

Stellungnahme der Umweltverbände VCD und ADFC in der Wetterau

07. August 2026

Die FRM6-Trassenführung durch den Bad Nauheimer Sprudelhof und ihre Wirkung auf das Verlagerungspotenzial

Ausgangslage

Der Radschnellweg FRM6 soll Pendlerinnen und Pendlern zwischen Butzbach und Frankfurt eine schnelle, direkte Alternative zum Auto bieten. In Bad Nauheim führt die von der Stadt gewählte Trasse jedoch mitten durch den denkmalgeschützten Sprudelhof – vorbei an Badehäusern, über eine neu gebaute Rampe und quer über die Ludwigstraße.

Bürgermeister Klaus Kreß verteidigt die Linienführung als Ergebnis einer sorgfältigen Variantenprüfung; Kritiker aus der Bürgerschaft, darunter ein pensionierter Architekt und mehrere Leserbriefschreiber, sehen darin dagegen eine grundlegende Fehlplanung.

Der Kernkonflikt: Pendlerachse versus Innenstadterlebnis

Aktuell führen Bürger in ihren Leserbriefen übereinstimmend denselben Widerspruch auf:

- Dr. Ulrich Harbach stellt klar, dass ein Radschnellweg dem zügigen Zurücklegen von Alltagsstrecken dient, nicht dem “touristischen Bummel”. Wer morgens zur Arbeit pendelt, habe weder Zeit noch Interesse an Sightseeing durch den Sprudelhof.
- Volker Karl spricht von einem “Flickenteppich statt einer Gesamtstrategie” und bezweifelt, dass die Trasse überhaupt noch den hessischen Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen entspricht – direkt, zügig, konfliktarm. Er verweist zudem auf einen vergleichbaren Fall in Friedberg, wo eine innerstädtische Führung nach Kritik von ADFC und VCD wieder verworfen wurde.
- Uwe Müller beschreibt das Konfliktpotenzial sehr konkret: Am benachbarten Niddaradweg erlebt er regelmäßig gefährliche Situationen, wenn schnelle Pendler und Freizeitradfahrer, die zum Sightseeing absteigen, auf engem Raum aufeinandertreffen. Sein Vergleich mit Autobahnen, die man ebenfalls nicht durch Ortskerne, sondern um sie herum baut, bringt das Problem auf den Punkt.

- Der Architekt Albert Scherer bemängelt konkret die Rampe von der Ludwigstraße in den Sprudelhof: Radfahrer würden dort mit erhöhtem Tempo hineinfahren, was bei einem Zusammenstoß mit Fußgängern das Verletzungsrisiko erhöhe. Als barrierefreie Verbindung nördlich der Freitreppe wird die Rampe zudem von Kinderwagen, Rollstühlen und Rollatoren genutzt werden, was das Konfliktpotenzial zusätzlich erhöht
- Die Stadt Bad Nauheim hält dagegen, vier Varianten geprüft und den politischen Gremien vorgelegt zu haben; die Rampe entspreche den anerkannten technischen Regelwerken, eine sichere Führung sei gewährleistet. Die Alternative über die Ludwigstraße sei wegen starken Autoverkehrs verworfen worden.

Zum Verlagerungspotenzial

Das eingangs skizzierte Verlagerungspotenzial von Radschnellwegen hängt entscheidend davon ab, dass die Infrastruktur tatsächlich die Kernmerkmale erfüllt, die einen Zeit- und Komfortvorteil gegenüber dem Auto schaffen: Direktheit, Geschwindigkeit und Konfliktarmut. Genau diese drei Kriterien stehen bei der Bad Nauheimer FRM6-Führung infrage:

- Direktheit: Für den Sprudelhof-Abschnitt wäre eine Führung entlang der Ludwigstraße direkter und böte zudem eine bessere Anbindung an den Bahnhof.
- Geschwindigkeit/Zügigkeit: Eine Trasse mit Rampe, Querung der Ludwigstraße und historischem Gebäudeensemble erzwingt niedrige Geschwindigkeiten und häufige Anhaltepunkte – das Gegenteil einer “grünen Welle” für den Pendlerradverkehr.
- Konfliktarmut: Die Mischung aus eiligen Pendlern, Sightseeing-Besuchern, Fußgängern, Hundeleinen und Kinderwagen erzeugt laut mehreren Berichten reale Unfallrisiken.

