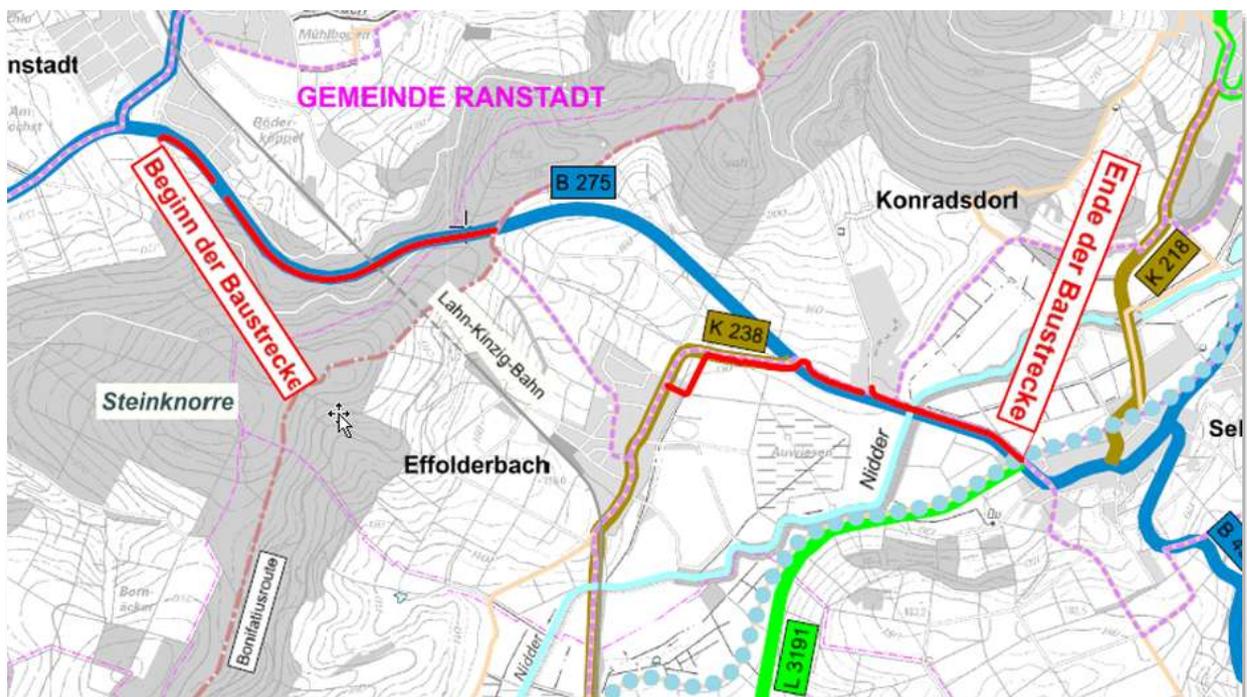


# Forum Ranstadt: Verkehr und Mobilität

## Radweg Konradsdorf

Zwischen Ranstadt und Ortenberg/Selters ist der Neu- und Abschnittsweise Ausbau eines Rad- und Gehweges vorgesehen. Dieser Rad- und Gehweg ist größtenteils straßenbegleitend zur Bundesstraße 275 und mit einer Breite von 2,5 m geplant. Der gesamte Planungsabschnitt beträgt rund 4,2 km und ermöglicht eine Verbindung zwischen dem Niddaradweg in Ranstadt und dem Vulkanradweg in Selters.



In Ranstadt verläuft ab der Bergstraße ein Wirtschaftsweg in Richtung Süden, der die Bundesstraße mit einer Unterführung quert. Nach der Unterführung beginnt der geplante Rad- und Gehweg in Richtung Selters und verläuft zunächst mit einer Rampe bis auf das Höhenniveau der Bundesstraße und anschließend straßenbegleitend bis zum Waldende.

