



Alternative Verkehrsangebote zum 10-spurigen Ausbau der A 5



Alternative Verkehrsangebote zum 10-spurigen Ausbau der A 5

Herausgeber: Bündnis „Stopp A 5 Ausbau“

Autoren (in alphabetischer Reihenfolge):

Bernhard Altert, Attac Frankfurt, Verkehrswendebündnis Frankfurt

Christian Behrendt, Pro Bahn & Bus Hessen

Anton Eisenbach, Fridays for Future Frankfurt

Michael Görg, VCD Rhein-Main & Wetterau/Vogelsberg, ADFC

Ansgar Hegerfeld, ADFC Frankfurt

Paul Hilmer, ADFC Bad Nauheim/Friedberg

Philipp Loth, Pro Bahn Hessen

Willi Loose, Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn, Verkehrswendebündnis Frankfurt

Fabian Mitter, VCD Rhein-Main

Joachim Schirrmacher, BI Es ist zu laut, ADFC Frankfurt

Daniel Tiedge, VCD Rhein-Main

Frankfurt am Main, Mai 2025

Fotos Titelseite:

Oben links: Verkehrsbelastung auf der A 5 Höhe Griesheim. 10-spuriger Ausbau ist keine Alternative.

Mitte: Die kürzlich ausgebaute Schienenstrecke zwischen Bad Vilbel und Frankfurt als Vorbild für weitere Schienenausbauten. ICE, Regionalexpress, Regionalbahn und Güterverkehr stehen sich nicht mehr gegenseitig im Weg.

Unten rechts: Radschnellweg FRM1 in Langen. Von 300 Kilometer projektierten Radschnellwegen im Rhein-Main-Gebiet sind bisher lediglich 11 Kilometer gebaut.

Alle Fotos: Willi Loose

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	4
1. Vorwort	8
2. Frankfurt, die Pendlerstadt.....	10
3. Überregionalen ÖPNV durchgreifend verbessern	12
4. Güterverkehr von der Straße auf die Schiene	15
5. Kommunalen ÖPNV (U-Bahn, Straßenbahn).....	18
6. Intermodaler Verkehr - PKW, Fahrrad und ÖPNV sinnvoll verknüpfen.....	21
7. Radverkehr für Pendelnde attraktiv machen.....	26
8. Bevorzugung des Autoverkehrs beenden.....	30

Zusammenfassung

Im Frühsommer 2024 hat die Autobahn GmbH eine Studie veröffentlicht, die die Machbarkeit eines durchgehend zehnspurigen Ausbaus der A 5 (plus Standstreifen und Ein- und Ausfädelspuren an den Autobahnknoten) zwischen dem Frankfurter Kreuz im Süden und der Anschlussstelle Friedberg im Norden belegen sollte. Eine Arbeitsgruppe hat daraufhin eine grundlegende Kritik an dieser Machbarkeitsstudie veröffentlicht. Eine weitere Arbeitsgruppe aus Mitgliedern von Bürgerinitiativen, Umwelt- und Verkehrsverbänden aus dem Rhein-Main-Gebiet hat mit dem hier vorliegenden Bericht Alternativen zum weiteren Ausbau der A 5 vorgelegt, die im Gegensatz zu weiterem Straßenbau einen Schritt hin zur notwendigen Verkehrs- und Klimawende beschreiben. Die ausgeführten Push & Pull-Maßnahmen sind geeignet, den Autoverkehr auf der A 5 deutlich zu reduzieren und damit einen weiteren Ausbau überflüssig zu machen.

Der von den Ausbaubefürwortern reklamierte Engpass der A 5 resultiert hauptsächlich aus den werktäglichen Fahrten der Berufstätigen zu ihren Arbeitsplätzen in Frankfurt und den umliegenden Arbeitsschwerpunkten sowie dem Versorgungsverkehr des Rhein-Main-Gebietes. Täglich fahren mehr als 460.000 Einpendelnde zu ihren Arbeitsplätzen im Frankfurter Stadtgebiet, auf umgekehrten Weg überqueren ca. 130.000 Auspendelnde pro Werktag die Frankfurter Stadtgrenze. Hinzu kommen die Wege zu und von der Arbeit in den umliegenden Kommunen, die mit dem Auto über die A 5 zurückgelegt werden. Dies hat in der Vergangenheit dazu geführt, dass die Verkehrsbelastung auf der A 5 kontinuierlich angewachsen ist.

Die im Bericht beschriebenen Ausbaumaßnahmen zeigen am Beispiel der A 5 auf, welche alternativen Verkehrsangebote zügig und konsequent ausgebaut werden müssen, damit Autofahrer*innen zum Umsteigen bewegt werden (Pull-Maßnahmen). Zusätzlich muss dies durch restriktive Maßnahmen gegenüber dem Autoverkehr begleitet werden (Push-Maßnahmen), damit die Alternativen ihre volle Wirksamkeit entfalten können.

Ausbau regionaler Schienenverkehr

Um den motorisierten Individualverkehr im Einzugsgebiet der A 5 zu reduzieren, muss der regionale Schienenverkehr (und darüber hinaus) attraktiver und zuverlässiger werden. Neben den nicht näher ausgeführten organisatorischen und personellen Anpassungen bei den Eisenbahnunternehmen spielen dabei einige Streckenausbauten eine besondere Rolle.

Besonders wichtig ist der Ausbau der parallel zur A 5 verlaufenden Main-Weser-Bahn (Kassel – Marburg – Gießen – Frankfurt). Im Abschnitt zwischen Kassel und Marburg sollten einzelne Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung sowie zur Kapazitätserhöhung durchgeführt werden. Dreh- und Angelpunkt ist die Behebung des bundesweit bedeutsamen Schienenengpasses durch den viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Gießen und Friedberg. Ohne diesen kann die Main-Weser-Bahn keine zusätzlichen Verkehre aufnehmen, um die A 5 zu entlasten. Der Bau von Zusatzgleisen muss daher in den Bundesverkehrswegeplan 2040 als „Vordringlicher Bedarf (Engpassbeseitigung)“ aufgenommen werden. Durch diesen Ausbau ergeben sich also erstmals massiv zusätzliche ÖV-Kapazitäten, um Pkw-Verkehre auf die Main-Weser-Bahn zu verlagern. Darauf können dann die weiteren genannten Angebotsverbesserungen mit schnellen Zusatzzügen und umsteigefreien Durchbindungen bis Frankfurt aufbauen.

Weitere notwendige Ausbaumaßnahmen auf der regionalen Schiene sind:

- Ausbau des Knotens Gießen mit einem neuen Mittelbahnsteig im Bahnhof Gießen, Reaktivierung der Lumdatalbahn und die Bestellung neuer Zugverbindungen auf der sanierten Lahntalbahn sowie der kapazitätssteigernde Ausbau der Vogelsbergbahn

- Maßnahmen rund um den Knoten Friedberg mit dem Ausbau der Wetteraustrecken nach Hungen und Nidda sowie der Reaktivierung der Strecke Hungen – Wölfersheim
- Elektrifizierung und Ausbau der Strecke zwischen Friedberg und Friedrichsdorf mit Integration in das Netz der S-Bahn Rhein-Main
- Ausbau und Elektrifizierung der Taunusbahn zwischen Friedrichsdorf und Usingen, Erweiterung der zweigleisigen Abschnitte und Geschwindigkeitserhöhung
- Reaktivierung der Solmstalbahn nördlich von Brandoberndorf
- Zügiger Ausbau des Abschnitts der Main-Weser-Bahn zwischen Bad Vilbel und Friedberg
- Kapazitätssteigernde Maßnahmen im oberirdischen Teil des Frankfurter Hbf, damit dort mehr Regionalzüge aufgenommen werden können

Mehr Kapazitäten für den Schienengüterverkehr

Auch der Schienengüterverkehr ist von den Infrastrukturengpässen der regionalen Schienenstrecken negativ betroffen, dort können kaum noch nennenswerte Neuverkehre aufgenommen werden.

In der Rhein-Main-Region überlagern sich im Schienengüterverkehr die wichtigen West-Ost-Ströme mit den Nord-Süd-Strömen. Um eine Entflechtung der Ströme zu erreichen, müssen nicht nur die Schienenwege im unmittelbaren Untersuchungsgebiet ausgebaut werden, sondern auch etwas weiter gefasst im überregionalen Maßstab, um die A 5 vom Schwerverkehr zu entlasten. Dies sind:

- Wie im Personenverkehr wichtig, 4-gleisiger Ausbau der Main-Weser-Bahn im Abschnitt Gießen-Bergwald – Friedberg
- Beseitigung der eingleisigen Stellen zwischen Blankenberg und Merten, sowie Schladern und Rosbach auf dem Abschnitt zwischen Siegburg und Au (Sieg), als Entlastungsstrecke zum Mittelrheintal
- Elektrifizierung und güterverkehrsgerechter Ausbau der Alsenztalbahn von Bingen über Bad Kreuznach nach Kaiserslautern, um den Knoten Mainz zu entlasten
- Entmischung der Verkehrsarten im Knoten Mainz/Wiesbaden durch umfangreiche Neu- und Ausbaumaßnahmen links- und rechtsrheinisch
- Viergleisiger Ausbau der Strecke (Hanau –) Großkrotzenburg – Abzweig Steinerts (– Aschaffenburg)

Ausbau des schienengebundenen kommunalen ÖPNV

Grundsätzlich ist eine Stärkung des lokalen ÖPNV notwendig, da das letzte Stück vom Bahnhof meist noch innerhalb der Wohn- oder Zielkommune mit lokalen Verkehrsträgern zurückgelegt werden muss. Der lokale ÖPNV fungiert somit als Teil einer Wegekette. Um Pendler*innen zum Umstieg vom auf der A 5 verkehrenden Auto auf den ÖPNV zu bewegen, reicht es daher nicht aus, einen Ausbau der nahe der A 5 gelegenen überregionalen Bahnstrecken zu forcieren. Folgende schienengebundene lokale ÖPNV-Projekte am bzw. zum Zielort Frankfurt sind unter anderem ein wichtiger Bestandteil als Alternative zum geplanten Ausbau der A 5:

- Beidseitige Verlängerungen der Stadtbahn U5 in Frankfurt, ins Europaviertel im Westen und zum Frankfurter Berg im Osten (in Planung)
- Straßenbahnverbindung Frankfurt – Bad Vilbel (noch ohne konkreten Beschluss)
- Verlängerung der Stadtbahn U2 von Bad Homburg-Gonzenheim bis Bahnhof Bad Homburg (in Planung)

- Verlängerung der Stadtbahn U7 von Frankfurt-Heerstraße über Weißkirchen/Steinbach nach Oberursel Bhf
- Regionaltangente West (bereits im Bau befindlich)
- Regionaltangente Nord zwischen Bad Vilbel und Bad Homburg

Die bestehenden Planungen müssen so zügig wie möglich fortgeführt und umgesetzt werden, die übrigen Maßnahmen müssen endlich aufgegriffen und realisiert werden.

Pkw, Fahrrad und ÖPNV sinnvoll verknüpfen

Da nicht in allen Umlandgemeinden des Rhein-Main-Gebietes und in den darüber hinaus bedeutsamen Pendlerorten gute Voraussetzungen für alternative Angebote bestehen, sollte die Kombination des eigenen Pkw bzw. des Fahrrads mit dem ÖPNV gefördert werden. Hierbei wird die „erste bzw. letzte Meile“ am peripheren Wohnort per Pkw, Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt und die große Strecke mit dem ÖPNV bewältigt. Der Wechsel des Verkehrsmittels auf einem Weg wird als intermodal bezeichnet.

- Park & Ride: Die Rahmenbedingungen für die intermodale Kombination Pkw und ÖPNV sind im RMV-Gebiet teilweise vorhanden, die existierenden Angebote sind akzeptiert und werden auch genutzt. Die bereits vorliegende Planung wäre schon ein Riesenschritt in die richtige Richtung, würde sie zügig realisiert. Es besteht hier weder ein Erkenntnis- noch ein Konzeptionsproblem, die verschleppte Umsetzung ist das Problem. Zur beschleunigten Umsetzung bedarf es der verbesserten Koordination der beteiligten Akteure, Ausgleich bei bestehenden Zielkonflikten und beschleunigter Planungsverfahren.
- Bike & Bahn: Im Wesentlichen kommen hier die gleichen Hemmnisse wie schon beim Park & Ride zum Tragen. Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität und Akzeptanz sind bekannt, Förderungen und Unterstützungsprogramme sind vorhanden. Nun gilt es, die Planung und Umsetzung über die verschiedenen Akteure hinweg zu beschleunigen.

Radverkehr für Pendelnde attraktiv machen

Der Ausbau des Radverkehrs stellt eine effiziente, umweltfreundliche und kostengünstige Alternative zum Ausbau der A 5 dar. Statt weiter in den Straßenbau zu investieren, sollten verstärkt Maßnahmen ergriffen werden, um den Radverkehr zu fördern und so eine nachhaltige Verkehrswende voranzutreiben. Die Schaffung eines gut vernetzten, sicheren und attraktiven Radwegenetzes könnte den Umstieg vom Auto erheblich erleichtern und zur Reduzierung der Verkehrsbelastung beitragen.

Radschnellwege sind leistungsfähige, gut ausgebaute Fahrradverbindungen, die den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad auf der gesamten Strecke fördern können. Sie ermöglichen ein schnelles, sicheres und komfortables Fahren über längere Strecken. Allerdings hapert es an der bisherigen Realisierung und Umsetzung von Radschnellwegen in Hessen. So sind beispielsweise von den geplanten Radschnellwegen im Rhein-Main Gebiet, mit insgesamt rund 300 in Aussicht gestellten Kilometern, bis heute nur ca. 11 Kilometer Radschnellwege umgesetzt.

