert Emissionen, verbessert Luftqualität, Sicherheit und unterstützt die Gesundheit. Die innerstädtische Radroute dient der Entlastung der stark befahrenen Kaiserstrasse und bietet Ausweichrouten für die Umbauphase. Das Rad wird zur schnelleren Alternative für das Auto.
- Das Stadtzentrum ist von der Strecke aus gut sichtbar und motiviert zu einem Besuch und Aufenthalt.
- Durch den regelkonformen Ausbau können entstandene Streckenabschnitte zusätzlich als touristische Routen zertifiziert und überregional vermarktet werden.
- Verkehrsrelevante Punkte wie Bahnhöfe und Haltestellen werden besser in Netzwerke eingebunden und optimiert genutzt.
- Die Hemmschwellen zum Radverkehr werden systematisch abgebaut, der Wechsel vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad fällt durch den nutzerfreundlichen und bedarfsgerechten Ausbau leichter und entlastet so die Innenstadt. Dies trägt zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und -dauer bei.
- Dies steigert Umsätze in der Wirtschaft und unterstützt den innerstädtischen Werterhalt.
- Neue Wirtschaftszweige werden ermöglicht, zum Beispiel das Thema Fahrradverleih gewinnt an Relevanz.
- Alles in allem sendet ein innerstädtischer Radweg das Signal einer fortschrittlichen, nachhaltigen, bewussten und verantwortungsvollen Kommune.

Einschätzung der Wirtschaftsförderung Friedberg

Aus Sicht der Wirtschaftsförderung bietet die Route durch Friedberg klare Vorteile gegenüber der Umfahrung – insbesondere in Bezug auf Nahversorgung, Frequenz, Arbeitswege und Aufenthaltsqualität.

Einzelhandel & Gastronomie:

Die Studien „Radfahren und Einkaufen – Potentiale des Fahrrads für den Einzelhandel in Österreich“ zeigen, dass bis zu 80 % der Radfahrenden mehrmals pro Woche einkaufen – im Vergleich zu 68 % bei Pkw-Nutzer*innen. Zudem kaufen sie häufiger im lokalen Einzelhandel ein, was genau die Zielgruppe erreicht, die wir stärken wollen. Die Kombination aus hoher Frequenz und längerer Verweildauer führt zu messbaren Mehrumsätzen. Die in der Studie aufgezeigte Modellrechnung zeigt: Ein **1 % höherer Radverkehrsanteil** führt zu einem **+0,2 % Umsatzpotenzial** im lokalen Einzelhandel – insbesondere kleinere Städte (unter 40.000 EW) haben einen höheren Wert aber die Modelrechnung ist gemittelt.

Arbeitswege & Standortbindung:

Fahrradfreundliche Infrastruktur stärkt die Erreichbarkeit von innerstädtischen Arbeitsplätzen und Gewerbegebieten. Arbeitgeber – insbesondere in der Kernstadt und in den Industrie- bzw. Gewerbegebieten – sind auf sichere, durchgängige Radwege angewiesen, um Fachkräfte zu binden und die Erreichbarkeit zu sichern. Für die Stadt Friedberg und deren Standortmarketing also ein weiterer Vorteil

Aus dem **Fahrrad-Monitor 2023** wissen wir: **65 % der Befragten fühlen sich im Mischverkehr unsicher**, nur 13 % bei Tempo 50, 21 % bei Tempo 30.

- **94 % fühlen sich sicher auf separaten Radwegen**, was zeigt: Infrastruktur ist der Schlüssel zur tatsächlichen Nutzung.
- **49 % der Menschen in Mittelstädten** geben an, in Zukunft häufiger Rad fahren zu wollen.
- Auch der Fahrradtourismus ist relevant: **36 % planen Kurzurlaube, 21 % längere Touren mit dem Rad** – Potenziale für Gastronomie und Beherbergung.

Eine durchgängige, sichere und komfortable Radroute wie die FRM6 kann also nicht nur Mobilitätsverhalten verändern, sondern auch lokale Wirtschaft und Lebensqualität fördern.

Fazit:

Die innenstadtnahe Trasse bietet erhebliche wirtschaftliche Potenziale: höhere Kund*innenfrequenz, zusätzliche Kaufkraft, stärkere Standortbindung für Betriebe – und ein sichtbares Signal für zukunftsfähige Mobilität.