Ab dort wird der Ranstädter Weg, Teil des Radwegenetzes des Wetteraukreises und des Wanderweges Bonifatiusroute, bis zum Ortenberger Ortsteil Effolderbach genutzt. In Effolderbach besteht zudem

Anschluss an die Lahn-Kinzig-Bahn. Über Ortsstraßen und vorhandene Wirtschaftswege verläuft der geplante Rad- und Gehweg parallel zur Kreisstraße bis zur Einmündung B 275 / K 238.

Mit einer Unterführung wird hier eine gesicherte Querung der Bundesstraße hergestellt, bevor der Rad- und Gehweg straßenbegleitend zunächst vorbei am Schulstandort Konradsdorf bis zum Bauende nach Selters führt.

An diesem Montag (22.06.25) hat der erste Bauabschnitt (Ausbau vorhandener Wirtschaftswege Effolderbach) begonnen.

Fertigstellung ist vor der Landesgartenschau 2027 geplant.

## Innerörtlicher Radverkehr

---

Ranstadt hat, wenn denn die Verbindung nach Konradsdorf/Selters erfolgt ist, eine gute Anbindung an das Radwegenetz. Was aber noch unbefriedigend ist, ist der innerörtliche Radverkehr. Hierzu hat es seitens der Initiative Klimaschutz Ranstadt / AG 4 in Abstimmung mit dem Ordnungsamt und der Bürgermeisterin Vorarbeiten gegeben, die nun Stück-für-Stück abgearbeitet werden sollen.

### Gesprächsnotiz (12.10.2024) einer Abstimmung am 30.09.2024

Teilnehmer seitens Gemeinde: Cäcilia Reichert-Dietzel, Jan Rösch, Udo Schädel

Teilnehmer seitens Initiative: Claudia Möller, Siegfried Knau, Christian Gugler

Wir sind die Vorschläge in der Präsentation der Ideen (Ranstadt\_V5.PDF) durchgegangen.

### Radweg am Ortseingang Ranstadts von Ober-Mockstadt kommend

#### **Generell**

- Zu hohe **Bordsteinkanten** wurden an mehreren Straßenquerungen von Radwegen /Z Straßenquerungen bemängelt.  
Die Verwaltung stimmt zu hier Stück für Stück hier abgeflachte Varianten einbauen.  
Die einzelnen besprochenen Stellen sind im Text mit \* markiert.

#### **Überquerung Bahnhofstraße**

- War ursprünglich nicht in der Präsentation der Initiative thematisiert.
- Hier auch an farbliche Markierung (rot) der Straßenquerung denken.
- Ggf. den Verlauf des Radweges weiter in die Bahnhofsstraße hineinverlagern (Problem dabei u.U. Parkbucht)

#### **Überquerung Mockstädter Straße**

- Bordsteinkanten\*
- Farbliche Markierung Radwegquerung  
Zwei Varianten wurden besprochen:
  - Nachzeichnung/Verstärkung der jetzt eingezeichneten aber Verblasten Markierung.  
Gehört noch zur Bundesstraße. Zuständig wäre HessenMobil  
Gespräch mit HessenMobil suchen: Ausführung durch HessenMobil oder Erlaubnis das selbst durchführen zu können
  - Markierung „eine Autolänge“ weiter in die Mockstädter Straße zurücksetzen.  
Dies könnte durch die Gemeinde ausgeführt werden, verlegt aber den an der Bundesstraße liegenden Radweg.

### ***Vor Vachutka und Bäcker***

- Der Seitenstreifen von Bordsteinkante ab, der der Gemeinde gehört, ist breiter als 3 m und kann **als Kombiniertes Fuß- und Radweg markiert werden** (auch damit dieser Bereich nicht durch Autos oder Container belegt wird).
- Dies ist auch sinnvoll in Richtung Anbindung Radweg Konradsdorf und wird von der Gemeinde befürwortet und kann von dieser durchgeführt werden.
- Am Ende sollte auch wieder eine Bordsteinabflachung\* erfolgen.
- Die Vorschläge bis hierhin und dem letzten Punkt, Anbindung R4 an Radweg Konradsdorf, sollen bei einer Verkehrsschau mit HessenMobil durchgesprochen werden.

