

Alternative Verkehrsangebote zum 10-spurigen Ausbau der A 5

Ergänzungen Hochtaunuskreis

Pro Werktag verlassen 53.221 Menschen den Hochtaunuskreis (HTK), um zu ihrer Arbeitsstelle zu pendeln, die in den meisten Fällen in Frankfurt liegt, aber auch darüber hinaus im Rhein-Main-Gebiet (Wiesbaden, Offenbach, Darmstadt). Umgekehrt pendeln 61.666 Menschen zur Arbeit in den Hochtaunuskreis.¹ Die meisten nutzen dafür den MIV, der Anteil der MIV-Fahrten liegt deutschlandweit bei 65 Prozent und ist damit gegenüber 2020 um drei Prozent gesunken.² Der Pendlerverkehr aus und in den Hochtaunuskreis trägt dessen ungeachtet einen nicht geringen Teil zu den Verkehren auf der A 5 zwischen Friedberg und Frankfurt bei. Die bisher in dem Papier des Aktionsbündnisses gegen den Ausbau der A 5 aufgeführten alternativen Verkehrsangeboten fokussieren sich stark auf Frankfurt und den Wetteraukreis. Eine Ergänzung um die Potenziale alternativer Verkehrsangebote nordwestlich der A 5 soll hier erfolgen.

Radverkehr

Die Distanz, die von Pendlern durchschnittlich zurückgelegt wird, lag 2023 bei 28 km, unabhängig von Dauer der Berufstätigkeit und sozialem Status.³ Diese Wegstrecke ist mit einem Pedelec oder E-Bike auch in der hügeligen Topografie des Hochtaunuskreises gut zu bewältigen, wenn das Radwegenetz entsprechend ausgebaut ist. Eine fahrradfreundliche Infrastruktur mit Radwegen, getrennt vom Autoverkehr, durchgehend und gut vernetzt, sicher und komfortabel, lädt zum Umstieg auf das Fahrrad ein. In einer Studie im Auftrag des ADFC hat das Fraunhofer ISI errechnet, dass der Anteil des Radverkehrs bei Strecken bis 30 Kilometer statt auf 15 Prozent, wie im NRVP angestrebt, in dem Fall sogar auf 45 Prozent steigen kann.⁴ Die Auswirkungen auf die Klimaziele des Bundes und des Landes wären entsprechend groß mit deutlich weniger THG-Emissionen.

¹ Pendleratlas <https://pendleratlas.de/hessen/hochtaunuskreis> (29.06.2025)

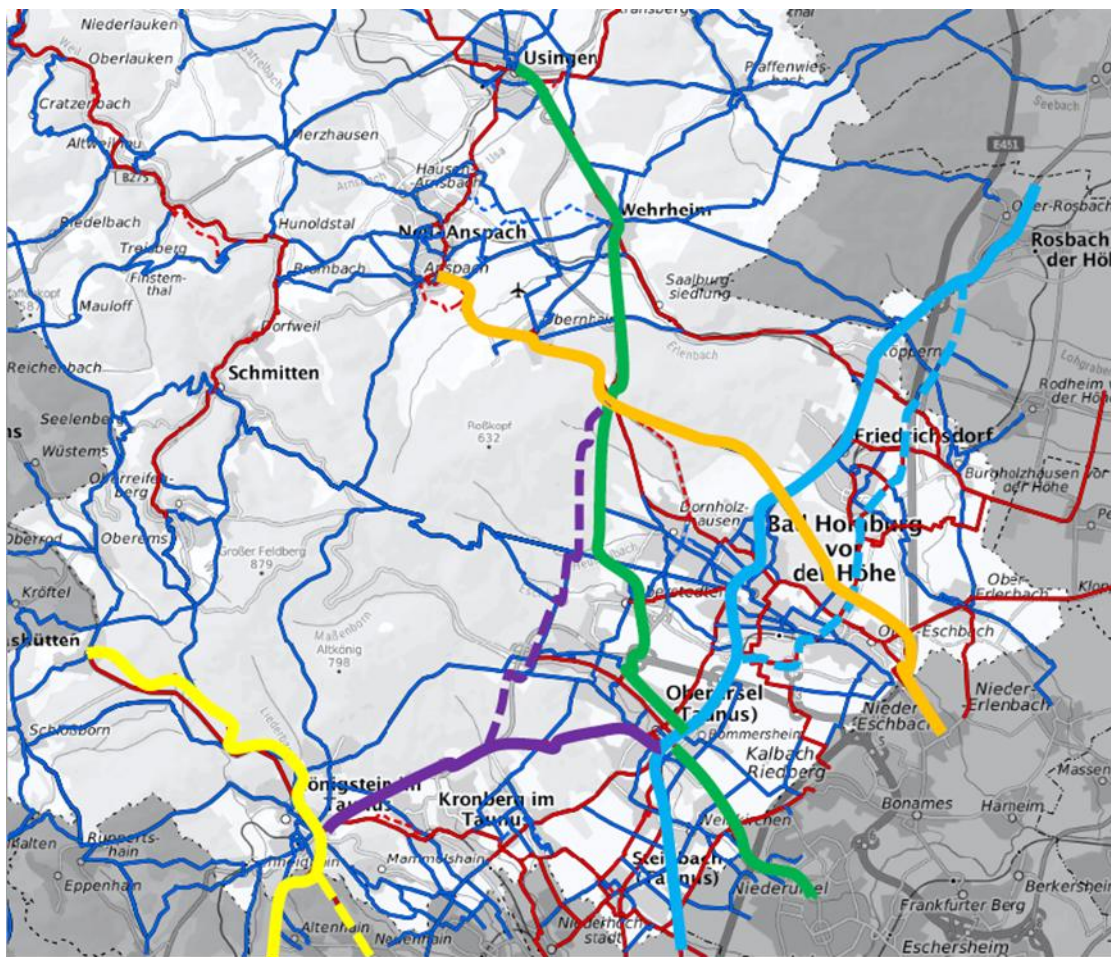
² Destatis, Daten des Mikrozensus https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/05/PD25_N027_13.html (29.06.2025)