Notwendige Bestandteile einer wirksamen Förderstrategie sind:

- Beschleunigte Planung und Umsetzung (z. B. durch hohe Priorität für Planung und Umsetzung, vereinfachte Genehmigungsverfahren, langfristig gesicherte Finanzierung)
- Rechtliche Anpassungen durch Bund und Land (z. B. durch die Festschreibung des überragenden öffentlichen Interesses am Bau von Radwegen, Planfeststellungsverfahren nur in Ausnahmefällen)

- Ganzjährige Nutzbarkeit durch Land und Kommunen sicherstellen
- Zusätzliche Infrastruktur verbessern (z. B. durch Bau von Fahrradparkhäusern und Mobilitätsstationen)
- Attraktivität des Radverkehrs durch sogenannte „weiche Strategien“ steigern

Bevorzugung des Autoverkehrs beenden

Die bisher beschriebenen fördernden Maßnahmen zum Umstieg von der Autonutzung auf alternative Verkehrsangebote sollten durch restriktive Maßnahmen gegenüber dem Autoverkehr begleitet werden (Push & Pull-Strategie). Dazu dienen die im Folgenden beispielhaft aufgezählten restriktiven Maßnahmen gegenüber dem Autoverkehr. Nur durch die Kombination von fördernden Maßnahmen bei den Alternativen und den Restriktionen gegenüber dem überbordenden Autoverkehr lassen sich deutliche Entlastungswirkung auf unseren Straßen und Autobahnen erzielen. Insgesamt muss bei jeder dieser Maßnahmen darauf geachtet werden, dass sie sozialverträglich ausgestaltet wird. Ebenso wichtig ist, dass die Kommunen die geforderten größeren Kompetenzen auch nutzen und konsequent umsetzen.

Zur Verringerung des Verkehrsaufkommens und damit zur Verkehrsvermeidung tragen folgende Maßnahmen bei:

- Entfernungsabhängige Besteuerung des Kfz-Verkehrs (Voraussetzung bundesgesetzliche Regelung)
- City-Maut für innerstädtische Straßennetze ermöglichen (Voraussetzung bundesgesetzliche Regelung)
- Recht von Arbeitnehmer*innen zur Arbeit im Homeoffice (Unterstützung durch bundesgesetzliche Regelung)
- Förderung von Co-Working-Spaces in der Region

Die verursachergerechte Übernahme sämtlicher Folgekosten des Straßenverkehrs setzt die folgenden Gesetzesänderungen des Bundes voraus:

- Umweltschädliche Subventionen im Verkehr abbauen
- Neuregelung der Entfernungspauschale

Die Förderung eines umwelt- und klimagerechten Umbaus unserer Kommunen sollte durch folgende gesetzliche Anpassungen bestehender Gesetze und Verordnungen des Bundes und des Landes ermöglicht werden:

- Mehr Kompetenzen für die Kommunen bei der Gestaltung des innerörtlichen Verkehrs durch eine weitere Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Mehr kommunale Kompetenzen zur weitreichenden Einführung von Parkraummanagement-Parken von privaten Pkw als Sondernutzung einstufen
- Ermöglichen verkehrsbeschränkender Anordnungen auf den kommunalen Zufahrtsstraßen in das Stadtgebiet
- Einführung einer umlagefinanzierten Nahverkehrsabgabe

Zusätzlich ist es aus verschiedenen Gründen notwendig und sinnvoll, eine durchgehende und fest vorgegebene Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 5 – beispielsweise Tempo 110 für Pkw – anstelle einer situationsangepassten Wechselbeschilderung wie heute, einzuführen.

1. Vorwort

Machbarkeitsstudie zum Ausbau der A 5 zwischen Frankfurter Kreuz und Friedberg

Im derzeit bestehenden Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) und im darauf aufbauenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ist bereits der 10-streifige Ausbau der A 5 vom Frankfurter Kreuz bis zum Nordwestkreuz und der 8-streifige Ausbau vom Nordwestkreuz bis zur Anschlussstelle Friedberg enthalten. Im Jahr 2019 wurde vom Land Hessen, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zum 10-streifigen Ausbau der BAB 5 auf der gesamten Länge zwischen Frankfurter Kreuz im Süden und der Anschlussstelle Friedberg im Norden beauftragt. Diese Machbarkeitsstudie wurde im Frühsommer 2024 veröffentlicht. Eine Arbeitsgruppe mit Mitgliedern der Bürgerinitiative „Es ist zu laut“, des Aktionsbündnisses Unmenschliche Autobahn und des BUND Kreisverband Frankfurt hat daraufhin die Machbarkeitsstudie analysiert und eine umfangreiche Kritik an der Studie erstellt.¹

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie deuten darauf hin, dass die Überlastung der A 5 im Frankfurter Stadtgebiet hauptsächlich auf den regionalen Pendlerverkehr zwischen den Umlandgemeinden und Frankfurt am Main zurückzuführen ist. Eine Kennzeichennachverfolgung hat ergeben, dass lediglich 29,6 % des nach Süden fahrenden Autoverkehrs und 25,9 % der nach Norden fahrenden Fahrzeuge an den Untersuchungstagen die A 5 zwischen Frankfurter Kreuz und der Abfahrt Friedberg in voller Länge durchfahren haben.² Auch zeigen die Verkehrsbelastungen im untersuchten Abschnitt der A 5 typische Merkmale von Pendlerströmen vor allem in den Großraum Frankfurt.

Immer weiter wie bisher?

Dass immer weiterer Straßen- und Autobahnausbau kein geeignetes Mittel zum Bändigen des Verkehrswachstums auf überlasteten Autobahnen ist, zeigt eine Studie von Greenpeace eindrucksvoll. Eine vergleichende Vorher-Nachher-Untersuchung an acht ausgebauten Autobahnabschnitten belegt, dass in sechs von acht Fällen innerhalb kurzer Zeit nach dem Ausbau die Abschnitte wieder mit neuem Autoverkehr aufgefüllt waren und Staubildungen wie vor dem Ausbau beobachtet wurden.³ Als Grund wird die massive Verkehrszunahme nach dem Ausbau (induzierter Verkehr) angesehen. Besonders in Ballungsgebieten – wie an der A 5 in Frankfurt zu erwarten – steigt die Staugefahr durch den Ausbau tendenziell stärker als in ländlichen Regionen.

Ein weiter so wie bisher, d. h. auf jede Stauanfälligkeit mit dem weiteren Ausbau der Verkehrswege zu antworten, ist nicht zeitgemäß und sollte unterbleiben.

Konsequenter Ausbau der Alternativen zum MIV-Wachstum notwendig

Die der Prognose in der Machbarkeitsstudie zugrunde gelegten und politisch gewünschten Restriktionen gegenüber dem MIV⁴ (Push-Effekte) werden in der Machbarkeitsstudie nicht weiter ausgeführt, jedoch kann davon ausgegangen werden, dass sie regional oder bundesweit bei entsprechender politischer Willensbildung noch stärker ausfallen müssten. Und vor dem Hintergrund, dass mit dem vorgeschlagenen weiteren Ausbau der A 5 auch nach Meinung der Verkehrsplaner der Engpass

¹ Siehe <https://www.esistzulaut.org/downloads.html>

² Arbeitsgemeinschaft Brilon Bondzio / Kocks Consult / Bosch & Partner (Hrsg.): Machbarkeitsstudie zum Ausbau der BAB A5 Frankfurter Kreuz – AS Friedberg. Bericht. 16. Mai 2022

³ Greenpeace e.V. (Hrsg.): Stauausbau. Wie der Ausbau von Autobahnen weitere Engpässe erzeugt – eine Datenanalyse. Hamburg, Stand 2/2023, S. 9ff

⁴ MIV = motorisierter Individualverkehr

nicht zu beseitigen ist, kann die Lösung nur in einem konsequenten Ausbau aller denkbaren Alternativen zum MIV bestehen, damit das Pendlerproblem und die damit verursachten Klimabelastungen in Zukunft bewältigt werden können.

Welche Maßnahmen dafür erforderlich sind, zeigen wir in diesem Bericht. Diese Maßnahmen können zwar in der Regel nicht sofort beschlossen und umgesetzt werden, da sie teilweise einen längeren politischen, administrativen und planerischen Vorlauf benötigen. Jedoch benötigt der in der Machbarkeitsstudie gewünschte durchgehende Ausbau der A 5 zwischen dem Frankfurter Kreuz und der Anschlussstelle Friedberg einen noch längeren Vorlauf, bis er in die Realität umgesetzt werden könnte: Dazu müsste der durchgehende Ausbau durch Beschluss des Bundestages erst als „Vordringlicher Bedarf (Engpassbeseitigung)“ in den BVWP 2040 aufgenommen werden, eine sehr komplizierte Planung erstellt werden, ein umfangreiches Planfeststellungsverfahren mit zahlreichen Einwendungsmöglichkeiten und erwartbaren Klagen von betroffenen Grundstückseigentümern durchgeführt werden und danach der mindestens ein bis zwei Jahrzehnte andauernde Ausbau im laufenden Betrieb ausgeführt werden. In dieser Zeit könnten – bei politischem Willen der unterschiedlichen Beteiligten – der Großteil der von uns beschriebenen Alternativen umgesetzt werden.

Ermutigend sind in diesem Zusammenhang auch die Ergebnisse der aktuellen bundesweiten Verkehrsbefragung Mobilität in Deutschland (MiD 2023).⁵ Trotz zunehmendem Pkw-Besitz nahm die Pkw-Nutzung seit der vorherigen Befragung ab, was auf eine erhöhte Nutzung von alternativen Verkehrsangeboten in der Zukunft hoffen lässt.

Die Umsetzung der beschriebenen Alternativen als Push & Pull-Maßnahmen ist geeignet, den Autoverkehr auf der A 5 deutlich zu reduzieren und damit einen weiteren Ausbau überflüssig zu machen.

⁵ infas, DLR, IVT und infas 360 (Hrsg.): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMDV). Kurzbericht. März 2025

2. Frankfurt, die Pendlerstadt

Frankfurt liegt in absoluten Zahlen in der Spitzenklasse der deutschen Pendlerstädte. Die aktuelle Statistik des Landes Hessen weist Mitte 2023 463.180 Berufstätige aus, die werktätig zur Arbeit von ihrem Wohnort in Hessen nach Frankfurt fahren (Einpendelnde).⁶ Damit sind die Arbeitsplätze in Frankfurt ein riesiger Verkehrsmagnet, der sich auf überlasteten Straßen in der Stadt-Umland-Beziehung bemerkbar macht. Umgekehrt überqueren 133.746 Berufstätige die Stadtgrenze auf ihrem Weg zum Arbeitsort außerhalb Frankfurts (Auspendelnde). Dies muss jedoch nicht bedeuten, dass jeder Pendler/jede Pendlerin den Arbeitsweg täglich zurücklegt.

Aus den angeführten Zahlen der Pendlerstatistik geht nicht hervor, mit welchen Verkehrsmitteln der werktägliche Arbeitsweg durchgeführt wird. Die bundesweite Statistik belegt, dass 59,9 % aller Arbeitswege mit dem Auto zurückgelegt werden.⁷ Dabei sitzen im Berufsverkehr im Durchschnitt lediglich 1,08 Personen im Pkw. Für die Verkehrsbelastung, also die subjektive und objektive Betroffenheit von Anwohner*innen an den Straßen, ist jedoch die zurückgelegte Entfernung mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln von Bedeutung. 77,0 % aller im Berufsverkehr zurückgelegten Kilometer werden mit dem Pkw gefahren.⁸ Hinzu kommen noch die täglichen Fahrten im Ausbildungsverkehr, die in der Pendlerstatistik nicht enthalten sind, sich jedoch auf den überlasteten Straßen ebenfalls negativ bemerkbar machen. Pendlerfahrten machen einen Großteil der werktäglichen Verkehrsbelastung auf der Autobahn A 5 aus.

In der Grafik unten (Abb. 1) sind die Pendlerströme aus den nahen Umlandgemeinden im Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus grafisch dargestellt. Die Grundlage ist die Pendlerstatistik der Gemeinden Deutschlands im Jahr 2023. Dargestellt ist eine Auswahl derjenigen Pendlerwege, die prinzipiell eine Bedeutung für die Verkehrsbelastung der Bundesautobahn A 5 im Untersuchungsbereich der Machbarkeitsstudie zwischen dem Frankfurter Kreuz im Süden und der Anschlussstelle Friedberg im Norden haben. Dazu mussten Annahmen zum mutmaßlichen Fahrweg der Ein- und Auspendelnden getroffen werden, die Alternativrouten zur A 5 in das Stadtgebiet Frankfurts hinein, einbezogen. Teilweise wurden alle in der Statistik aufgeführten Pendler*innen mit Ziel Frankfurt in der Relation der A 5 geführt, teilweise nur ein Anteil. Es ist klar, dass dies nicht den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht, dient jedoch dem optischen Angleichen der tatsächlich in der Machbarkeitsstudie dargestellten Verkehrsbelastungen auf der A 5.

Ganz wichtig ist es zu beachten, dass die dargestellten schwarzen Verkehrsströme der Ein- und Auspendelnden keine Aussagen über die tatsächliche MIV-Verkehrsbelastung zulassen, da wir in der Grafik keine Informationen zur tatsächlichen Verkehrsmittelnutzung verarbeiten konnten. Je nach derzeit angebotenen Verkehrsalternativen mag der Anteil der Autofahrenden höher oder geringer als der Durchschnitt im Rhein-Main-Gebiet ausfallen. In Bezug auf die Thematik unserer Studie – attraktive Alternativen zur Nutzung der A 5 auszuführen – zeigt die Grafik für die Teilgruppe der Berufspendelnden die **Potenziale** auf, auf die attraktive Verkehrsmittelalternativen positiven Einfluss nehmen können.