### ***Von Bäckerei bis Bahnübergang***

- Hier wäre wieder eine Markierung der Querung der Bergstraße sinnvoll.
- Die Möglichkeit im weiteren Verlauf rechtsseitig (wäre anfangs breit genug) einen kombinierten Rad-/Fußweg einzurichten wird verworfen, da die Radfahrer ansonsten vor dem Bahnübergang wieder auf die Straße müssten, was nicht anzuraten ist.

### ***Bahnübergang und Bushaltestellen***

- Das Problem mit parkenden Autos wird gesehen, wobei das jetzt nicht mehr so stark sein sollte, da die Autowerkstatt nicht mehr betrieben wird.
- Das Busse im Bereich des Zebrastreifens halten, sollte nicht sein und wurde auch noch nicht beobachtet (ggf. weiter beobachten).
- Eine Bedarfsampel ist an diesem Zebrastreifen nicht möglich (zu nah an der Bahnschranke).

### ***Vor der Kreuzung nach Dauerheim (vom Bahnhof aus gesehen)***

- Die Situation hier ist mittlerweile weniger kritisch, da sowohl die Autowerkstatt als auch die Volksbankfiliale geschlossen sind.

### ***Kreuzung an der Einmündung Dauernheimer Straße***

- Falsches Parken hier weniger, da Volksbankfiliale geschlossen.
- Kreuzung bleibt problematisch.
- Sehr hohe Bordsteinkante im Bereich der Brück nicht zu verändern (Auffahrschutz für Brückenkonstruktion). Ggf. ist eine Abflachung im Auslauf in den Heegweg möglich, wie auch in Richtung Dauernheimer Straße realisiert.

### ***Hinter der Kreuzung Dauernheimer Straße in Richtung Rathaus***

- Im Bereich ehemalige Sparkasse kein zusätzlicher Zebrastreifen und keine Bedarfsampel möglich.
- [Fußweg Richtung Dauerheim bis zum Viadukt](#)
- An der Enge wird sich nichts ändern lassen.
- Der überhängende Bewuchs kann aber beschnitten werden

### ***Fußweg unmittelbar vor Viadukt / Radwegende***

- Hier sollte der Radweg vorher, am besten an oder vor der Ampel enden.  
Dann sollte auch wieder an dieser Stelle die Bordsteinkante\* abgeflacht werden.

### ***Rad- & Fußweg hinter dem Viadukt Richtung Dauerheim***

- Hohe Bordsteinkanten\*
- Querungen wurden bereits farblich markiert. Bravo!
- Hier sollten gelegentlich Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden

### ***Anbindung R4 an Radweg Konradsdorf***

- Die vorgeschlagene rote Variante kann nicht direkt am REWE vorbeigeführt werden, da Privatgelände. Er wird **an Vachutka und Bäcker vorbei in die Bergstraße hinein geführt und dann unter der Bundesstraße hindurch.**

# Verkehrsberuhigung / Tempo 30

---

## Neues Straßenverkehrsrecht

### Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)

Bundestag und Bundesrat haben am 14.06.2024 die Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) verabschiedet. Auf Basis der **neu im Gesetz verankerten Ziele Klimaschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung** können nun nach einer Änderung der StVO zusätzliche Handlungsspielräume für die Kommunen bei verkehrlichen Maßnahmen ermöglicht werden.

<https://www.dstgb.de/themen/mobilitaet/verkehrsinfrastruktur/aenderung-im-strassenverkehrsgesetz-beschlossen/>

### StVO-Novelle

Seit dem 11. Oktober 2024 ist die Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Kraft, die erstmals die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs berücksichtigt.