³ MiD 2023, Wegezwecke, Pendlermobilität und Homeoffice, <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2023.html> (29.06.2025)

⁴ Fraunhofer ISI 2024: Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/ccn/2024/2024-05_adfc_radverkehr_potenzial_abschaetzung_studie_kurzfasung.pdf (13.04.2025)

Radschnellwege sind eine Schlüsselmaßnahme dafür, den Umstieg auf das Rad zu fördern. Der HTK wird vom FRM 5 tangiert, der von Friedrichsdorf über Bad Homburg, Oberursel und Steinbach nach Frankfurt führt. Diese Strecke verläuft weitgehend in Nord-Süd-Richtung parallel zur A5. Er befindet sich nach wie vor im Planungsstadium, die Problematik ist dieselbe wie bei den anderen Radschnellwegen in Hessen. Der Radschnellweg ist für Pendlerströme aus dem Hintertaunus nur begrenzt relevant. Für die Pendelnden aus dem Hintertaunus sind dagegen vier Routen bedeutsam (Abb.1):

- Usingen – Wehrheim – Saalburg – Oberursel – Frankfurt (grüne Linie)
- Neu-Anspach – Saalburg – Bad Homburg – Frankfurt (orange Linie)
- Glashütten – Königstein – Bad Soden – Kelkheim (gelbe Linie)
- Königstein – Kronberg – Oberursel / Saalburg mit Verknüpfung nach Usingen und Neu-Anspach (lila Linie)



Vom ADFC priorisierte Routen im HTK. Quelle Kartengrundlage: openStreetMap
Linienennetz Hochtaunus: ivm Frankfurt. Der FRM5 ist hellblau eingezeichnet

Diese fünf Linien sind im Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises von 2022 enthalten, allerdings ohne eine Priorisierung. Diese ist aber geboten, um die begrenzten finanziellen und planerischen Kapazitäten zu konzentrieren und zu wirksamen und für Radelnde spürbaren Verbesserungen zu kommen. Die Routen haben zudem eine hohe Relevanz für den Ausbildungsverkehr, da sie weiterführende und berufsbildende Schulen im Hintertaunus und zwischen den Kommunen im Vordertaunus vernetzen. Sie sollten, wie der FRM 5, innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt werden.

Die Routen tangieren an verschiedenen Stellen den öffentlichen Schienenverkehr. An diesen Bahnhöfen müssen Mobilitätsstationen eingerichtet werden, die sichere, überdachte und beleuchtete Abstellanlagen und Ladestationen für Räder vorhalten sowie Sharing-Angebote für (Lasten-)Räder und E-Autos. Der RMV hat entlang der Taunusbahn im Jahr 2025 einen ersten Schritt in diese Richtung unternommen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Zum überregionalen (Schienen-) ÖPNV führt der Alternativen-Bericht einige Maßnahmen für den HTK auf. Er hat gute Voraussetzungen für einen zukunftsfähigen Schienen-Nahverkehr mit der S-Bahn-Strecke Frankfurt – Oberursel – Bad Homburg – Friedrichsdorf und der beschlossenen Verlängerung bis Usingen. Diese muss – unabhängig von Kostensteigerungen – wie vorgesehen umgesetzt und 2029 in Betrieb genommen werden. Ergänzend muss die Strecke Friedrichsdorf – Friedberg wie im Papier beschrieben in das S-Bahn-Netz integriert werden. Mit der Fertigstellung der RTW werden zudem der Flughafen und die westlichen Gewerbegebiete Frankfurts besser an den HTK angebunden. Hier ist bedauerlicherweise in der Planung der Radverkehr gar nicht beachtet worden, so dass die Möglichkeit eines begleitenden Radweges vertan wurde. Wo noch möglich, muss der jetzt mitgebaut werden.

Ein weiterer Schienenstrang von Frankfurt nach Kronberg bindet den Westen des Kreises in das S-Bahn-Netz ein. Der Bahnhof Kronberg bildet für Pendler aus Glashütten und Schmitten eine Möglichkeit für Bike & Ride, die ausgebaut werden muss.

Für die kleineren Kommunen im Hintertaunus ist es von entscheidender Bedeutung, die regionalen Buslinien so zu gestalten, dass sie attraktive Umsteigemöglichkeiten zum Schienen-nahverkehr sicherstellen und die Fahrradmitnahme ermöglichen. An den zentralen Haltepunkten der Busse müssen ebenfalls Abstellanlagen für Fahrräder und PKW sowie Ladestationen für Autos und Fahrräder vorgesehen sein.

Neben dem Ausbau der Infrastruktur ist das zuverlässige Funktionieren des ÖPNV unabdingbar für die Steigerung der Attraktivität der Alternative. Die seit Monaten anhaltenden, oft kurzfristigen Ausfälle bei S-Bahnen, Taunusbahn (RB 15) und Bussen verhindern die Planbarkeit für die Nutzenden – ohne diese ist der Umstieg nicht möglich. Hier müssen RMV und die Betreiber dringend für Abhilfe sorgen.

Ulrike Heitzer-Priem, ADFC Hochtaunus

Patrik Schneider-Ludorff, ADFC Hochtaunus