⁶ Siehe <https://statistik.hessen.de/presse/pendlerpotenzial-in-den-hessischen-gemeinden-2023>

⁷ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2024/25, Seite 226

⁸ Ebenda, Seite 228

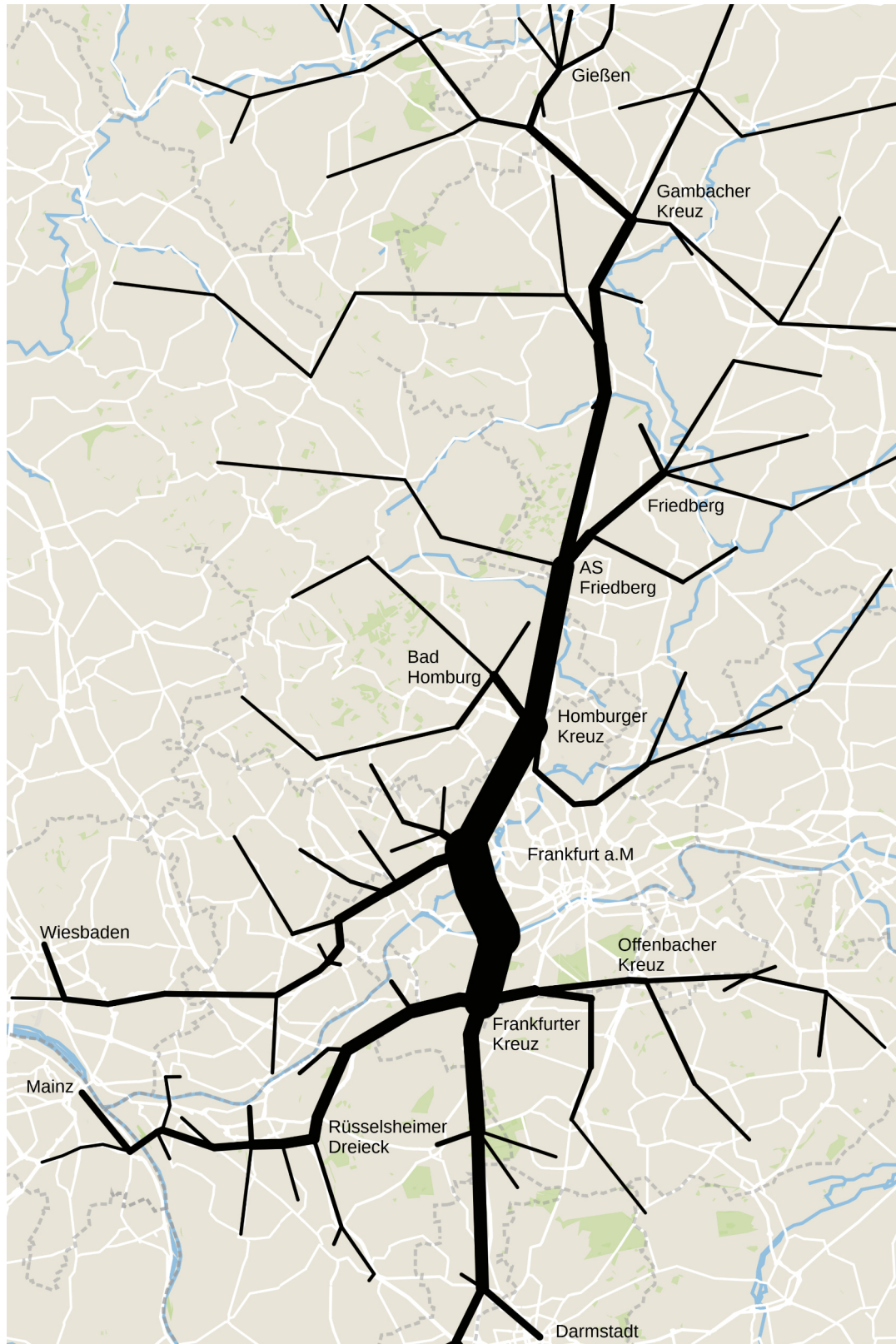


Abbildung 1: Pendlerströme mit Bezug zur vorgesehenen Ausbaustrecke der A 5 von und nach Frankfurt schematisch dargestellt. (Datenquelle: Pendlerstatistik 2021-2023; Kartenmaterial: OpenStreetMap contributors)

3. Überregionalen ÖPNV durchgreifend verbessern

Um den motorisierten Individualverkehr im Einzugsgebiet der A 5 zu reduzieren, muss der Schienenverkehr attraktiver und zuverlässiger werden. Der Schienenverkehr ist seit Jahrzehnten unterfinanziert. Hinzu kommen weitere Probleme wie unter anderem ein zunehmender Personalmangel. Insgesamt ist der ÖPNV immer weniger zuverlässig geworden, die Anzahl der Ausfälle und Verspätungen hat zugenommen. Ein Ausbau des ÖPNV und der Schieneninfrastruktur nördlich von Frankfurt ist notwendig.

Maßnahme: Ausbau der Main-Weser-Bahn (Kassel – Gießen – Frankfurt)

Besonders wichtig ist dabei der Ausbau der parallel zur A 5 verlaufenden Main-Weser-Bahn (Kassel – Marburg – Gießen – Frankfurt). Im Abschnitt zwischen Kassel und Marburg sollten einzelne Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung sowie zur Kapazitätserhöhung durchgeführt werden. Der Abschnitt Gießen – Friedberg ist ein bundesweit bedeutender Engpass im Schienennetz. Ein Ausbau auf vier (bzw. örtlich mindestens drei) Gleise ist dringend erforderlich. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht zwar einen Minimalausbau der Strecke vor, doch die Umsetzung ist schleppend und die geplanten Maßnahmen – insbesondere nur eine Verdichtung der Blockabstände – reichen nicht aus. Es gibt lediglich drei punktuelle Überholmöglichkeiten, von denen nur die in Langgöns betrieblich flexibel nutzbar ist.

Mittel- bis längerfristig droht im Engpassabschnitt Gießen – Friedberg eine Überlastung durch die geplante Verlagerung von Güterverkehren aus dem Mittelrheintal sowie weitere Umleitungsverkehre. Ein durchgreifender Kapazitätsausbau mit zusätzlichen Gleisen ist daher essenziell, um die Betriebsqualität zu verbessern, den Regionalverkehr auszubauen und insgesamt eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu ermöglichen. Dies würde wesentlich zur Entlastung der Autobahn A 5 beitragen. Daher ist es immens wichtig, dass dieses Vorhaben in den Bundesverkehrswegeplan unter „Vordringlicher Bedarf (Engpassbeseitigung)“ aufgenommen wird, um diese Kapazitäten so schnell wie möglich bereit zu stellen.

Maßnahme: Ausbau rund um den Knoten Gießen

Der Eisenbahnknoten Gießen ist zentral für den Verkehr in Mittelhessen. In Gießen müsste zur Steigerung der Kapazität ein neuer Mittelbahnsteig gebaut werden. Zudem müssen mehrere Strecken, die als Zubringerstrecken in Richtung Frankfurt fungieren, ausgebaut werden.

Die Reaktivierung der Lumdatalbahn als moderne Regionalbahn wird seit Jahrzehnten diskutiert, zieht sich aber hin. Nach der Umsetzung wäre sie der fünfte Schienekorridor nach Gießen. Wir fordern daher, dass der RMV diese schnellstmöglich anstößt.

Die Lahntalbahn wird saniert und ist bald leistungsfähiger. Allerdings hängt die Angebotsqualität von der Zugbestellung durch den RMV ab, entscheidend sind zudem gute Anschlüsse zur Main-Weser-Bahn.

Was die Dillstrecke angeht, stabilisiert der Ausbau Gießen – Friedberg das Flügelzugkonzept des Mittelhessen-Express. Zudem fordern wir eine RE-Konzeptüberarbeitung für eine Erhöhung der Anschlusssicherheit in Siegen und Gießen, bzw. mehr Durchbindungen.

Für die Vogelsbergbahn, welche bis Alsfeld nahe der A 5 verläuft, sieht der Deutschlandtakt nur einen stündlichen RB-Verkehr vor. Zusätzliche Haltepunkte, zweigleisige Begegnungsabschnitte und eine teilweise Elektrifizierung könnten jedoch längerfristig die Kapazität erhöhen und einzelne Direktverbindungen nach Frankfurt ermöglichen.

Der für den Knoten Gießen relevante nördliche Abschnitt der Lahn-Kinzig-Bahn wird derzeit modernisiert. Während der Abschnitt Lich - Hungen sowie der Knoten Nidda über Direktzüge nach/von Frankfurt und damit über den Knoten Friedberg zeitgünstig anbindbar sind, ist für den Abschnitt Lich - Pohlheim - Gießen die Anbindung an Frankfurt über Gießen schneller. In beiden Fällen wird durch die Kombination von Streckenmodernisierung und dichterem Zugangebot die Angebotsqualität nach Frankfurt verbessert, was zur Entlastung der A 5 beiträgt.

Maßnahme: Ausbau rund um den Knoten Friedberg

Rund um den Knoten Friedberg sollten gezielte Maßnahmen zur Leistungssteigerung ergriffen werden. Der Ausbau der Wetteraustrecken nach Hungen und Nidda wird nun umgesetzt. Die Reaktivierung von Hungen – Wölfersheim ermöglicht erstmals Direktzüge aus der östlichen Wetterau nach Frankfurt, indem in Beienheim Züge geflügelt werden. Auch der Abschnitt Nidda – Beienheim – Friedberg profitiert durch umsteigefreie Verbindungen. Insgesamt entsteht eine leistungsfähige Infrastruktur für attraktive Direktverbindungen nach Frankfurt. Daher ist es wichtig, dass diese Maßnahmen nun konsequent umgesetzt werden.

Maßnahme: Ausbau der Strecke Friedberg – Friedrichsdorf

Der geplante Ausbau der Bahnstrecke zwischen Friedberg und Friedrichsdorf soll eine attraktive Alternative zur stark belasteten A 5 bieten. Besonders für Pendler aus dem Vordertaunus nach Frankfurt, aber auch für die Relation Mittelhessen/Wetterau – Vordertaunus, wird eine verbesserte Schienenanbindung angestrebt. Die Strecke ist derzeit eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenstrecke, die eine direkte Verbindung von Friedberg nach Friedrichsdorf ermöglicht. Derzeit müssen Fahrgäste in Friedrichsdorf auf die S5 umsteigen, um nach Frankfurt zu gelangen. Im Rahmen des Ausbaus sollte die Strecke in das Netz der S-Bahn Rhein-Main integriert werden, so dass Züge der S5 in Friedrichsdorf geflügelt werden.

Ein Zugteil fährt dabei weiter nach Friedberg, ein anderer nach Usingen. Dadurch wäre ein direkter und umsteigefreier Anschluss an die S-Bahn-Stationen des Vordertaunus (Bad Homburg, Oberursel, Rödelheim) sowie nach Frankfurt gewährleistet. Hier drängt die Zeit, da solch eine grundlegende Verbesserung als Option in die vorzubereitende Ausschreibung der S-Bahn-Verkehrsleistungen und insbesondere die Bemessung der benötigten Fahrzeuganzahl einfließen müssen! Die Elektrifizierung der Strecke sollte so schnell wie möglich, spätestens 2028, durch die DB InfraGo AG umgesetzt werden (und nicht erneut verschoben werden). Über das Betriebskonzept muss bis zur erneuten Ausschreibung der S-Bahn-Leistungen im Jahr 2029 beim RMV Einigkeit herrschen. Eine möglichst durchgehende Wiederherstellung der früheren Zweigleisigkeit der Strecke sollte angestrebt werden, auch um einen zeitweisen 15-Minuten-Takt ermöglichen zu können.

Maßnahme: Ausbau Taunusbahn und Reaktivierung Solmstalbahn

Die Taunusbahn wird derzeit zwischen Friedrichsdorf und Usingen elektrifiziert und zwischen Lochmühle und Wehrheim zweigleisig ausgebaut, um die S5 bis Usingen zu verlängern. Langfristig ist eine Verlängerung bis Grävenwiesbach vorgesehen, jedoch ohne konkrete Planungen. Um die Zuverlässigkeit zu sichern sollten seitens der Aufgabenträger weitere zweigleisige Abschnitte geprüft werden. Die Solmstalbahn nördlich von Brandoberndorf muss reaktiviert werden, um Orte wie Waldsolms u. a. besser anzubinden. Die Züge könnten bis Wetzlar - Gießen durchgebunden werden, ergänzt durch ein beschleunigtes Angebot, das eine schnelle Verbindung nach Frankfurt ermöglicht.

Maßnahme: Main-Weser-Bahn - Abschnitt Friedberg – Frankfurt

Nach der Inbetriebnahme der zwei neuen S-Bahn-Gleise (S6) zwischen Frankfurt und Bad Vilbel Anfang 2024 läuft das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Bad Vilbel – Friedberg mit anvisiertem Baubeginn für Ende 2025. Mit dem Ausbau entstehen vier durchgehende Gleise, die eine Trennung von S-Bahn-, Regional-, Fern- und Güterverkehr ermöglichen. Dies erhöht die Kapazität und Betriebsqualität, da höhengleiche Kreuzungen, z. B. in Bad Vilbel, entfallen. Insbesondere der Knoten Friedberg und seine Zulaufstrecken profitieren durch zusätzliche Regionalzüge nach Frankfurt. Im Gegensatz zum Südabschnitt gibt es zwischen Bad Vilbel und Friedberg weniger Widerstand, jedoch könnte der Bau durch fehlende Finanzmittel verzögert werden. Daher müssen hier genügend Mittel fließen, damit das Projekt, wie im Bundesverkehrswegeplan 2030 angenommen, umgesetzt werden kann.

Maßnahme: Kapazitätssteigernde Maßnahmen im oberirdischen Teil des Frankfurter Hbf

Der Endpunkt der Main-Weser-Bahn von Kassel nach Frankfurt sowie der Start- oder Endbahnhof fast aller dort verkehrender Personenzüge ist der Frankfurter Hauptbahnhof. Dieser ist mit weit über 1.000 Zugbewegungen am Tag bereits jetzt stark ausgelastet. Besonders viele Fahrten finden auf den Gleisen 4 bis 13 mit Fahrtmöglichkeit in Richtung Frankfurt Süd statt. Mit verschiedenen Maßnahmen lässt sich die Kapazität im Frankfurter Hauptbahnhof und im Raum Frankfurt erhöhen. Hierzu zählen beispielsweise im Hbf zusätzliche Bahnsteiggleise, Optimierung des Spurplans oder die Installation von Zugdeckungssignalen. Diese Maßnahmen befinden sich zum größten Teil in der Umsetzung, sollten aber konsequent zu Ende gebracht werden.

Fazit

Im Engpassabschnitt Gießen – Friedberg werden derzeit einschließlich der zweistündlichen ICE-Linie tagsüber ca. 1.650 bis 1.850 Sitzplätze je Stunde und Richtung angeboten. In den morgendlichen Spitzenstunde steigt das Sitzplatzangebot auf 4.000 bis 4.500.

Mit jedem einzelnen Zusatzzug kann das Angebot um bis zu 840 Sitzplätze gesteigert werden. Nach dem Bau zusätzlicher Streckengleise ist es also möglich, bei hoher Betriebsqualität und dichtem Fahrplanangebot durch gezielte Verstärkerzüge viele Tausend Fahrgäste zusätzlich in der Relation Mittelhessen – Wetterau – Frankfurt komfortabel zu befördern und damit die A 5 wirksam zu entlasten.