Diese Änderung wurde durch die Neufassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) ermöglicht, die eine neue Ermächtigung in § 6 Abs. 4a StVG enthält. Diese Ermächtigung erlaubt es den Straßenverkehrsbehörden, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes, des Gesundheitsschutzes oder der städtebaulichen Entwicklung zu fördern, sofern die *Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt* und die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.

Ein zentrales Merkmal der Novelle ist die **Erleichterung der Einrichtung von Fahrradwegen, Tempo-30-Zonen und Bussonderfahrstreifen**. So **entfällt** für Maßnahmen im Bereich des Rad- und Fußverkehrs **der Nachweis einer „besonderen örtlichen Gefahrenlage“** und die Anforderung, dass sie „zwingend erforderlich“ sind, wenn sie auf den neuen Zielen der StVO begründet werden. Zudem wurde der Ausnahmekatalog des § 45 Abs. 9 StVO erweitert, unter anderem durch die Aufnahme von Tempo-30-Zonen und Bussonderfahrstreifen.

Die **Gemeinden erhalten ein neues Antragsrecht** bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, um Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 1i zu beantragen, was nach Auslegung von Verkehrsjurist einen Anspruch auf eine begründete Entscheidung und ein Klagerecht einschließt.

Auch das Anwohnerparken kann nun vorbeugend angeordnet werden, wenn es auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung erfolgt.

Die aktuelle Fassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ermöglicht die **Anordnung von Tempo 30 auch auf Bundesstraßen**, sofern diese im unmittelbaren Bereich von **sensiblen Einrichtungen** liegen. Dazu zählen Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätze, hochfrequentierte Schulwege, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheime, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen sowie Krankenhäuser. Für die Anordnung von Tempo 30 an solchen Stellen entfällt der Nachweis einer besonderen örtlichen Gefahrenlage, da die Geschwindigkeitsbeschränkung dort zur Regel wird.

Die StVO nennt ausdrücklich „Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)“ als mögliche Standorte für Tempo 30. Allerdings ist für Bundesstraßen die ausdrückliche Zustimmung der vorgesetzten Behörde erforderlich und es ist **grundsätzlich nicht rechtfertigbar**, Tempo 30 auf klassifizierten Ortsdurchfahrten wie Bundes- oder Landesstraßen zu erlassen, **wenn das Verkehrsaufkommen oder ein bestimmter LKW-Anteil die Anlieger stört**, da diese Straßen einem überörtlichen Verkehr dienen und dieser grundsätzlich freie Fahrt haben muss.

Verkehrsbeschränkende **Maßnahmen zum Schutz der Bausubstanz** einzelner Gebäude sind in der Regel **nicht zulässig**.

Die **Messung von Lärm an Bundesstraßen** erfolgt gemäß den Vorgaben der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), die als Grundlage für die Beurteilung von Schallimmissionen dient. Für den Tag-Abend-Nacht-Lärmpegel (Lden) gilt ein Richtwert von 60 dB(A), während für den Nacht-Lärmpegel (Lnight) ein Wert von 50 dB(A) festgelegt ist. Die zulässigen Grenzwerte variieren je nach Gebietsart: In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungen betragen die Werte 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts, in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts

**Gebäudeschäden durch Schwerlastverkehr:** Eigentümer von Häusern an Bundesstraßen können Schäden durch Erschütterungen durch Schwerlastverkehr geltend machen. Ein Anspruch nach § 839 BGB ist möglich, wenn die Behörden nicht angemessene Vorsorge getroffen haben.

---

*Kreisanzeiger 11.09.2025 / LOKALREDAKTIONSEITE 18  
ANRAINERIN IN OBER-MOCKSTADT FORDERT TEMPO 30*

## **Zwischen Lärm und Behördenfrust**

VON NAOMI MADLENE OTT

Anwohnerin Karin Meub fordert seit Langem Tempo 30 auf der B275 in Ober-Mockstadt. Grund dafür seien massive Lärmbelastung und Erschütterungen. Bislang stößt ihr Anliegen bei den zuständigen Behörden auf Ablehnung.

