

FACTSHEET:

Der Radschnellweg Wetterau und der viergleisige Ausbau der Main-Weser-Bahn in zehn Punkten

Der Ausbau der Main-Weser-Bahnlinie zwischen dem Westbahnhof Frankfurt und dem Bahnhof Friedberg von zwei auf vier Gleise stellt nach 170 Jahren des Eisenbahnverkehrs auf dieser Strecke die historische Chance dar, die intermodale Mobilität zwischen schienengebundenem Öffentlichen Verkehr und umweltfreundlichen Individualverkehr durch den gleichzeitigen Bau eines Radschnellweges entlang der neuen Schienen auf eine neue Stufe zu stellen. Hier im Überblick die wichtigsten **zehn Argumente**:

1. Durch eine parallele Fertigstellung der Schienenstrecke und des Radschnellweges Wetterau werden zeitliche, organisatorische, personelle und finanzielle **Ressourcen gebündelt** und effizient genutzt.
2. Diese Bündelung ermöglicht die mit geschätzten 25 bis 30 Millionen Euro Baukosten durchaus **preiswerte** Erstellung dieses über 28 Kilometer langen Radschnellweges, für den zudem beträchtliche **Fördergelder** des Landes Hessen und des Bundes in Aussicht stehen werden.
3. Die Deutsche Bahn könnte als **Pilotprojekt** die Planung und Realisierung der Radschnellverbindung übernehmen und so die **Zuständigkeitslücke füllen**, welche bei überregionalen Radwegen in Hessen momentan besteht.
4. Es entsteht eine attraktive Alternative für Berufspendler, die bisher auf den Pkw angewiesen waren. Das **entlastet** die heute im Berufsverkehr schon stark überlasteten **Bundesstraßen B3, B521, B45** und die **Landesstraße L3008**, dient somit der Luftreinhaltung (weniger **NO_x**) und reduziert den Ausstoß an **Kohlendioxid**.
5. Die **Streckenführung** ist geradezu **ideal** für eine Radschnellverbindung, denn sie ist direkt, steigungsarm und weitestgehend kreuzungsfrei. Zudem führt sie in die Ortszentren.
6. Es entsteht ein nur **geringer zusätzlicher Flächenverbrauch** durch den Umstand, dass auf weiten Streckenabschnitten Wirtschafts-, Rettungs- und Revisionswege neben der Bahntrasse von Radfahrenden genutzt würden.
7. Der Radschnellweg Wetterau (Bad Nauheim – Frankfurt) kann in einem für Infrastrukturmaßnahmen sehr kurzen Zeitraum von **höchstens zehn Jahren** realisiert werden.
8. Intermodale Verknüpfungen durch den begleitenden Bau von geräumigen, Diebstahl sicheren und wetterfesten **Fahrradabstellanlagen** und **Fahrradparkhäusern** an den Bahnstationen und Haltestellen entlang der Schnellbahnstrecke S 6 können zusätzliche Synergien für den Öffentlichen Personenverkehr schaffen.
9. Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung: keine Flächenkonkurrenz auf der Straße zwischen Auto und Fahrrad durch **separate Routenführung** der Radschnellverbindung.
10. Die Erweiterung des **Radschnellverbindungsnetzes** ist möglich durch **Zubringer** von Wölfersheim und Ober-Mörlen nach Bad Nauheim und von Nidderau über Schöneck und Niederdorfelden nach Bad Vilbel.