Dreh- und Angelpunkt ist der viergleisige Ausbau der Main-Weser Bahn zwischen Gießen und Friedberg. Ohne diesen kann die Main-Weser Bahn keine zusätzlichen Verkehre aufnehmen, um die A 5 zu entlasten. Der Bau von Zusatzgleisen muss daher in den Bundesverkehrswegeplan 2040 als „Vordringlicher Bedarf (Engpassbeseitigung)“ aufgenommen werden. Darauf können dann die weiteren genannten Angebotsverbesserungen mit schnellen Zusatzzügen und umsteigefreien Durchbindungen aufgebaut werden. Durch diesen Ausbau ergeben sich also erstmals massiv zusätzliche ÖV-Kapazitäten, um Pkw-Verkehre auf die Main-Weser-Bahn zu verlagern.

Die Zeit drängt außerdem auch bei der Strecke Friedrichsdorf – Friedberg, welche elektrifiziert werden soll, für die aber ein wesentlich verbessertes Betriebskonzept noch fehlt! Um ein attraktives Angebot zu erreichen, sollte die Bedienung durch die S5 erfolgen, was aber in der anstehenden Ausschreibung des Teilnetzes „Gallusbündel“ der S-Bahn Rhein-Main in mehrfacher Hinsicht berücksichtigt werden muss.

4. Güterverkehr von der Straße auf die Schiene

Einen nicht zu vernachlässigenden Anteil an der Verkehrsstärke macht der Schwerverkehr aus. Aktuell sind es rund 11,1 % der Fahrzeuge⁹ und laut BVWP sollen die Verkehrsmengen beim Lkw bis 2030 um 34 % gegenüber dem Jahr 2019 ansteigen. Man sieht also, dass Lkws für eine große Belastung im Straßenverkehr sorgen, Das BDMV geht davon aus, dass der Lkw-Verkehr gegenüber dieser hohen Zunahme auf der A 5 zwischen Gießen und Frankfurt um weitere mindestens 20 % zunehmen wird.¹⁰

Daher fordert die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände, dass die Kapazitäten auf der Schiene ausgebaut werden, sowie eine Reaktivierung der Gleisanschlüsse, damit aufkommensstarke Kunden direkt mit dem Zug bedient werden können.¹¹ Durch die baldige Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) im Schienengüterverkehr kann die Bedienung der Gleisanschlüsse schneller und weniger personalaufwändig gestaltet werden. Die durchgehende Verfügbarkeit von Strom in DAK-Güterzügen ermöglicht ferner den Einsatz wirksamer Anti-Blockiersysteme, so dass die Entstehung lärmerzeugender Flachstellen an den Radsätzen ursächlich vermieden werden kann.

Jedoch stößt unabhängig davon bereits die aktuelle Belastung des Schienennetzes an ihre Grenzen und es können kaum noch nennenswerte Neuverkehre aufgenommen werden.

In der Rhein-Main-Region treffen die wichtigen West-Ost-Ströme auf die Nord-Süd-Ströme. Um eine Entflechtung der Ströme zu erreichen, müssen nicht nur die Schienenwege im unmittelbaren Untersuchungsgebiet ausgebaut werden, sondern auch etwas weiter gefasst, um die A 5 zu entlasten. Hauptsächlich liegt diese Achse also entlang des TEN-Korridors Rhein-Alpen.¹²

Die leistungsfähigsten Strecken im Schienengüterverkehr (SGV) sind aktuell jene durch das Mittelrheintal. Östlich folgt dann schon die Nord-Süd-Strecke im Raum Kassel – Fulda – Würzburg. Dabei sind die beiden Rheinstrecken bereits heute schon sehr stark ausgelastet und können keine zu verlagernden Verkehre in großem Umfang zusätzlich aufnehmen.

Zur Entlastung dieser Achsen werden nun folgende Maßnahmen abgeleitet, die priorisiert verfolgt werden sollten:

Maßnahme: 4-gleisiger Ausbau der Main-Weser-Bahn im Abschnitt Gießen-Bergwald – Friedberg

Um den dortigen Engpass mit dem Personenverkehr zu beseitigen (wie bereits in Kapitel 3 beschrieben).

Maßnahme: Beseitigung der eingleisigen Stellen zwischen Blankenberg und Merten, sowie Schladern und Rosbach auf dem Abschnitt zwischen Siegburg und Au (Sieg)

Die auf die vorgenannte Strecke zulaufende Strecke aus dem Raum Köln ist die wichtigste Verbindung zur Entlastung des Mittelrheintals. Jedoch ist sie nach Kriegsschäden nach wie zuvor eingleisig

⁹ Dauerzählstelle Frankfurt-Niederrad (2022) https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Daten/2022_1/Jawe2022.html?nn=1819490&cms_detail=6923&cms_map=0 (zuletzt abgerufen;: 31.03.2025)

¹⁰ BDMV (24.10.2024) Der Verkehr in Deutschland wird zunehmen <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2024/091-bmdv-legt-umfassende-verkehrsprognose-2040-vor.html> (zuletzt abgerufen;: 31.03.2025)

¹¹ Vereinigung hessischer Unternehmerverbände (24.05.2024) Güterverkehr: Mehr Verlagerung klappt nur, wenn die Angebote besser werden <https://www.vhu.de/themen/verkehr-und-logistik/gueterverkehr-mehr-verlagerung-klappt-nur-wenn-angebote-besser-werden> (zuletzt abgerufen;: 31.03.2025)

¹² BMDV (19.09.2024) Korridormanagement <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze-korridormanagement.html> (zuletzt abgerufen;: 31.03.2025)

und verhindert eine Kapazitätssteigerung im weiträumigen SGV. Ein Ausbau könnte deshalb eine Alternative für den Schwerlastverkehr im Fernverkehr sein, der heute auf der A 5 fährt.

Maßnahme: Elektrifizierung und güterverkehrsgerechter Ausbau der Alsenztalbahn von Bingen über Bad Kreuznach nach Kaiserslautern

Um dem dichten Nahverkehr im Knoten Mainz/ Wiesbaden aus dem Weg zu gehen: Ab Bingen bzw. Gau-Algesheim ist die linke Rheinstrecke mit bis zu neun Fahrplantrassen pro Stunde im Personenverkehr bereits sehr stark ausgelastet, also wird hier derzeit ein weiterer Zuwachs im SGV verhindert. Daher fordern wir, die Alsenztalbahn für den überregionalen SGV zu ertüchtigen. Ab Hochspeyer können die Züge entweder weiter in den Knoten Ludwigshafen/Mannheim fahren oder direkt via Landau nach Karlsruhe.

Maßnahme: Entmischung der Verkehrsarten am Knoten Mainz/Wiesbaden

Auch im Knoten Mainz/Wiesbaden, den alle Züge von der rechten Rheinstrecke passieren müssen, muss eine Entmischung der Verkehrsarten stattfinden, da sich Güter- und Personenzüge hier gegenseitig behindern. Vor allem im Bereich zwischen dem Bahnhof Wiesbaden-Ost und dem Abzw. Kostheim kommt es zu Problemen, die aber durch den Bau der Igelsteinkurve entschärft werden sollen. Ein Engpass ist zudem die nur zweigleisige Kaiserbrücke zwischen Wiesbaden und Mainz. Sie sollte auf vier Gleise ergänzt werden. Zudem müssen Züge, die über Worms Richtung Ludwigshafen fahren, den Mainzer Hbf passieren, was durch den Bau einer neuen Rheinbrücke zwischen Mainz-Weisenau und Bischofsheim umgangen werden könnte, die mit der Igelsteinkurve und der ausgebauten Kaiserbrücke für eine echte Umgehung des Mainzer Hbf für Güterzüge sorgt.

Maßnahme: Viergleisiger Ausbau der Strecke (Hanau -) Großkrotzenburg - Abzweig Steinerts (- Aschaffenburg)

Der viergleisige Ausbau dieser Strecke muss forciert werden, damit die sich dort überlagernden Güterverkehre der Relationen Köln - Siegen - Friedberg - Aschaffenburg - Würzburg und Kassel/ Fulda - Darmstadt von den starken Regional- und Fernverkehren entmischt werden können. Für diese Güterzüge ist der Streckenabschnitt wichtig, um das Rhein-Main Gebiet im Durchgangsverkehr zu umgehen. Derzeit überlagern sich hier bereits planmäßig vier verschiedene Verkehrsrelationen mit dem dichten Personenverkehr von Frankfurt Richtung Aschaffenburg.

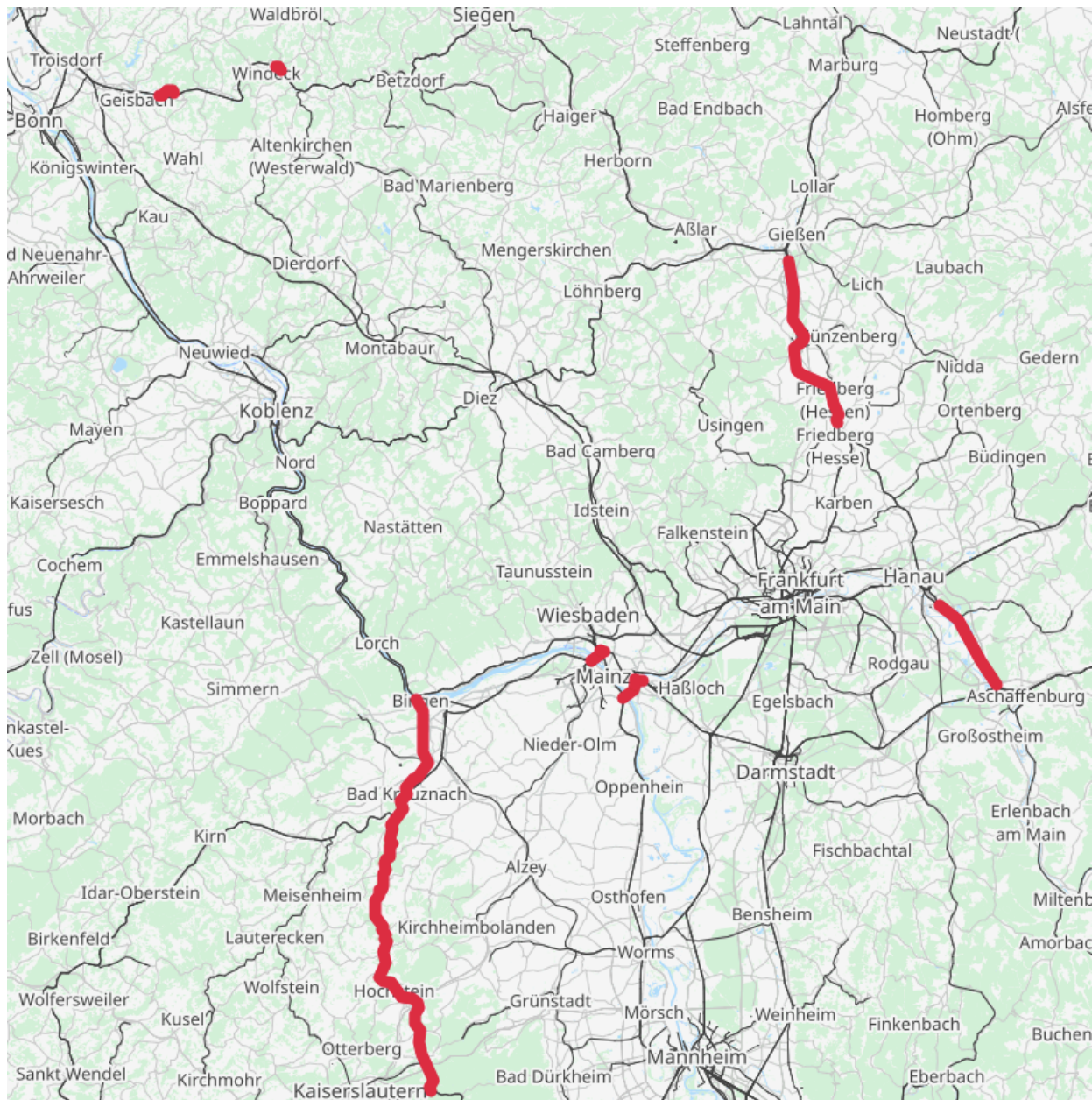


Abbildung 2: Verortung der genannten Maßnahmen (Kartengrundlage: Tiles © Thunderforest / map data © OpenStreetMap contributors under ODbL — Karte zusammengestellt mit uMap)

5. Kommunalen ÖPNV (U-Bahn, Straßenbahn)

Grundsätzlich ist eine Stärkung des lokalen ÖPNV notwendig, da das letzte Stück vom Bahnhof meist noch innerhalb der Kommune mit lokalen Verkehrsträgern zurückgelegt werden muss. Der lokale ÖPNV fungiert somit als Teil einer Wegekette. Um Pendlerinnen und Pendler zum Umstieg vom auf der A 5 verkehrenden Auto auf den ÖPNV zu bewegen, reicht es daher nicht alleine aus, einen Ausbau der nahe der A 5 gelegenen regionalen und überregionalen Bahnstrecken zu forcieren. Folgende lokale ÖPNV-Projekte sind unter anderem ein wichtiger Bestandteil als Alternative zum geplanten Ausbau der A 5:

Maßnahme: Frankfurt am Main: U5: Verlängerungen ins Europaviertel und zum Frankfurter Berg

Die aktuell im Bau befindliche Verlängerung der U5 ins Europaviertel ist auch relevant als Alternative zum A 5-Ausbau – die A 5 verläuft westlich vom Europaviertel. Durch Verlängerung der U5 kann es auch zu einer anteiligen Verlagerung von MIV zum ÖPNV für bisherige Nutzer der A 5 auf ihrer Wegstrecke kommen. Damit werden dort 30.000 Arbeitsplätze und 3.800 Wohnung auf dem Schienenweg erschlossen.¹³

Am anderen Ende der U5 soll die Linie vom jetzigen Endpunkt Preungesheim bis zum S-Bahnhof Frankfurter Berg an der Main-Weser-Bahn verlängert werden. Dort besteht Anschluss von/zur S-Bahn Linie S6 der S-Bahn Rhein-Main. Durch die Verlängerung der U5 zum S-Bahnhof Frankfurter Berg ergeben sich neue direktere Fahrmöglichkeiten z. B. für Fahrgäste, die aus dem Raum Friedberg ins Frankfurter Nordend wollen.