Karin Meub lebt mit dem täglichen Ausnahmezustand direkt an der Bundesstraße in Ober-Mockstadt. Während Behörden keinen Handlungsbedarf sehen, bröckelt bei ihr der Putz von den Wänden. Die Verkehrssituation an der B 275 in Ober-Mockstadt ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises sowie der Fachbehörden Hessen Mobil und Regionaler Verkehrsdienst der Polizei unauffällig, heißt es in einer E-Mail der Verkehrsbehörde auf eine Anfrage dieser Zeitung. Doch in der Niddastraße wächst der Unmut: Karin Meub, Anwohnerin eines Hauses an der vielbefahrenen B 275, fordert seit langem eine Temporeduzierung auf 30 Kilometer pro Stunde - bislang jedoch ohne Erfolg. Ihr Anliegen ist nicht neu, doch es wird für sie zunehmend dringlicher. »Der Putz fällt von den Wänden, nachts vibriert das ganze Haus und mit den Nachbarn kann man sich draußen kaum noch unterhalten«, beschreibt Meub die Lage. Ihr Wunsch: Tempo 30, auch tagsüber und nicht nur nachts für Lkws, wie es derzeit zwischen 22 und 6 Uhr gilt.

### **Emotionales Schreiben**

In einem emotionalen Schreiben an Bürgermeisterin Cäcilia Reichert-Dietzel (SPD) schildert Meub eindrücklich die Zustände: quietschende Bremsen, durchrasende Fahrzeuge bei ausgeschalteter Ampel und Schwingungen, die ihrer Darstellung nach das Mauerwerk ihres Hauses beschädigen. Zu Beginn dieses Jahres sei sogar ein großes Stück Putz vom zweiten Stock auf den Gehweg gefallen. »Zum Glück wurde niemand getroffen«, sagt sie. »Wenn abends die Ampel ausgeschaltet wird, beginnt das große Rennen.

Die Ober-Mockstädterin sieht sich nicht als Einzelstimme: »Einige Nachbarn beschweren sich ebenfalls, aber ich stehe für unser aller Anliegen ein.«

Ihr Weg durch die Behörden gleicht einer Odyssee: Zuerst wandte sie sich an die Gemeinde, dann an Hessen Mobil, schließlich an den Wetteraukreis, doch konkrete Schritte blieben bislang aus. Wochenlang habe sie auf Rückmeldungen gewartet, teils seien Schreiben verschwunden, teils seien Rückrufe angekündigt worden und dann nicht erfolgt. »Man fühlt sich als Bürger nicht ernst genommen«, meint Meub.

Die Bürgermeisterin zeigt Verständnis für die Sorgen der Anwohner, verweist aber ebenfalls auf die fehlende Zuständigkeit: »Wir bringen das Thema regelmäßig bei Verkehrsschauen vor, aber rechtlich haben wir als Gemeinde keine Handhabe«, erklärt sie. Tempo 30 sei mehrfach beantragt, aber abgelehnt worden. »Das ist schwer zu verstehen, auch für mich.« Ein kleiner Erfolg sei immerhin die Einrichtung neuer Parkbuchten, um den Verkehrsfluss indirekt zu beeinflussen. Auch Hessen Mobil, die Straßenbaubehörde des Landes Hessen, verweist auf den Wetteraukreis: »Für verkehrsrechtliche Anordnungen wie Tempo 30 ist allein die zuständige Straßenverkehrsbehörde zuständig, in diesem Fall der Wetteraukreis«, heißt es auf Anfrage der Redaktion. Hessen Mobil könne lediglich Empfehlungen aussprechen und Verkehrszeichen umsetzen, nicht aber Anordnungen treffen.