Wenn eine als “Radschnellweg” beworbene Verbindung diese Eigenschaften nicht erfüllt, sinkt ihr Vorteil und die Attraktivität gegenüber dem Pkw – und damit genau der Hebel, der laut verkehrswissenschaftlicher Evidenz für eine Verlagerung vom Auto aufs Rad ausschlaggebend ist. Ein subjektiv als unsicher oder umständlich wahrgenommener Abschnitt kann zudem abschreckend wirken, selbst wenn er objektiv nur kurz ist: Sicherheitsbedenken zählen neben der Reisezeit zu den stärksten Einflussfaktoren auf die Radnutzung im Pendelverkehr. Insofern besteht die Gefahr, dass der Sprudelhof-Abschnitt nicht nur lokal für Konflikte sorgt, sondern das Verlagerungspotenzial der gesamten FRM6-Achse schwächt, da eine durchgehend hohe Qualität für die Attraktivität der Gesamtroute entscheidend ist.

Bewertung

Die Argumentation der Stadt – Variantenprüfung, technische Regelkonformität der Rampe – beantwortet die verfahrensrechtliche Frage, ob korrekt geplant wurde, nicht aber die funktionale Frage, ob das Ergebnis dem Zweck eines Radschnellwegs gerecht wird. Beide Ebenen sollten unterschieden werden: Eine formal ordnungsgemäße Planung kann dennoch zu einer verkehrsplanerisch suboptimalen Lösung führen, wenn die Zielkonflikte (Denkmalschutz,

Tourismusanbindung, Bauablauf mit der Therme) am Ende stärker gewichtet wurden als die Kernfunktion “schnelle, sichere Pendelmobilität”.

Bemerkenswert ist auch der von Volker Karl aufgeworfene Verdacht, unter dem Label “Radschnellweg” werde teilweise schlicht innerstädtischer Radwegebau finanziert. Sollte sich dieser Befund erhärten, wäre dies nicht nur ein lokales Ärgernis, sondern ein Problem für die Glaubwürdigkeit und Förderlogik des gesamten FRM-Netzes.

Fazit

- Funktionstrennung statt Nutzungsmischung: Für den Innenstadtbereich sollte eine attraktive, aber gesondert ausgewiesene Erschließung für Fußgänger, Tourismus und Anlieger geschaffen werden – getrennt von der Pendlerachse, wie es Albert Scherer und Dr. Harbach vorschlagen (Führung entlang der Ludwigstraße mit Anschluss Richtung Friedberg/Zanderstraße).
- Transparente Nachprüfung der Variantenentscheidung: Angesichts der wiederholten Kritik (Presse, Fachverbände, Anwohner) erscheint eine Offenlegung der Bewertungskriterien und eine Einbindung von ADFC/VCD für den gesamten FRM6 sinnvoll, wie es beim vergleichbaren Fall in Friedberg bereits erfolgreich praktiziert wurde.
- Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept: Mehrere Stimmen fordern zu Recht eine übergeordnete Strategie statt einer Abfolge von Einzelmaßnahmen, um zu verhindern, dass künftige Streckenabschnitte erneut ad hoc und ohne klare Zieldefinition geplant werden.
- Wirkungskontrolle statt Bau-Fixierung: Der eigentliche Erfolgsmaßstab eines Radschnellwegs ist nicht seine Fertigstellung, sondern die tatsächlich erzielte Verlagerung vom Pkw. Diese sollte nach Inbetriebnahme evaluiert werden, um bei Bedarf nachsteuern zu können.