Maßnahme: Straßenbahnverbindung Frankfurt – Bad Vilbel

Aktuell liegt dieses Projekt in einem frühen Planungsstadium auf Eis. Im September 2021 wurde für das Projekt eine Potenzialanalyse veröffentlicht.

Der nächste Planungsschritt wäre die Erstellung einer Machbarkeitsstudie. Dies wird jedoch seit Juni 2022 wegen fehlender Finanzierung durch die Stadt Bad Vilbel blockiert. Durch die Errichtung dieser Straßenbahnverbindung würde nicht nur die wachsende Stadt Bad Vilbel besser per ÖPNV an Frankfurt angebunden. Dadurch würde auch der Umsteigeknoten Bad Vilbel gestärkt, der u. a. von der S6 und Regionalzügen (RB34, RB37, RB40, RB41) bedient wird.

Mit Startpunkt Bad Vilbel Bahnhof wurden verschiedene Streckenverlaufsvarianten in der Potenzialanalyse miteinander verglichen.¹⁴ Unter anderem wurde ein Streckenverlauf via der Bad Vilbeler Siedlung Heilsberg und dem BGU Unfallklinikum bis zur Autobahnabfahrt Friedberger Landstraße angedacht. Dort bestünde dann Anschluss an die Bestands-Straßenbahnstrecke entlang der Friedberger Landstraße.

Die Planungen für dieses Projekt müssen umgehend wieder aufgenommen werden.

Maßnahme: Verlängerung der U2 von Bad Homburg-Gonzenheim bis Bahnhof Bad Homburg

Für dieses Projekt wird zeitnah der Baubeginn erwartet. Durch den voraussichtlich im Jahr 2029 in Betrieb gehenden Lückenschluss der U2 wird der Knotenbahnhof Bad Homburg gestärkt. Es beste-

¹³ VGF U5 Verlängerung Europaviertel Infobroschüre – Seite 6 – URL: https://www.vgf-ffm.de/fileadmin/VGF/Aktuell/Bauvorhaben/Documents/VGF_FB_13_06_Europaviertel_Broschu__re_A4-RZ8_WEB.pdf

¹⁴ Straßenbahnverbindung Frankfurt – Bad Vilbel Potenzialanalyse. Abschlussbericht. September 2021. Seite 19. URL: https://www.bad-vilbel.de/upload/0/183/301001030-5-001-3%20Stra%C3%9Fenbahnverbindung%20Frankfurt-Bad%20Vilbel_Abschlussbericht.pdf

hen dort dann deutlich attraktive Verbindungsmöglichkeiten. Denn der Knotenbahnhof Bad Homburg wird zukünftig durch die Regionaltangente West und den geplanten Ausbau der Taunusbahn nachhaltig aufgewertet.¹⁵ Dadurch wird die ÖPNV-Nutzung attraktiver. Dies gilt auch für solche Wegstrecken, wenn per Auto zurückgelegt, für die potentiell abschnittsweise auch die A 5 genutzt würde, wie z. B. von Frankfurt-Nieder-Eschbach nach Oberursel.

Maßnahme: Verlängerung der U7 Frankfurt-Praunheim Heerstraße -> Oberursel Weißkirchen/Steinbach S-Bahnhof

Eine konkrete Planung, für die Verlängerung der U7 existiert momentan nicht. Dieser potenzielle Lückenschluss wird jedoch im aktuellen Regionalen Nahverkehrsplan des RMV von 2021 erwähnt.¹⁶ Hier würde es dann Umsteigemöglichkeiten zwischen der U7, Regionaltangente West und S5 geben. Dies würde dann z. B. eine direktere Fahrtmöglichkeit von Oberursel zum ÖPNV-Knotenpunkt Bockenheimer Warte in Frankfurt ergeben. Unmittelbar im Bereich der Bockenheimer Warte soll auch der zukünftige Kulturcampus Bockenheim entstehen.

Maßnahme: Regionaltangente West

Die Regionaltangente West (RTW) ist eine aktuell in Bau befindliche tangentielle Schienenverbindung für die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main. Die westlich und südwestlich der Stadt Frankfurt verlaufende Trasse schafft neue Direktverbindungen zwischen dem Hochtaunuskreis (Bad Homburg, Oberursel und Steinbach), dem Main-Taunus-Kreis (Bad Soden, Eschborn und Sulzbach), Frankfurt-Höchst, dem Flughafen Frankfurt und dem Kreis Offenbach (Neu-Isenburg und Dreieich). Sie bietet damit eine wesentliche Alternative zum heutigen Umstieg am Knotenpunkt Frankfurt Hauptbahnhof und entlastet somit die stark frequentierten Linien ins Stadtzentrum.¹⁷ Die RTW tangiert auch den Korridor der A 5 und bietet somit eine attraktive Alternative zu dieser, um von Bad Homburg und Oberursel zum Frankfurter Flughafen zu kommen. Zudem wird mit der RTW auch eine attraktive Anbindung des Industriestandortes Frankfurt-Höchst an Bad Homburg und Oberursel gewährleistet (24 Minuten Fahrzeit anstatt 51 Minuten). Zudem bietet die RTW ein deutliches Verlagerungspotential vom Pkw auf den ÖPNV. Es wird mit einer Verlagerung von 30 % der Autofahrten bzw. einer Reduktion um 70 Millionen Personenkilometer pro Jahr gerechnet. Diese Zahlen stammen noch aus einer Zeit vor der Einführung des Deutschlandtickets.¹⁸

Maßnahme: Regionaltangente Nord

Die Regionaltangente Nord ist ein angedachtes Schienenverkehrsprojekt, das die beiden regionalen Schienenverkehrsknoten Bad Homburg und Bad Vilbel via Frankfurt Nieder-Eschbach verbinden würde. Es stellt ein Lückenschluss als Ergänzung zur RTW da. Aktuell gibt es auf dieser Relation keine direkte Schienenverkehrsverbindung.

¹⁵ URL: <https://www.bad-homburg-u2.de/das-projekt.html>

¹⁶ RMV Regionaler Nahverkehrsplan 2021 (Online PDF-Version) – Seite 163. URL: https://www.rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/_RMV_DE/Der_RMV/Aufgaben_der_RMV_GmbH/Verbundweiter_Nahverkehrsplan/Regionaler_Nahverkehrsplan_RMV.pdf

¹⁷ RTW Projektflyer (September 2024): <https://www.regionaltangente-west.de/downloads.html>

¹⁸ RTW Gesamtprojektbroschüre (Stand November 2023) – Seite 8: <https://www.regionaltangente-west.de/downloads.html>

Dieses Projekt ist noch nicht in konkreter Planung. Nach einem Bericht der Frankfurter Neuen Presse von September 2020 würde ein Baubeginn frühestens 2040 erwartet.¹⁹ Zwar ist das Projekt noch nicht konkret in Planung. Es ist jedoch bereits im 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtakts in der Netzgrafik für Hessen dargestellt (Stand 30.06.2020).²⁰ Der Deutschlandtakt stellt aus Sicht der Bundesgutachter ein fahrplanbasiertes Grundlagenkonzept für den zukünftigen Bedarf der Schienenverkehrs-Infrastruktur in Deutschland dar. Dieser Lückenschluss leistet auch einen nachhaltigen Beitrag, um die ÖPNV-Nutzung im A 5 Ausbau-Korridor als Alternative zum Auto attraktiver zu machen. Denn dadurch werden neue schienengebundene Direktverbindungen geschaffen, wie z. B. in der Kombination mit der RTW von Bad Vilbel nach Oberursel.

Fazit

Eine schnelle Fertigstellung und Realisierung der U5-Verlängerung in beiden Richtungen, sowie die in den kommenden Jahren realisierte U2-Verlängerung nach Bad Homburg und die voraussichtlich in wenigen Jahren zumindest in Teilbetrieb genommene Regionaltangente West können zu einer wirksamen Entlastung der A 5 beitragen. Es gibt aber noch weitere wichtige Maßnahmen bei denen eine Realisierung aktuell noch unklar scheint, die aber auch wichtig für die Entlastung der A 5 sind. Diese zusätzlich notwendigen Maßnahmen sind:

- Die Straßenbahnverbindung Frankfurt – Bad Vilbel
- U7: Verlängerung Frankfurt-Praunheim Heerstraße -> Oberursel Weißkirchen/Steinbach S-Bahnhof
- Regionaltangente Nord

¹⁹ „Konkrete Pläne für einen neuen Bahn-Ring um Frankfurt – Tunnel unter Stadtteil geplant“. Frankfurter Neue Presse. 22.09.2020. Online-Ausgabe. URL: <https://www.fnp.de/frankfurt/frankfurt-bahn-ring-sbahn-hauptbahnhof-stadtteil-tunnel-neu-sued-nord-13904680.html>

²⁰ Deutschlandtakt. Netzgrafik. 3. Entwurf Hessen. Stand 25.02.2025. URL: https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/OoSLXlspTZnCK6pDNuljQ/88603e2a3a588f0946f6c65f1e66f254/Netzgrafik_3._Entwurf_Hessen.pdf

6. Intermodaler Verkehr - PKW, Fahrrad und ÖPNV sinnvoll verknüpfen

Für Pendler*innen bestehen neben der ausschließlichen Nutzung des eigenen Pkw vielfältige Alternativen der Verkehrsmittelwahl. Pendelwege über die Stadtgrenzen hinaus werden einerseits in der Kombination des eigenen Autos mit dem ÖPNV durchgeführt (Park & Ride), andererseits mit Fahrrad und ÖPNV (Bike & Bahn). In der folgenden Darstellung konzentrieren wir uns auf diese beiden Formen des intermodalen Verkehrs.

Bei Pendelwegen, die nicht ausschließlich mit dem eigenen Pkw zurückgelegt werden, hängt die Attraktivität der Gesamtstrecke daher inhärent vom Zusammenspiel der einzelnen Verkehrsmittel ab. Die „erste und letzte Meile“ wird per Pkw, Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt, wobei gerade in ländlichen Regionen die „erste Meile“, die Anfahrt zum Startbahnhof, sich bereits über erhebliche Kilometer erstrecken kann.

Die ÖPNV-Träger sind bemüht, ihre Netze kontinuierlich auszubauen und attraktiver zu gestalten. Dabei spielt eine gute, schnelle und barrierefreie Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle eine große Rolle. Je nach Gesamtstrecke ist für die Verkehrsmittelwahl der ersten Meile die dafür aufzuwendende Reisezeit bestimmend.

Hemmend für die Nutzung des ÖPNV ist oftmals eine unattraktive Tarifgestaltung, das Deutschlandticket hat hier gute Dienste zur Attraktivitätssteigerung geleistet.

Kombination Pkw und ÖPNV – Park & Ride

Die Rahmenbedingungen für eine kombinierte Anreise mit eigenem Pkw und ÖPNV-Nutzung erscheinen attraktiv. Aus rund 80 % der Fläche des RMV-Gebiets ist innerhalb von 15 Minuten Pkw-Fahrzeit ein Bahnhof oder eine S-Bahn-Station erreichbar. Rund 250 der 400 Stationen (Bahnhöfe und S-Bahn-Stationen) verfügen über Park & Ride-Anlagen. Diese bieten insgesamt 28.000 Stellplätze. Diese Plätze sind zur Hälfte voll ausgelastet oder sogar überlastet.

Eine weitere Steigerung der Park & Ride-Nutzung ist Zielsetzung des RMV. Der aktuelle Maßnahmenplan park&ride des RMV (2015) sieht für knapp die Hälfte der 400 Bahnhöfe und S-Bahn-Stationen Maßnahmenempfehlungen vor. Für die Pendlerverflechtungen mit Bezug zur konkurrierenden A 5-Nutzung beziehen sich diese Empfehlungen schwerpunktmäßig auf den Wetteraukreis und den weiteren Verlauf der Main-Weser-Bahn bis Marburg. Im Süden liegt der Schwerpunkt auf dem südlichen Teil des Landkreises Offenbach und dem Odenwaldkreis.

Die zügige Umsetzung der Empfehlungen in Planung, Ausbau und Betrieb neuer bzw. erweiterter Park & Ride-Anlagen erfordert eine enge Abstimmung diverser Akteure. Rund 70 % der Park & Ride-Anlagen liegen in Trägerschaft der jeweiligen Kommune, für die Umsetzung sind zumindest die DB AG (mit verschiedenen Konzerngesellschaften) und andere Verkehrsunternehmen eng einzubeziehen. Die Ausbaugeschwindigkeit ist durch diese verteilten Zuständigkeiten stark reduziert.

Fazit

Die Rahmenbedingungen für die intermodale Kombination Pkw und ÖPNV sind im RMV-Gebiet teilweise vorhanden, die existierenden Angebote sind akzeptiert und werden auch genutzt.

Die bereits vorliegende Planung wäre schon ein Riesenschritt in die richtige Richtung, würde sie zügig realisiert. Es besteht hier weder ein Erkenntnis- noch ein Konzeptionsproblem, die verschleppte Umsetzung ist das Problem.

Für eine beschleunigte Umsetzung bedarf es der verbesserten Koordination der beteiligten Akteure, Ausgleich bei bestehenden Zielkonflikten und beschleunigter Planungsverfahren.