**Die Verkehrsbehörde des Wetteraukreises sieht hingegen keinen Handlungsbedarf:** Laut den Kriterien der Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) wurde die B 275 im Rahmen des **Lärmaktionsplans zuletzt 2020 untersucht**. Das Ergebnis: Die Grenzwerte werden tagsüber nicht überschritten. Lediglich an 27 Gebäuden wurde nachts eine Überschreitung festgestellt, woraus die bereits geltende Tempo-30-eine Regelung für Lkws zwischen 22 und 6 Uhr resultiert.

Außerdem sieht die Behörde **keine konkrete Gefahrenlage**, die über normale Verkehrsrisiko hinausgeht, und daher keine rechtliche Grundlage für eine generelle Temporeduzierung.

Einschränkungen im fließenden Verkehr sind nur möglich, wenn wichtige Rechtsgüter wie Leben, Gesundheit **oder Eigentum** gefährdet sind oder eine besondere Gefahr für örtliche Gegebenheiten besteht.

Auch das Parken am Straßenrand und die geschwungene Streckenführung sorgen laut der Behörde schon für eine natürliche Temporeduzierung. Der Wetteraukreis weist außerdem darauf hin, dass Hauseigentümer unter bestimmten Bedingungen eine finanzielle Unterstützung für passive Lärmschutzmaßnahmen beantragen können.

**Christian Loh (CDU), Ortsvorsteher von Ober-Mockstadt, zeigt sich überrascht: Ihn habe bislang niemand direkt auf das Thema angesprochen.** Generell sei er für pragmatische Lösungen offen, sieht sich als Sprachrohr der Bürgerinnen und Bürger und bittet darum, Anliegen direkt an ihn heranzutragen, damit er sie in die entsprechenden Gremien einbringen kann. So sieht auch er die neu errungenen Parkplätze als Erfolg.

#### **Politische Hürden**

Karin Meub gibt ihr Anliegen nicht auf, auch wenn der Weg durch Zuständigkeiten, rechtliche Rahmenbedingungen und politische Hürden herausfordernd bleibt. Während die Behörden vor allem auf Messwerte und Richtlinien verweisen, bleibt bei Meub und anderen Anwohnern das Gefühl, mit ihren Sorgen wenig Gehör zu finden.

An den Vorsitzenden  
der Gemeindevertretung Ranstadt  
Herrn Jan Rösch

07.11.2021

*Antrag der GRÜNEN Fraktion für die Gemeindevertretersitzung am 15.12.2021*

## **Tempo 30 Ortsdurchfahrt Ober-Mockstadt (B275)**

### **Antrag**

Die Gemeindevertretung möge beschließen:

- 1.) Die Gemeinde Ranstadt setzt sich bei den zuständigen Stellen dafür ein, dass auch tagsüber ein Tempolimit von 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt bestimmt wird.
- 2.) Zusätzlich werden Maßnahmen ergriffen um regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen in diesem Bereich durchzuführen.

### **Begründung**

Bürger, die an der Ortsdurchfahrt Ober-Mockstadt wohnen, haben sich wiederholt und auch aktuell wieder mit Beschwerden gemeldet. Neben den Themen Verkehrssicherheit und Lärmbelästigung spielt zunehmend auch die Beschädigung der Wohngebäude durch den Lastwagenverkehr eine Rolle (durch starke Vibration werden Fachungen beschädigt, in Gewölbekeller rieselt es von der Decke). Im weiteren Verlauf der B275 (Nieder-Mockstadt, Florstadt, ...) gilt in vielen Ortsdurchfahrten bereits ein generelles Tempo 30.

