



Alternative Verkehrsangebote zum 10-spurigen Ausbau der A 5



Alternative Verkehrsangebote zum 10-spurigen Ausbau der A 5 Kurzfassung

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 Schirmacher, 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

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 Lumdatabahn 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 U 5 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 U 2 von Bad Homburg-Gonzenheim bis Bahnhof Bad Homburg (in Planung)
- Verlängerung der Stadtbahn U 7 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.



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