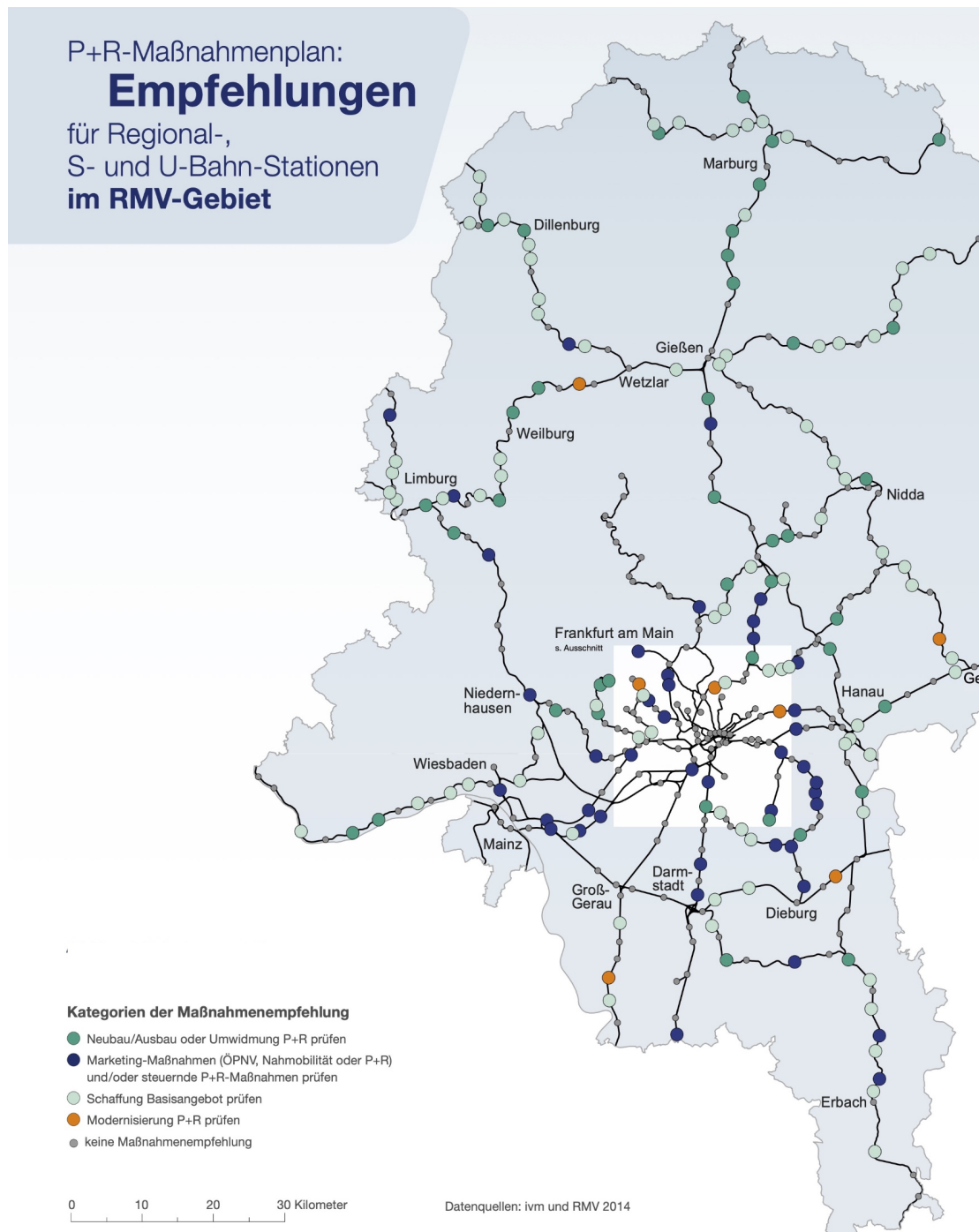


Abbildung 3: Maßnahmenempfehlungen für Bahnhöfe und S-Bahnstationen im RMV-Gebiet (Quelle: RMV-Maßnahmenplan park&ride 2015)

Kombination Fahrrad und ÖPNV – Bike & Bahn

Die Kombination Fahrrad und ÖPNV, in den meisten Fällen Bahn oder S-Bahn, ist vor allem bei Entfernungen zum nächsten Bahnhof bzw. zur nächsten S-Bahn-Station von zwei bis fünf Kilometern bei „Biobikes“ und bis sieben Kilometer bei eBikes attraktiv, entsprechend ca. 10 - 20 Minuten Fahrzeit.

Wesentlich für die Akzeptanz auf Seiten der Nutzer*innen sind folgende Aspekte:

- sichere, komfortable, attraktive und direkte Radwegeverbindung zum Bahnhof bzw. zur S-Bahn-Station (vgl. Kapitel 7 zur Radverkehrsinfrastruktur),
- ausreichende und sichere Abstellanlagen,
- ausreichende und komfortable Fahrradmitnahme im Zug bzw. S-Bahn, zusätzlich eine barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige.

Über reine Fahrradabstellmöglichkeiten hinaus bieten Mobilitätsstationen an den Bahnhöfen Angebote wie Lademöglichkeiten für eBikes, abschließbare Fahrradboxen mit der Möglichkeit, auch Zubehör und Fahrradbekleidung etc. unterzubringen, wie sie im Rahmen des Projektes RaMo („Raum für neue Mobilität“) pilotiert werden.²¹

Im Rahmen des u. a. vom ADFC Hessen initiierten bike+business Programms können Unternehmen sich als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zertifizieren lassen, wenn sie den Umstieg vom Pkw-Pendeln auf Fahrrad-Pendeln aktiv unterstützen.²²

Diesen Förder- und Unterstützungsmaßnahmen stehen im RMV-Gebiet praktische Hemmnisse entgegen. Die Kapazitäten für Fahrradmitnahme in den Regionalbahnen finden ihre Grenzen in den zum Teil sehr kurzen Bahnsteigen. So können bspw. im Wetteraukreis auf einigen Strecken nur Züge mit Längen von max. 41 m eingesetzt werden, die wiederum nur über unzureichende Kapazitäten für Fahrradmitnahme verfügen.²³

Von den rund 400 Bahnhöfen und S-Bahn-Stationen im RMV-Gebiet verfügen ca. ein Drittel lediglich über weniger als 20 Fahrradstellplätze (Abb. 4, 5). Zahlen über deren Auslastung liegen nicht vor. In der Praxis sind oftmals unzureichende Zustände gerade in diesen einfachen Kleinanlagen zu verzeichnen, wie Vermüllung und Fehlbelegung durch aufgegebene „Fahrradleichen“. Dies beeinträchtigt besonders das Sicherheitsgefühl und senkt damit die Akzeptanz vor allem bei Nutzer*innen mit hochpreisigeren Fahrrädern.

Fazit

Im Wesentlichen kommen bei Bike & Bahn die gleichen Hemmnisse wie schon bei Park & Ride zum Tragen. Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität und Akzeptanz sind bekannt, Förderungen und Unterstützungsprogramme sind vorhanden, nun gilt es die Planung und Umsetzung über die verschiedenen Akteure hinweg zu beschleunigen. Im Vergleich zu den Pkw-basierten Park & Ride-Angeboten sind hier mit deutlich geringerem Mitteleinsatz Maßnahmen möglich.

Abstellanlagen sind regelmäßig zu pflegen und zu warten. Auch sollten stehen gelassene „Fahrradleichen“ regelmäßig entfernt werden.

²¹ <https://www.region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Mobilit%C3%A4t-in-der-Region/Aktuelle-Projekte/Mobilit%C3%A4tsstationen/>

²² <https://www.region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Mobilit%C3%A4t-in-der-Region/Mit-dem-Rad/bike-business/>

²³ <https://www.wetterauer-zeitung.de/wetterau/friedberg-ort28695/gegen-engpass-schienen-13233689.html>

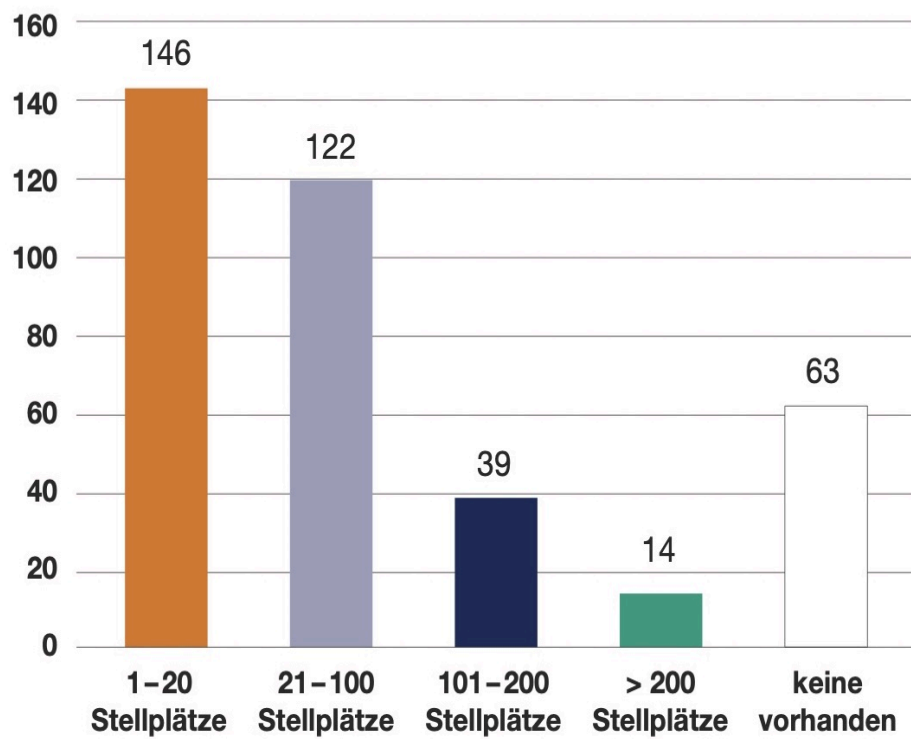


Abbildung 4: Dimensionierung der Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und S-Bahn-Stationen im RMV-Gebiet (Quelle: RMV Maßnahmenplanung Fahrrad 2018)

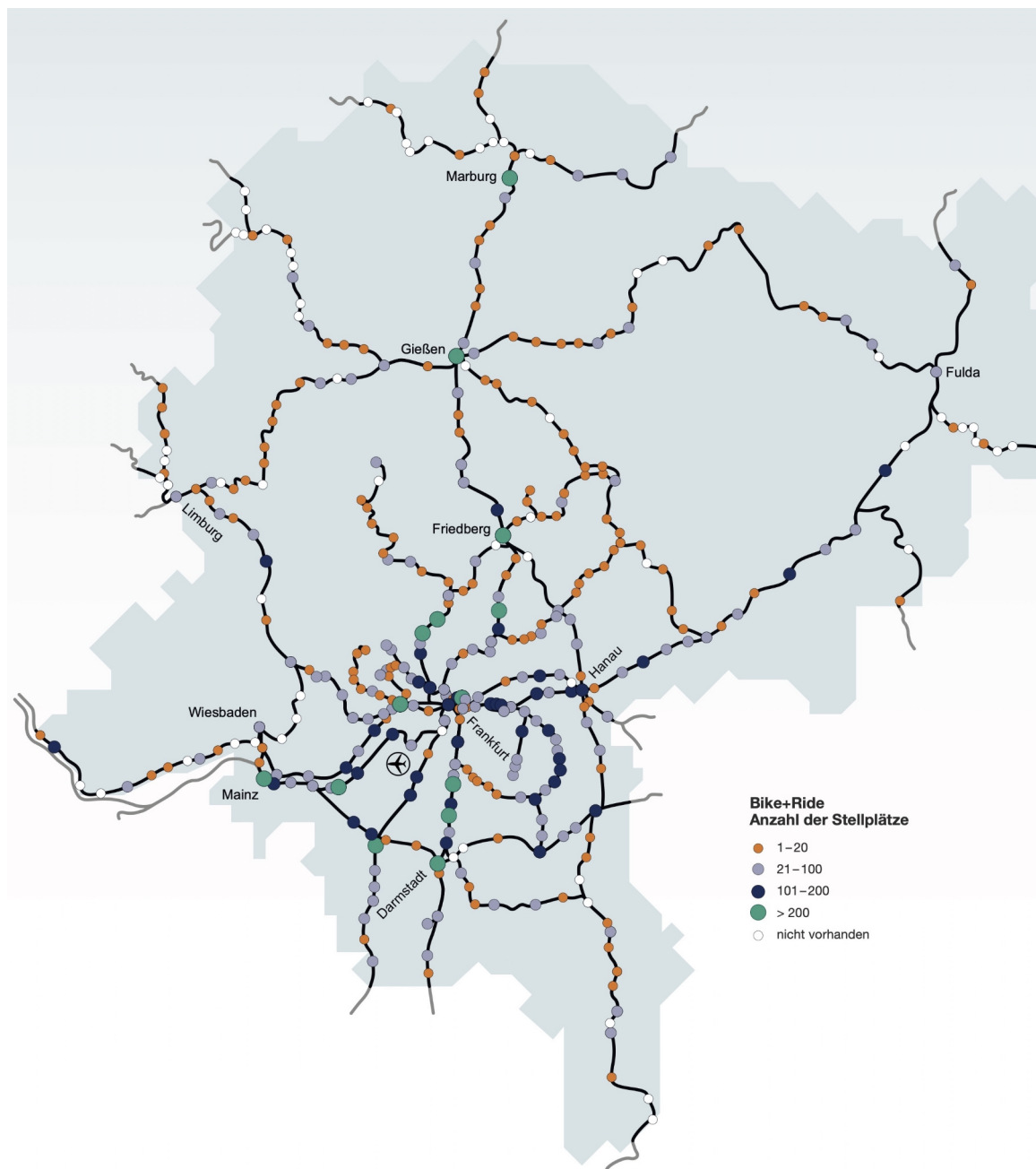


Abbildung 5: Fahrradabstellanlagen im RMV-Gebiet nach Größe (Quelle: RMV Maßnahmenplanung Fahrrad 2018)

7. Radverkehr für Pendelnde attraktiv machen

Status Quo und Herausforderungen

Der derzeitige Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Hessen ist unzureichend. An über 88 % der hessischen Landesstraßen fehlen Radwege, und die jährliche Bauleistung beträgt nur rund neun Kilometer. Auch der Ausbau von Radwegen entlang von Bundesstraßen ist in Hessen besonders gering. Bei diesem Tempo würde es Jahrhunderte dauern, bis ein flächendeckendes Netz entsteht. Gleichzeitig pendeln täglich 463.180 Einpendelnde und 133.736 Auspendelnde über die Frankfurter Stadtgrenze, wobei über 60 % der Pendelstrecken unter 20 km liegen – eine Distanz, die sich ideal für den Radverkehr eignet.

Ein weiteres Problem ist die mangelnde Attraktivität bestehender Radwege. Viele Wege sind schlecht gewartet, zu schmal oder verlaufen parallel zu stark befahrenen Straßen, was die Nutzung unattraktiv macht. Zudem fehlt eine konsequente Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten, wie Bahnhöfen oder Park & Ride-Anlagen, siehe hierzu auch das Kapitel 6 zum intermodalen Verkehr. Eine gezielte Verbesserung der Infrastruktur könnte daher dazu beitragen, den Anteil des Radverkehrs signifikant zu erhöhen.

Die Erfahrungen aus anderen europäischen Ländern zeigen, dass Investitionen in Radverkehrsinfrastruktur zu erheblichen Verlagerungen vom Auto auf das Fahrrad führen können. In den Niederlanden liegt der Radverkehrsanteil bei über 27 %, in Städten wie Kopenhagen sogar bei 40 %. Eine ähnliche Entwicklung wäre in deutschen Großstädten möglich, wenn die richtigen Maßnahmen ergriffen werden.