Christian Gugler  
Fraktionsvorsitzender BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Ortsverband Ranstadt

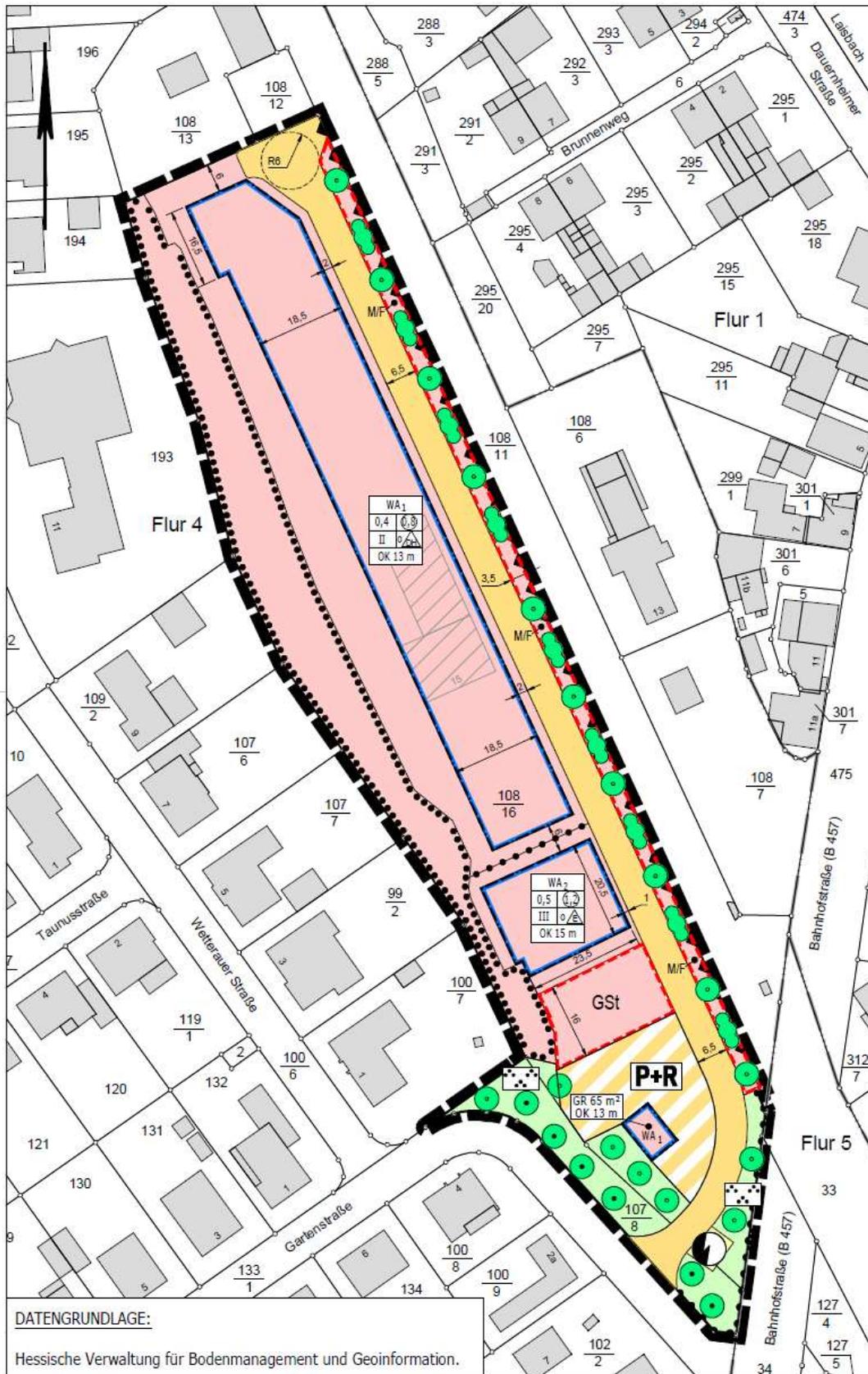


---

Aus dem Protokoll der Gemeindevertretersitzung am 15.12.2021

„13. Antrag der GRÜNEN Fraktion vom 07.11.2021 Tempo 30 Ortsdurchfahrt Ober-Mockstadt (B275 VL-302/2021 Herr Christian Gugler erläutert den Antrag. Beschluss: Die Gemeindevertretung beschließt, den Gemeindevorstand damit zu beauftragen, sich bei den zuständigen Stellen dafür einzusetzen, dass auch tagsüber ein Tempolimit von 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt in Ober-Mockstadt bestimmt wird. Zusätzlich sollen Maßnahmen ergriffen werden, um regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen in diesem Bereich durchzuführen. Abstimmungsergebnis: 9 Ja-Stimme(n), 5 Gegenstimme(n), 1 Stimmenthaltung(en)“

# Park & Ride, Mobiltätsstation, etc



## **Car-Sharing und andere flexible Konzepte auch auf dem Land**

---

[Utopie oder machbar?](#)

[Ratgeber - Best Practice für die kommunale Carsharing-Förderung](#)

[Beispiel Dorfbeweger Effolderbach](#)

- Auch Privatfahrzeuge „teilen“ / verleihen?
- App für Mitfahrgelegenheiten & Fahrgemeinschaften?
- Mitfahrbänke?

## **Bürgerbus**

---

Die Gemeinden Glauburg und Ranstadt teilen sich einen elektrischen Bürgerbus (Reichweite ca. 330 km), der im Rahmen eines Programmes des Landes Hessen bereit gestellt wird. Die Laufenden Kosten tragen die Gemeinden. Der Bus ist elektrisch angetrieben. Ladestationen finden sich in Ranstadt (vor Bürgerbüro) und in Glauburg (vor dem Rathaus).

Gefahren wird der Bus von Ehrenamtlichen. Montag und Dienstag ist der Bus für Glauburg, Mittwoch bis Freitag für Ranstadt vorgesehen. Am Wochenende werden (mit wenigen Ausnahmen) keine Fahrten durch die Ehrenamtlichen durchgeführt. Der Bus kann gegen Gebühr von Vereinen gemietet werden. Die bisherige Nutzung ist speziell im Bereich von Ranstadt ausbaufähig.

Es hat sich allerdings eine dankbare „Stammkundschaft“ (vorwiegend Ältere / Seniorentreff Bobenhausen) herausgebildet, die sehr dankbar den Service annehmen, u.a. für Einkaufsfahren (Donnerstags nach Nidda). Die Nutzung ist kostenlos. Das Anmeldetelefon unter 06041/8268-55 ist Montags von 14-16 Uhr, Mittwochs von 9-11 Uhr und Freitags von 10-12 Uhr besetzt.

## **Öffentlicher Nahverkehr: Niddertalbahn / S-Bahn Linie 7**

---

Stand Juni2025

- Durchgehende Elektrifizierung der Niddertalbahn und Streckenoptimierung zum Erreichen von Geschwindigkeiten bis 100 km/h auf über der Hälfte der Strecke
- in zwei Abschnitten á 5 km Länger erfolgt ein Ausbau auf zwei Gleise, um das Kreuzen und Vorbeifahrenlassen von Zügen zu ermöglichen
- Dadurch Kapazitäten für eine höhere Frequenz auf der Strecke
- Abschluss der Baumaßnahmen bis 2027 angestrebt
- Nach dem Ausbau kann der heutige Stundentakt auf der Niddertalbahn zu einem Halbstundentakt verbessert werden. Außerdem plant die DB, die gesamte Strecke zu elektrifizieren. Damit wird die Niddertalbahn nicht nur leiser, sondern ohne den bisherigen Dieselpetrieb auch deutlich umweltfreundlicher.
- S-Bahn Linie 7 ggf. 2040  
Ein Nahverkehrsplan für die Region Rhein-Main sieht vor, dass die S-Bahn-Linie 7 in einem Entwurf nach 2030 in Stockheim beginnen und über Bad Vilbel, Gronau-Süd nach Frankfurt führen würde, wobei sie in Frankfurt an mehreren Haltestellen wie Fechenheim, der Konstablerwache, dem Hauptbahnhof, dem Fußballstadion und dem neuen Terminal 3 des Flughafens halten würde

[Mehr klimafreundlicher Bahnverkehr auf der Niddertalbahn](#)