Auszug aus der angepassten Machbarkeitsstudie Kapitel 6, Anlage 1: Schlussfolgerung

Die Stadt Friedberg (Hessen) hat aufgrund einer neuen politischen Agenda und in Absprache mit dem Regionalverband FrankfurtRheinMain untersuchen lassen, ob die in der Machbarkeitsstudie „Raddirektverbindung FRM6“ im Jahr 2023 veröffentlichte Trassenführung der Raddirektverbindung „FRM6“ auf Friedberger Gemarkung verlegt und somit näher an die Kaiserstraße und das Friedberger Zentrum gebracht werden kann.

Insgesamt konnten so drei potenzielle Trassenentwürfe ausgearbeitet werden. Im weiteren Austausch mit der Stadt Friedberg wurde so eine neue Vorzugstrasse final auf Basis der drei zuvor ermittelten Trassenvarianten entwickelt. Auf dieser Basis erfolgte die Ausarbeitung von Maßnahmen zur Umsetzung der Raddirektverbindung in Friedberg. Hierfür wurde die die Vorzugstrasse in einzelne Streckenabschnitte aufgeteilt und Streckenmaßnahmen entwickelt (Auf Basis der Musterlösungen der „Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz in Hessen“). Entsprechendes erfolgte auch für die auf der Trasse gelegenen Knotenpunkte.

Im Ergebnis wurden für die 4,98 km lange Vorzugstrasse in Friedberg in Abhängigkeit zum ermittelten Potenzial an Radfahrenden sämtliche Strecken- und Punktmaßnahmen nach dem zweithöchsten Umsetzungsstandard, dem Standard der Raddirektverbindung ermittelt. Die Kosten für eine etwaige Herstellung der Trasse werden ca. bei 4 Mio. € liegen. Damit liegen diese unter den für die Machbarkeitsstudie 2023 ermittelten Kosten auf Friedberger Gemarkung. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt bei 2,1. Damit sind auch noch Reserven für unvorhergesehene Schwierigkeiten,

höhere Kosten für den Grunderwerb oder auch zusätzliche Ingenieurbauwerke vorhanden, sodass der Nutzen die Kosten überwiegt.

Im Gesamttrassenverlauf fügt sich die nun näher am Zentrum von Friedberg befindliche neue Vorzugstrasse ideal in das Gesamtbild des FRM6 ein. Die in der Machbarkeitsstudie von 2023 aufgezeigten Übergabepunkte des FRM6 zu den Nachbarkommunen Wöllstadt und Bad Nauheim bleiben unverändert.

Finanzielle Auswirkungen:		<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN
Haushaltsjahr	2025	<input type="checkbox"/> Ergebnishaushalt	<input type="checkbox"/> Finanzhaushalt
Produkt		Kostenstelle	6.630000
Investitionsnummer		Sachkonto	6.0614.27
Einnahme oder Ertrag	€	Ausgabe oder Aufwendung	€
Die Mittel stehen im Haushalt zur Verfügung		<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
Überplanmäßige und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen (§100 HGO) Deckungsvorschlag		Friedberg (Hessen), den	
Haushaltsjahr			
Kostenstelle			
Sachkonto			
Produkt			
Investitionsnummer		(Unterschrift FB Finanzen)	

Anlage/n:

Anlage 1: RT_Bericht_Friedberg_Alternative Route_FRM6

Anlage 2: RT-Pläne+Anlagen

Anlage 3: Machbarkeitsstudie_FRM6

Anlage 4: Muster_Kooperationsvereinbarung_FRM6

Kjetil Dahlaus
Bürgermeister

Tobias Brandt
Amtsleitung

Der **Magistrat** hat am beschlossen: F.d.R.:

- wie vom Amt vorgeschlagen - siehe Anlage -

Der **Ortsbeirat** ..Kernstadt.....

hat am zur Kenntnis genommen: F.d.R.:

- wie vom Magistrat vorgeschlagen - siehe Anlage -

Der **Ausschuss f. Energie, Wirtschaft und Verkehr**

hat am beschlossen: F.d.R.:

- wie vom Magistrat vorgeschlagen - siehe Anlage -

Der **Ausschuss für Stadtentwicklung**

hat am beschlossen: F.d.R.:

- wie vom Magistrat vorgeschlagen - siehe Anlage -

Der **Haupt- und Finanzausschuss**

hat am beschlossen: F.d.R.:

- wie vom Magistrat vorgeschlagen - siehe Anlage -

Die **Stadtverordnetenversammlung**

hat am beschlossen: F.d.R.:

- wie vom Magistrat vorgeschlagen - siehe Anlage -