Radschnellwege als Schlüsselmaßnahme

Radschnellwege sind leistungsfähige, gut ausgebaute Fahrradverbindungen, die den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad fördern können. Sie ermöglichen ein schnelles, sicheres und komfortables Fahren über längere Strecken. Studien zeigen, dass gut ausgebaute Radschnellwege erhebliches Verlagerungspotenzial haben:

- Der geplante Radschnellweg FRM6 zwischen Butzbach und Frankfurt könnte beispielsweise bis zu 10.000 Radfahrende pro Tag aufnehmen.
- Zahlreiche Verknüpfungen mit dem ÖPNV erhöhen die Attraktivität des Fahrradpendelns.
- Die Verkehrsbelastung in innerstädtischen Bereichen kann deutlich reduziert werden.
- Vielfältige Studien aus Deutschland und auch internationale Beispiele aus den Niederlanden oder Dänemark zeigen, dass der Radverkehrsanteil durch hochwertige Infrastrukturen auf über 30 % gesteigert werden kann.

Allerdings hapert es an der bisherigen Realisierung und Umsetzung von Radschnellwegen in Hessen. Von den geplanten Radschnellwegen im Rhein-Main Gebiet mit insgesamt rund 300 Kilometern sind bisher beim einzigen in Teilstücken realisierten FRM 1 (Stand 19.12.2024) lediglich ca. 11 von 25 Kilometern umgesetzt.

Alle anderen vorgesehenen Radschnellwege in Hessen verharren noch in politischen Abstimmungen und Beschlüssen. Erste Planungen zu Radschnellwegen in Hessen begannen bereits in 2014.

Zusätzlich ist es notwendig, dass diese Radschnellwege von anderen Verkehrsteilnehmern getrennt werden, um die Sicherheit und Attraktivität zu gewährleisten. Breite, asphaltierte Wege mit Vorrang für den Radverkehr sowie eine gute Beleuchtung sind entscheidende Faktoren für den Erfolg solcher Projekte.

Das zu erwartende Verlagerungspotenzial von Auto auf das Fahrrad für die A 5 liegt je nach Qualität der Radstrecke zwischen 37.543 und 75.086 Pendelnde pro Tag.

Potential	Tägliches Verkehrsaufkommen Berufstätige	Tägliches Verlagerungspotential auf das Fahrrad
5%	250.287	12.514
15%		37.543
20%		50.057
30%		75.086
<i>Einpendelnde Berufstätige nach FFM in werktäglicher Arbeit, pro Tag unter Berücksichtigung einer Abweichungstoleranz</i> 463.180 70% 324.226 <i>Auspendelnde Berufstätige von FFM in werktäglicher Arbeit, pro Tag unter Berücksichtigung einer Abweichungstoleranz</i> 133.736 70% 93.615		
Pendelnde gesamt		417.841
Autonutzung		59,9%
Tägliches Verkehrsaufkommen Berufstätige		250.287

Abbildung 6: Überschlätiges Verlagerungspotenzial bei Berufspendelnden vom Auto auf das Fahrrad.
(Quelle: eigene Abschätzung)

Notwendige Maßnahmen

Beschleunigte Planung und Umsetzung

- Radwege an Landesstraßen sollen vom Land Hessen mit hoher Priorität geplant und umgesetzt werden.
- Die Genehmigungsverfahren für Radschnellwege müssen von der Landesregierung vereinfacht werden, um eine zügige Umsetzung sicherzustellen.
- Die Finanzierung muss von Bund und Land langfristig gesichert und von bürokratischen Hürden befreit werden.
- Kommunen sollten gezielt vom Land beraten und unterstützt werden, um lokale Radverkehrskonzepte umzusetzen.

Rechtliche Anpassungen durch Bund und Land

- Das überragende öffentliche Interesse an Radwegen muss gesetzlich festgeschrieben werden, um deren Priorisierung in Planungsverfahren zu sichern.
- Planfeststellungsverfahren für Radwege sollten nur in Ausnahmefällen erforderlich sein.
- Die Pflicht zu Umweltverträglichkeitsprüfungen für Radwege unter 10 km sollte entfallen, sofern keine Natura 2000-Gebiete betroffen sind.
- Kommunen sollten einfacher Fördermittel beantragen können, um den Ausbau der Radinfrastruktur schneller voranzutreiben.
- Eine Neufassung der Straßenverkehrsordnung sollte den Radverkehr als gleichwertige Verkehrsart stärken und Vorrangregelungen für den Radverkehr erleichtern.

Ganzjährige Nutzbarkeit durch Land und Kommunen sicherstellen

- Winterdienst für Radwege muss gewährleistet werden, um eine ganzjährige Nutzung zu ermöglichen. Kommunen mit erfolgreichen Konzepten, wie Oulu in Finnland, zeigen, dass konsequente Räumung von Schnee und Eis den Radverkehr auch im Winter attraktiv hält.
- Der Einsatz von beheizten Radwegen oder salzfreien Alternativen wie Split sollte geprüft werden.
- Intelligente Beleuchtungssysteme könnten die Sicherheit auf Radwegen bei Dunkelheit erhöhen.

Rad-Infrastruktur verbessern

- Der Bau von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen und Bushaltestellen erleichtert die Kombination von Rad- und ÖPNV-Nutzung.
- Mobilitätsstationen mit Bike-Sharing-Angeboten und sicheren Abstellmöglichkeiten fördern den Umstieg auf das Fahrrad.
- Fahrradstraßen, die den Radverkehr priorisieren und den Autoverkehr unterordnen, sollten ausgeweitet werden.
- Arbeitgeber sollten verstärkt in Fahrradinfrastruktur investieren, z. B. durch überdachte Fahrradstellplätze und Duschmöglichkeiten für Radpendler.
- Eine Einrichtung von zusätzlichen Express-Radspuren in Großstädten könnte die Attraktivität des Radverkehrs noch weiter steigern.

Attraktivität des Radverkehrs steigern

- Finanzielle Anreize für Radpendler durch den Bund, etwa durch Steuervergünstigungen oder Zuschüsse für Diensträder.
- Sensibilisierungskampagnen zur Förderung des Radverkehrs.
- Ausreichende Beschilderung und Wegweisung für Radfahrer.
- Einführung einer Radverkehrsquote bei der Stadtentwicklung, so dass Radinfrastruktur bei Neubauprojekten von Anfang an mit geplant wird.
- Ausbau von Radwegen in ländlichen Gebieten, um auch dort eine Alternative zum Auto zu schaffen.
- Konsequente Kontrollen des Kraftverkehrs und konsequente Anordnung von Maßnahmen durch die Kommunen gemäß der Novelle der StVO 2024, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Vorteile einer verstärkten Radverkehrsstrategie

Ein massiver Ausbau des Radverkehrs bietet zahlreiche Vorteile, die über die reine Verkehrsverlagerung hinausgehen:

- **Umwelt:** Reduzierung von CO₂-Emissionen und Feinstaubbelastung.
- **Verkehrsverlagerung:** Verlagerung von Autoverkehr auf der A 5 auf den Radverkehr.
- **Gesundheit:** Mehr Bewegung durch Fahrrad fahren senkt das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen.
- **Verkehrssicherheit:** Weniger motorisierte Fahrzeuge bedeuten weniger Unfälle.
- **Platzersparnis:** Fahrräder benötigen deutlich weniger Fläche als Autos, was zu einer besseren Nutzung des urbanen Raums führt.
- **Wirtschaft:** Investitionen in Radwege schaffen Arbeitsplätze und beleben den lokalen Einzelhandel, da Radfahrer häufiger in Geschäften vor Ort einkaufen.

Fazit

Der Ausbau des Radverkehrs stellt eine effiziente, umweltfreundliche und kostengünstige Alternative zum Ausbau der A 5 dar. Statt weiter in den Straßenbau zu investieren, sollten verstärkt Maßnahmen ergriffen werden, um den Radverkehr zu fördern und so eine nachhaltige Verkehrswende voranzutreiben. Die Schaffung eines gut vernetzten, sicheren und attraktiven Radwegenetzes könnte den Umstieg vom Auto erheblich erleichtern und zur Reduzierung der Verkehrsbelastung beitragen. Die Erfahrungen auch anderer europäischer Länder zeigen, dass ein konsequenter Ausbau des Radverkehrs sowohl wirtschaftliche als auch ökologische Vorteile bringt. Eine mutige und konsequente Verkehrspolitik kann den Wandel hin zu einer fahrradfreundlicheren Mobilität in Hessen beschleunigen.

8. Bevorzugung des Autoverkehrs beenden

Der Großteil dieses Berichts befasst sich mit den Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung und der damit verbundenen Notwendigkeit des Ausbaus der zu fördernden Verkehrsarten. Abschließend sollen nun zusätzliche Maßnahmen vorgestellt werden, die sich an der Verkehrsvermeidung und der Harmonisierung des Verkehrsablaufs orientieren. In der verkehrswissenschaftlichen Fachwelt gibt es einen Konsens darüber, dass fördernde Maßnahmen zum Umstieg von der Autonutzung auf alternative Verkehrsangebote durch restriktive Maßnahmen gegenüber dem Autoverkehr begleitet werden sollten (Push & Pull-Strategie). Deshalb führen wir in diesem abschließenden Kapitel aus, welche restriktiven Maßnahmen gegenüber dem Autoverkehr ergriffen werden sollten, um eine deutliche Entlastungswirkung auf unseren Straßen und Autobahnen zu erzielen. Insgesamt muss bei jeder dieser Maßnahmen darauf geachtet werden, dass sie sozialverträglich ausgestaltet wird.

Verringerung des Verkehrsaufkommens (Verkehrsvermeidung)

Die folgenden beiden Maßnahmen dienen sowohl der Verringerung des Verkehrsaufkommens als auch der verursachergerechten Weitergabe von externen Kosten an die Verursacher. Je nachdem, mit welcher Zielrichtung die Maßnahmen kommuniziert werden, „Szenarien zur Entwicklung der Verkehrsnachfrage zeigen, dass die Höhe der Verkehrsbepreisung der stärkste (maßnahmensseitige) Einflussfaktor auf die Verkehrsnachfrage ist. Verkehrsbepreisung stellt ein wesentliches Instrument dafür dar, das Straßen-Verkehrswachstum zu begrenzen, eine effiziente Nutzung der Straßennetze innerhalb der bestehenden bzw. im Rahmen begrenzt erweiterter Infrastrukturkapazitäten zu ermöglichen und damit den „Teufelskreis“ der Bedarfserzeugung (durch induzierten Straßen-Mehrverkehr) und Bedarfsdeckung zu durchbrechen.“²⁴

Maßnahme: Entfernungsabhängige Besteuerung des Kfz-Verkehrs

Im Schienenverkehr müssen die Betreiber jeden gefahrenen Kilometer über Trassenbenutzungsgebühren bezahlen, auch für den Halt an Bahnhöfen und das Abstellen von Zügen entstehen Kosten. Der Straßenverkehr ist dagegen von solchen Kosten weitgehend freigestellt. Es ist notwendig, dass der Straßenverkehr seine Kosten – auch die externen umwelt- und klimarelevanten sowie gesundheitlichen Kosten – selbst trägt und nicht weiter auf die Allgemeinheit abwälzt. Das Wachstum von immer mehr gefahrenen Kilometern im Straßenverkehr muss begrenzt werden.

Eine entfernungsabhängige Besteuerung des Kfz-Verkehrs ist auch deshalb notwendig und zielführend, da mit zunehmender Verbreitung von Elektrofahrzeugen der Finanzbeitrag des Straßenverkehrs aus der Energiesteuer kontinuierlich abnimmt, jedoch nicht die Folgen der Verkehrsbelastung.

Maßnahme: City-Maut für innerstädtische Straßennetze ermöglichen

Parallel zur Schaffung der Möglichkeit, im außerörtlichen Verkehr eine entfernungsabhängige Besteuerung des Kraftfahrzeugverkehrs einzuführen, sollte durch den Bundesgesetzgeber die gesetzliche Voraussetzung geschaffen werden, dass Kommunen im innerstädtischen Autoverkehr eine City-Maut zur Lenkung des innerstädtischen Verkehrs einführen können. Die Kommunen setzen diese neu geschaffene Möglichkeit in ihrem Straßennetz um.

²⁴ Hartl, Richard et al.: Vom BVWP 2030 zur Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplanung (BVMP) – Eine interdisziplinäre Analyse der Verkehrsinfrastrukturplanung als Bestandteil der gesamtwirtschaftlich ausgerichteten Verkehrssystemgestaltung unter besonderer Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutzaspekten. Schlussbericht zu dem vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) beauftragten Forschungsprojekt „Umwelt- und naturschutzorientierte Transformation der Bundesverkehrswegeplanung - Überprüfung der Verfahren und Bewertungsmethodiken des BVWP 2030 und Weiterentwicklung in einen BVMP 2040“ (UnoTrans, FKZ: UM235800100). Januar 2025, Seite 135

Maßnahme: Recht von Arbeitnehmer*innen zur Arbeit im Homeoffice

Durch die tage- oder wochenweise Arbeit im Homeoffice kann viel Autoverkehr eingespart werden. Deshalb sollten Arbeitgeber das Arbeiten im Homeoffice auch weiterhin ermöglichen und fördern.

Die Bundesregierung sollte ihre in der Corona-Pandemie erfolgte Regelung, dass Unternehmen, für die das betrieblich und sozial vertretbar ist, auch weiterhin tage- oder wochenweises Arbeiten im Homeoffice gestatten, zur Regel auch über die Corona-Pandemie hinaus machen.

Die Stadt Frankfurt und die Umlandgemeinden sollten ebenso dafür eintreten und in einer konzentrierten Aktion mit der IHK und den Wirtschaftsverbänden Werbung für die zeitweise Arbeit im Homeoffice machen und die damit verbundenen umweltschonenden Wirkungen herausstellen.

Maßnahme: Förderung von Co-Working-Spaces in der Region

Nicht jede Situation in der heimischen Wohnung ist geeignet, konzentriertes Arbeiten im Homeoffice zu ermöglichen. Deshalb sollten Gemeinschaftsbüros in der Region, sogenannte Co-Working-Spaces, eingerichtet werden. Diese in der Nähe des Wohnortes gelegenen Einrichtungen können tage- oder wochenweise flexibel genutzt werden. Dort können an einem zentralen Ort mit guter Infrastruktur Arbeitnehmer*innen aus unterschiedlichen Unternehmen arbeiten. Dies verringert die Notwendigkeit, täglich über große Entfernungen von der Wohnung zum Arbeitsplatz pendeln zu müssen.

Frankfurt und die Kommunen im Rhein-Main-Gebiet sowie Unternehmen in Frankfurt sollten sich dafür einsetzen, dass solche Co-Working-Spaces in den Umlandgemeinden von Frankfurt in ausreichender Zahl entstehen. Hierfür sollte beispielsweise geprüft werden, ob Ablösebeträge für nicht gebaute notwendige Stellplätze bei (gewerblichen) Neubauvorhaben auch für eine solche Maßnahme verwendet werden können. Ist dies derzeit nicht der Fall, sollte die hessische Landesregierung für eine entsprechende Regelung in der Hessischen Bauordnung § 52 Abs. 3 sorgen.

Verursachergerechte Übernahme sämtlicher Folgekosten des Straßenverkehrs

Maßnahme: Umweltschädliche Subventionen im Verkehr abbauen

Das umwelt- und klimaschädliche Verkehrssystem in Deutschland wird derzeit durch eine Reihe von Subventionen aufrechterhalten, die weitgehend dem Autoverkehr und dem besser verdienenden Teil der Bevölkerung zugutekommen (Dienstwagenprivileg, Dieselsubvention, Entfernungspauschale etc.). Diese umweltschädlichen Subventionen im Verkehr müssen abgebaut werden; damit verbundene soziale Härten sollten durch Übergangslösungen vermieden werden.

Maßnahme: Neuregelung der Entfernungspauschale

Kosten für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte können als Werbungskosten von der Einkommenssteuer abgesetzt werden.²⁵ Die Entfernungspauschale unterstützt den Trend zu langen Arbeitswegen. Arbeitswege werden überdurchschnittlich meist mit dem Pkw, in welchem nur eine Person sitzt, durchgeführt. Damit wirkt die Entfernungspauschale nicht nur Klimaschutzanstrengungen entgegen, ebenso führt die hohe Zahl von Einpendler*innen mit Autos in die Städte und Ballungszentren zu Stau, Luftverschmutzung und Unfällen.

Höhere Einkommensgruppen profitieren deutlich stärker von der Entfernungspauschale als Menschen mit niedrigerem Einkommen. Eine generelle Abschaffung der Entfernungspauschale hätte eine positive Wirkung auf die Umwelt und würde die ungerechte Vorteilswirkung für Besserverdienende

²⁵ Die Entfernungspauschale beträgt zurzeit bis zum 20. einfachen Entfernungskilometer 30 Cent je Kilometer und Arbeitstag, ab dem 21. einfachen Entfernungskilometer sind es 35 Cent.

abschaffen. Eine Abschaffung oder Reduktion sollte mit einer Regelung kombiniert werden, die Härten bei Gruppen mit geringem Einkommen und gleichzeitig hohen Fahrtkosten für den Arbeitsweg abfedert.²⁶

Die deutlichste Lenkungswirkung würde ein Mobilitätsgeld entfalten, dessen Betrag an die Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs vor Ort geknüpft ist (je besser die ÖPNV-Anbindung desto geringer der Betrag).

Förderung eines umwelt- und klimagerechten Umbaus unserer Kommunen

Maßnahme: Mehr Kompetenzen für die Kommunen bei der Gestaltung des innerörtlichen Verkehrs

Der gravierende Ausbau, der auf das Stadtgebiet Frankfurts zuführenden Autobahnen und die damit verbundene kontinuierliche Steigerung der Verkehrsbelastungen, verhindert die dringend notwendige Verkehrswende in Frankfurt und in den Umlandgemeinden. Damit wird aber auch der Beitrag des Verkehrs zur Klimaneutralität in den Kommunen unserer Region behindert.

Frankfurt und die Kommunen des Rhein-Main-Gebietes können nur dann ihre Ziele der Verkehrswende und Umweltentlastung erreichen, wenn sie mehr Planungshoheit bekommen: „Ein entscheidender Hebel zur Gestaltung eines nachhaltigen Verkehrssystems liegt in der Hoheit der Städte über die Nutzung des öffentlichen Raums. Aktuell sind die Handlungsspielräume der Kommunen für die Regulierung dieser zentralen Ressource allerdings beschränkt.“²⁷

Bei der letzten Reform von Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO) wurden bereits einige positive Regelungen eingeführt, so die Benennung von Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheit und städtebaulicher Entwicklung als gleichberechtigte Ziele neben der Flüssigkeit und Sicherheit des (Auto-)Verkehrs. Jedoch reichen diese bei weitem nicht aus, damit Kommunen die Verkehrswende in ihrer Zuständigkeit umsetzen können.

Der **Bundesgesetzgeber (Bundesregierung, Bundestag und Bundesrat)** sollte an den Neuerungen der letzten Reform des Straßenverkehrsrechts ansetzen und weitere konkrete Umsetzungen beschließen, die die Förderung nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer*innen noch stärker in den Fokus nimmt und die Gleichberechtigung von ÖPNV-Nutzer*innen gegenüber Autofahrenden stärkt. Beispielsweise sollten die Kommunen die Möglichkeit bekommen, Tempo 30 auf innerstädtischen Straßen flächendeckend anzuordnen, mit Ausnahmen auf einzelnen, definierten Hauptverkehrsstraßen.

Bei allen im Folgenden beschriebenen Maßnahmen, die sich an die Kommunen als ausführendes Organ richten, wird es auch entscheidend darauf ankommen, dass diese ihre Rechte und Möglichkeiten zugunsten einer Verkehrswende nutzen und die beschriebenen Maßnahmen konsequent umsetzen. Dies betrifft auch die konsequente Ahndung von Verkehrsverstößen durch Polizei und die Ordnungsbehörden.

²⁶ Umweltbundesamt (Hrsg.): Klimaschutzinstrumente im Verkehr - Umgestaltung der Entfernungspauschale, Stand: 13.10.2021 https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-kurzpapier_entfernungspauschale_kliv.pdf

²⁷ Lisa Ruhrort - Vom öffentlichen Verkehr zur multioptionalen Mobilität? Regulierung digitaler Mobilitätsangebote im Kontext der Klimaschutzziele, in: Neue Mobilität als eine Agenda des Wandels, WSI-Mitteilungen 3/2021, S. 221 https://www.wsi.de/data/wsimit_2021_03_ruhrort.pdf

Maßnahme: Mehr kommunale Kompetenzen zur weitreichenden Einführung von Parkraummanagement

Heute wird die Einführung umfassender Maßnahmen zum Parkraummanagement im öffentlichen Straßenraum der Kommunen durch enge Verwaltungsvorgaben behindert. Auch hier müssen die Kommunen mehr Kompetenzen zur Regelung bekommen. Hierzu ist eine weitere Novellierung von StVG und StVO notwendig, v.a. bzgl. Regelungen zur zeitlichen Dauer und der Kostenfestsetzung für das Parken im öffentlichen Raum. Das Umweltbundesamt beschreibt in einer Veröffentlichung, welche Vorteile durch eine - in Teilen inzwischen umgesetzte - Novellierung des Straßenverkehrsrechts verbunden sind.²⁸

In Ergänzung müssen alle Kommunen zeitnah die erforderlichen Parkkonzepte erstellen.

Maßnahme: Parken von privaten Pkw als Sondernutzung einstufen

Historisch wurde durch gerichtliche Entscheidungen das Parken privater und gewerblicher Fahrzeuge aller Art als Teil des Gemeingebrauchs interpretiert und damit der Weg für eine dauerhafte und mit zunehmender Motorisierung überbordender Nutzung des öffentlichen Raums als Stellfläche für private Autos freigemacht.

Ein interessanter, prüfenswerter Vorschlag von Agora Verkehrswende betrifft die Neuformulierung des Konzepts des „Gemeingebrauchs“. So schlagen Ringwald et al. vor, dass das Parken von privaten Pkw im öffentlichen Straßenraum künftig als Sondernutzung eingestuft werden könnte und daher nur dort dauerhaft zulässig sein sollte, wo es ausdrücklich erlaubt ist.²⁹ Den Städten wäre es damit möglich, das Parken einzuschränken, ohne dafür Gründe der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs anführen zu müssen. Der Vorschlag verdeutlicht, wie die Rolle des privaten Pkw regulativ neu bewertet werden könnte. Zumal jeder zugelassene Pkw im Laufe des Tages knapp drei Parkplätze, die sich vorwiegend im öffentlichen Straßenraum befinden, benötigt. Das ist eine gigantische Platzverschwendung des knappen öffentlichen Raums. Die Voraussetzungen für eine solche Regelung müssten allerdings durch eine Verfassungsänderung auf Bundesebene erst geschaffen werden.

Maßnahme: Ermöglichen verkehrsbeschränkender Anordnungen auf den kommunalen Zufahrtsstraßen in das Stadtgebiet

Die Zufahrtsstrecken von den überregionalen Straßen sollten nur so viel Autoverkehr in das Stadtgebiet hinein zulassen, wie das kommunale Straßennetz ohne Gesundheitsgefahren der städtischen Bevölkerung und ohne permanente Staubildung in den Wohngebieten verkraften kann. Der darüber hinausgehende Autoverkehr sollte bereits auf den außerörtlichen Straßen und Autobahnen gedrosselt werden. Das würde einen wirksamen Push-Faktor im MIV darstellen.

Der **Bundesgesetzgeber** sollte durch eine Änderung des Bundesfernstraßengesetzes ermöglichen, dass wirksame Maßnahmen der Aufkommensdrosselung bereits an den Abfahrten der überregionalen Straßenverbindungen in Richtung der Stadtgebiete angeordnet werden können (z.B. durch das Aufstellen von Pfortnerampeln oder einer aufkommensabhängigen Wechselbeschilderung).

²⁸ Umweltbundesamt (Hrsg.): Parkraummanagement für eine nachhaltige und urbane Mobilität in der Stadt von morgen. Dessau-Roßlau, Okt. 2021

²⁹ Ringwald, R. /Wyl, C. / Schmidt, S. (2018) : Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen, im Auftrag von Agora Verkehrswende, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf

Mit der Verantwortungsübergabe für die Planung und den Betrieb von Autobahnen von den Ländern an die Autobahn GmbH des Bundes sind weitere organisatorische Änderungen verbunden. So wird die Abteilung Verkehrsmanagement der Autobahn GmbH mit der „Verkehrszentrale Deutschland“ zukünftig ihren Sitz im HOLM am Flughafen Frankfurt haben.³⁰ Derzeit wird dort darüber diskutiert, dass diese Verkehrszentrale zentral in die Verkehrssteuerung von Kommunen eingreifen kann. Dann könnte der Umleitungsverkehr bei – täglich im Verkehrsfunk zu verfolgenden – Staus auf Autobahnen in die umgebenden Kommunen gelenkt und Ampelsteuerungen zugunsten des Autobahn-Umleitungsverkehrs beeinflusst werden, ohne dass sich die betroffenen Kommunen dagegen wehren könnten. Diese Pläne zu Lasten der Bevölkerung in betroffenen Kommunen lehnen wir entschieden ab.

Maßnahme: Einführung einer umlagefinanzierten Nahverkehrsabgabe

Kommunen sollte die Möglichkeit eröffnet werden, zur Finanzierung ihres kommunalen ÖPNV-Angebotes eine umlagefinanzierte ÖPNV-Abgabe nach französischem Vorbild (Taxe Versement de Transport) zu erheben. Davon wären größere Betriebe in innenstadtnahen Bereichen der Stadt sowie der innerstädtische Einzelhandel betroffen, die einerseits durch die Anzahl ihrer Beschäftigten große Verkehrsverursacher sind, andererseits von hervorragenden ÖPNV-Verbindungen profitieren. Die Maßnahme kann mit der Förderung betrieblicher Programme für die Nutzung des Umweltverbundes unterstützt werden.

Das **Land Hessen** sollte hierfür die gesetzlichen Voraussetzungen schaffen und die Ausgestaltung einer umlagefinanzierten Nahverkehrsabgabe in überdurchschnittlich mit dem ÖPNV versorgten Stadtgebieten definieren. Die Nahverkehrsabgabe komplettiert die Regionalisierungsmittel des Bundes und die Planungs- und Umsetzungsmittel nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Harmonisierung des Verkehrsgeschehens auf der A 5

Maßnahme: Einführung einer fest vorgegebenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 5

Auf der A 5 ist derzeit eine flexible Geschwindigkeitsregelung in Form von Wechselverkehrszeichen eingeführt, die abhängig von der Verkehrsbelastung zeitweise Geschwindigkeitsbegrenzungen anzeigen. Es ist jedoch sinnvoll, diese im Betrachtungsraum durch eine feste Geschwindigkeitsbeschränkung mit Tempo 100 oder 110 auf ganzer Länge anzuordnen. Hohe Geschwindigkeiten schränken die Leistungsfähigkeit einer Straße ein, da dadurch die Harmonisierung der Abläufe schwieriger wird und Staus aus dem scheinbaren Nichts entstehen. Ebenso ist die Unfallgefahr durch stark unterschiedlich gefahrene Geschwindigkeiten groß. Eine feste Geschwindigkeitsbeschränkung mit Tempo 100 oder 110 erhöht also die Kapazität der vorhandenen Fahrspuren, reduziert die Lärmbelastung für die angrenzenden Stadt- und Ortsteile, senkt die Schadstoffbelastung und den CO₂-Ausstoß und vermindert die Unfallgefahren.

Eine im Dezember 2024 veröffentlichte Studie des Umweltbundesamtes berechnet, dass ein bundesweites Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen die Verkehrsleistung von Kraftfahrzeugen um 4,3 % absenken könnte.³¹

³⁰ Siehe <https://frankfurt-holm.de/news/das-holm-wird-heimat-der-neuen-verkehrszentrale-deutschland/>

³¹ Friedrich, Markus et al.: Modellierung der Umweltwirkung von Tempolimit-Maßnahmen auf Autobahnen und außerorts. UBA-Texte 176/2024, S. 23

Den vollständigen Bericht und weitere Informationen zum Bündnis
finden Sie hier: <https://stoppa5ausbau.de>

Kurzfassung:



Langfassung:

