



BAD HOMBURG
VOR DER HÖHE

**MOKO
2035**

INTEGRIERTES MOBILITÄTS- UND VERKEHRSKONZEPT

Schlussbericht

| Inhalt | Seite |
|--|--------------|
| Zusammenfassung | 1 |
| 1 Ausgangslage | 3 |
| 1.1 Ziele des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts | 4 |
| 1.2 Vorgehensweise und Projektgliederung | 5 |
| 1.3 Beteiligungskonzept | 6 |
| 1.3.1 Arbeitskreis Moko | 7 |
| 1.3.2 Webseite | 7 |
| 1.3.3 Haushalts- und Pendlerbefragung | 7 |
| 1.3.4 Maßnahmenworkshop | 8 |
| 1.3.5 Digitale Umsetzungsgespräche | 8 |
| 1.3.6 Öffentliche Informationsveranstaltung | 9 |
| 1.3.7 Maßnahmen-Voting | 9 |
| 2 Bestandsaufnahme und -analyse | 10 |
| 2.1 Das Untersuchungs- und Konzeptgebiet | 10 |
| 2.2 Mobilität und Verkehr | 13 |
| 2.2.1 Überörtliche verkehrliche Anbindung | 13 |
| 2.2.2 Ausbauprojekte | 15 |
| 2.2.3 Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten laut Haushaltsbefragung | 15 |
| 2.2.4 Kfz-Verkehr | 18 |
| 2.2.5 Ruhender Verkehr | 20 |
| 2.2.6 Radverkehr | 22 |
| 2.2.7 Fußverkehr | 26 |
| 2.2.8 Neue Mobilität | 26 |
| 2.2.9 ÖPNV | 28 |
| 2.2.10 Intermodale Verknüpfungspunkte | 31 |
| 2.2.11 Pendelverkehr | 31 |
| 2.3 Stärken, Schwächen, Chancen, Herausforderungen | 34 |
| 2.3.1 Motorisierter Individualverkehr | 35 |
| 2.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr | 36 |
| 2.3.3 Radverkehr | 37 |
| 2.3.4 Fußverkehr | 38 |
| 2.3.5 Fazit | 39 |
| 3 Methodische Überlegungen und Ansätze | 40 |
| 3.1 Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) | 40 |
| 3.2 Verkehrliche Leitziele | 42 |
| 4 Maßnahmenkonzept | 46 |
| 4.1 Maßnahmenkatalog | 47 |
| 4.2 Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen | 50 |
| 4.2.1 Wirksamkeit | 50 |
| 4.2.2 Umsetzbarkeit | 51 |

| | | |
|-----------|---|-----|
| 4.2.3 | Priorität | 51 |
| 4.2.4 | Berechnungsmethodik | 52 |
| 4.3 | Startermaßnahmen | 53 |
| 5 | Umsetzungskonzept und Ausblick | 54 |
| Anhang 1: | Startermaßnahmen | 57 |
| Anhang 2: | Maßnahmentabelle | 81 |
| Anhang 3: | Szenarien und CO ₂ -Bilanzierung | 91 |
| Anhang 4: | Verkehrsmodell und Abbildungen | 118 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 1.1: Projektgliederung nach Arbeitspaketen | 5 |
| Abbildung 2.1: Stadtgliederung in sieben Ortsbezirke | 12 |
| Abbildung 2.2: Pkw-Fahrtzeit bis zur nächsten Autobahn-Anschlussstelle in Minuten | 14 |
| Abbildung 2.3: Verkehrsmittelnutzung unter den Befragten der Haushaltsbefragung | 16 |
| Abbildung 2.4: Verkehrsmittelwahl nach Ortsteilen | 17 |
| Abbildung 2.5: Anteile des Pkw-Besitzes in der Haushaltsbefragung | 19 |
| Abbildung 2.6: Anteile der Abstellmöglichkeiten der unterschiedlichen Fahrzeugarten | 21 |
| Abbildung 2.7: Modellierter Erreichbarkeit des Bad Homburger Bahnhofs mit dem Verkehrsmittel Fahrrad | 22 |
| Abbildung 2.8: Anteil fehlender Mobilitätsangebote | 24 |
| Abbildung 2.9: Entwicklung der Gesamtbewertung der Stadt Bad Homburg im ADFC Fahrradklima-Test seit 2012 in Relation zum Durchschnitt der Ortsgrößenklasse | 25 |
| Abbildung 2.10: Durchsetzungsgrad des Carsharing-Angebots | 27 |
| Abbildung 2.11: Erschließungsradius des Schienenpersonennahverkehrs im Stadtgebiet | 29 |
| Abbildung 2.12: Erschließungsradius der Bushaltestellen im Stadtgebiet | 30 |
| Abbildung 2.13: Großräumige Pendlerverbindungen | 32 |
| Abbildung 2.14: Verkehrsmittelwahl der Pendler*innen nach Altersgruppen | 33 |
| Abbildung 3.1: Schematische Darstellung des SUMP-Prozesses | 40 |
| Abbildung 3.2: Zielhierarchie innerhalb des Integrierten Mobilitäts- und Verkehrskonzepts Bad Homburg 2035 | 43 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|---|----|
| Tabelle 2.1: Vergleich verschiedener Verkehrsmittel nach durchschnittlicher Länge des Fahrtwegs und durchschnittlicher Dauer des Arbeitswegs | 32 |
| Tabelle 4.1: Bewertungskategorien und -merkmale des Maßnahmenkatalogs | 52 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-----------|--|
| ADFC | Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club |
| BVWP | Bundesverkehrswegeplan |
| DTV | Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke |
| HBS | Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen |
| IKK | Integriertes Klimaschutz-Rahmenkonzept |
| ISEK 2030 | Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030 der Stadt Bad Homburg vor der Höhe |
| Kfz | Kraftfahrzeug |
| LSA | Lichtsignalanlage |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| MoKo | Integriertes Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 für die Stadt Bad Homburg vor der Höhe |
| PKW | Personenkraftwagen |
| QSV | Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs |
| RMV | Rhein-Main Verkehrsverbund |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| SUMP | Sustainable Urban Mobility Plan |
| VDRM | Verkehrsdatenbasis Rhein-Main |
| ÖPNV, ÖV | Öffentlicher Personennahverkehr, Öffentlicher Verkehr |

Zusammenfassung

Im Rahmen des Integrierten Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes 2035 (MoKo) wird die in einem partizipativen Prozess erarbeitete strategische Neuausrichtung der verkehrlichen Entwicklung Bad Homburgs für die kommenden zehn bis fünfzehn Jahre diskutiert und dokumentiert. Als Grundlage wurde eine ausführliche Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt, um den verkehrlichen Status Quo der Stadt festzustellen. Parallel dazu sowie darauf aufbauend fand die Erarbeitung des verkehrlichen Zielsystems statt.

Übergeordnetes Ziel des Bad Homburger Mobilitäts- und Verkehrskonzepts ist die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrssystems für die Stadt unter Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmenden. Nachhaltige Verkehrssysteme zielen nach der Maßgabe des Leitfadens von Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) auf ökologische, ökonomische sowie soziale Nachhaltigkeit ab. Neben der global erforderlichen Einsparung von CO₂-Emissionen bedeutet das demnach auch die Herstellung guter Lebensbedingungen auf lokaler Ebene.

Zu diesem Zweck wurde mittels partizipativer Methoden ein Maßnahmenkatalog aufgestellt sowie zehn Startermaßnahmen in umsetzungsorientierten Steckbriefen konkretisiert. Wichtige Stellschrauben zur Herstellung eines nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrssystems sind die Förderung des Umweltverbundes sowie „neuer“ Mobilitätsangebote und elektrisch betriebener Kraftfahrzeuge (Kfz). Besonders für die Sicherung bzw. Herstellung guter Lebensbedingungen in der Stadt ist jedoch auch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV), selbst wenn dieser elektrisch angetrieben ist, anzustreben. Der Maßnahmenkatalog greift dementsprechend die Prinzipien Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung gleichberechtigt auf.

Der im Umsetzungskonzept vorgestellte Vorschlag einer Priorisierung der Maßnahmen dient nicht nur der effizienten Nutzung verfügbarer Ressourcen, sondern hat auch eine ausgeglichene Bearbeitung wirksamer, leicht umsetzbarer sowie öffentlich sichtbarer Maßnahmen zum Ziel.

Die aufgestellten Szenarien bieten eine Grundlage für strategische Entscheidungen, indem sie aufzeigen, welche politisch-strategischen Handlungen CO₂-Einsparungen in welcher Höhe erzielen können. Gleichzeitig wurde deutlich, dass erhebliche Anstrengungen nötig sein werden, um von den aktuell eingeschlagenen Pfaden abzuweichen. Im Prognose-Nullfall, der als „Weiter-wie-bisher“-Szenario verstanden werden kann, ist allein durch die prognostizierte demographische Entwicklung, feststehende städtebauliche Entwicklungen sowie indisponible verkehrliche Maßnahmen von einer allgemeinen Zunahme der Kfz-Verkehrsmengen auszugehen, die es zumindest auszugleichen gilt.

Daher wurden verschiedene Szenarien berechnet, um den Einfluss unterschiedlicher Variablen und Maßnahmen zu benennen. Die Verkehrsprognose 2035 lässt durch den Anstieg der Fahrleistung im MIV, bedingt durch das Wachstum an Bevölkerung und Arbeitsplätzen in und um Bad Homburg, eine Steigerung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um ca. 2.400 t/a (+7,2%) gegenüber dem Jahr 2020 erwarten. Durch die Realisierung der baulichen wie verkehrspolitischen Maßnahmen, die den Szenarien zugrunde gelegt sind, kann die Bilanz jedoch verbessert werden (Details siehe Anhang 3). Eine Reduzierung der CO₂-Emissionen im Vergleich zur Analyse 2020 wäre allein dadurch jedoch nicht möglich, da die allgemeine Zunahme des Verkehrs Einsparungseffekte überlagert.

Einen deutlich größeren Effekt auf die Bilanz der CO₂-Emissionen hat hingegen die Zusammensetzung der Pkw-Fahrzeugflotte (20 % höhere Marktdurchsetzung von Pkw mit Elektro- und Gasantrieben im Vergleich zu 2020). Damit könnte die Bilanz der CO₂-Emissionen in 2035 im Vergleich zur Analyse

2020 bereits positiv beeinflusst werden. Bei einer weiteren Steigerung auf zusammen fast 50 % ließe sich eine weitere Reduzierung erreichen.

Allerdings zeigt sich erst im Zusammenspiel mit der Anpassung des Energiemixes hin zu erhöhten Anteilen von erneuerbaren Energien an der Primärenergieerzeugung das volle Potential für die positive Beeinflussung der CO₂-Bilanz.

Konkret lässt sich das am Beispiel einer Variante des Zielszenarios „**Bad Homburger Weg**“ festmachen, welche das **Best-Case-Szenario** darstellt. Sollte dieses Szenario eintreten, wäre aus den bereits genannten Gründen zwar eine Steigerung der Fahrleistung um 3,5% im Vergleich zu 2020 die Folge. Durch den hohen Durchsetzungsgrad von Pkw mit Elektro- und Gasantrieben (zusammen ca. 50%) und die Annahme, dass Elektroautos nur noch mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen geladen werden, könnte gleichzeitig eine **Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 39,2%** gegenüber dem Referenzjahr 2020 erreicht werden. Gerade mit Blick auf die von der Stadt Bad Homburg angestrebte Klimaneutralität im Jahr 2035 sollte die Realisierung dieses Szenarios das Ziel der Bad Homburger Verkehrspolitik und -planung sein.

Eine exemplarische Detailbetrachtung (CO₂-Bilanzierung) der Schlüsselmaßnahme Radschnellweg Vordertaunus, genannt FRM 5 kommt zu dem Ergebnis, dass eine Realisierung von FRM 5 als Einzelmaßnahme eine hohe Wirksamkeit bei der Verkehrsmittelwahl hin zum Fahrrad und eine deutliche Reduktion der Fahrleistung der Kraftfahrzeuge aufweist. Dieser Umstand ist darauf zurückzuführen, dass Radschnellwege häufig für lange Pendelbeziehungen genutzt werden.

Zur Erreichung des erklärten klimapolitischen Ziels der Stadt Bad Homburg, die Klimaneutralität bis 2035/40, sind demnach neben der konsequenten Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen nicht nur im Verkehrssektor erhebliche Veränderungen notwendig. Auch muss aktiv auf eine schnelle Veränderung des bestehenden Strommixes hingearbeitet werden, indem alle Beteiligten gemeinsam dieses Ziel definieren und konsequent verfolgen. Hier sei auf das von der Stadt beschlossene integrierte Klimaschutz-Rahmenkonzept (IKK) verwiesen.

Die Einbindung der Bad Homburger Bevölkerung in den Erarbeitungsprozess des integrierten Mobilitäts- und Verkehrskonzepts hat erneut aufgezeigt, dass die Bad Homburger*innen sich für die Themen Mobilität und Verkehr in ihrer Stadt stark interessieren und sich in die Lösung der vorliegenden Probleme nicht nur aktiv einbringen wollen, sondern die Einbindung auch einfordern. Dies ist bereits ein klares Ergebnis des erfolgreichen Beteiligungsprozesses im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ISEK Bad Homburg 2030 gewesen.

Zugleich hat die Analyse vor allem der Haushalts- und Pendlerbefragung gezeigt, dass es in Bad Homburg im Bereich des individuellen Mobilitätsverhaltens erhebliches Veränderungspotenzial gibt. Zur Umsetzung und Verstetigung des Mobilitätskonzepts ist die weitere kontinuierliche Einbindung der Bevölkerung, ihrer Ideen, aber auch ihrer Bedenken, daher dringend zu empfehlen.

1 Ausgangslage

Die Stadt Bad Homburg vor der Höhe (im Folgenden kurz: Bad Homburg) hat im Jahr 2019 ihr „Integriertes Stadtentwicklungskonzept Bad Homburg 2030“ (ISEK 2030) verabschiedet, das auf einem stark partizipativ geprägten Prozess aufbaut und die Leitlinien und -ziele für die künftige Entwicklung der Stadt vorgibt. Im Zuge der Konzepterarbeitung und vor allem der Öffentlichkeitsbeteiligung stellten sich die Themen Mobilität und Verkehr als die wichtigsten Kernprobleme der Stadt heraus. Rund ein Viertel der Anregungen und Vorschläge aus der Bad Homburger Öffentlichkeit fokussierten sich während der verschiedenen Beteiligungsformate auf diesen Themenkomplex. Innerhalb des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts wurden daher bereits Themenschwerpunkte im Bereich Mobilität und Verkehr identifiziert, und erste Lösungsansätze sowie Optimierungsmaßnahmen vorgeschlagen. So sind unter den zehn entwickelten Leitziele der Stadt zwei aus diesem Bereich – die Optimierung von Bus und Bahn sowie die Stärkung und Förderung des Radverkehrs. Da der Komplexität verkehrlicher Problemstellungen im Rahmen eines Stadtentwicklungskonzepts nicht umfassend Rechnung getragen werden kann, wurden im ISEK 2030 Empfehlungen für künftige vertiefende Untersuchungen ausgesprochen. Eine empfohlene Vertiefung betrifft die Erstellung eines umfassenden und gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes zur Verknüpfung und Optimierung der einzelnen Verkehrsträger mit besonderem Fokus auf der Förderung nachhaltiger Verkehrsträger des Umweltverbundes¹, Intermodalität² und neuer Mobilitätsangebote. Das vorliegende Mobilitätskonzept entspringt damit den im ISEK 2030-Prozess identifizierten Bedarfen und ist an die übergeordneten Stadtentwicklungsziele und Anforderungen des ISEK gebunden. Darüber hinaus soll durch das MoKo ein zukunftsfähiger verkehrlicher Rahmen für die Stadt Bad Homburg anhand der Zielvorgaben der Europäischen Kommission, den Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), entwickelt werden³.

Vor dem Hintergrund übergeordneter gesellschaftlicher Umwälzungen und Trends, u.a. der Notwendigkeit der Reduktion von Treibhausgasemissionen, der Klimafolgenanpassung und Resilienz, der Digitalisierung und technischer Neuerungen wie alternativer Antriebe, dem Fokus auf eine menschenrechte Stadt und dem Bedürfnis der Menschen nach flexibler Mobilität sowie verstärkte Bedürfnisse städtischer Gesellschaften, das eigene Lebensumfeld mitzugestalten, wird die Bad Homburger Verkehrsplanung neu ausgerichtet. Besonders evident wird der Klimaschutzaspekt vor dem Hintergrund des Beschlusses des IKK durch das Stadtparlament mit dem Ziel, bis zum Jahr 2035 eine Klimaneutralität zu erreichen.

Das Mobilitäts- und Verkehrskonzept beinhaltet eine strategische Neuausrichtung der Zielvorgaben und des Prozesses an den Leitlinien der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit, der urbanen Lebensqualität und einer starken Beteiligung der Bad Homburger Öffentlichkeit. Es bildet damit die Grundlage der verkehrlichen Entwicklung Bad Homburgs für die kommenden zehn bis fünfzehn Jahre. Mit der grundsätzlichen Maßgabe, eine nachhaltige und klimaverträgliche städtische Mobilität zu fördern, definiert das MoKo den „Bad Homburger Weg“ der Mobilitätsentwicklung, setzt für

¹ Umweltverbund: Umweltfreundliche Verkehrsmittel, vor allem die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Taxi), die nichtmotorisierten Verkehrsmittel (Zufußgehen, Fahrrad), sowie Carsharing und Mitfahrgelegenheiten.

² Intermodalität beschreibt die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel innerhalb eines Weges mit dem Ziel der Kombination der Vorteile der unterschiedlichen Verkehrsträger.

³ Sustainable Urban Mobility Plans sind ein Instrument der städtischen Verkehrsplanung, das die nachhaltige Entwicklung des verkehrlichen Systems in den Vordergrund stellt, und in Europa zunehmend Anwendung findet. Die grundlegenden Prinzipien der SUMP werden in Kapitel 3.1 näher erläutert.

diesen Weg strategische Leitziele fest und empfiehlt geeignete Maßnahmen zur Erreichung der Leitziele. Soweit möglich, soll bis zum Jahr 2030 eine Vielzahl der hier vorgeschlagenen Maßnahmen grundsätzlich umgesetzt sein.

Dies erfordert neben der umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit die Abstimmung mit politischen Entscheidungsträger*innen sowie die Einbettung in verwaltungsinterne Prozesse. Das heißt, dass das Mobilitätskonzept nicht nur an das ISEK 2030 anknüpft, sondern auch alle wesentlichen verkehrlichen und mobilitätsrelevanten Planungen und Konzepte der Stadt einbezieht, in ihren Wechselwirkungen wahrnimmt und dabei technische Innovationen berücksichtigt.

1.1 Ziele des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts

Die Stadt Bad Homburg hat sich in einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung 2019 verpflichtet, bei allen zukünftigen Beschlüssen von Magistrat und Stadtverordnetenversammlung die Nachhaltigkeitsziele des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015 zu berücksichtigen und durch lokales Handeln ihrer globalen Verantwortung gerecht zu werden. Zu diesem Zweck wurde das vorige IKK aus dem Jahr 2000 mit dem neu angestrebten Ziel der Klimaneutralität bis 2035 durch ein neues IKK ersetzt, das Maßnahmen zur Reduktion des städtischen CO₂-Ausstoßes enthält. Diese Maßnahmen wurden bei der Erstellung dieses vorliegenden Konzepts mitberücksichtigt. Folgerichtig soll das vorliegende Integrierte Mobilitäts- und Verkehrskonzept (MoKo) mit dem Zeithorizont 2035 die Voraussetzungen für eine **nachhaltige und klimaverträgliche städtische Mobilität** definieren, entwickeln und langfristig sicherstellen.

Zentral dafür ist die Förderung einer attraktiven Nahmobilität, das heißt vor allem des Fuß- und Radverkehrs, als wichtiger Baustein kommunaler Daseinsvorsorge. Da die Qualität der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr unmittelbar mit der Kfz-Infrastruktur zusammenhängt, sollen Maßnahmen sowohl zur unmittelbaren Optimierung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr, als auch indirekt durch Maßnahmen der Verkehrsminderung und -beruhigung im MIV⁴ aufgezeigt werden. Auch die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs und die Verbesserung der Intermodalität sind wichtige Bausteine der nachhaltigen Mobilität. Neue Mobilitätsangebote und technische Innovationen wie die E-Mobilität und Carsharing-Angebote sind in Bad Homburg im Rahmen des Mobilitätskonzepts speziell zu fördern. Zugleich erkennt das MoKo auch die Bedeutung des MIV für die Stadt an und gewährleistet die Erreichbarkeit des Stadtgebiets für den MIV.

Aus dem Mobilitätskonzept sollen Empfehlungen beispielsweise für vertiefende Mobilitätsstrategien für Gewerbegebiete oder und für nachhaltige Siedlungskonzepte⁵ ableitbar sein. Im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtungsweise sollen die stadtplanerischen Zielsetzungen aus dem ISEK 2030 im Mobilitätskonzept konkret unterstützt werden. Der Charakter Bad Homburgs als moderne Kurstadt, touristisch attraktive und familiengerechte Stadt und florierender Wirtschaftsstandort ist durch verkehrliche Maßnahmen und Mobilitätsansätze zu erhalten und zu fördern.

Alle vorgenannten Teilziele lassen sich unter zwei wesentlichen Hauptzielen subsumieren: Einerseits müssen die **verkehrsbedingten Emissionen deutlich reduziert** werden, andererseits die **Erreichbarkeit der Stadt für alle weiterhin sichergestellt werden**. Von diesen Hauptzielen ausgehend sollen sogenannte Leitziele entwickelt werden, anhand derer passende Maßnahmen zur Erreichung der

⁴ Motorisierter Individualverkehr, d.h. Kraftfahrzeuge zur individuellen Nutzung (vor allem Pkw und Krafträder)

⁵ Ein Beispiel für nachhaltige Siedlungskonzepte sind verkehrsberuhigte Quartiere mit besonderem Augenmerk auf die Verknüpfungspunkte an die Verkehrsträger des Umweltverbunds.

verkehrlichen Leitziele generiert werden. Diese Maßnahmen werden schlussendlich bewertet und priorisiert, sodass ein Bündel von besonders wichtigen Startermaßnahmen entsteht.

1.2 Vorgehensweise und Projektgliederung

Das Projekt ist in mehrere Schritte gegliedert, die einerseits aufeinander aufbauen, andererseits auch parallel verlaufen (s. Abb. 1.2).

Im Arbeitspaket „**Grundlagenermittlung**“ wurde eine Bestandsaufnahme mit anschließender Analyse aller relevanten Daten und Unterlagen durchgeführt mit dem Ziel einer umfassenden Darstellung und Bewertung des verkehrlichen Ist-Zustandes in Bad Homburg. Hierzu wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber Konzepte, Untersuchungen, Planungen etc. aus allen verkehrlichen Teilbereichen sowie angrenzenden Themengebieten gesichtet und auf Kompatibilität und Konsistenz ausgewertet. Bestandteil der Auswertung waren unter anderem das ISEK 2030, das Radverkehrskonzept 2018, die vorliegenden Untersuchungen und Gutachten zum Thema Parken und ruhender Verkehr, verschiedene Verkehrsgutachten, aber auch der Hessische Lärmaktionsplan (2020) und das städtische Landschafts- und Freiraumentwicklungskonzept (2017).

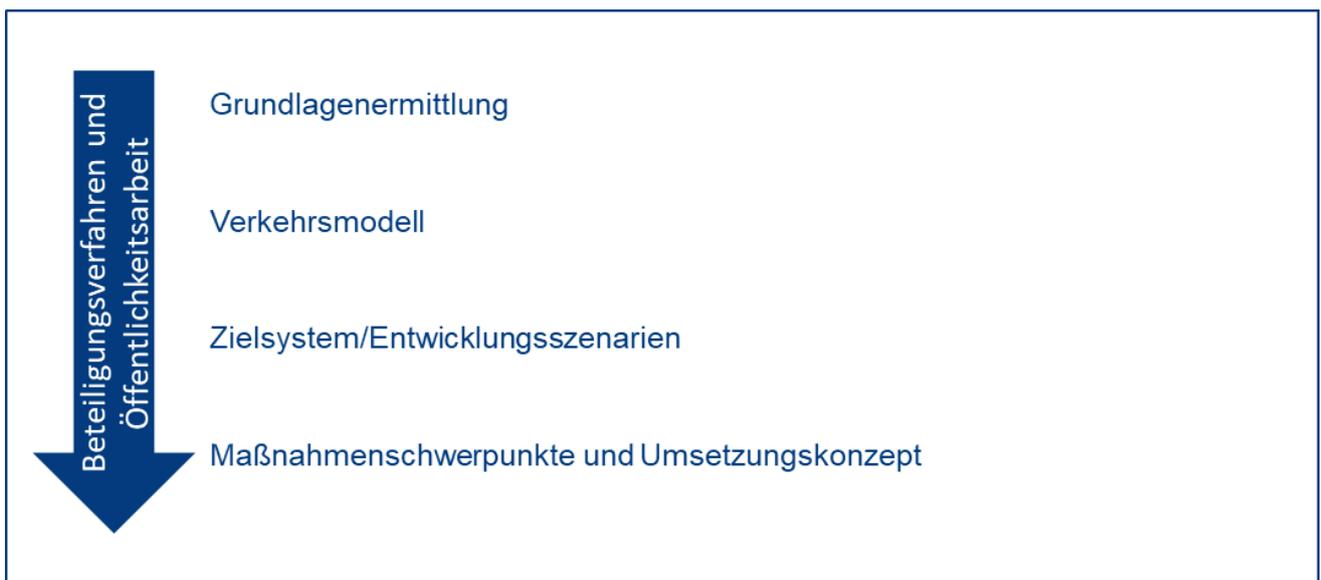


Abbildung 1.1: Projektgliederung nach Arbeitspaketen

Um ein Verständnis für das lokale Verkehrsverhalten in Bad Homburg zu erlangen, wurde zum Projektstart eine zweigeteilte, Online-Befragung durchgeführt, die sich einerseits mit einer Haushaltsbefragung an die Bad Homburger Wohnbevölkerung, und andererseits mit einer Pendlerbefragung an die Beschäftigten von Bad Homburger Unternehmen richtete. Der standardisierte, größtenteils quantitative Fragebogen enthielt Fragen zum Haushalt, zur befragten Person, zu den unternommenen Wegen und zu möglichen Handlungsansätzen bzw. Verbesserungsvorschlägen. Die Ergebnisse der Grundlagenermittlung sind in der Bestandsaufnahme und -analyse in Kapitel 2 aufbereitet.

Im Arbeitspaket „**Verkehrsmodell**“ wurde auf Grundlage der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) ein multimodales Verkehrsnachfragemodell erstellt mit dem Analysezeitpunkt 2020 und dem Prognosehorizont 2035. Abgebildet wurden neben dem allgemeinen Kfz-Verkehr (inkl. Schwerverkehr)

auch der Radverkehr und der ÖPNV. Zur Kalibrierung des Verkehrsmodells wurden Verkehrszählungen an 21 vorher abgestimmten Knotenpunkten im Stadtgebiet durchgeführt⁶. Da diese Zählung in der Corona-Zeit durchgeführt wurde, wurden die kommunalen Zählwerte in Bad Homburg anhand von Referenzwerten von nahegelegenen Dauerzählstellen mittels eines wissenschaftlich anerkannten Hochrechnungsverfahrens korrigiert. Die Ergebnisse der Zählungen bilden so auch die Verkehrsverhältnisse im bzw. nach dem Lockdown korrekt ab.

Aufbauend auf den vorangegangenen Arbeitspaketen und unter Beteiligung des prozessbegleitenden Arbeitskreises (bestehend aus Verwaltungsmitgliedern und Vertreter*innen aus der Bad Homburger Politik sowie Verbänden und teils auch Bürger*innen) wurden im Arbeitspaket „**Zielsystem/ Entwicklungsszenarien**“ die, auch zueinander im Konflikt stehenden, Ziele der unterschiedlichen Akteursgruppen ermittelt. Parallel wurden mit der Methodik der Szenarientechnik unterschiedliche mögliche Entwicklungsszenarien für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung Bad Homburgs abgeleitet. Im Prozess des partizipativ gestalteten Abgleichs der Ziele mit den Entwicklungsszenarien kristallisierte sich ein von den Beteiligten des Arbeitskreises bevorzugtes Szenario heraus, das zu den Leitzielen der künftigen Entwicklung aufgearbeitet wurde.

Aufbauend auf diesen Analyseschritten wurden im Arbeitspaket „**Maßnahmenschwerpunkte und Umsetzungskonzept**“ (vgl. Kapitel 4 und 5) Maßnahmen entwickelt, die der Erreichung der oben genannten Ziele dienen. Dafür wurde im November 2021 ein Maßnahmenworkshop mit Bad Homburger Bürger*innen veranstaltet, in dem gemeinsam geeignete Maßnahmen vorgeschlagen, diskutiert und konkretisiert wurden. Aus einer abgefragten Priorisierung der besprochenen Maßnahmen ergaben sich Startermaßnahmen, die anschließend in sechs thematischen Umsetzungsgesprächen mit den jeweils zentralen Akteur*innen weiter konkretisiert und in Richtung einer beispielhaften, schnellen Umsetzung als Modellversuch oder Leuchtturmprojekt entwickelt wurden. Alle Maßnahmenempfehlungen sind in einem Maßnahmenkatalog in Anhang 2 aufgelistet.

Das Arbeitspaket „**Beteiligungsverfahren und Öffentlichkeitsarbeit**“ fand während des gesamten Projektverlaufs in unterschiedlichen Formaten statt: So wurden unter anderem Befragungen, Workshops und Umsetzungsgespräche durchgeführt, in denen sich Bürger*innen aktiv in den Prozess mit ihren Ideen einbringen konnten. Politik, Verwaltung und zivilgesellschaftliche Vertreter*innen wurden im Rahmen des Arbeitskreises eingebunden.

Über den gesamten Projektzeitraum fand zudem eine projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit über Pressemeldungen und die Webseite www.badhomburg2030.de zur Information und Einbindung der Stadtöffentlichkeit statt.

1.3 Beteiligungskonzept

Die begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurde von der Corona-Pandemie in Planung und Abläufen wesentlich beeinflusst. Nach mehreren Pandemienmonaten waren zum Zeitpunkt des Projektbeginns (im Herbst 2020) bei den meisten Beteiligten digitale Kompetenzen und Routinen für die Nutzung von Webkonferenzen vorhanden, sodass für die Beteiligungsformate darauf zurückgegriffen werden konnte. Besonders in Kontexten, in denen es um einen vertie-

⁶ Eine tabellarische Aufstellung der Knotenpunkte findet sich in Anhang 4.

fenden, dialogischen Austausch geht, stellen digitale Formate häufig eine Herausforderung dar, deswegen wurde die Bürgerbeteiligung hybrid durchgeführt, mit Teilnehmenden vor Ort im Kurhaus, einer Live-Übertragung und einer virtuellen Arbeitsgruppe.

1.3.1 Arbeitskreis Moko

Zu Projektbeginn wurde ein projektbegleitender Arbeitskreis mit Mitgliedern aus Verwaltung, Politik, Verbänden und Vertreter*innen der Zivilgesellschaft gebildet, der der Diskussion und Koordination der Inhalte und Bearbeitungsschritte des Mobilitätskonzeptes diente. Die fünf Sitzungen des Arbeitskreises fanden digital statt.

Zusammensetzung des projektbegleitenden Arbeitskreises:

- Verwaltung: Vertreter*innen aus den Bereichen der, Städtebau, Stadtentwicklung, Verkehrsplanung, Verkehrsbehörde, ÖPNV, Umwelt- und Landschaftsplanung, Wirtschaftsförderung, Behindertenberatung
- Politik: Stadtverordnete der in der Stadtverordnetenversammlung vertretenen Parteien und Wählergruppen, v.a. deren verkehrspolitische Sprecher*innen
- Verbände: Fahrgast-Lobby Hochtaunus, ADFC
- Außerdem: Kur- und Kongress GmbH, Stadtwerke Bad Homburg, Mobilitätsbeauftragte des Hochtaunuskreises

1.3.2 Webseite

Im Dezember 2020 wurde eine Webseite⁷ online geschaltet, die die Funktion einer Informations- und Austauschplattform übernahm, auf der die Bürger*innen der Stadt Bad Homburg sowie alle beteiligten Akteur*innen, Interessensgruppen u.a. sich aktiv an der Erstellung des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes Bad Homburg 2035 beteiligen konnten. Dort wurde über den Projektverlauf informiert, Videobotschaften unter anderem des Oberbürgermeisters, der IHK Frankfurt oder des Bad Homburger ÖPNVs geteilt und zur Teilnahme an einer Haushalts- und Pendlerbefragung aufgerufen.

1.3.3 Haushalts- und Pendlerbefragung

Die Befragung als wichtiges Beteiligungsinstrument wurde in Abstimmung mit dem begleitenden Arbeitskreis auf die nach Bad Homburg pendelnden Personen ausgeweitet, um diese so vertieft in die Erstellung des Mobilitätskonzeptes einzubinden.

Die Mobilitätsbefragungen wurden als standardisierte Online-Befragung im Zeitraum vom 15. Dezember 2020 bis 15. Februar 2021 durchgeführt. Insgesamt konnten für die Haushaltsbefragung 1.214 und für die Pendlerbefragung 2.170 vollständig ausgefüllte Fragebögen ausgewertet werden, wodurch eine gute Repräsentativität der Befragung konstatiert werden kann⁸. Die Einladung zu den Mobilitätsbefra-

⁷ Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, 2021. Integriertes Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 für Bad Homburg, <https://badhomburg2030.de/page/moko>.

⁸ Der Zwischenbericht über die Ergebnisse der Haushalts- und Pendlerbefragung findet sich im Anhang 2 sowie online unter <https://badhomburg2030.de/page/moko> bzw. https://static.werdenktwas.de/domain/117/fs/moko/zwbericht_BadHom_MoKo_ErgebnissederBefragungen_aktuelleFassung.pdf

gungen wurde per Postwurfsendung an alle Haushalte in Bad Homburg versandt. Darüber hinaus wurden Anzeigen in sozialen Netzwerken wie Facebook und Instagram geschaltet. Auch wurde durch Pressemeldungen und Werbung auf der städtischen Homepage auf die Mobilitätsbefragungen hingewiesen. Zudem wurde über die Wirtschaftsförderung und lokale Unternehmen auf die Pendlerbefragung aufmerksam gemacht.

Die Mobilitätsbefragungen richteten sich an zwei unterschiedliche Zielgruppen:

- Einerseits wurde in einer Haushaltsbefragung das tägliche Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner und ihre persönliche Sichtweise auf die Mobilität in Bad Homburg abgefragt. Die Fragen bezogen sich auf alle Haushaltsmitglieder ab sechs Jahren. Die teilnehmenden Personen sollten u. a. über die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Abstellmöglichkeiten für ihre Fahrzeuge Auskunft geben. Zudem wurde um die persönliche Einschätzung der Voraussetzungen für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Wege nach Wegezwecken gebeten.
- In einer separaten Pendlerbefragung wurden gezielt die Arbeitnehmenden befragt. Diese Pendlerbefragung beinhaltete u. a. Fragen nach Wohn- und Arbeitsort, der Verkehrsmittelwahl, der Fahrtzeit, der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort, den von Arbeitgebenden bereitgestellten Angeboten und der Mitgliedschaft im Pendlerportal. Auch wurden individuelle Kriterien für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens abgefragt.

1.3.4 Maßnahmenworkshop

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurde des Weiteren im November 2021 ein erster Maßnahmenworkshop zur Identifikation von zentralen Handlungsfeldern aus Sicht der Bürgerschaft veranstaltet. Dieser fand als Präsenzveranstaltung im Kurhaus statt, aber auch eine Teilnahme per Livestream über die Projektwebseite war möglich. Dabei wurden zunächst die Ergebnisse der Bestandsanalyse, des Zielkatalogs und des Szenarienprozesses präsentiert. Darauf basierend folgte eine Arbeit an verschiedenen thematischen Schwerpunkten, denen sich die Teilnehmenden in Kleingruppen (je nach Interesse) zuordneten und im Gallery Walk-Format⁹ vertieft austauschten. Die diskutierten Themenschwerpunkte waren:

- Öffentlicher Verkehr, Sharing und neue Mobilitätsangebote
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- E-Mobilität und Pendelverkehr
- Parken und Straßenraumgestaltung

1.3.5 Digitale Umsetzungsgespräche

Konkrete Ideen des Maßnahmenworkshops wurden zwischen Dezember 2021 und April 2022 in digitalen Umsetzungsgesprächen aufgegriffen. Ziel der Umsetzungsgespräche war es, erste Lösungsansätze zu konkretisieren, die relevanten Akteur*innen aus Wirtschaft, Verwaltung und Gesellschaft zu vernetzen, um somit die Initiierung des Umsetzungsprozesses zu unterstützen. Die Maßnahmenvor-

⁹ Mit Anpassungen infolge der zu der Zeit geltenden Hygienebestimmungen, d.h. um Abstände zwischen den Teilnehmenden zu wahren, fand das Format in festen Tischgruppen statt.

schläge, konkrete Umsetzungsideen und Schwerpunktsetzungen der Teilnehmenden aus dem Workshop und den Umsetzungsgesprächen flossen in das Verkehrs- und Mobilitätskonzept ein und bilden eine wichtige Grundlage für die Startermaßnahmen.

1.3.6 Öffentliche Informationsveranstaltung

Eine erste Präsentation des Konzepts gegenüber der Öffentlichkeit fand im Oktober 2022 im Kurhaus statt. Im Ergebnis der anschließenden Diskussion kristallisierte sich deutlich heraus, dass einzelne Maßnahmen weiter konkretisiert werden mussten und die weitere Maßnahmenpriorisierung unter einer verstärkten Einbindung der Öffentlichkeit erfolgen sollte.

1.3.7 Maßnahmen-Voting

Aufgrund dessen wurde für die endgültige Bestimmung der 10 Startermaßnahmen die Öffentlichkeit im April und Mai 2023 in Form eines Maßnahmen-Votings ein weiteres Mal beteiligt. Über drei Wochen hinweg konnten Bürger*innen und Interessierte über die bereits bekannte Beteiligungswebsite www.badhomburg2030.de für ihre persönlich wichtigste Maßnahme innerhalb des Maßnahmenkatalogs abstimmen. Ergänzend fanden zwei vor Ort-Termine in der Louisenstraße statt, bei denen Passant*innen analog über ihre Lieblingsmaßnahmen abstimmen konnten und sich darüber hinaus persönlich mit dem Projektteam über die Maßnahmen austauschen konnten.

Ziel dieser letzten Beteiligungsrunde war es, die fachliche Priorisierung der Startermaßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung, Kosten und Umsetzbarkeit mit der persönlichen Wahrnehmung und Priorisierung der Verkehrsteilnehmenden abzugleichen. Mit dem Ergebnis, dass die Teilnehmenden ein klares Voting für bessere Fahrradinfrastruktur abgaben und folglich eine weitere Radverkehrsmaßnahme als Startermaßnahme ergänzt wurde. Das Maßnahmen-Voting ist zwar nicht repräsentativ, gibt aber ein sehr gutes Stimmungsbild der Bevölkerung wieder, welches sich mit den Ergebnissen des ISEK 2030 deckt.

2 Bestandsaufnahme und -analyse

Das folgende Kapitel hat die Aufgabe, die gegenwärtige Leistung des Verkehrssystems in Bad Homburg zu bewerten. Basierend auf einer ausführlichen Analyse unterschiedlicher Datenquellen entsteht ein Bild von der Ist-Situation von Mobilität und Verkehr in der Stadt. Dabei werden bereits erste Parameter identifiziert, anhand derer sich später der Erfolg der Umsetzung des Mobilitätskonzepts messen lässt. Die Bestandsaufnahme bezieht alle wesentlichen, zugeliferten Datengrundlagen ein, das heißt, Pläne, Untersuchungen, Berichte, Konzepte etc., die sich direkt mit verkehrlichen Themen befassen, oder aber diese Themenfelder tangieren. Dies sind u.a.:

- Integrierte Stadtentwicklungskonzept Bad Homburg 2030 (ISEK, 2017)
- Radverkehrskonzept Stadt Bad Homburg (2018)
- Integrierte Klimaschutz-Rahmenkonzept (2022)
- Landschafts- und Freiraumentwicklungskonzept für die Stadt Bad Homburg v.d.H. (2017)
- Schulmobilitätspläne für die Humboldt-Schule, Kaiser-Friedrich-Gymnasium, Hölderlinschule
- Parkraumbewirtschaftungskonzept Bad Homburg v.d.Höhe (2018)
- „FrankfurtRheinMain in Bewegung – Mobilitätsstrategie für die Region“ (Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2020)
- Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde) – Teilplan Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise
- Verkehrsuntersuchungen zu Bebauungsplänen, u.a.: Wohngebiet „Am Hühnerstein“, Schulberg, Süd-/Ostring, Vickers-Areal, PPR-Kreuzung

Darüber hinaus bilden die Ergebnisse der Haushalts- und Pendlerbefragung eine wichtige Datengrundlage, um das Verständnis über die verkehrliche Situation Bad Homburgs zu erweitern. Der Öffentlichkeit als die Nachfrageseite von Mobilitätsangeboten kommt hier die wichtige Rolle der „Alltagsexpert*innen“ insbesondere bei der Identifikation von Schwachstellen, Barrieren und Chancen zur Verbesserung zu. Auch die Einschätzungen der Expert*innen aus dem begleitenden Arbeitskreis fließen in das folgende Kapitel ein.

2.1 Das Untersuchungs- und Konzeptgebiet

Die Stadt Bad Homburg als Gegenstand des vorliegenden Mobilitätskonzepts ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort, beliebter Wohnstandort mit hoher Lebensqualität und als Kur- und Kongressstadt Ziel von privatem wie geschäftlichem Tourismus¹⁰. Sie beheimatet eine Vielzahl an Kur-, Gesundheits-, und Wellnesseinrichtungen und hat aufgrund ihrer Heilquellen sowie der „Champagnerluft“, den Fallwinden aus dem Taunus, den Status der Kurstadt. Historische Bauten wie beispielsweise das Kaiser-Wilhelm-Bad oder die Spielbank sowie traditionsreiche Landschafts- und Gartengestaltungen u.a. mit dem Schlosspark oder dem Kurpark spielen eine wichtige Rolle im Stadtbild.

Bad Homburg fungiert als Kreisstadt des Hochtaunuskreises und ist im Hessischem Landesentwicklungsplan als Mittelzentrum ausgewiesen. Im Vortaunus bzw. am südöstlichen Hang des Taunus gelegen, ist die Topographie Bad Homburgs insgesamt hügelig, wobei weite Teile des innerstädtischen Bereichs allerdings flach oder von nur leichten Steigungen geprägt sind. Dies spiegelt sich in der Stadtgliederung wider: Das Stadtgebiet Bad Homburgs mit einer Ausdehnung von rund 15*8 km erstreckt

¹⁰ Das Plangebiet des vorliegenden Mobilitätskonzepts umfasst die Stadt Bad Homburg. In die Analyse einbezogen wurden, vor allem hinsichtlich der Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, auch die benachbarten Kommunen und ein erweitertes Einzugsgebiet in der Region (Hessen).

sich im Westen über den quasi un bebauten Naturpark Taunus, während die Siedlungsschwerpunkte im flacheren Vorland des Taunus liegen. Die rund 40 % un bebauter Fläche (Taunuswälder, Felder) erfüllen wichtige stadtklimatische Funktionen und dienen der Naherholung. Dazu zählt auch die Rad-Rundroute des Regionalparks, das Natur- und Landschaftsschutzgebiet Kirdorfer Feld sowie die Bachauen, die die Stadt mit dem Taunus verbinden. Im Osten und Südosten Bad Homburgs überwiegen neben den Siedlungsflächen landwirtschaftliche Nutzungen¹¹.

Als Bestandteil der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main liegt Bad Homburg in dicht besiedeltem Raum. Der „Monitor der Siedlungs- und Freiraumentwicklung“ des Leibniz-Instituts für ökologische Raumentwicklung gibt für den Hochtaunuskreis einen Anteil von rd. 15 % bebauter Fläche an, dies schließt Siedlungs- und Verkehrsflächen ein. In Hinblick auf die Siedlungsdichte liegt der Kreis in der zweithöchsten Kategorie (2,8% Anteil an der Gesamtfläche)¹². Im Nordosten schließt die Nachbarkommune Friedrichsdorf unmittelbar an Bad Homburg an. Östlich liegen die Städte Bad Vilbel und Karben. In direkter Nachbarschaft zum Ortsbezirk Ober-Eschbach befindet sich Nieder-Eschbach, welches zu Frankfurt am Main gehört. Im Südwesten grenzt Oberursel (Taunus), abgetrennt durch die A 661 und B 456, an das Homburger Stadtgebiet.

Bad Homburg ist in sieben Ortsbezirke gegliedert: Berliner Siedlung/Gartenfeld (11.400 Einw.), Dornholzhausen (4.700 Einw.), Gonzenheim (6.800 Einw.), Kirdorf (11.800 Einw.), Innenstadt (10.000 Einw.), Ober-Eschbach (6.000 Einw.) und Ober-Erlenbach (4.500 Einw.). Fünf der heutigen Ortsbezirke entstanden durch Eingemeindung umliegender Dörfer im 20. Jahrhundert. Im Fall von Ober-Erlenbach ist dies stadstrukturell noch sichtbar, und der Ortsbezirk ist durch die Trasse der BAB A 5 vom restlichen Stadtgebiet getrennt. Bedingt durch die verhältnismäßig große Ost-West-Ausdehnung des Stadtkörpers sind die Ortsteile teilweise weit voneinander entfernt.

Mit rund 54.000 Einwohner*innen (Stand 31.12.2020¹³) fällt Bad Homburg in die Kategorie der Mittelstadt. Das Durchschnittsalter liegt leicht über dem landesweiten Durchschnitt: Es betrug im Jahr 2019 45,3 Jahre, während es in Hessen bei 43,9 Jahren lag.

Die Bevölkerungsentwicklung Bad Homburgs ist durch zwei gegenläufige Trends gekennzeichnet: Auf der einen Seite schrumpft die Bevölkerung durch den bundesweit zu verzeichnenden demographischen Wandel (Überalterung, niedrige Geburtenrate), dies wird jedoch durch eine hohe Zuzugsrate in den wirtschaftlich starken Ballungsraum Rhein-Main ausgeglichen. In den letzten Jahren wies Bad Homburg daher ein geringfügiges Bevölkerungswachstum auf. Es wird in unterschiedlichen Prognosen davon ausgegangen, dass sich diese Entwicklung fortsetzt. Neben der generellen wirtschaftlichen Entwicklung der Region gilt dabei vor allem die in Bad Homburg knappe Wohnraumverfügbarkeit als limitierender Faktor für den Zuzug.

¹¹ Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, 2019. Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Bad Homburg 2030, vgl. S. 27.

¹² IÖR-Monitor, 2022. Monitor der Siedlungs- und Freiraumentwicklung (IÖR-Monitor), https://monitor.ioer.de/?raeumliche_gliederung=gebiete&opacity=0.8&zoom=12&lat=50.20118764160698&lng=8.59886169433594&time=2021&basiskarte=true&glaetung=0&ind=S12RG&baselayer=topplus&raumgl=krs&klassenanzahl=7&klassifizierung=haeufigkeit&darstellung=auto&ags_array=&, abgerufen am 23.03.2022.

¹³ Hessisches Statistisches Landesamt, 2020. Die Bevölkerung in Hessen am 31.12.2020 nach Alter, Geschlecht und Staatsangehörigkeit (bis zur Gemeindeebene), <https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/bevoelkerung/tabellen>, abgerufen am 27.05.2022.

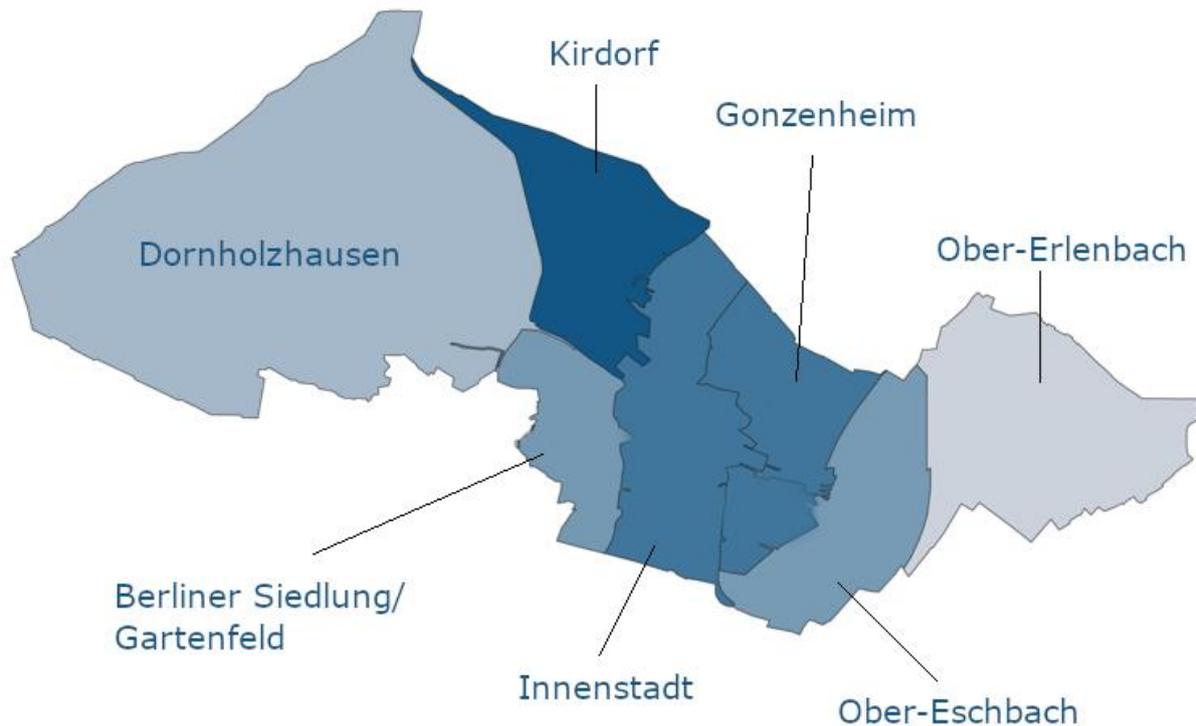


Abbildung 2.1: Stadtgliederung in sieben Ortsbezirke

Bad Homburg gilt als leistungsstarker und moderner Wirtschaftsstandort. Neben großen international agierenden Konzernen findet sich ein breites Spektrum an kleinen und mittelständischen Unternehmen. Wichtige Branchen sind die Gesundheitswirtschaft und Pharmaindustrie, Informations- und Kommunikationstechnologie, Finanz- und Versicherungswesen und Unternehmensberatung, aber auch das produzierende Gewerbe. Weiterhin ist der Tourismus mit speziellem Fokus auf dem Kurbetrieb, den Kongressstandort und hochwertigen Einzelhandel ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor mit in Summe ca. drei Mio. Tagesgästen/Jahr.

Räumlich konzentriert sich die wirtschaftliche Aktivität in der Stadt im Wesentlichen auf drei Orte:

In der Stadtmitte (Innenstadt/Gonzenheim) befindet sich das Gewerbegebiet Mitte, das Stadtentree sowie das Gewerbegebiet Urseler Straße/Niederstedter Weg. Im Westen der Stadt liegt der Büropark Dornholzhausen, im Osten in Ober-Eschbach u.a. der Südcampus¹⁴.

Bad Homburg zählte im Jahr 2020 rund 36.500 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte¹⁵. Seine Stellung als leistungsfähiger Standort zeigt sich in der Struktur der Beschäftigung: Die Arbeitslosigkeit ist unterdurchschnittlich¹⁶, der Anteil an hochqualifizierten Beschäftigten hingegen überdurchschnittlich¹⁷. Dementsprechend verfügen 40 % der Bad Homburger Haushalte über ein hohes Einkommen.

¹⁴ Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe (Hrsg.), 2017. Standortprofile der Büro- und Gewerbeflächen in Bad Homburg v. d. Höhe. Baasner Stadtplaner GmbH, Berlin

¹⁵ Hessisches Statistisches Landesamt, 2022. Statistische Berichte – Rechtliche Einheiten und Niederlassungen in Hessen. Ergebnisse des Unternehmensregisters, Stand 30.09.2021. https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/DII1_j20.pdf, abgerufen am 21.06.2022.

¹⁶ Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, 2019. Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Bad Homburg 2030, vgl. S. 49.

¹⁷ Ebd.

Der Kaufkraftindex der Stadt lag 2020 weit überdurchschnittlich bei 156,4 % des Bundesdurchschnitts¹⁸. Von der hohen Kaufkraft profitiert der lokale Einzelhandel, der sich auf die Louisenstraße und ihr unmittelbares Umfeld konzentriert. Die ca. 1,2 km lange Einkaufsstraße beherbergt unter anderem die zwei Shoppingcenter „Louisenarkaden“ und „La Vie Shopping“ und ist im nördlichen Teil als Fußgängerzone ausgewiesen.

Die Lage in der Metropolregion wie auch die Konzentration von – z.T. hochspezialisierten – Arbeitsplätzen bedingen starke Pendelbewegungen im Berufsverkehr. Die Pendlerströme unterteilen sich in 28.600 Einpendler*innen und 12.800 Auspendler*innen¹⁹. Dies ist auch auf die große Differenz zwischen dem einerseits großen Arbeitsplatzangebot und dem andererseits bestehenden Mangel an erschwinglichem Wohnraum zurückzuführen²⁰ und verursacht eine Reihe verkehrlicher Probleme in Bad Homburg, die im Folgenden herausgearbeitet werden sollen.

Bautätigkeiten zur Erweiterung des Wohnraumangebots finden sich unter anderem bei den in Planung bzw. bereits in der Umsetzung befindlichen Wohnungsbauprojekten Vickers-Areal, Am Hühnerstein (Ober-Erlenbach), Hochtaunusklinik alt und dem Wohngebiet Südcampus (Ober-Eschbach).

2.2 Mobilität und Verkehr

Das folgende Kapitel ist das Ergebnis der Grundlagenanalyse vor allem der sektoralen Pläne, Konzepte und Analysen im Verkehrs-/Mobilitätsbereich. Ebenso zentraler Bestandteil sind die Erkenntnisse aus der im Rahmen der Konzepterstellung durchgeführten Haushalts- und Pendlerbefragung.

2.2.1 Überörtliche verkehrliche Anbindung

Bad Homburg ist, nicht zuletzt wegen seiner Lage im Ballungsraum Rhein-Main und die direkte Nachbarschaft zu Frankfurt am Main, gut in die unterschiedlichen regionalen verkehrlichen Netze eingebunden.

Die Stadt liegt im nordwestlichen Kreuzungsbereich der Bundesautobahnen BAB 5 und BAB 661. Die Bundesstraße B 456 verläuft im westlichen Siedlungsgebiet, sie bietet Anschluss an die Kommunen des Usinger Landes (Usingen, Wehrheim, Neu-Anspach etc.). Der Übergang auf das höherrangige Netz erfolgt über eine BAB-Anschlussstelle im Bad Homburger Stadtgebiet (A 661) sowie BAB-Anschlussstellen außerhalb des Stadtgebiets (Oberursel, A 661 und Oberursel Nord, A 661/B 456/ B 455 sowie das Bad Homburger Kreuz, A 5/A 661).

Durch Umlegung in das Straßennetz ergeben sich analytisch für einen Großteil der Bad Homburger Fläche sehr gute Erreichbarkeiten der nächsten BAB-Anschlussstelle von fünf bis zehn Minuten (vgl. Abb. 2.2).

¹⁸ IHK Frankfurt am Main, 2020. IHK-Bezirk Frankfurt in Zahlen 2019|2020. <https://www.frankfurt-main.ihk.de/blueprint/servlet/re-source/blob/5476030/2f37f4a33c0e3726d40b6a1bccdf9c25/ihk-bezirk-frankfurt-in-zahlen-2019-2020-data.pdf>, vgl. S. 9, abgerufen am 20.06.2021.

¹⁹ Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, 2019. Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Bad Homburg 2030, vgl. S. 48.

²⁰ Vgl. ebd. S. 49.

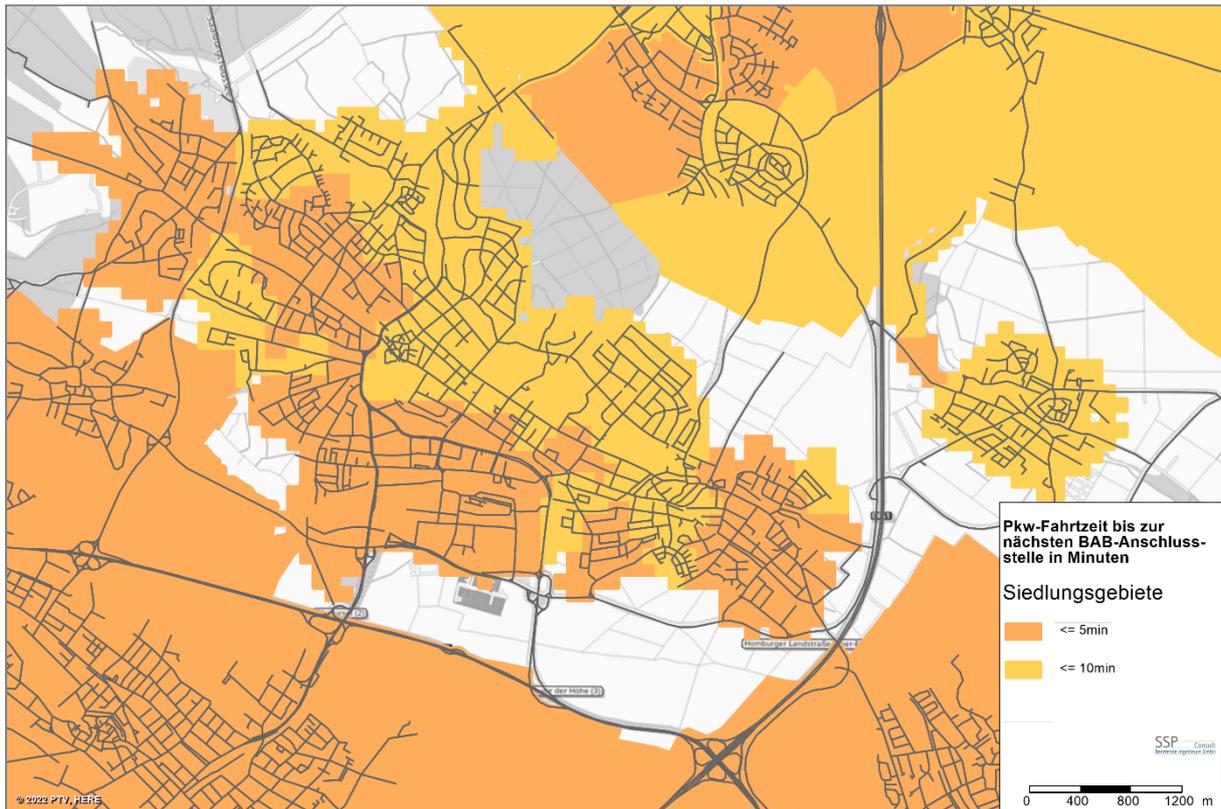


Abbildung 2.2: Pkw-Fahrtzeit bis zur nächsten Autobahn-Anschlussstelle in Minuten

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Bad Homburg 2030 werden als die wesentlichen Ortseingänge die folgenden benannt:

„Die Pappelallee und die Homburger bzw. Urseler Landstraße von der A661 kommend, die Saalburgchaussee und die Friedberger Straße als Verbindung zum Usinger Land, die gleichnamige Straße aus Friedrichsdorf kommend sowie dazu die Homburger Straße als Verbindungsstraße nach Ober-Erlenbach. Ein künftig immer weiter an Bedeutung gewinnender Stadteingang ist zudem der Bahnhof Bad Homburg und von ihm ausgehend die Verbindung Richtung Innenstadt und in die einzelnen Stadtteile.“²¹

Ein direkter Anschluss an den Schienenfernverkehr besteht nicht. Bad Homburg ist über die S-Bahnlinie S 5 mit Friedrichsdorf, Oberursel und Frankfurt verbunden. Die Vorortbahn RB 15 (Taunusbahn) ist die Verbindung in das Usinger Land und endet in Bad Homburg bzw. Frankfurt am Main.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV betreibt mehrere Regional- und Expressbuslinien, die Bad Homburg mit dem Umland verbinden, was den Busbahnhof am Hauptbahnhof Bad Homburg zu einem wichtigen Busknotenpunkt, insbesondere für die Menschen aus dem Usinger Land, macht. Die Linie U2 der Frankfurter Verkehrsgesellschaft (VGF) erschließt von Südosten kommend den Stadtteil Ober-Eschbach und endet gegenwärtig noch in Gonzenheim. Derzeit laufen Vorbereitungen zur Realisierung einer Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 zum Bahnhof Bad Homburg. Ein Planfeststellungsbeschluss (Baurecht) ist 2016 vom Regierungspräsidium Darmstadt ergangen, ein Bürgerentscheid bestätigte 2018 die Verlängerung. Darüber hinaus existieren Bestrebungen der Fahrgastlobby Hoch-

²¹ Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, 2019. Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Bad Homburg 2030, vgl. S. 31.

taunus zur weiteren Verlängerung der U2 um vier Haltestellen bis in den Nordwesten nach Dornholzhäusern. Diese „Verlängerung der Verlängerung“ soll nach Fertigstellung der Verlängerung der U2 zum Bad Homburger Bahnhof in einer Machbarkeitsstudie geprüft werden²².

Die innere Erschließung Bad Homburgs erfolgt vorrangig durch 24 städtisch betriebene Stadtbuslinien. Des Weiteren profitiert Bad Homburg von einer sehr guten Anbindung an den Frankfurter Flughafen (Luftlinie ca. 20 km vom Zentrum, 18 Autominuten).

2.2.2 Ausbauprojekte

Im Umfeld und innerhalb der Stadt Bad Homburg selbst sind zahlreiche Ausbauprojekte vorhanden, die sich auf die gängigen Verkehrsträger beziehen. Auf Bundesebene sind um Bad Homburg herum insgesamt fünf Projekte des Verkehrsträgers Straße der Dringlichkeitsstufe „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) vorzufinden²³. Hierzu zählt die Erweiterung der A 5 von drei auf vier Fahrstreifen je Fahrtrichtung und der Ausbau des Autobahnkreuzes Bad Homburg. An den Ausbau des Knotenpunktes schließt sich die Erweiterung der A 661 von zwei auf drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung an.

Hinsichtlich des zweiten großen Verkehrsträgers, der Schiene, sind ebenfalls mehrere Projekte in und um Bad Homburg zu verorten, die sich bereits in der Umsetzung oder noch in der Planung befinden.

Zu benennen sind hierbei

- die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 von Bad Homburg Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg, auf einer Strecke von ca. 1,6 km,
- die Elektrifizierung der Taunusbahn, welche die Verlängerung der S-Bahnlinie S5 bis nach Ursingen sowie die Durchbindung der RB 16 (derzeit Friedberg bis Friedrichsdorf) bis nach Bad Homburg und somit als wichtige Verbesserung eine direkte Verbindung von Bad Homburg nach Friedberg in den Wetteraukreis ermöglicht sowie
- die Errichtung der Regionaltangente West (RTW), die eine weitere Anbindung nach Eschborn, Frankfurt Höchst und zum Flughafen Frankfurt, ohne Umweg über Frankfurt Hauptbahnhof, ermöglicht²⁴.

Des Weiteren finden Ausbauprojekte im Bereich der Nahmobilität statt. Mit verschiedenen Maßnahmen soll eine bessere Anbindung des Rad- und Fußverkehrs erreicht werden:

- es findet eine kontinuierliche Umsetzung der im Radverkehrskonzept entwickelten Maßnahmen statt
- die Planung und der spätere Bau des Radschnellwegs Vordertaunus, welcher von Friedrichsdorf über Bad Homburg, Oberursel, Steinbach und Eschborn nach Frankfurt verläuft und zusätzlich über einen Seitenast auch Bad Homburg direkt an den Frankfurter Norden anbindet

2.2.3 Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten laut Haushaltsbefragung

Um das aktuelle Mobilitätsverhalten der Menschen in Bad Homburg einschätzen zu können und eine Art Startpunkt für den weiteren Entwicklungsprozess des Mobilitätskonzepts zu generieren wurden eine Haushalts- und eine Pendlerbefragung durchgeführt (s. Kap 1.4).

²² Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe vom 04.02.2021

²³ BMDV, 2022. Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 - Straße, https://bvwp-projekte.de/map_street.html, abgerufen am 27.05.2022.

²⁴ Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, 2019. Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Bad Homburg 2030, vgl. S. 28 und 54.

In der Haushaltsbefragung wurde unter anderem die Verkehrsmittelnutzung nach Verkehrsmittel und Häufigkeit abgefragt.

Demnach nutzen 70 % der Befragten den Pkw mehrfach pro Woche, knapp 40 % täglich. Das Fahrrad ist das zweitwichtigste alltägliche Fortbewegungsmittel mit rund 15 % (dazu E-Bike: rund 5 %). Dagegen nutzen weniger als 10 % der Befragten die öffentlichen Verkehrsmittel täglich.

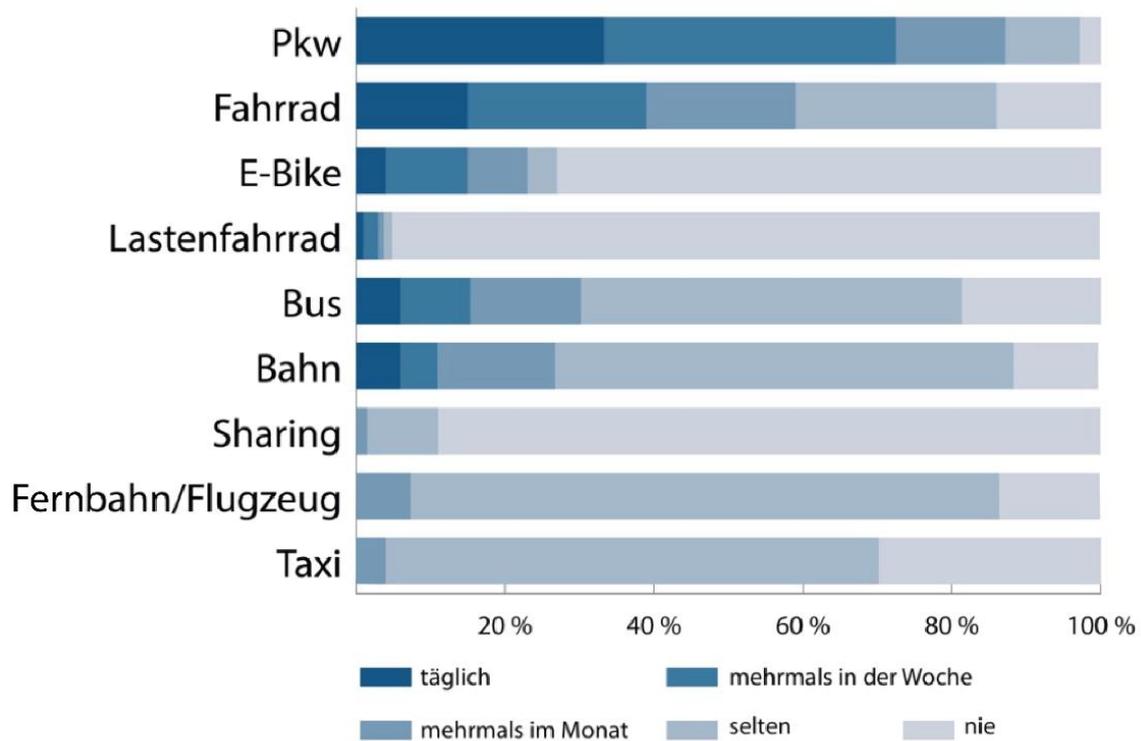


Abbildung 2.3: Verkehrsmittelnutzung unter den Befragten der Haushaltsbefragung

In der Verkehrsmittelwahl aufgeschlüsselt nach Altersgruppen treten bestimmte Lebenszyklus-Effekte auf: Während bei Kindern und Jugendlichen bis zum 18. Lebensjahr die Nutzung von Bussen dominiert, und ansonsten die Bahn oder das Fahrrad genutzt werden, ist ab dem 18. Lebensjahr der Pkw das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel (36 %). Das Fahrrad wird am stärksten in der Altersgruppe unter 18 Jahren genutzt (44 %), während in den Altersgruppen der Erwerbstätigen, ggf. mit Familiengründung (schwerpunktmäßig 35 – 64 Jahre) das Fahrrad kaum eine Rolle spielt. Der Anteil steigt ab dem Renteneinstiegsalter wieder auf rund 15 %. Das E-Bike als relativ neuer Mobilitätstrend wird in Bad Homburg vor allem von Jüngeren genutzt, am stärksten von unter 18-Jährigen.

Grundsätzlich dominiert in allen Ortsteilen der Pkw die Verkehrsmittelwahl. In der Innenstadt hat das Auto einen Anteil von 45 % und in Dornholzhausen einen Anteil von 57 %. In Ober-Erlenbach nutzen über 80 % der befragten Personen täglich das Auto.

Ein relativ hoher Radverkehrsanteil von 34,4 % und 43 % besteht in der Innenstadt und in der Berliner Siedlung/Gartenfeld. Die höchsten Anteile an E-Bikes wurden in der Berliner Siedlung/Gartenfeld (11 %), aber auch in Ober-Eschbach (6,1 %) erfasst. In Dornholzhausen und Kirdorf gibt es die höchsten Bus-Anteile mit 14,9 % und 12,7 %. Demgegenüber wird in Ober-Erlenbach der ÖV nur von 3,7 % der Befragten täglich genutzt.

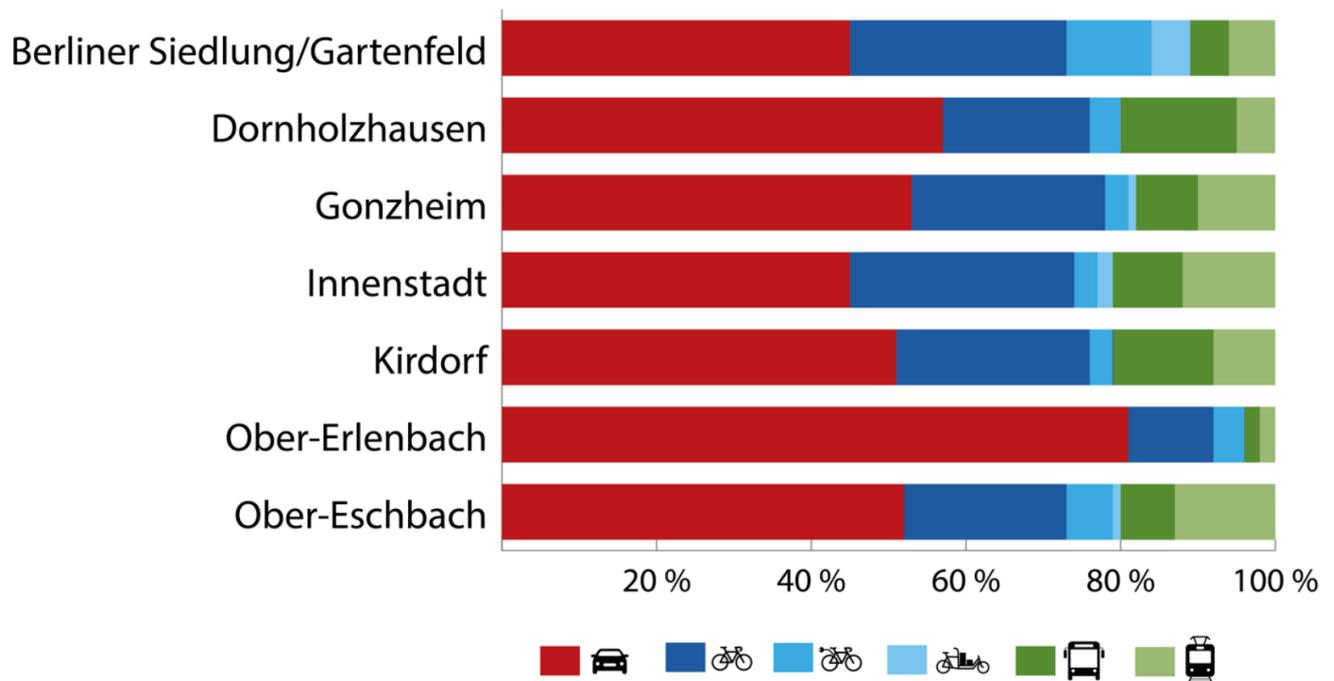


Abbildung 2.4: Verkehrsmittelwahl nach Ortsteilen

Schließlich wurde auch die Verkehrsmittelwahl je nach Wegezweck abgefragt. Bei allen Wegezwecken – vom Arbeitsweg über Einkaufs- bis zu Freizeitwegen – dominiert die Pkw-Nutzung. Bei alltäglichen Einkaufswegen bildet der Fußverkehr die zweitwichtigste Kategorie nach dem Pkw, bei den übrigen Kategorien liegt der Radverkehr an Platz zwei. Für unregelmäßige Einkäufe wird zu 60 % der eigene Pkw genutzt. Lediglich für die Arbeitswege wird ein ÖV-Anteil von 15 % erreicht. Insgesamt dominieren individuelle Verkehrsmittel (Auto, Rad, Fuß) mit in der Summe bis zu 75 % aller Wege. Im Freizeitverkehr werden dabei häufig Pkw- und Fahrrad- sowie Pkw- und Fußverkehr kombiniert.

Stichprobenbeschreibung Haushaltsbefragung

Bei der Haushaltsbefragung wurden Personen befragt, die ihren Wohnsitz in Bad Homburg haben. Insgesamt nahmen 1,8 % der Bevölkerung an der Haushaltsbefragung teil, wodurch die Untersuchung als grundsätzlich statistisch gesichert und repräsentativ anzusehen ist (vgl. MiD 2017: 1 %²⁵, MiD in Hessen 2017²⁶: 0,6 %). Der Anteil der weiblichen Personen an der Stichprobe liegt mit 45 % leicht unter dem weiblichen Bevölkerungsanteil (46 %) der Stadt Bad Homburg.

In der Befragung dominiert allerdings die Altersgruppe der Senior*innen (Personen über 65 Jahre). In der Befragung machen sie über ein Drittel der Befragten aus. In der Gesamtbevölkerung Bad Homburgs liegt ihr Anteil dagegen bei 24 % (vgl. Hessisches Statistisches Landesamt 2019).

Räumlich wird die Bevölkerungsverteilung in der Befragung grob abgebildet. Die Befragten kommen zu knapp 26 % aus Kirdorf, ca. 17 % aus der Innenstadt und gut 20 % aus Gonzenheim.

Stichprobenbeschreibung Pendlerbefragung

Die Zielgruppe der Pendlerbefragung bestand aus berufstätigen und auszubildenden Pendler*innen, die von der Region in die Stadt oder von der Stadt in die Region pendeln. Über den Verteiler der

²⁵ Kuhnimhof, Tobias; Nobis, Claudia, 2018. Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.

²⁶ Ebd.

Wirtschaftsförderung konnten Unternehmen in Bad Homburg in die Befragung eingebunden und so ein hoher Rücklauf erreicht werden mit insgesamt 2.170 Teilnehmenden

Die Geschlechterverteilung der Befragten der Pendlerbefragung ist fast ausgeglichen, es beteiligten sich zu 52 % Männer und zu 48 % Frauen. Im Panel der Pendlerbefragung dominiert die Altersgruppe der 45- bis 54-Jährigen mit 29 %, gefolgt von der Altersgruppe der 35- bis 44-Jährigen mit 26 %. Die jüngere Personengruppe der 18- bis 24-Jährigen ist mit einem Anteil von 7 % vergleichsweise gering vertreten. Alle Ergebnisse sind nochmals detailliert in einem Zwischenbericht aufgearbeitet. Dieser kann auf der Projekthomepage <https://badhomburg2030.de/> im Abschnitt „MoKo Bad Homburg 2035“ heruntergeladen werden.

2.2.4 Kfz-Verkehr

Bad Homburg wird über mehrere Hauptverkehrsachsen erschlossen, die die Verkehre weiter in die Ortsteile verteilen. Pappelallee und Urseler Straße nehmen die Verkehre von der A661 kommend auf und fungieren gemeinsam mit dem Hessenring, Hindenburgring, der Dietigheimer Straße, Höllsteinstraße, und Friedberger Straße als Nord-Süd-Achse durch das Stadtgebiet. Im südöstlichen Stadtgebiet bilden der Südring und Ostring (Niederstedter Straße, Zeppelinstraße) eine Tangentialverbindung. Wichtige Ost-West-Verbindungen durch die Innenstadt verlaufen über die Kaiser-Friedrich-Promenade und Höhestraße.

Die Stadt ist bis auf kleine Ausnahmen vollständig für den Kfz-Verkehr erschlossen. Die Louisenstraße in der Innenstadt ist im oberen Verlauf (Haingasse bis Rathaus) als Fußgängerzone ausgewiesen, wird aber teilweise von Kfz-Straßen gekreuzt. Die Parkzone Altstadt ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, die Zufahrt ist tagsüber nur Anliegern gestattet.

Die Dominanz des Kfz im Bad Homburger Verkehrsgeschehen wirkte sich lange Zeit auf die Luftqualität aus: An der Messstation Kurpark wurden die für Kurstädte zulässigen Grenzwerte des Luftschadstoffes NO₂ wiederholt überschritten²⁷, sodass der Status Bad Homburgs als Kurstadt gefährdet war. Hauptverantwortlich war der innerstädtische Kfz-Verkehr²⁸. Allerdings hat sich die Situation in den letzten Jahren unter anderem aufgrund der Umstellung der städtischen Busflotte auf die Abgasnorm EURO VI und die Anschaffung eines elektrisch betriebenen Busses stark verbessert. Die Einhaltung der Grenzwerte für Kurstädte hinsichtlich NO₂ ist zurzeit nicht mehr gefährdet.

Der aktuell gültige Luftreinhalteplan des Landes Hessen für den Ballungsraum Rhein-Main ist aus dem Jahr 2002. Eine Umweltzone gibt es in Bad Homburg nicht²⁹. Regelmäßig wird vonseiten des Regierungspräsidiums (RP) die Lärmaktionsplanung fortgeschrieben und ein Monitoring hinsichtlich Maßnahmen zur Lärminderung erstellt. Von entsprechenden Maßnahmen, wie der Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, ist auch die Stadt Bad Homburg auf einigen Straßenabschnitten betroffen. Entsprechende Maßnahmen wurden z.T. bereits umgesetzt oder befinden sich in Prüfung.

²⁷ Ehlers, C.; Fröhlich, H.; et al., 2016. Untersuchungen zur Luftqualität in Bad Homburg. Schriften des Forschungszentrum Jülich. Reihe Energie und Umwelt, Band 353. Institut für Energie- und Klimaforschung, Forschungszentrum Jülich GmbH. Zitiert in: VKT, 2018. Parkraumbewirtschaftungskonzept Bad Homburg v. d. Höhe - Bestandsanalyse, Handlungsbedarf und Lösungsansätze - Ergebnisbericht.

²⁸ Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, 2019. Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Bad Homburg 2030.

²⁹ Die Stadt Bad Homburg wollte eine regionale Umweltzone einrichten, durfte das aber nach Rücksprache mit dem Land Hessen nicht, weil die Werte zu gering waren.

2016 waren rund 41.700 Kraftfahrzeuge in Bad Homburg registriert, darunter ca. 10.000 gewerbliche Fahrzeuge³⁰.

Der Motorisierungsgrad in Bad Homburg liegt mit 667 Pkw pro 1.000 Einwohnenden³¹ weit über dem Durchschnittswert in Deutschland, der 527 Pkw pro 1.000 Einwohnenden beträgt³².

Betrachtet man die Pkw-Quote der Befragten der Haushaltsbefragung, wird auch hier deutlich, dass der Wert von 1,37 Pkw weit über dem Bundesdurchschnitt von 1,1 Pkw pro Haushalt³³ liegt. Über 95 % der Befragten sind im Besitz von mindestens einem privaten Pkw (vgl. Abb. 2.4), 96 % der Befragten besitzen einen Führerschein.

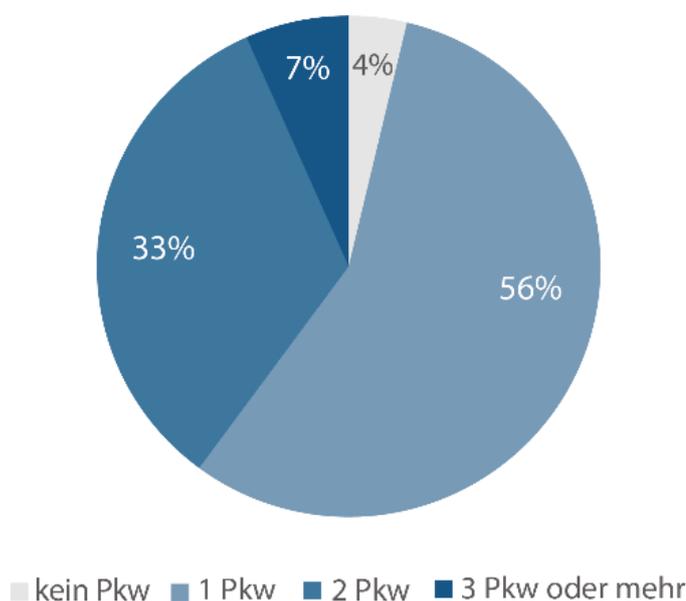


Abbildung 2.5: Anteile des Pkw-Besitzes in der Haushaltsbefragung

In der Haushaltsbefragung wurde nach einer Einschätzung der Bedingungen für die unterschiedlichen Verkehrsmittel in Bad Homburg gefragt. Für den Kfz-Verkehr werden diese überwiegend als positiv bewertet. Nach dem Fußverkehr werden die Voraussetzungen für den motorisierten Individualverkehr (Pkw, Motorrad) am positivsten eingeschätzt; rund 15 % der befragten Personen bewerten die Voraussetzungen für die Nutzung von Pkw oder Motorrad als „sehr gut“, 56 % als „gut“.

Verbesserungsmöglichkeiten für den MIV sehen die Bad Homburger*innen vor allem in der Optimierung des Verkehrsflusses. Von den knapp 5.700 Anregungen, die im Verlauf des ISEK-Prozesses in unterschiedlichen Formaten gesammelt wurden, entfielen 188 Stimmen auf dieses Themenfeld. Bemängelt wurde unter anderem der stockende Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen (Hindenburgring,

³⁰ VKT, 2018. Parkraumbewirtschaftungskonzept Bad Homburg v. d. Höhe - Bestandsanalyse, Handlungsbedarf und Lösungsansätze - Ergebnisbericht.

³¹ Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, 2019. Integriertes Stadtentwicklungskonzept Bad Homburg 2030. S. 53.

³² Nobis, Claudia, 2019. Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR. IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin. S. 69.

³³ Kuhnimhof, Tobias; Nobis, Claudia, 2018. Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR. IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin. S. 3.

Hessenring). Als Lösungsvorschläge wurden unter anderem eine „Grüne Welle“ angeregt oder die Einrichtung weiterer Kfz-Fahrspuren.

2.2.5 Ruhender Verkehr

Der hohe Anteil des MIV am Stadtverkehr erzeugt zugleich viel ruhenden Verkehr. Im Durchschnitt stehen Kfz über 23 Stunden täglich, und davon im Mittel über 20 Stunden pro Tag am Wohnort³⁴. Entsprechend besteht ein hoher Bedarf an Abstellflächen sowohl an den Quellen als auch an den Zielen des MIV, die öffentlich oder privat zur Verfügung gestellt werden.

Im Entwurf des Parkraumbewirtschaftungskonzepts Bad Homburg aus dem Jahr 2018, welches auf Parkraumerhebungszahlen aus dem Jahr 2016 beruht und der Optimierung der Nutzung des vorhandenen öffentlichen Stellplatzangebots dienen soll, werden Handlungsbedarfe sowie Lösungsansätze für die Parkraumbewirtschaftung dargelegt.

Die Stadt Bad Homburg betreibt vier bewirtschaftete Parkzonen mit insgesamt 1.868 Stellplätzen: Altstadt, West, Ost, und Süd, sowie den Büro- und Gewerbepark Mitte ohne Parkzonenregelung. Zehn öffentliche Parkhäuser erweitern das Stellplatzangebot, sie verfügen gemeinsam über 2.849 Stellplätze³⁵. Drei der Parkhäuser werden von Privatunternehmen betrieben (Louisen-Arkaden, Horex-Parkhaus und La Vie Shopping), der Rest von dem städtischen Tochterunternehmen Kur und Kongress GmbH. Zu rund einem Drittel werden die Stellplätze in den Parkhäusern mit Dauerparkausweisen genutzt. Im Entwurf des Parkraumkonzepts wird auf eine durchschnittliche Belegung der Stellplätze in den Parkhäusern von 43 % verwiesen, was auf eine Unternutzung der Stellplatzkapazitäten hindeutet. Die zentral gelegene Kurhausgarage weist im Schnitt die höchsten Auslastungen auf mit durchschnittlich 55 % Belegung in den Tagstunden (07-19 Uhr). In den Spitzenauslastungszeiten erreichte die Kurhausgarage 2019 (vor der Corona-Pandemie) Auslastungen von über 90 %³⁶.

Zugleich ergab die Parkerhebung des Entwurfs des Parkraumbewirtschaftungskonzepts hohe Auslastungen der öffentlichen Parkstände im Straßenraum, diese waren im Mittel zu 64 %, häufig jedoch deutlich gebiets- oder zeitweise stärker mit Maxima von 96 % ausgelastet. Die Parkhäuser liegen größtenteils innerhalb der Parkzonen. Dieser Umstand wurde in dem Konzept teilweise durch Preisdiskrepanzen erklärt, da die Tarife der bewirtschafteten Straßenparkplätze zum Zeitpunkt der Erfassung günstiger waren als die Tarife im Parkhaus. Dem wurde zwischenzeitlich entgegengewirkt, sodass in der Innenstadt das Parken im Parkhaus finanziell günstiger ist als auf den umliegenden Straßen. Insgesamt bestehen in Bad Homburg dem Entwurf des Parkraumkonzepts zufolge keine gravierenden Kapazitätsengpässe.

Weitere bewirtschaftete und freie Parkplätze und Parkdecks gibt es verteilt im Stadtgebiet; außerhalb der Parkzonen gibt es ein nicht beziffertes Angebot an nicht-bewirtschafteten Parkständen an öffentlichen Straßen.

Das Instrument des Bewohnerparkens wird in der Stadt eingesetzt. Für die vier Parkzonen wurden mit Stand des Entwurfs des Parkraumbewirtschaftungskonzepts insgesamt rund 1.900 Bewohnerparkausweise ausgestellt. In der Parkzone Altstadt ist praktisch jedes Privatauto mit einem Bewohnerparkausweis ausgestattet, das Verhältnis der Ausweise zu den Parkständen ist 2:1. In den anderen Parkzonen

³⁴ infas, DLR, ivt (Hrsg.), 2019. Mobilität in Deutschland 2017 - Ergebnisbericht. Vgl. S. 76, http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf, abgerufen 04.03.2022.

³⁵ VKT, 2018. Parkraumbewirtschaftungskonzept Bad Homburg v. d. Höhe - Bestandsanalyse, Handlungsbedarf und Lösungsansätze - Ergebnisbericht.

³⁶ Eigene Auswertung basierend auf unveröffentlichten Parkstandserhebungen der Kur und Kongress GmbH aus dem Jahr 2019.

herrschen unterschiedliche zeitliche Regelungen für die Nutzung von Parkscheinen oder Bewohnerparkausweisen. Sie sind jeweils größer als die Altstadtzone und das Verhältnis der zugelassenen Kfz zu Bewohnerparkausweisen ist günstiger. Die Parkzone Altstadt ist insgesamt als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und darf tagsüber nur von Anliegern befahren werden. Abends und nachts darf ausschließlich mit Bewohnerparkausweis geparkt werden.

Das städtische Parkleitsystem ist mit der Webseite der Stadt sowie der Bad Homburg-App verknüpft, sodass Informationen über freie Parkstände in den Parkhäusern der Stadt digital jederzeit abrufbar sind. Die Stadt Bad Homburg bietet außerdem in Kooperation mit mobil-parken bzw. smartparking das Handyparken an. Dies erleichtert den Parksuch- sowie Bezahlvorgang.

Die Stellplatzsatzung vom 24.05.2005 (mit letzter Änderung 2016) regelt die Anzahl, Lage, Bemessung, Beschaffenheit, und Gestaltung der für baulichen Anlagen in Bad Homburg vor der Höhe herzustellenden Stellplätze für Kfz und Abstellplätze für Fahrräder. Sie legt auch mehrere Zonen im Stadtgebiet fest, innerhalb derer die „[...] Herstellungspflicht für notwendige Stellplätze auf schriftlichen Antrag durch Zahlung eines Geldbetrages abgelöst werden kann, wenn die Herstellung der Garage oder des Stellplatzes aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist.“³⁷

In der Haushaltsbefragung gaben ca. 80 % der Befragten an, über eine private Stellfläche für ihren Pkw zu verfügen, 19 % haben dagegen keine privaten Stellplätze und parken ihren Pkw im öffentlichen Straßenraum (vgl. Abb. 2.5). In Kirdorf und Gonzenheim sind die Abstellmöglichkeiten auf privaten Parkplätzen besonders häufig. Grundsätzlich sind am Stadtrand mehr Abstellmöglichkeiten vorhanden, sowohl auf privaten als auch auf öffentlichen Parkplätzen.

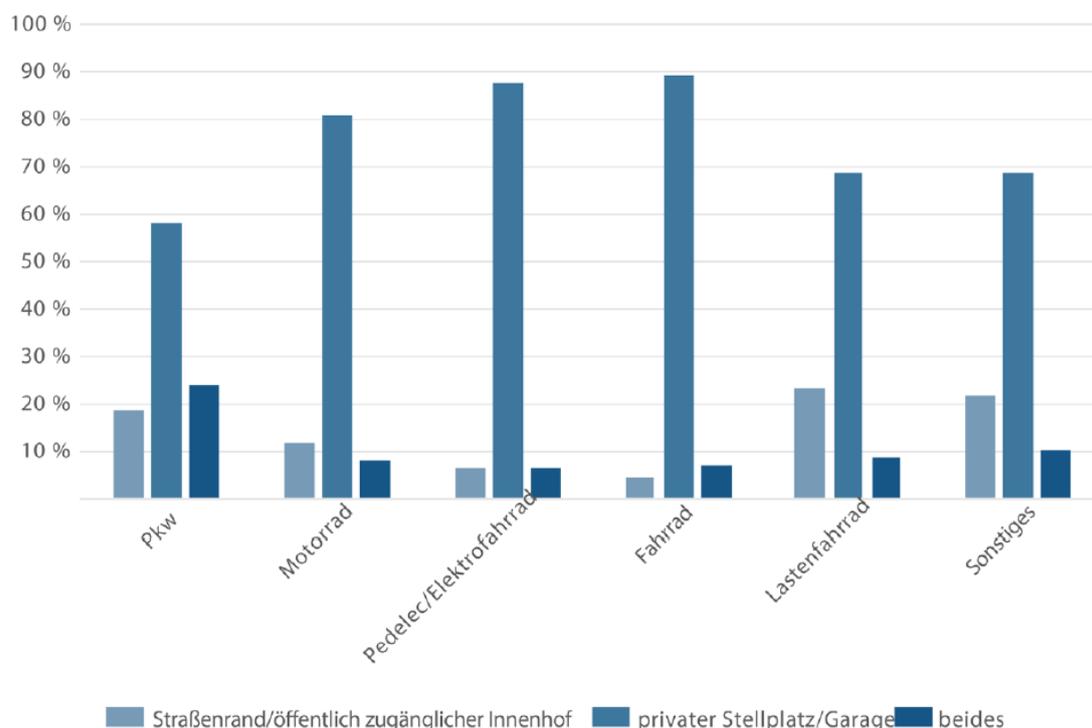


Abbildung 2.6: Anteile der Abstellmöglichkeiten der unterschiedlichen Fahrzeugarten

³⁷ Der Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, 2005. Stellplatzsatzung der Stadt Bad Homburg v.d.Höhe.

Das Meinungsbild in der Stadtgesellschaft zum Thema Parken ist vielseitig und in Teilen widersprüchlich. Im Entwurf des Parkraumbewirtschaftungskonzepts Bad Homburg bestand vor allem der Wunsch nach einer Erweiterung der Parkzonen Süd und Ost sowie einer vollständigen Entfernung der Straßenparkstände in der Dorotheenstraße, was zu diesem Zeitpunkt von der Stadt Bad Homburg abgelehnt worden war. Alternativ wurde das Parken ausschließlich für Bewohner*innen vorgeschlagen³⁸. Aus den Anregungen des ISEK-Prozesses 2019 (179 der rund 5.700 Stimmen) wurde dann unter anderem der Wunsch nach einem zeitgemäßen Parkraumkonzept deutlich, sowie nach einer Reduzierung der Parkgebühren, der Einführung von Kurzzeitparkplätzen rund um die Louisenstraße oder Anwohnerparkzonen im Kurbezirk. Andererseits zielten einige Anregungen auch auf die Verminderung des Parkangebots im Straßenraum zur Aufwertung des Stadtbildes ab. Somit empfiehlt das ISEK 2030 die Ausarbeitung eines zukunftsweisenden und neuausgerichteten Parkraumkonzepts Innenstadt.

2.2.6 Radverkehr

Grundsätzlich sind die Ausgangsbedingungen für den Radverkehr in Bad Homburg günstig. Die Topographie der Stadt ist, wie eingangs beschrieben, im bebauten Bereich flach oder mit leichten Steigungen, die im Alltagsverkehr auch ohne Motorisierung des Fahrrads gut zu bewältigen sind. Die Siedlungsstruktur Bad Homburgs mit größtenteils kurzen Distanzen ermöglicht Reisezeiten von maximal rund 20 bis 30 Minuten von den Ortsteilen bis zur Innenstadt.

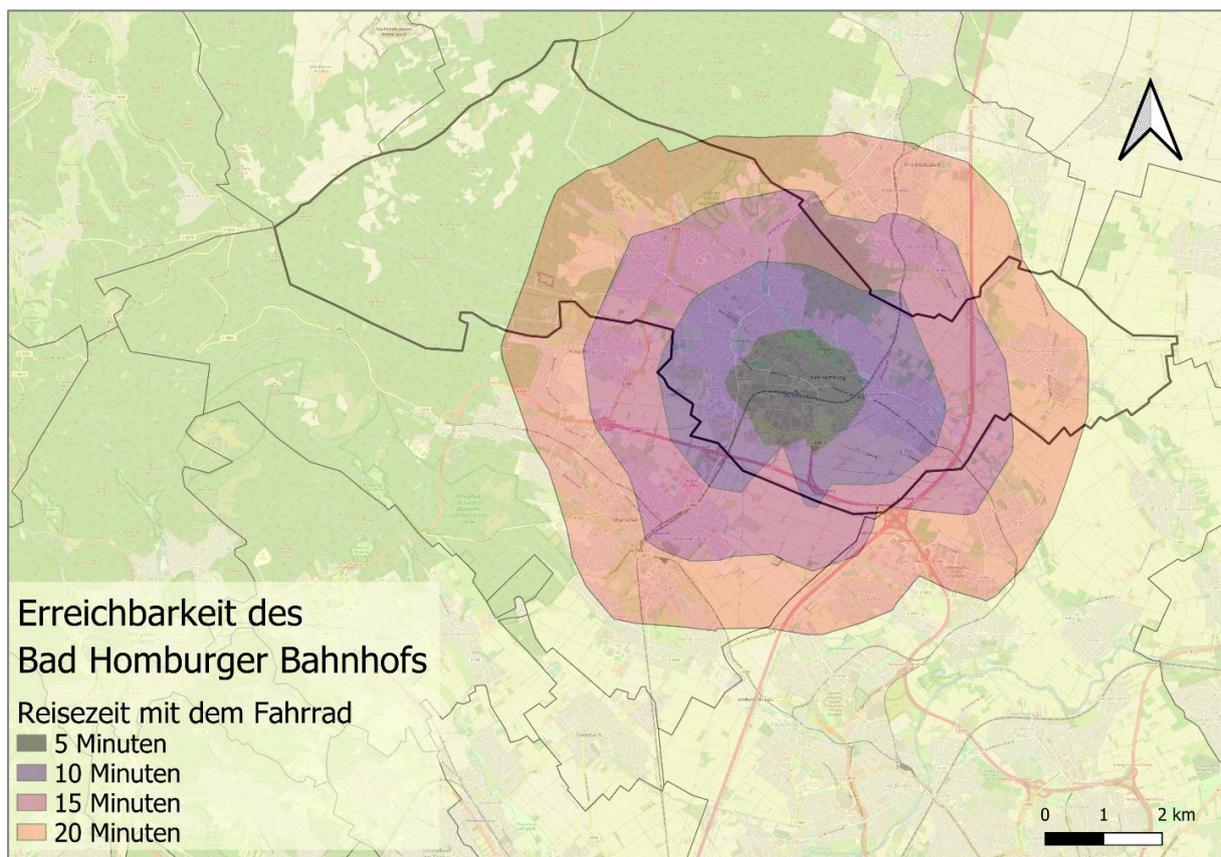


Abbildung 2.7: Modellierter Erreichbarkeit des Bad Homburger Bahnhofs mit dem Verkehrsmittel Fahrrad

³⁸ VKT, 2018. Parkraumbewirtschaftungskonzept Bad Homburg v. d. Höhe - Bestandsanalyse, Handlungsbedarf und Lösungsansätze - Ergebnisbericht. Vgl. S. 8f.

Durch Bad Homburgs Lage im Ballungsgebiet liegen auch die Nachbarkommunen, vor allem Oberursel und Friedrichsdorf sowie Frankfurts nördlichste Stadtteile, in Pendlerdistanz. Im Pendelverkehr mit dem Fahrrad gelten Distanzen bis zu 30 km als plausibel (insbesondere mit E-Bikes, Pedelecs). Die Reisezeit mit dem Fahrrad ist aber unter anderem von der Qualität der Infrastruktur und der Anzahl und Beschaffenheit der Knotenpunkte abhängig, sodass die Werte als Schätzwerte zu verstehen sind. Aus den vertieften repräsentativen Haushaltsumfragen im Gebiet des Regionalverbandes Frankfurt/Rhein-Main im Rahmen der „Mobilität für Deutschland“ von 2008 ist ein Radverkehrsanteil von 8 % für Bad Homburg abzuleiten³⁹. Da der Radverkehrsanteil in Deutschland in den letzten Jahren deutlich gestiegen ist, nicht zuletzt durch technische Fortschritte wie Pedelecs, S-Pedelecs und E-Bikes, liegt der Anteil vermutlich auch in Bad Homburg höher als 8 %. Exaktere Zahlen hierzu liegen gegenwärtig noch nicht vor, da die Datenbasis dafür noch fehlt. Eine entsprechende Erhebung des Radverkehrsanteils ist einer der Weiterentwicklungsbausteine, die aus dem MoKo hervorgehen und künftig umgesetzt werden soll.

Unter den Befragten der o.g. Haushaltsbefragung nutzen knapp 40 % das Fahrrad täglich oder mehrmals die Woche, und das E-Bike wird von 10 % mehrfach wöchentlich genutzt. Dies kann als Indiz eines deutlich höheren Radverkehrsanteils, als oben genannt, gewertet werden. Das E-Bike als vermehrt alltäglich genutztes Verkehrsmittel bedeutet veränderte Ansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur, in Hinblick auf die Ladeinfrastruktur, gesicherte Abstellmöglichkeiten, aber auch die Ausgestaltung des Radwegenetzes (vermehrte Überholvorgänge durch Geschwindigkeitsunterschiede).

Der Radverkehr in Bad Homburg wird auf einem Radverkehrsnetz mittels unterschiedlicher Führungsformen (Mischverkehr/separate Führung; bauliche Radverkehrsanlagen, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Fahrradstraße) abgewickelt. Ergänzt wird das innerstädtische Alltagsnetz durch den Anschluss an regionale Freizeitrouten wie beispielsweise eine Rundroute um die Stadt, die Regionalparkroute und den Deutschen Limes-Radweg am westlichen Stadtrand. Vom Magistrat der Stadt Bad Homburg wurde eine Fahrradkarte herausgegeben, die die wesentlichen, vor allem touristischen Radrouten und Ziele aufzeigt. Bad Homburg ist eine der an der Planung des Radschnellwegs Vordertaunus (FRM5) beteiligten Kommunen. Der Korridor Friedrichsdorf – Bad Homburg – Oberursel – Steinbach – Eschborn – Frankfurt am Main wurde mit einer Machbarkeitsstudie 2020 bestätigt, die weitere Planung sowie den Bau des Radschnellwegs verantwortet der Regionalverband FrankfurtRheinMain in Zusammenarbeit mit der jeweiligen Kommune. Künftig wird Bad Homburg so in ein Netz von insgesamt neun regionalen Radschnellwegen eingebunden sein, welche zahlreiche Städte und Gemeinden des Ballungsraums miteinander verbinden.

Im ISEK-Dialog, der in unterschiedlichen Formaten zwischen 2017 und 2018 stattfand, war der Radverkehr das wichtigste Thema: Unter den rund 4.700 Eingaben bezogen sich 668 alleine auf dieses Thema. Angesichts der thematischen Vielfalt eines Stadtentwicklungskonzepts, das neben Mobilität viele andere Teilbereiche einer komplexen Stadtgesellschaft behandelt, ist dies als deutlicher Hinweis auf eine Schiefelage in der Stadt zu werten. Bad Homburg gilt vielen Rückmeldungen zufolge nicht als fahrradfreundliche Stadt, der Bestand an Radverkehrsinfrastruktur wird qualitativ und quantitativ kritisiert. Ein Ausbau des Radverkehrsnetzes wurde häufig gefordert.

Diese Einschätzungen aus der Bevölkerung sind von der im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzepts durchgeführten Haushaltsbefragung größtenteils bestätigt worden. Obwohl das Fahrrad verhältnismäßig häufig genutzt wird, werden die Voraussetzungen für die Nutzung von E-Bike und Fahrrad

³⁹ Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, 2018. Radverkehrskonzept Bad Homburg. Abschlussbericht. Vgl. S. 4.

unter allen Verkehrsmitteln am negativsten bewertet. Nur ca. 31,9 % der Befragten bewerten die aktuellen Bedingungen für den Radverkehr mit mindestens „gut“, die Voraussetzungen für die Nutzung des E-Bikes werden sogar nur von ca. 19,5 % als „gut“ bewertet. Die Ursachen für die schlechte Bewertung sind laut den Aussagen der Befragten vor allem „zu wenig Fahrradwege“ und dass Fahrradfahren „zu gefährlich“ sei. E-Bike-Nutzenden fehlen vor allem ausreichende Lade- und Abstellmöglichkeiten. Über 40 % der Befragten gaben an, dass ihnen eine bessere Radverkehrsinfrastruktur in Bad Homburg fehlt.

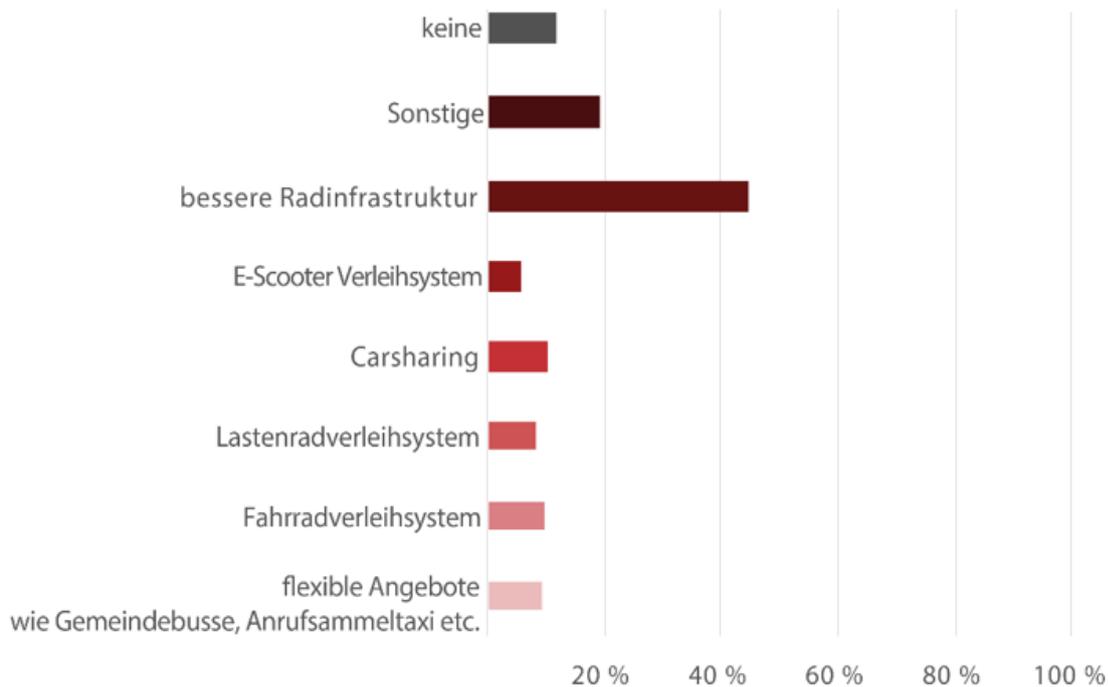


Abbildung 2.8: Anteil fehlender Mobilitätsangebote

Über 20 % der Befragten sehen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und einen Ausbau der Radwege als Voraussetzung, um das Fahrrad häufiger zu nutzen. Direkte Radwegeverbindungen und sichere Radabstellanlagen wurden als weitere Verbesserungsvoraussetzungen angegeben.

Die Unzufriedenheit der Radfahrenden Bevölkerung mit den Bedingungen für den Radverkehr spiegelt sich auch in der Bewertung im ADFC-Fahrradklimatest wieder, einer nicht-repräsentativen Umfrage, die alle zwei Jahre in ganz Deutschland durch den Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club durchgeführt wird. Bad Homburg bekommt seit 2012 regelmäßig die Schulnote 4 und rangiert damit in der Ortsgrößenklasse 50.000-100.000 Einwohnende im Mittelfeld (Platz 78 von 113 Orten). Als Schwächen werden im ADFC-Fahrradklimatest kritisiert:

- die Erreichbarkeit des Stadtzentrums,
- das Fehlen öffentlicher Fahrräder bzw. eines Fahrradverleihsystems,
- dass nur bestimmte Gruppen (z.B. Schüler*innen oder Sportler*innen) Radfahren würden.

Positiv bewertet werden hingegen:

- die Fahrradmitnahme im ÖV,
- die Anzahl der Fahrradabstellanlagen,
- die Sicherheit vor Fahrraddiebstahl.

Im Vergleich zu 2020 hat sich die Bewertung damit kaum verändert (s. Abb. 2.9)⁴⁰.

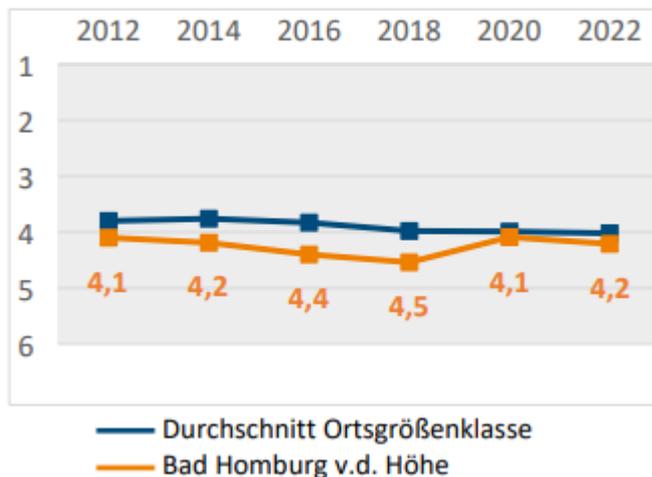


Abbildung 2.9: Entwicklung der Gesamtbewertung der Stadt Bad Homburg im ADFC Fahrradklima-Test seit 2012 in Relation zum Durchschnitt der Ortsgrößenklasse⁴¹

Wie im Kfz-Verkehr sind auch im Radverkehr zielnahe und funktional ausgestattete Abstellmöglichkeiten ein wichtiger Faktor und bilden die Grundlage für die Akzeptanz des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel. Im Stadtgebiet werden unterschiedliche Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum vorgehalten, unter anderem an den wichtigen Haltestellen des Schienenverkehrs, in der Innenstadt und an den weiterführenden Schulen. Am Bahnhof gibt es ein Fahrradparkhaus.

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Wohnort eruiert. Der Anteil an Fahrrädern, die im öffentlichen Raum abgestellt werden müssen, ist in Bad Homburg vergleichsweise gering (4 %). Anders sieht es bei Lastenfahrrädern aus: Für knapp jedes vierte Lastenfahrrad fehlt ein (sicherer) privater Stellplatz.

Trotz der hohen Verfügbarkeit von privaten Radabstellmöglichkeiten geben 39 % der Befragten an, dass es einen Bedarf an weiteren sicheren Abstellmöglichkeiten für (Elektro-)Fahrräder an ihrem Wohnort gebe.

Zudem fehlen laut 35 % der abgegebenen Antworten sichere Abstellmöglichkeiten an Bus- und Bahnhaltstellen. Knapp ein Drittel gibt an, dass zudem am Arbeitsort Abstellmöglichkeiten für (Elektro-)Fahrräder fehlen. Weiterhin gibt es in der Innenstadt einen großen Bedarf an Parkmöglichkeiten für E-Bikes, Fahrräder und Lastenfahrräder.

Um das Radverkehrsnetz weiter zu qualifizieren und an die gestiegene Nachfrage anzupassen, wurde 2018 (und damit im Kontext des ISEK-Prozesses) von der Stadt ein Radverkehrskonzept erarbeitet. Es legt ein Zielnetz für das Jahr 2030 fest, welches durch die sukzessive Umsetzung eines Katalogs von rund 80 Einzelmaßnahmen entstehen soll. Das Thema Fahrradabstellanlagen wird in einem Teilbericht behandelt. Im Zuge der Konzepterarbeitung wurde begleitend ein „Arbeitskreis Radverkehr“ mit Verwaltungsmitgliedern, Politiker*innen sowie den Radverkehrsverbänden gegründet. Mit Beschluss des Radverkehrskonzepts 2018 wurde er durch einen verwaltungsinternen Arbeitskreis abgelöst, welcher sich der Umsetzung des Konzepts widmet.

Organisatorisch ist die Radverkehrsplanung und -förderung bei der Radverkehrsbeauftragten der Stadtverwaltung (Fachbereich Stadtplanung) angesiedelt.

⁴⁰ ADFC Bad Homburg / Friedrichsdorf (adfc-bad-homburg.de): Ergebnis ADFC Fahrradklima-Test 2022 Bad Homburg (Stand: 24.04.2023)

⁴¹ ADFC Bad Homburg / Friedrichsdorf (adfc-bad-homburg.de): Ergebnis ADFC Fahrradklima-Test 2022 Bad Homburg (Stand: 24.04.2023)

2.2.7 Fußverkehr

Die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr sind grundsätzlich günstig. In der historisch gewachsenen Stadt mit moderater räumlicher Ausdehnung liegen viele alltägliche und touristische Ziele in fußläufig erreichbaren Entfernungen. Auch die Parks und Grünflächen sind wichtige Orte für den Fußverkehr.

Als Bestandteil jeder Wegekette ist der Fußverkehr das Basisfortbewegungsmittel auch in Bad Homburg. Vor allem alltägliche Einkäufe werden laut der Haushaltsbefragung in Bad Homburg zu Fuß erledigt (ca. 20 %) ⁴², außerdem gehen tendenziell vor allem jüngere Menschen sowie Frauen zu Fuß. Mit der Louisenstraße gibt es in der Innenstadt eine abschnittsweise dem Fußverkehr vorbehaltene Achse, die als Einkaufs- und Flaniermeile fungiert. Als Verbindung des Rathauses mit der Altstadt und den Plätzen Kurhausplatz, Waisenhausplatz und Marktplatz, die auch dem Aufenthalt, Markt und ÖPNV-Umstieg dienen, bildet die Louisenstraße mit ihren Seitenstraßen den Kernbereich des Fußverkehrs in der Innenstadt.

Abseits der Louisenstraße ist der Fußverkehr weniger sichtbar, die ursprünglich als Flaniermeile gestaltete Kaiser-Friedrich-Promenade beispielsweise ist heute eine Hauptverkehrsachse insbesondere für den MIV und durch öffentliche Parkplätze geprägt. Auch in den Ortsteilen und Ortskernen sind wenige verkehrsberuhigte Bereiche sowie durchgängig für den Fußverkehr attraktiv gestaltete Achsen zu erkennen.

Nichtsdestotrotz wurden die Bedingungen für den Fußverkehr in der für das Mobilitätskonzept unternommenen Haushaltsbefragung unter allen Verkehrsmitteln am besten bewertet: 77,9 % der Befragten schätzen die Voraussetzungen hier als „sehr gut“ oder „gut“ ein. Andererseits wünschte sich ein Viertel der Befragten eine Verbesserung in der Trennung der Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr. Rund 15 % sagten, dass sie häufiger zu Fuß unterwegs wären, wenn direkte und attraktive Fußwegeverbindungen geschaffen würden.

Ein Problem für den Fußverkehr stellen die räumlichen Barrieren dar. Die gute (v.a. äußere) Erreichbarkeit Bad Homburgs verursacht eine Durchschneidung des Stadtraums mit Hauptverkehrsstraßen und Trassen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), die für den Fuß- und Radverkehr nicht ohne weiteres zu queren sind. Allen voran der Hessenring/Hindenburgring, aber auch die Saalburgstraße und die A 5 üben eine stadträumliche Trennwirkung aus.

Mit dem Beratungsprogramm „Besser zur Schule“ des Landes Hessen wurden für mehrere Schulen in Bad Homburg Schulmobilitätspläne erstellt, die die Mobilität der Schüler*innen vor allem im Bereich Fuß- und Radverkehr verbessern sollen. Außerdem gestaltet die Stadt die Gehwege im Bereich von Kreuzungen und Ampeln systematisch bei Umbaumaßnahmen barrierefrei.

2.2.8 Neue Mobilität

Neue Mobilitätsangebote wie das Lastenfahrrad und Sharing-Angebote werden laut den Ergebnissen der Haushaltsbefragung in Bad Homburg nur sehr selten genutzt. Ein Bike-Sharing-Angebot besteht in der Stadt nicht.

⁴² Da der Großteil der Teilnehmenden der Befragung aus Kirdorf, der Innenstadt und Gonzenheim kommt, ist zu vermuten, dass es dort aufgrund der höheren Bevölkerungsdichte auch mehr Einkaufsmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung gibt.

Carsharing

Carsharing hat keine signifikante Bedeutung für die Mobilität in Bad Homburg. Zurzeit gibt es lediglich stationsbasierte Fahrzeuge des Anbieters book-n-drive, die am Bahnhof und am Rathausplatz stehen. Laut dem Anbieter gibt es 250 abgeschlossene Mitgliedschaften in Bad Homburg. Das sind nur 0,4 % der Bevölkerung. Darüber hinaus liegt die durchschnittliche Fahrzeugauslastung am Rathausplatz bei 12,6 %.

Zwar ist 57 % der Befragten das Carsharing-Angebot book-n-drive bekannt, jedoch nutzen davon nur 3 % die Fahrzeuge des Carsharing-Anbieters regelmäßig (vgl. Abb. 2.9).



Abbildung 2.10: Durchsetzungsgrad des Carsharing-Angebots

11 % der Befragten geben an, zukünftig Carsharing häufiger nutzen zu wollen, während 33 % der befragten Personen den Carsharing-Anbieter book-n-drive gar nicht nutzen würden. Die meisten an einem Carsharing-Angebot Interessierten sind aus Kirdorf, Gonzenheim und der Innenstadt.

Alternative Antriebe

Der Ausbau der Infrastruktur für alternative Antriebe ist schon weiter fortgeschritten: Für E-Fahrzeuge werden 68 Ladepunkte zur Verfügung gestellt, davon zwei ausschließlich für Carsharing. Momentan

wird das Angebot durch die Stadtwerke um Schnellladesäulen erweitert. Die Stadt Bad Homburg nutzt im eigenen Fuhrpark drei Elektrofahrzeuge.

Pedelecs und E-Bikes

Mit 10 % unter den Teilnehmenden der Haushaltsbefragung ist die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes in Bad Homburg schon verbreitet. Aus dem ISEK-Prozess ging hervor, dass den Bad Homburger Bürger*innen die Nutzung nachhaltiger Antriebe ein Anliegen ist. 225 Stimmen entfielen auf das Thema.

Fahrgemeinschaften

Kaum verbreitet ist dagegen bisher die Bildung von Fahrgemeinschaften. Aus der Pendlerbefragung ging hervor, dass Fahrgemeinschaften bislang nur eine geringe Bedeutung für den Pendlerverkehr in Bad Homburg haben. Nur 0,2 % der Befragten sind Mitglied eines Pendlerportals. 34 % der Teilnehmenden kennen das Pendlerportal nicht und 25 % nutzen es nicht. 41 % der Befragten gaben auf die Frage keine Antwort. Nur 10 % der teilnehmenden Personen gaben an, dass sie gelegentlich eine weitere Person bei ihren Arbeitswegen mitnehmen. Nur 1 % der Befragten bildet täglich eine Fahrgemeinschaft. Die Gründe für die Nichtmitnahme von Personen sind vielfältig, unter anderem die unterschiedlichen Arbeitszeiten und Wohnorte und die fehlende Flexibilität.

Trotz dieses Umstandes existieren bei der Wirtschaftsförderung bereits konkrete Ansätze zur Unterstützung betrieblicher Fahrgemeinschaften, so z. B. im Rahmen von moderierten Firmenrunden. Dabei haben alle beteiligten Firmen ihr grundsätzliches Interesse an einer solchen Plattformlösung bekundet. Allerdings sind bis zur konkreten Umsetzung noch weitere Gespräche notwendig.

2.2.9 ÖPNV

Bad Homburg ist mit der Stadtbahnlinie U2 an das Frankfurter U-Bahn-Netz angeschlossen. Mit jeweils einer Haltestelle werden die Stadtteile Ober-Eschbach und Gonzenheim versorgt. Der Bahnhof Bad Homburg erschließt mit den Linien S5 und der Taunusbahn vor allem die Innenstadt und Gonzenheim (vgl. Abb. 2.10). Mit Abschluss der geplanten Verlängerung der U2 zum Bad Homburger Bahnhof wird die Stadtbahn-Erschließung der Innenstadt und des Büro- und Gewerbepark Mitte erheblich verbessert und der Bad Homburger Bahnhof in seiner Funktion als wichtiger regionaler Umsteigepunkt aufgewertet.

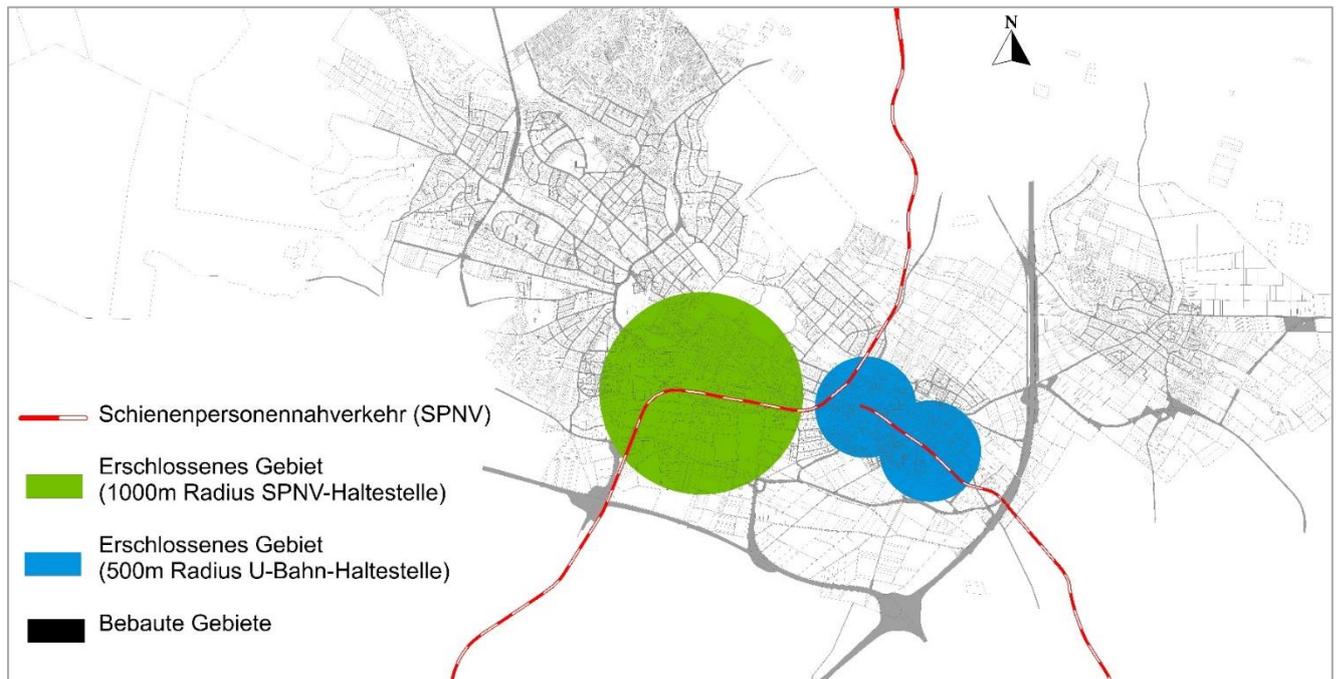


Abbildung 2.11: Erschließungsradius des Schienenpersonennahverkehrs im Stadtgebiet

Daneben erfolgt die innerstädtische ÖPNV-Erschließung hauptsächlich über das Stadtbusnetz. Die Stadt Bad Homburg ist lokaler Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet und betreibt in diesem Kontext innerhalb der Stadtverwaltung über die Abteilung ÖPNV den Stadtbusverkehr in eigener Verantwortung. Die Verkehrsleistung wird dabei regelmäßig europaweit ausgeschrieben.

Derzeit betreibt dabei die Transdev Rhein-Main im Auftrag der Stadtverwaltung 24 Stadtbuslinien. Mit rund 25.000 Fahrgästen täglich (vor der Corona-Pandemie) ist die Nachfrage nach dem Stadtbusangebot außerordentlich hoch, was im Normalfall einen überwiegend kostendeckenden Betrieb ermöglicht⁴³. Die über 140 Bushaltestellen erschließen das gesamte bebaute Gebiet innerhalb Bad Homburgs, Erschließungsdefizite sind nur punktuell nachzuweisen (vgl. Abb. 2.11). Außerhalb von Bad Homburg ist der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) lokaler Aufgabenträger im.

Im Rahmen der öffentlichen Infoveranstaltung wurde jedoch auch Kritik an der Führung der Buslinien laut. Es wurde moniert, dass das Stadtbusnetz sternförmig angelegt ist und die Linien sich im Innenstadtbereich bündeln, es aber vergleichsweise wenige tangentielle Verbindungen gibt.

⁴³ Pandemiebedingt wurde im Jahr 2020 erstmalig ein geringer Steuermittelzuschuss nötig.

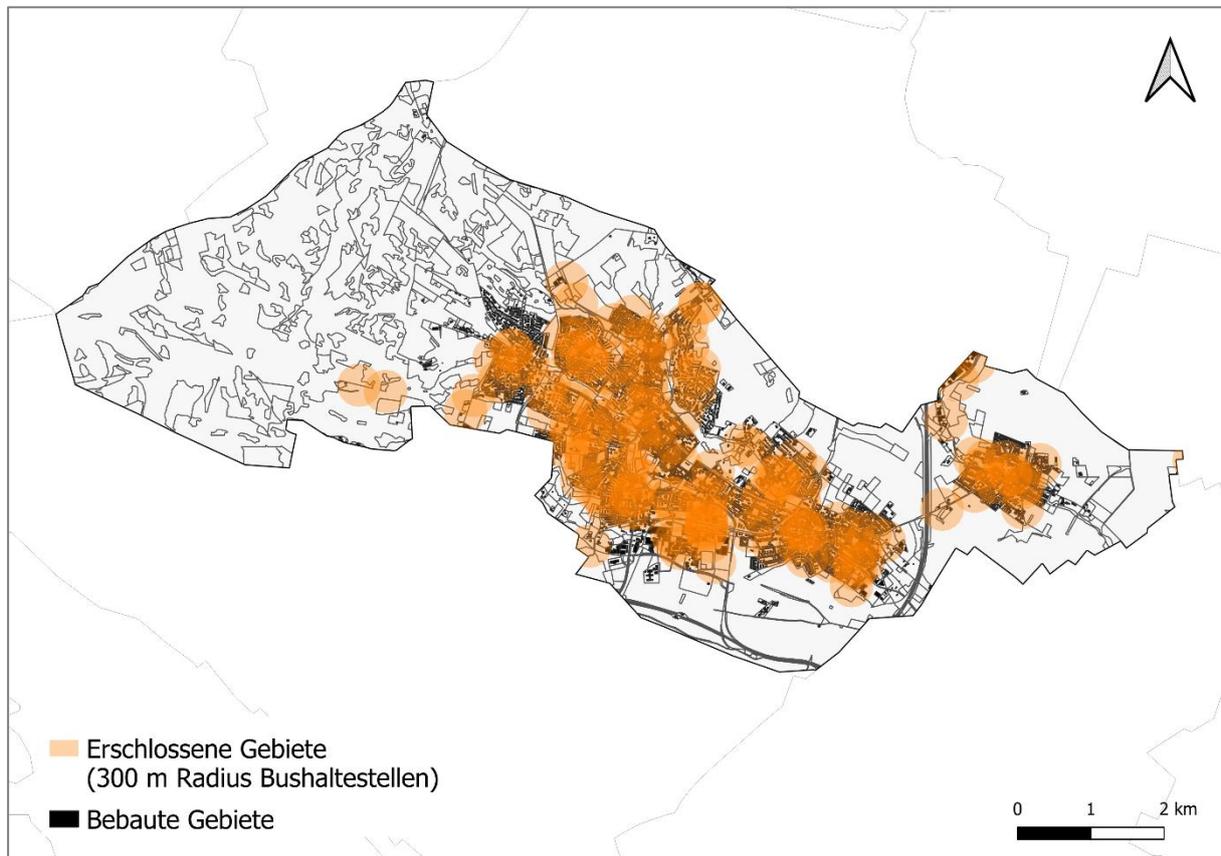


Abbildung 2.12: Erschließungsradius der Bushaltestellen im Stadtgebiet

Unter anderem für Schüler*innen und Auszubildende sowie Senior*innen gelten vergünstigte Tarife: Das Schülerticket Hessen sowie das Senienticket Hessen sind in Bad Homburg gültig und kosten 365 € im Jahr. Zudem wurde zum 01.05.2023 das Deutschland-Ticket eingeführt, welches (bei Redaktionsschluss am 01.09.2023) zu einem Preis von monatlich 49€ eine bundesweite Nutzung des ÖPNV ermöglicht.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zeigen, dass knapp 46 % der befragten Personen Zeitkarten für den Bus nutzen, davon sind über die Hälfte Jobtickets oder Jahreskarten. Der Anteil an Zeitkartenbesitz für die Bahn ist mit 23 % deutlich geringer. Auch hier nutzt über die Hälfte ein Jobticket oder ein Jahresticket.

Der Besitz einer ÖV-Zeitkarte korreliert stark mit dem Alter. Bei den unter 44-jährigen Befragten ist der Anteil derer, die ein Busticket besitzen, sehr gering⁴⁴. Jeweils 28 % der 45- bis 54-Jährigen und der über 65-Jährigen nutzen eine Zeitkarte für den Bus oder die Bahn. Der Anteil des Besitzes einer ÖV-Zeitkarte unter den 55- bis 64-Jährigen stagniert bei rund 16 %.

In der Haushaltsbefragung wurden auch die allgemeinen Voraussetzungen für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel bewertet. Dabei liegt der ÖPNV insgesamt im Mittelfeld, dabei liegt das Verkehrsmittel Bus Speziellen weist einen Anteil von 71 % aller Bewertungen mit „gut“ oder „sehr gut“ auf, bei der Bahn bewerten 56 % die Bedingungen mit „gut“ oder „sehr gut“).

Der Ausbau und die Verbesserung des ÖPNV waren schon im ISEK-Prozess mit 561 Stimmen unter den wichtigsten Themen. In der Haushaltsbefragung sehen 23 % der Befragten in der Vergünstigung der Fahrkarten eine Verbesserungsmöglichkeit für den ÖPNV. Rund 15 % der Teilnehmenden geben

⁴⁴ Der Altersdurchschnitt der Haushalts- und Pendlerbefragung liegt allerdings über dem Bad Homburger Durchschnitt, und es wurden kaum Schüler*innen befragt, die in der Regel über Schülertickets verfügen.

an, dass die Taktung der Busse erhöht werden müsste, damit sie den ÖPNV öfter als bisher für die alltäglichen Wege nutzen. Ein Zehntel wünscht sich eine Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebszeiten bis in die späteren Abendstunden.

2.2.10 Intermodale Verknüpfungspunkte

Bislang bildet der Bad Homburger Bahnhof den wichtigsten zentralen Umsteigeort mit intermodalen Verknüpfungspunkten. Direkt angegliedert ist der modernisierte Busbahnhof, der von den Stadtbussen sowie den Regionalbuslinien bedient wird. In unmittelbarer Nähe befindet sich das „Parkhaus am Bahnhof“ mit Park+Ride-Stellplätzen. Auch das Bad Homburger Carsharing-Angebot findet sich u.a. am Bahnhof. Weitere Park+Ride-Kapazitäten werden u.a. an den U-Bahnstationen Gonzenheim und Ober-Eschbach vorgehalten.

An den Haltestellen Gonzenheim und Bad Homburg Bahnhof gibt es moderne Fahrradabstellanlagen, die nach Analyse des Radverkehrskonzeptes jedoch der Nachfrage nicht genügen, sodass viele Fahrräder im Umfeld „wild“ abgestellt werden. Am Bahnhof existiert ein Fahrrad-Parkhaus, das sowohl 176 kostenlose als auch 36 kostenpflichtige, besonders gesicherte Stellplätze bietet und künftig erweitert werden soll. An der Stadtbahnstation Ober-Eschbach gibt es eine Fahrradabstellanlage nach veraltetem Standard, das bedeutet, dass Räder nicht sicher verwahrt werden können.

Mobilitätsstationen, das heißt die Verknüpfung mehrerer Verkehrsträger, gibt es in Bad Homburg derzeit noch nicht im Bestand. Im Rhein-Main Gebiet laufen jedoch momentan mehrere derartige Projekte, die bei denen eine Beteiligung der Stadt Bad Homburg langfristig geprüft werden kann.

2.2.11 Pendelverkehr

Wie die Daten aus der Haushaltsbefragung zeigen, ist Bad Homburg überdurchschnittlich stark von Pendelverkehren geprägt. Um dem Rechnung zu tragen, wurde die Haushaltsbefragung um eine Pendlerbefragung erweitert, die unter Pendler*innen mit Wohnsitz oder Arbeitsort in Bad Homburg durchgeführt wurde. Im Folgenden werden die wesentlichen Erkenntnisse aus der Pendlerbefragung dargestellt.

Die durchschnittliche Pendlerdistanz der Befragten beträgt 27 km und liegt damit deutlich höher als der Bundesdurchschnitt von 16,8 km⁴⁵. Auch die Einkommen der Befragten sind überdurchschnittlich, es liegt eine positive Korrelation zwischen dem Haushaltsnettoeinkommen und der Länge des Pendelwegs vor.

Unter idealen Bedingungen hat der Arbeitsweg der Befragten eine durchschnittliche Dauer von 34 Minuten, demgegenüber beträgt die durchschnittliche Fahrzeit in Deutschland 20 Minuten⁴⁶. Mit dem Pkw werden längere Strecken in kürzeren Fahrtzeiten als mit dem ÖV zurückgelegt. Grundsätzlich wird für eine Strecke mit dem ÖV deutlich mehr Zeit benötigt als mit dem eigenen Pkw.

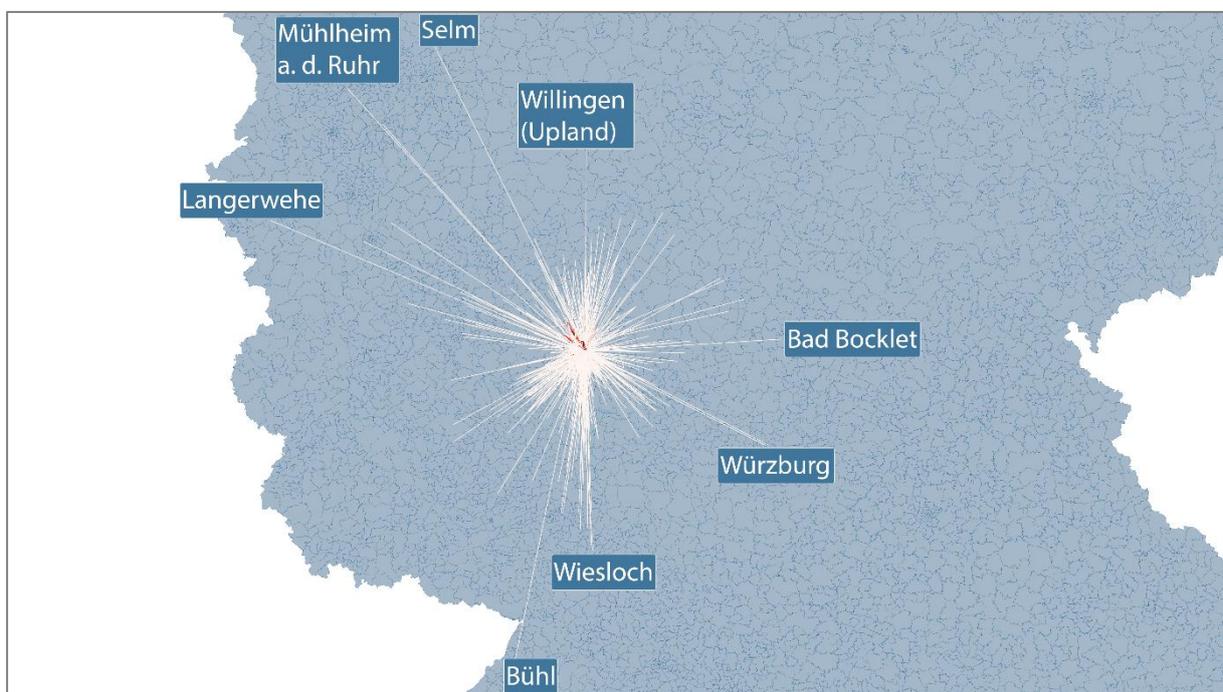
⁴⁵ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2019. Laufende Raumbewertung des BBSR; Pendlerverflechtungsmatrix der Bundesagentur für Arbeit. https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/100-Pendlerdistanzen-Pendlerverflechtungen.html#_9gigta01, abgerufen am 01.03.2021

⁴⁶ Statistisches Bundesamt 2017

Tabelle 2.1: Vergleich verschiedener Verkehrsmittel nach durchschnittlicher Länge des Fahrtwegs und durchschnittlicher Dauer des Arbeitswegs

| Verkehrsmittel | Ø km | Ø Min. |
|----------------|------|--------|
| Bus | 20,2 | 49,8 |
| Bahn | 24,0 | 51,7 |
| Pkw | 27,8 | 33,1 |
| Fahrrad | 11,8 | 35,3 |

Die Auswertung zeigt, dass es ganz unterschiedliche und geographisch weit gestreute Pendelverbindungen gibt, wobei Pendlerbeziehungen zwischen Bad Homburg und den Nachbarstädten des Hochtaunuskreises (34 %) und Frankfurt (30 %) überwiegen. Pendlerverbindungen innerhalb Bad Homburgs macht 3 % aller hier abgefragten Pendlerwege aus.

**Abbildung 2.13: Großräumige Pendlerverbindungen**

Weitere wichtige Erkenntnisse aus der Pendlerbefragung sind:

- Über 80 % der befragten Pendler*innen fahren mehrmals die Woche bis täglich mit dem Pkw zu ihrem Arbeitsort. Rund 11 % der Befragten gaben an, die Bahn mehrmals die Woche für ihren täglichen Arbeitsweg zu nutzen, rund 16 % nutzen sie täglich.
- Nur knapp 5 % (täglich) bzw. 8 % (mehrmals die Woche) nutzen dafür den Bus.
- Unter 30 % der Befragten nehmen die Bahn und nur 12,7 % den Bus mindestens mehrmals die Woche für ihren täglichen Arbeitsweg.
- Ca. 13 % der an der Befragung teilnehmenden Pendler*innen sind mindestens mehrmals die Woche mit dem Fahrrad unterwegs.
- E-Bike, E-Scooter und Zu-Fuß-Gehen haben demgegenüber eine geringe Bedeutung im Pendelverkehr der Bad Homburger Tagesbevölkerung.

- Auch hat das Mitfahren unter den Befragten eine sehr geringe Bedeutung. Insgesamt geben 2 % der Befragten an, dass sie mindestens mehrmals in der Woche als Mitfahrende unterwegs sind.

In der Altersgruppe der unter 18-Jährigen dominiert das Zu-Fuß-Gehen, ansonsten nutzen sie vor allem Bus und Bahn oder Fahrrad. E-Bikes haben einen relativ hohen Anteil. Ab 18 Jahren dominiert der Pkw mit einem Anteil von 50 % schlagartig das Mobilitätsverhalten zulasten vor allem des Fuß-, Rad- und Busverkehrs. Der Anteil der Bus- und Bahnnutzung ist in dieser Altersgruppe noch konstant, sinkt in den höheren Altersklassen jedoch kontinuierlich. In der Altersklasse ab 45 Jahren nimmt der Bus-Anteil leicht auf einem sehr niedrigen Niveau auf 5,3 % zu.

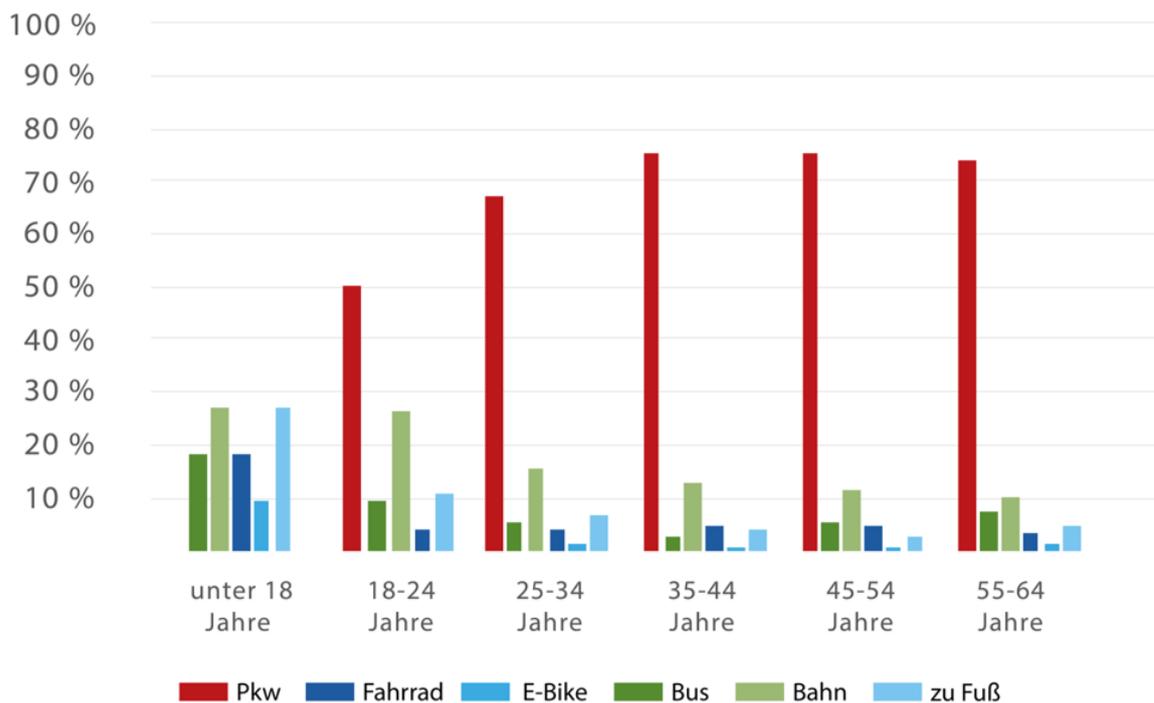


Abbildung 2.14: Verkehrsmittelwahl der Pendler*innen nach Altersgruppen

Die Verkehrsmittelwahl von Männern und Frauen ist in etwa gleich verteilt, was Bahn, Bus und Pkw-Nutzung anbelangt. Männer sind häufiger Mitfahrer im Pkw, während Frauen häufiger zu Fuß gehen. Einen signifikanten Gender-Gap gibt es im Bereich der Fahrradnutzung. Lediglich 25 % der Radfahrenden sind Frauen, unter den E-Bike-Nutzenden machen Frauen sogar nur 10 % aus.

Fast die Hälfte der Pendlerwege unter fünf Kilometern wird mit dem Pkw zurückgelegt, knapp über ein Drittel der Wege mit dem Fahrrad oder E-Bike. Bei Pendelwegen ab fünf Kilometern steigt der Pkw-Anteil stark auf 76 %. Ca. 14 % der befragten Pendler*innen nutzen die Bahn ab einer Wegelänge von zehn Kilometern. Der Anteil steigt mit der Wegelänge bis zu 20 km an, bei längeren Wegen sinkt er wieder deutlich ab.

Die Pendelverbindungen sind störanfällig, besonders die Fahrten mit dem Pkw. Rund 30 % der Befragten, die täglich mit dem Pkw zur Arbeit fahren, geben an, dass der Arbeitsweg aufgrund der Verkehrslage täglich mindestens 10 Minuten länger als geplant dauert. Nahezu 15 % der Pendelverbindungen mit dem ÖV sind aufgrund der Verbindungen fast täglich verspätet. Knapp 43 % der Befragten haben auf ihrem Arbeitsweg mehrmals in der Woche eine Verspätung von mindestens 10 Minuten. Es besteht eine Korrelation zum Stressempfinden beim Arbeitsweg.

Nur 12 % der Befragten geben an, dass sie feste Arbeitszeiten haben. Der Großteil der Befragten (66 %) arbeitet in Gleitzeit und 17 % in Vertrauensarbeitszeit. Somit können diese Personengruppen ihre Fahrzeiten an die Verkehrslage anpassen.

Rund 88 % der Betriebe stellen ihren Mitarbeiter*innen mobilitätsbezogene Angebote bereit. Bei dieser Frage war eine Mehrfachnennung möglich. Viele Unternehmen bieten den Arbeitnehmenden mehrere Mobilitätsangebote gleichzeitig an. Rund. 26 % der Befragten werden Jobtickets für den ÖV zur Verfügung gestellt, gleichzeitig wird 12 % der Befragten ein eigener Dienstwagen bereitgestellt. Sichere Fahrradabstellmöglichkeiten stellen ca. 40 % der Unternehmen den Mitarbeiter*innen zur Verfügung, während Mitarbeiterparkplätze zu 73 % bereitgestellt werden.

Die Mobilitätsangebote des Arbeitgebers haben einen großen Einfluss auf die personenbezogene Verkehrsmittelwahl der Arbeitnehmenden: Die Bereitstellung von Angeboten, die die Nutzung des Pkws fördern, wie z. B. Dienstwagen oder Mitarbeitendenparkplätze, trägt dazu bei, dass der Großteil der Befragten den Pkw für ihre Arbeitswege täglich nutzt. Im Vergleich dazu fahren 79 % der Befragten, die von ihren Arbeitsgebenden ein Jobticket zur Verfügung gestellt bekommen, ausschließlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln. 33 % der Befragten, die sichere Fahrradabstellmöglichkeiten am Arbeitsort haben, nutzen das Fahrrad für ihre Pendelwege.

Aus der Befragung wird deutlich, dass das Auto für die Mehrheit der Befragten das wichtigste Verkehrsmittel für die täglichen Pendelwege ist.

78 % der Pendler*innen in Bad Homburg geben an, dass sie auf ihr eigenes Auto nicht verzichten würden. Es herrscht ein deutliches Meinungsbild unter den Befragten, dass Verkehrsmittel wie Fahrrad, E-Bike, E-Scooter sowie Mitfahrmöglichkeiten unter den derzeitigen Bedingungen keine Alternative zum eigenen Pkw für ihre Pendelwege darstellen.

Das einzige denkbare alternative Verkehrsmittel für die Bad Homburger Pendler*innen ist die Bahn. 10 % der Befragten, die täglich mit dem Auto zur Arbeit pendeln, gaben an, dass ein Umstieg auf die Bahn denkbar wäre. Dabei ist der Umstieg mit klaren Bedingungen verbunden: Die Bahn müsste direkte Verbindungen mit wenigen Umstiegen anbieten. Zudem würde eine Vergünstigung der Bahntickets den Umstieg vom Pkw erleichtern. Die Auswertung der Pendlerdistanzen und -dauern macht deutlich, dass die Fahrtzeiten mit dem Pkw deutlich kürzer sind als mit dem ÖV. Die Schnelligkeit ist für die meisten Befragten ein entscheidendes Kriterium für die Verkehrsmittelwahl. Deshalb würde der Ausbau der Verbindungen eine wichtige Voraussetzung darstellen, um eine Verlagerung auf die ÖV zu erzielen.

2.3 Stärken, Schwächen, Chancen, Herausforderungen

Im Folgenden werden die in der Bestandsanalyse gewonnenen Informationen über das Verkehrssystem Bad Homburgs als positive (Stärken, Chancen) und negative (Schwächen, Herausforderungen) Punkte zu jedem Verkehrsmittel dargestellt. Die Schwächen und Herausforderungen stellen die Kernprobleme dar, die im Mobilitäts- und Verkehrskonzept schwerpunktmäßig behandelt werden sollen, auch unter Rückgriff auf die identifizierten Stärken und Chancen.

Bei der Identifikation der Kernprobleme werden die SUMP-Querschnittsthemen Erreichbarkeit und Lebensqualität (inkl. Gesundheit, Umweltqualität, soziale Gerechtigkeit und wirtschaftliche Tragfähigkeit) aufgegriffen. Dies beinhaltet auch den Zugang zu Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, das heißt, die Bedürfnisse von Jungen und Alten, von Frauen, Kindern, mobilitätseingeschränkten Personen, Haushalten mit niedrigem Einkommen oder Bildungsgrad werden berücksichtigt.

2.3.1 Motorisierter Individualverkehr

Stärken und Chancen

- + Gute äußere und innere Erreichbarkeit (guter Anschluss an das Fernstraßennetz, flächige Erschließung des Stadtgebiets durch Hauptverkehrsstraßen)
- + Parkleitsystem zur Führung des Parksuchverkehrs
- + Parkraumbewirtschaftung, Bewohnerparken
- + Grundsätzliche Zufriedenheit der Befragten mit den Voraussetzungen für MIV
- + Parkraum ausreichend, v.a. in Parkhäusern Kapazitäten
- + Fortschrittliche Infrastruktur und intensive Ausbaubemühungen für Ladeinfrastruktur

Schwächen und Herausforderungen

- Überdurchschnittlicher Anteil des MIV am Modal Split – alle Wegezwecke, auch kurze Distanzen, überdurchschnittlicher Motorisierungsgrad
- Überdurchschnittlich mobile Bevölkerung und Pendelverkehre verursachen besonders viele MIV-Fahrten
- Punktuell hohe innerstädtische Verkehrsbelastungen nahe der Leistungsfähigkeitsgrenzen
- Parkraum wird überwiegend im öffentlichen Raum beansprucht; Parksuchverkehre
- Unterdimensioniertes Carsharing-Angebot sowie bislang niedrige Nachfrage
- Dominanz des privaten Pkw mit Verbrennungsmotor verhindert derzeit Klimaneutralität im Verkehrssektor
- Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen (v.a. Hessenring)

2.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Stärken und Chancen

- + Regionale Anbindung Bad Homburgs gewährleistet durch Regionalbusse, Expressbusse, U 2, S-Bahn sowie Taunusbahn (RB 15)
- + SPNV-Ausbauprojekte werden regionale Erreichbarkeit im ÖV erhöhen
- + Linienbus erzeugt quasi vollständige Abdeckung der Siedlungsfläche
- + Moderner Busbahnhof
- + Vergünstigte Tickets für Schüler*innen und Senior*innen
- + Park+Ride sowie Bike+Ride-Angebote vorhanden

Schwächen und Herausforderungen

- Kein eigenes Angebot im Schienenfernverkehr
- Keine flächendeckende Erschließung des Stadtgebiets im SPNV
- Intermodale Verknüpfung (Park+Ride, Bike+Ride, Mobilitätsstationen) verbesserungsbedürftig
- Bürger*innen äußern organisatorische Verbesserungswünsche im Busverkehr (Linienführung, Taktung, Betriebszeiten, Tarife, Schnellbusse)

2.3.3 Radverkehr

Stärken und Chancen

- + Grundlegende Bedingungen (Topographie, Entfernungen) sind günstig
- + Radverkehrsplanung umfasst auch begleitende Maßnahmen (Kampagnen, Wettbewerbe, Fahrradabstellanlagen)
- + Radverkehrskonzept von 2018 mit Zielnetz und Maßnahmenkatalog wird sukzessive umgesetzt
- + Kommunale Radverkehrsbeauftragte im Fachbereich Stadtplanung
- + Künftig Einbindung in überregionales Netz von Radschnellverbindungen

Schwächen und Herausforderungen

- Radverkehrsanteil am Modal Split unterdurchschnittlich; damit einhergehend fehlende Datenbasis für Radverkehrsaufkommen (keine Zählraten oder Modellwerte)
- Qualität und Ausprägung der Radverkehrsinfrastruktur sind ausbaufähig, auch im Hinblick auf die Anpassung an E-Bikes, Pedelecs, Lastenräder
- Unzufriedenheit der Bevölkerung mit den Bedingungen für den Radverkehr (z.B. Sicherheit, Qualität der Infrastruktur, Vernetzung, Abstellmöglichkeiten)
- Radverkehrskonzept wird vom ADFC als nicht weitreichend genug kritisiert (teilweise Unterschreitung der technischen Regelwerke aufgrund bestehender räumlicher Rahmenbedingungen)
- Starke Flächenkonkurrenz zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr
- Keine Sharing-Angebote

2.3.4 Fußverkehr

Stärken und Chancen

- + Grundlegende Voraussetzungen (Topographie, Entfernungen, attraktiver Stadtraum) sind günstig
- + Bedingungen werden von der Öffentlichkeit als sehr positiv wahrgenommen
- + Gehwege im Bereich von Kreuzungen und LSA werden bei Umbaumaßnahmen barrierefrei gestaltet
- + Schulmobilitätspläne wurden für mehrere Schulen erstellt

Schwächen und Herausforderungen

- Bedingungen außerhalb der Innenstadt weniger attraktiv
- Stadträumliche Barrieren vorhanden

2.3.5 Fazit

Zusammenfassend kann der Stadt Bad Homburg attestiert werden, dass viele der heutigen verkehrlichen Probleme mit der starken Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr zusammenhängen. Sowohl direkte Auswirkungen wie Kapazitätsengpässe, Luftschadstoffbelastungen oder Lärm, als auch die Benachteiligung anderer Verkehrssysteme (in punkto Sicherheit, Investitionen oder Flächenverteilung) sind auf die Ausgestaltung als autogerechte Stadt zurückzuführen.

Folgerichtig ist vorgegebenes Ziel des vorliegenden Mobilitätskonzepts eine Verlagerung von Wegen und Personenkilometern auf den Umweltverbund.

Als vielleicht wichtigstes übergreifendes Potenzial können der hohe Gestaltungsanspruch und das positive Image der Stadt gelten.

3 Methodische Überlegungen und Ansätze

Im folgenden Kapitel wird der zugrundeliegende methodische Ansatz erläutert sowie daraus folgende erste Ergebnisse vorgestellt.

3.1 Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)

Das Mobilitätskonzept soll nach den aktuellen Empfehlungen der Europäischen Kommission über die Erstellung von *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMP) entwickelt werden. Bei SUMP bzw. *Nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen* handelt es sich um das empfohlene Instrument der strategischen städtischen Verkehrsplanung in der Europäischen Union. Seit der Definition des SUMP-Konzepts im „Urban Mobility Package“⁴⁷ der Europäischen Kommission sowie der ersten Version der SUMP Guidelines 2013⁴⁸ werden SUMP europaweit und international in Städten und Kommunen aufgestellt und so das Konzept weiterentwickelt, was eine Aktualisierung der SUMP Guidelines (Leitfaden) im Jahr 2019 erforderlich machte⁴⁹. Auf diese bezieht sich das vorliegende Mobilitätskonzept (s. folgende Abb.).



Abbildung 3.1: Schematische Darstellung des SUMP-Prozesses⁵⁰

⁴⁷ European Commission, 2013. Urban Mobility Package. Communication "Together towards competitive and resource-efficient urban mobility". COM (2013) 913.

⁴⁸ Europäische Kommission, Rupprecht Consult, 2013. Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan.

⁴⁹ Rupprecht Consult (Hg.), 2019. Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition..

⁵⁰ Rupprecht Consult (Hg.), 2021. Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP).

Das SUMP-Prinzip markiert eine Neuausrichtung der strategischen Verkehrsplanung; während in klassischen Verkehrsentwicklungsplänen (VEP) Schwerpunkte auf verkehrlichen Maßnahmen und der Weiterentwicklung von Infrastruktur liegen, rückt bei SUMP verstärkt die Befriedigung menschlicher Mobilitätsbedürfnisse in den Fokus. Zentrales Element des SUMP-Ansatzes ist die Ausrichtung an zuvor breit abgestimmten politischen und gesellschaftlichen Zielstellungen sowie eine starke öffentliche Beteiligung am gesamten Planungsprozess.

Kernziele sind die Verbesserung der Erreichbarkeit und Lebensqualität, darunter die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, Umweltqualität, Gesundheit und soziale Gerechtigkeit. Sie ergänzen die Ziele der traditionellen Verkehrsplanung wie die Verbesserung des Verkehrsflusses oder der Erhöhung der Kapazität. Bei einer ausgewogenen und integrierten Entwicklung aller Verkehrsträger wird zugleich besonderes Augenmerk auf die Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel gelegt. Die Herstellung von hochwertigen, nachhaltigen Mobilitätsangeboten ist als Leitziel der SUMP festgeschrieben. Dabei zeichnet ein nachhaltiges Verkehrssystem aus⁵¹:

- ist für alle Nutzer*innen erreichbar und erfüllt deren grundlegende Mobilitätsbedürfnisse
- wird der unterschiedlichen Nachfrage nach Mobilität und Verkehrsdiensten von Bürger*innen, Unternehmen und Industrie in ausgewogener Weise gerecht
- sorgt für eine ausgewogene Entwicklung und bessere Integration der verschiedenen Verkehrsträger
- genügt den Nachhaltigkeitsanforderungen, indem es ein Gleichgewicht zwischen der erforderlichen wirtschaftlichen Überlebensfähigkeit, sozialer Gerechtigkeit, Gesundheit und Umweltqualität herstellt
- optimiert Effizienz und Kostenwirksamkeit nutzt den städtischen Raum und die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und -dienste effektiv
- steigert die Attraktivität des Stadtraumes, die Lebensqualität und die öffentliche Gesundheit
- verbessert die Verkehrssicherheit
- verringert Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch
- trägt zu einer besseren Gesamtleistung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und des europäischen Verkehrssystems insgesamt bei.

Eingebettet in ein langfristiges Leitbild, sollen die Maßnahmen eines SUMP kurz- bis mittelfristig umsetzbar sein. Alle Verkehrsträger und -formen werden einbezogen. Dabei wird auf eine Kombination von harten und weichen Maßnahmen gesetzt, einerseits bauliche, infrastrukturelle Eingriffe, andererseits Anreize und Regulierung, Information sowie Förderung. SUMP enthalten einen strukturierten Plan für die Umsetzung von besonders wichtigen Maßnahmen sowie Zeitpläne, Budgets und sonstige Ressourcen, die für die Umsetzung erforderlich sind.

Der SUMP-Planungsprozess bedarf in besonderem Maße der intersektoralen und interdisziplinären Zusammenarbeit, Koordination und Konsultation. Ein Abgleich mit und die Einbettung in bestehende verkehrsrelevante Planungen ermöglicht ein passgenaues Mobilitätskonzept für die Stadt.

Auch die frühzeitige und aktive Beteiligung der Öffentlichkeit im gesamten Prozess, das heißt Wohnbevölkerung und weitere Interessenträger*innen wie Einpendelnde oder Besucher*innen, sichert die

⁵¹ Rupprecht Consult (Hg.), 2019. Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP). Zweite Ausgabe. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität. Köln, 2019. Und Frankfurt, 2021. S. 12.

Aufstellung eines bedarfsgerechten und auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmten Mobilitätskonzepts und somit die Akzeptanz der Maßnahmen.

Die Erreichung der im SUMP-Prozess gesteckten Ziele durch Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen wird anhand vorab gewählter Indikatoren überwacht. Im Mobilitätskonzept werden Hinweise zu geeigneten Methoden des Monitorings und der Evaluation gegeben, die nach Beschluss des Konzepts kontinuierlich durchgeführt werden sollen.

SUMP als Planungskonzept gibt einen detaillierten und zugleich an die jeweiligen Bedingungen anpassbaren Prozessablauf vor, der vier Hauptphasen umfasst (s. Abb.3.1):

1. In der Vorbereitung und Analyse werden Arbeitsstrukturen eingerichtet, der Planungsrahmen festgelegt und die gegenwärtige Leistung des vorliegenden verkehrlichen Systems analysiert. Dies beinhaltet die Analyse aller relevanten Planungen und Daten mit dem Ziel der Identifikation von Kernproblemen, Stärken und Chancen, aufgeschlüsselt in wesentliche verkehrliche Teilsysteme sowie Nachhaltigkeitsaspekte und gesellschaftliche Sektoren.
2. Die zweite Hauptphase, die Strategieentwicklung, dient der strategischen Ausrichtung des Plans. In mehreren Szenarien werden unterschiedliche mögliche zukünftige Situationen/Entwicklungen erdacht, die sich wahrscheinlich in Folge unterschiedlicher (verkehrs-)politischer Ansätze und Prioritäten ergeben würden, wobei externe, in der jeweiligen Stadt nicht beeinflussbare Faktoren sowie Interdependenzen zwischen einzelnen Sektoren beachtet werden müssen. Im Abgleich mit einem „business as usual“/„Weiter wie bisher“-Szenario wird so der Handlungsdruck deutlich. Aus diesem (partizipativ geführten) Prozess wird ebenfalls unter Beteiligung relevanter Akteur*innen ein Leitbild, das heißt eine qualitative Beschreibung der angestrebten Zukunft für die Stadt, entwickelt, welches durch Leitziele konkretisiert wird. Diese werden wiederum mit ehrgeizigen, aber realistischen Leistungsindikatoren hinterlegt, die der Überprüfung der Wirkung des SUMP dienen.
3. Im dritten Schritt, der Maßnahmenplanung, werden Maßnahmen identifiziert, die für die Umsetzung der vereinbarten Ziele geeignet sind. Dabei werden konkrete Arbeitsschritte, geschätzte Kosten, Verantwortlichkeit, Zeitrahmen, gegenseitige Abhängigkeiten und das Wirkungspotential der Maßnahmen definiert.
4. In der letzten Hauptphase bei der Erstellung eines SUMP wird die Umsetzung der Maßnahmen sichergestellt. Diese wird durch systematisches Monitoring, Evaluation und Kommunikation begleitet.

3.2 Verkehrliche Leitziele

Im Laufe des im vorigen Kapitel skizzierten SUMP-Prozesses haben sich insgesamt sieben Leitziele für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Bad Homburg herauskristallisiert. Diese ergeben sich zunächst aus dem Grundsatz des SUMP, ein nachhaltiges Verkehrssystem herzustellen, und den zwei Hauptzielen des Bad Homburger Mobilitäts- und Verkehrskonzepts: Einerseits die verkehrsbedingten Emissionen zu reduzieren, andererseits die städtische Erreichbarkeit sicherzustellen (s. Abb. 3.2). Innerhalb dieser Leitziele werden Maßnahmen entwickelt, die zur Erreichung des jeweiligen Ziels beitragen sollen. Diese werden anhand eines Kriterienkatalogs (s. Kap. 4.2) bewertet und priorisiert, die Maßnahmen mit der besten Bewertung und höchsten Priorität innerhalb eines Leitziels werden schließlich als sog. Startermaßnahmen konkretisiert und mit besonderem Nachdruck umgesetzt.

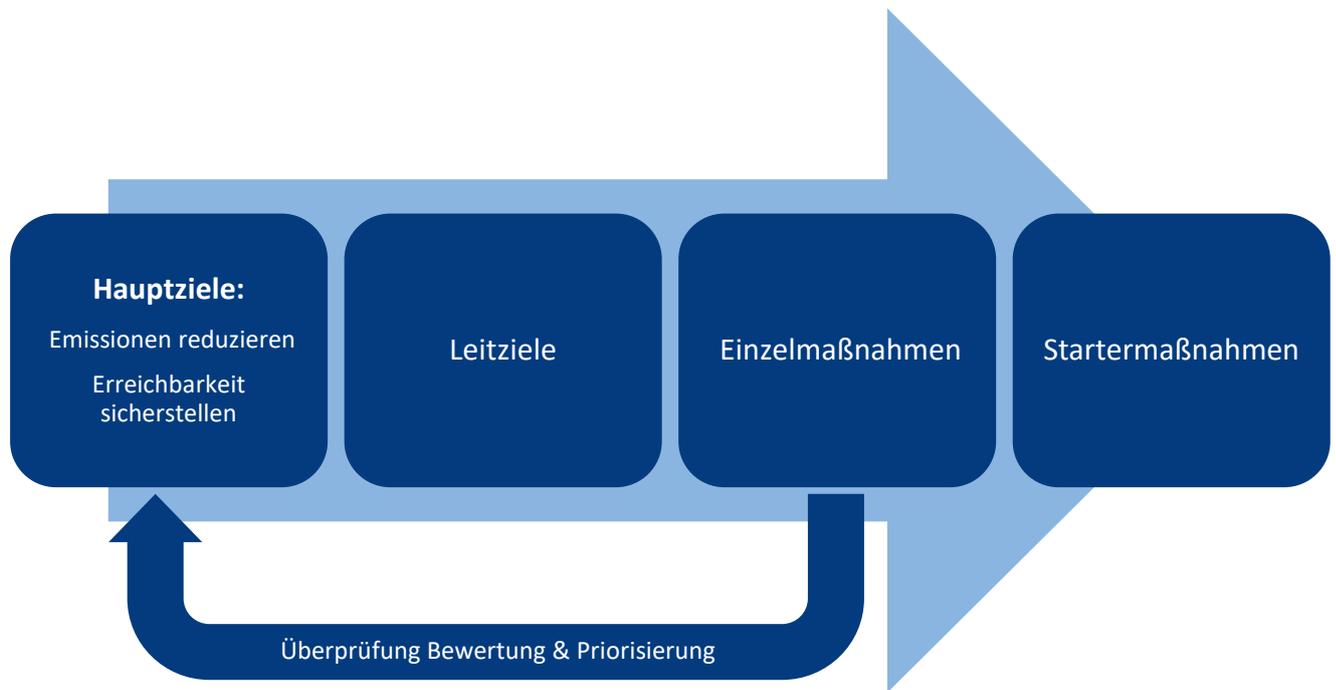


Abbildung 3.2: Zielhierarchie innerhalb des Integrierten Mobilitäts- und Verkehrskonzepts Bad Homburg 2035

Im Folgenden werden die einzelnen Leitziele im Detail erläutert:



⁵²Fußverkehr stärken

Zu Fuß gehen ist gesund und macht gute Laune. Der Fußverkehr ist für nahezu alle Menschen möglich und trägt zu einem belebten Stadtbild bei. Zudem schont man beim Zufußgehen Ressourcen, daher soll dieses Verkehrsmittel besonders gefördert werden. Dazu gehört die Neugestaltung von Straßenräumen und die Verbesserung von Verbindungen und Wegweisungen. Mit der Aufwertung des öffentlichen Raums wird die Aufenthaltsqualität gesteigert. Der Fokus liegt auf der Verkehrssicherheit für Zufußgehende: Kinder, Menschen mit Behinderung und ältere Menschen sind besonders zu schützen. Komfortable Möglichkeiten, die Straße zu überqueren, ausreichend breite Gehwege sowie Sitz- und Verweilmöglichkeiten tragen dazu bei.



Radverkehr fördern

Einige Verbesserungen gibt es schon, gleichzeitig muss aber noch viel für den Radverkehr getan werden. Der wachsende Anteil an E-Bikes soll berücksichtigt und die allgemeine Radinfrastruktur gestärkt werden. Die Menschen sollen sich auf dem Fahrrad sicher durch die Stadt bewegen können, um für kurze Wege immer häufiger auf das Auto zu verzichten. Der Ausbau des Radverkehrsnetzes und sichere Abstellanlagen sind besonders wichtig. Eines der Ziele ist, dass die Menschen in Bad Homburg das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel wahrnehmen, was zu einem entspannteren Miteinander führen soll. Letztendlich dient das Fahrradfahren nicht nur der Umwelt, sondern auch der eigenen Gesundheit.



Bus und Bahn optimieren

Der ÖPNV ist ein wichtiger Baustein für nachhaltige Mobilität. Bad Homburg hat bereits ein gutes Stadtbusangebot und ist durch S- und U-Bahn mit der Region vernetzt. Der Ausbau dieses Angebotes soll noch mehr Menschen zum Umsteigen bewegen. Die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer sollen berücksichtigt werden und die Optimierung der Verkehrsverbindungen steht dabei im Fokus.



Neue Mobilität fördern

Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Welche technischen und organisatorischen Innovationen sollen in Bad Homburg mehr Raum bekommen? Elektromobilität ist dort eine gute Alternative, wo auf das Auto nicht verzichtet werden kann. Dafür muss die Infrastruktur (Stromnetz und Ladestationen) noch weiter ausgebaut werden. Außerdem muss es einfacher werden, verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren. Hierfür sollen Mobilitätsstationen und vernetzte digitale Angebote entstehen bzw. gefördert werden. Sharing-Angebote können ebenfalls ausgebaut werden. Generell gilt, dass durch neue Mobilitätsformen die Chance besteht, die Belastung im Straßenverkehr im gesamten Stadtgebiet zu reduzieren.



Straßenraum attraktiv gestalten

Parkende Autos bestimmen an vielen Stellen das Stadtbild und werden teilweise als störend wahrgenommen. Sie sollen in die Parkhäuser geleitet werden, damit der Straßenraum für andere Nutzungsmöglichkeiten frei wird. Dadurch wird gleichzeitig der Parksuchverkehr reduziert. Mehr Grün, Sitzmöglichkeiten und weitere Gestaltungsideen anstelle der Stellplätze sollen den Aufenthalt in unserer Stadt schöner und das Zufußgehen und Radfahren sicherer machen. Viele Straßen im gesamten Stadtgebiet und dabei insbesondere in den Ortskernen können durch eine neue Aufteilung des Straßenraums zu einem attraktiven Gesamtbild beitragen.



Pendel- und Wirtschaftsverkehre effizient gestalten

Der morgendliche Weg zur Arbeit, zur Ausbildung oder in die Schule hat einen wesentlichen Anteil an unserer alltäglichen Mobilität. Schnell soll es gehen und möglichst flexibel den eigenen Bedürfnissen entsprechen. Diese Wege führen häufig über die Stadtgrenzen hinaus und sollen effizient und klimafreundlich abgewickelt werden. Das geht nur mit neuen Angeboten wie zum Beispiel Penderportalen oder einem attraktiven ÖPNV. Die Stadt Bad Homburg v. d. Höhe ist ein attraktiver Arbeits- und Wohnort und soll ihre Position in unserer wirtschaftlich leistungsfähigen Region beibehalten.



Mobil mit dem Auto

Das Auto bleibt ein wesentlicher Bestandteil unserer Mobilität und ist in nächster Zeit auch nicht wegzudenken. Gleichzeitig sind die negativen Auswirkungen des individuellen Verkehrs mit dem PKW bekannt. Wo kann also Verkehr verlagert oder sogar vermieden werden und wie kann der notwendige Verkehr umweltverträglich gestaltet werden? Der Durchgangsverkehr soll reduziert werden und besonders in der Innenstadt und im Bereich des Kurparks sollen weniger Autos fahren. Gleichzeitig sollen Sharing- Angebote und alternative Antriebe gefördert werden.

4 Maßnahmenkonzept

Die genannten sieben verkehrlichen Leitziele stellen die strategische Zielausrichtung des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes für Bad Homburg dar. Auf Grundlage der Bestandsanalyse, der Erkenntnisse aus der Beteiligung des Arbeitskreises und der Bad Homburger Öffentlichkeit werden diesen Zielen im folgenden Kapitel konkrete, wirksame und umsetzbare Maßnahmen zugeordnet, mit deren Hilfe die aufgestellten Ziele erreicht werden sollen.

Kommunale Mobilitätskonzepte befassen sich mit Maßnahmen, die auf kommunaler Ebene prinzipiell umsetzbar sind. Das bedeutet, dass Maßnahmen, die vorrangig beispielsweise Bundes- oder EU-Regularien betreffen, hier ausgeklammert werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen beschränken sich folglich auf das Stadtgebiet, also Innerortsverkehre, sowie die verkehrlichen Verflechtungen ins Umland.

Dabei muss die Stadt Bad Homburg nicht alleinig für die Umsetzung möglicher Maßnahmen verantwortlich sein, sie können ebenso durch Kooperationen mit beispielsweise dem Regionalverband, dem Land Hessen, privatwirtschaftlichen Akteur*innen oder Akteur*innen aus der Zivilgesellschaft vorangetrieben werden. Teilweise kommt der Stadt Bad Homburg dann nur eine koordinierende oder regulierende Rolle zu.

Maßnahmen, die in anderen sektoralen Konzepten der Stadt schon konkretisiert wurden, werden hier nicht weiter ausgeführt. Das betrifft insbesondere infrastrukturelle Maßnahmen im Radverkehr, die im Radverkehrskonzept von 2018 schon ausführlich dargestellt wurden und seitdem sukzessive umgesetzt werden.

Die partizipative Ausrichtung des nach SUMP-Prinzipien gestalteten Erarbeitungsprozesses priorisiert Maßnahmen, die in Beteiligungsformaten angeregt, diskutiert und ggf. konkretisiert wurden. Von Bedeutung bei der Konzepterarbeitung war demnach vor allem die Prozessbegleitung, das heißt, im Maßnahmenworkshop Impulse zu setzen, Diskussionen zu Maßnahmen zu leiten und die wesentlichen Ergebnisse aufzubereiten.

Im Kontext des Maßnahmenkonzepts bedeutet das, dass eine fachlich abgestimmte Auswahl aus den Hinweisen der Bad Homburger Öffentlichkeit in den Maßnahmenkatalog übernommen wurde. Die eingegangenen Hinweise wurden teilweise konkretisiert, gebündelt und aufbereitet. Der Detaillierungsgrad der einzelnen Hinweise war unterschiedlich. Sehr allgemein formulierte Wünsche bzw. Anregungen wurden nicht als Maßnahme, sondern im Zielsystem verarbeitet. Neben den Hinweisen aus den Beteiligungsformaten bildet auch die fachgutachterliche Erfahrung eine Grundlage der Maßnahmenempfehlungen.

Alle Maßnahmenempfehlungen orientieren sich an dem Grundprinzip „Verkehrsinfrastruktur schaffen wo nötig, Verkehrsminderung fördern wo möglich.“. Damit leisten die kommunalen Maßnahmen einen Beitrag zur

- Verkehrsvermeidung (bezogen auf Kfz-Fahrten),
- Verkehrsverlagerung (zu Gunsten des Umweltverbunds) sowie
- Verkehrsoptimierung (bezogen auf Auslastungsgrad und Routenplanung).

Diese Grundprinzipien bilden das Rückgrat der nachhaltigen Mobilität nach den SUMP-Prinzipien und wurden schon bei der Aufstellung der Szenarien und der verkehrlichen Leitziele berücksichtigt.

Alle Hinweise bzw. Mitteilungen wurden, wo notwendig, zusammengefasst, einem der sieben festgelegten strategischen Leitziele zugeordnet. Daraus sind insgesamt 51 einzelne Maßnahmen entstanden.

Die Maßnahmen folgen unterschiedlichen Ansätzen: Harte Maßnahmen dienen vor allem der verkehrstechnischen Herstellung und dem Ausbau von verkehrlicher Infrastruktur, während weiche Maßnahmen auf die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl sowie die Information und Organisation von Verkehr und Mobilität abzielen. Ebenso kann unterschieden werden zwischen „push“- und „pull“-Maßnahmen: Pull-Maßnahmen bezeichnen Maßnahmen, die auf eine Erweiterung, Verbesserung und Attraktivitätsverstärkung von Verkehrsmitteln abzielen. Push-Maßnahmen bedienen sich demgegenüber Methoden von Unterbinden oder „Bestrafen“ von Mobilitätsverhalten, beispielsweise durch Sperrungen von Straßen oder Kostensteigerungen. Idealerweise werden die beiden Formen kombiniert eingeführt: Während reine Anreizstrukturen allein häufig nicht wirksam sind, entfalten sie im Verbund mit Push-Maßnahmen ihre Wirkung. Push-Maßnahmen benötigen andererseits den Ausbau der alternativen Verkehrsmittel, sodass eine Verlagerung überhaupt stattfinden kann.

Viele der im Folgenden genannten Maßnahmen müssen aufgrund der Interdependenzen im Verkehrssystem kombiniert umgesetzt werden. Gleichzeitig entstehen bei Verbesserungen für einen Verkehrsträger teilweise unerwünschte Nebeneffekte an anderer Stelle, die berücksichtigt werden müssen.

Grundsätzlich ist auch zu beachten, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde Maßnahmen nur im Einklang mit der aktuellen Gesetzeslage umsetzen kann. Dies betrifft auch Verkehrsversuche.

4.1 Maßnahmenkatalog

Im Folgenden werden die Maßnahmen aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Handlungsfeldern aufgeführt. Die sieben Handlungsfelder beziehen sich auf die in Kap 3.2 ausgeführten verkehrlichen Leitziele. Eine ausführliche Beschreibung und Bewertung der Maßnahmen sind im Anhang 2 aufgeführt.

|  | Fußverkehr stärken |
|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Fußwege und Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptverkehrsachsen |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Aufenthaltsqualität in den Ortsteilen |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines Fußgängerleitsystems |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Allgemeine Qualitätsmerkmale und Ausbaustandards für Fußwege |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Fußverkehrskonzept |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtstädtisches Konzept „Sichere Schulwege“ |



Radverkehr fördern

- Rad(schnell)wege zu den Nachbarkommunen
- Fahrradfreundliche Gestaltung der Hauptverkehrsachsen
- Onlinekarte zum Umsetzungsstand des Radverkehrskonzepts
- Pop-up-Radwege
- Mehr Fahrradständer im öffentlichen Raum und in Parkhäusern
- Frühere Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr
- Radverkehrsachse über die Brunnenallee
- Sichere Umleitungen für Fuß- und Radverkehr
- Ausbau von Fahrradstraßen
- Kommunales Förderprogramm für E-Lastenräder
- Fahrradkonforme Aufzüge und Treppen am Bahnhof
- Radverkehr in Neubaugebieten
- Bessere Radfahrbedingungen für E-Bikes und Lastenräder



Bus und Bahn optimieren

- Elektrifizierung der Busflotte
- Verbesserung des Park+Ride-Angebots
- Neue S-Bahn-Haltestelle „Bornberg“
- Erweiterung und Optimierung des Busliniennetzes
- Barrierefreiheit an allen Haltestellen
- On demand-Verkehr mit angepassten Fahrzeuggrößen



Neue Mobilität fördern

- Angebotsverdichtung E-Carsharing
- Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Förderung innovativer Konzepte für Sharing- Angebote
- Einrichtung von Mobilstationen
- Einführung eines Bikesharing-Angebots inkl. Lastenrädern
- Infopaket Mobilität für Bad Homburger Neubürger*innen
- Kommunales Mobilitätsmanagement
- Anpassung der kommunalen Stellplatzsatzung
- Ausweitung von zielgruppenspezifischem Mobilitätsmanagement
- Agile Taskforce neue Mobilität



Straßenraum attraktiv gestalten

- Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes und der Aufenthaltsqualität
- Neuordnung Dorotheenstraße und Löwengasse zugunsten der Nahmobilität
- Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Parkhäuser
- Verkehrsberuhigung der Kaiser-Friedrich-Promenade
- Förderung der „Stadt der kurzen Wege“
- Errichtung und Förderung von Quartiersgaragen



Pendel- und Wirtschaftsverkehr effizient gestalten

- Ausbau von Ladezonen
- Mikrodepots
- Unterstützung der Unternehmen beim betrieblichen Mobilitätsmanagement
- Einführung einer interbetrieblichen Mitfahrplattform im Gewerbepark Mitte



Mobil mit dem Auto

- Erweiterung des Parkhauswegweisers der Bad Homburg-App um ein System für Reservierung und Bezahlung
- Informationskampagnen und Öffentlichkeitsarbeit für sichere, nachhaltige und moderne Mobilität in der Stadt
- Modellprojekt autoarmes Quartier
- Verbesserung des Verkehrsflusses auf dem Umgehungsring
- Tempo 30 auf Nebenstraßen
- Durchgangsverkehr reduzieren

4.2 Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen

Die Maßnahmenpriorisierung wird anhand der Kriterien Wirksamkeit und Umsetzbarkeit sowie einer Setzung der prioritären Ziele der Stadt Bad Homburg erstellt. Das Kriterium der Wirksamkeit hat die Unterkriterien des CO₂-Minderungspotentials und der lokalen Wirksamkeit. Das Kriterium der Umsetzbarkeit hat die Unterkriterien des Kostenrahmens und des möglichen Realisierungszeitraums. Bei den prioritären Zielen wiederum wird zwischen der Signalwirkung und der Priorität im Online-Voting aus dem Jahr 2023 unterschieden.

Die Bewertung aller 51 Einzelmaßnahmen ist im Anhang 2 detailliert aufgelistet, das folgende Kapitel soll hingegen stärker der Erklärung der Bewertungsmethodik dienen.

Im Folgenden sollen die einzelnen Bewertungsindikatoren kurz erklärt und in Verbindung gesetzt werden.

4.2.1 Wirksamkeit

CO₂-Minderungspotential

Das CO₂-Minderungspotential der Maßnahmen wurde anhand ihrer Wirkung auf den Modal Split im Verkehrsmodell (s. Anhang 3) geschätzt. Das heißt, es wurde anhand von wissenschaftlich fundierten Indikatoren errechnet, wie sich eine bestimmte Maßnahme in Bezug auf die künftige Verkehrsmittelwahl auswirkt. Dies unter der Grundannahme, dass sich die vorgeschlagenen Maßnahmen überwiegend negativ auf den Pkw-Anteil auswirken, sprich: weniger Auto gefahren wird, was wiederum eine Verringerung der Verkehrsleistung und eine positive Veränderung des Verkehrszustands durch weniger Stillstand bewirkt. Diese Veränderungen wurden auf das Verkehrsmodell umgelegt und anhand dessen die voraussichtliche CO₂-Ersparnis errechnet.

Lokale Wirksamkeit

Die lokale Wirksamkeit einer Maßnahme bezieht sich auf unterschiedliche Faktoren: Die allgemeine Verbesserung des Zugangs zu Mobilität, des Komforts, der Verkehrssicherheit und der Wahlmöglichkeiten (inkl. Barrierefreiheit) zählt hier ebenso wie die Verbesserung des Stadtbildes, der Aufenthaltsqualität oder die Information der Öffentlichkeit. Auch quantitativ messbare Effekte wie die Minderung

der Schallemissionen oder der lokalen Luftverschmutzung mit Luftschadstoffen zählen zur lokalen Wirksamkeit.

4.2.2 Umsetzbarkeit

Kostenrahmen

Der Kostenrahmen wird sehr grob eingeteilt in unter 5.000 €, 5.000 bis 20.000 € und über 20.000 €. Die Kosten können je nach Kostenübernahme durch andere Träger oder den Zugang zu Förderprogrammen beträchtlich schwanken und bilden nur eine grobe Schätzung ab gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Preisentwicklungen, insbesondere im Bausektor.

Realisierungszeitraum

Der Realisierungszeitraum der Maßnahmen gilt ab Beschluss des Mobilitätskonzepts und gibt einen groben Richtwert ab. Als kurzfristige Umsetzung gilt eine Realisierung innerhalb von zwei Jahren, während für eine mittelfristige Umsetzung zwei bis fünf und eine langfristige Umsetzung bei über fünf Jahren als realistisch angesehen werden. Daueraufgaben bezeichnen Maßnahmen, die stetig im Verwaltungshandeln angewandt und beachtet werden

4.2.3 Priorität

Signalwirkung

Besonders wichtig ist es vor dem Hintergrund der Öffentlichkeitskommunikation, besonders gut sichtbare oder verhältnismäßig leicht umzusetzende Maßnahmen (sogenannte „low hangig fruits“) in Form von gut kommunizierbaren Leuchtturmprojekten in der Rangfolge vorzuziehen, um Veränderungsprozesse in der Stadt für die Bad Homburger*innen zeitnah sichtbar und erfahrbar zu machen. Gleichzeitig müssen auch größere Maßnahmen mit hohen Umsetzungshindernissen angegangen werden, wenn sie relevante Wirkungspotenziale haben. Dies muss frühzeitig geplant werden, sodass auch solche Maßnahmen mit hoher Priorität versehen werden.

Priorität im Online-Voting

Im Mai und Juni 2023 wurde ein Online-Voting bzgl. der Maßnahmenvorschläge aus dem MoKo-Prozess durchgeführt. Dieses diente als Art Rückkopplung dazu, sicherzustellen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen auch nach der langen Projektlaufzeit noch die aktuelle Stimmungslage in der Bevölkerung widerspiegeln. Die Ergebnisse des Votings decken sich dabei weitestgehend mit den vorigen Erkenntnissen aus dem MoKo, wie auch mit dem ISEK 2030 (Details s. 1.3.7). Die bestbewerteten Maßnahmen aus dem Maßnahmen-Voting sollen eine besondere Gewichtung erhalten, da sie aus Sicht der Bevölkerung am dringlichsten umzusetzen sind. Dabei erhalten die mit Abstand am höchsten bewerteten Maßnahmen mit je über 400 Stimmen ein doppeltes Gewicht, das heißt, das fachliche Bewertungsergebnis wird doppelt gewertet. Die Maßnahmen mit über 200 Stimmen werden 1,5-fach gewichtet.

4.2.4 Berechnungsmethodik

Nachfolgend eine tabellarische Übersicht der bewerteten Indikatoren und ihrer möglichen Merkmalsausprägungen.

Tabelle 4.1: Bewertungskategorien und -merkmale des Maßnahmenkatalogs

| Wirksamkeit | | Umsetzbarkeit | | Priorität | |
|--------------------------------------|--------------------|---------------|-----------------------|---------------|---------------|
| CO ₂ -Minderungspotential | Lokale Wirksamkeit | Kostenrahmen | Realisierungszeitraum | Signalwirkung | Online-Voting |
| Gering | Gering | Gering | Kurzfristig | Gering | Gering |
| Mittel | Mittel | Mittel | Mittelfristig | Mittel | Mittel |
| Hoch | Hoch | Hoch | Langfristig | Hoch | Hoch |
| | | | Daueraufgabe | | |

Jeder Ausprägung der Unterkriterien wird eine Punktzahl von 1 bis 3 vergeben, wobei eine hohe Wirksamkeit mit 3, hohe Kosten oder lange Realisierungszeiträume jedoch mit 1 belegt werden. Daueraufgaben werden wie ein mittelfristiger Realisierungszeitraum mit 2 belegt. Anschließend wird die Summe der Punkte aller vier Unterkriterien (CO₂-Minderungspotential, Lokale Wirksamkeit, Kostenrahmen, Realisierungszeitraum) gebildet und eine absteigende Rangfolge gemäß der Rangstatistik gebildet. Maßnahmen mit hoher Punktzahl werden prioritär gesetzt. Zusätzlich werden die im Konzepterstellungsprozess erarbeitete Setzung der prioritären Ziele sowie das Ergebnis des Maßnahmen-Votings als Multiplikator genutzt, um die rechnerische Punktzahl für die Zielerreichung der qualitativen Kriterien aufzuwerten. Hier die Berechnungsformel zur Übersicht:

Priorität = (CO₂-Minderungspotential + Lokale Wirksamkeit + Kostenrahmen + Realisierungszeitraum) * (Signalwirkung + Online-Voting)

Nachfolgend beispielhaft die damit durchgeführte Berechnung der Priorität für die Maßnahme mit der höchsten Prioritäts-Punktzahl:

Fahrradfreundliche Gestaltung der Hauptverkehrsachsen

Priorität = (hoch + hoch + hoch + mittelfristig) * (hoch + hoch)

Priorität = (3 + 3 + 1 + 2) * (2+2)

Priorität = 36

Im Ergebnis werden diejenigen Maßnahmen vorgezogen, die bei hoher Wirksamkeit und möglichst geringen Kosten schnell umgesetzt werden können. In der Realität sind besonders wirksame Maßnahmen häufig mit hohen Kosten und/oder langen Realisierungszeiträumen verbunden, oder die Wirksamkeit einer Maßnahme betrifft nur eine der zwei Wirksamkeitsebenen. Aus diesem Grund wurden, wie oben erwähnt, die im Prozess der Konzepterstellung erarbeiteten Prioritäten zur weiteren Gewichtung der Maßnahmen angewandt, sodass auch zeitlich oder finanziell „teure“ Maßnahmen mit gleichzeitig hohem CO₂-Minderungspotenzial oder weitreichender Verbesserung der städtischen Mobilität eine mittlere oder hohe Priorität erhalten können.

Die grobe Bewertung im Maßnahmenkatalog erfolgt auf der Basis gutachterlicher Einschätzung und ist je nach konzeptioneller Auslegung der Maßnahme sowie möglichen Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen deutlichen Schwankungen unterworfen.

Insgesamt ist durch die beschriebene Gewichtung der Maßnahmen eine abgerundete Mischung aus verhältnismäßig leicht umzusetzenden und besonders wirksamen prioritären Maßnahmen entstanden. Diese sogenannten Startermaßnahmen sollen im folgenden Abschnitt genauer erläutert werden.

4.3 Startermaßnahmen

Unter den 51 Maßnahmen im Maßnahmenkatalog wurden zehn Maßnahmen identifiziert, die aufgrund ihrer Bewertung als Startermaßnahmen in umsetzungsorientierten Steckbriefen konkretisiert werden. Diese sollen im weiteren Projektverlauf mit besonders hoher Priorität bearbeitet werden. Dabei handelt es sich um folgende Maßnahmen (Reihenfolge alphabetisch):

- Agile Taskforce neue Mobilität
- Angebotsverdichtung E-Carsharing
- Einführung einer interbetrieblichen Mitfahrplattform im Gewerbepark Mitte
- Einrichtung von Mobilstationen
- Fahrradfreundliche Gestaltung der Hauptverkehrsachsen
- Neuordnung Dorotheenstraße und Löwengasse zugunsten der Nahmobilität
- Onlinekarte zum Umsetzungsstand des Radverkehrskonzepts
- Rad(schnell)wege zu den Nachbarkommunen
- Verbesserung des Verkehrsflusses auf dem Umgehungsring
- Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Parkhäuser

Die Startermaßnahmen werden mit ihren Zielen, Zielgruppen und Arbeitsschritten in den Steckbriefen vorgestellt, und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Umsetzbarkeit bewertet und im Anhang 1 detailliert dargestellt. Die positiven Effekte der Maßnahme beispielsweise auf die Erreichbarkeit und Vielseitigkeit des verkehrlichen Angebots oder die Umwelt- sowie Umfeld-/Aufenthaltsqualität werden erläutert. Die verantwortlichen Akteur*innen sowie mögliche Kooperationspartner werden benannt. Ebenso werden mögliche Abhängigkeiten sowie Hindernisse bei der Umsetzung aufgezeigt.

5 Umsetzungskonzept und Ausblick

Das Umsetzungskonzept innerhalb des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Bad Homburg ist als prozesshaftes Vorgehen angelegt. Im Fokus stehen dabei die zeitliche Umsetzungsperspektive, die Wirkung, die Kosten sowie die politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Die genannten Kriterien sind zu Beginn einer Umsetzung teilweise noch unbekannt oder. Hier sind insbesondere die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen zu nennen, welche an externe Prozesse gekoppelt sind, die außerhalb eines Umsetzungskonzeptes stattfinden. Innerhalb des Umsetzungskonzeptes wird daher auch ein Begleitkonzept etabliert, mit dem die Priorisierung von Maßnahmen, die Bündelung, die Umsetzungsfähigkeit und die Erfolgskontrolle zyklisch durchgeführt werden sollen. Hier werden die folgenden Prüfkriterien für die nicht umgesetzten Maßnahmen zugrunde gelegt:

1. Sind die Planungen der jeweiligen Maßnahme abgeschlossen oder entscheidbar?
2. Liegen alle notwendigen rechtlichen und politischen Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahme vor?
3. Ist die Finanzierung der jeweiligen Maßnahme gesichert?
4. Stehen externe Widrigkeiten einer Umsetzung der jeweiligen Maßnahme im Weg?
5. Sind Maßnahmen mit vergleichbarem Planungsstand zu Maßnahmenbündeln zusammen zu fassen, um Synergieeffekte zu nutzen?

Diese Punkte stellen äußere Rahmenbedingungen dar, welche zusätzlich zu den Kriterien, die sich aus der Maßnahme selbst ergeben (wie z.B. ihrer Umsetzungscomplexität), zur Maßnahmenpriorisierung im Verlauf des Umsetzungsprozesses genutzt werden sollten.

Der Kerngedanke des Umsetzungskonzeptes besteht in der besseren Verankerung des Querschnittthemas Mobilität in der Verwaltung bzw. im Konzern Stadt. Im Prozess der Konzepterstellung des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes wurde deutlich, dass die Verantwortung für die konzeptionelle/strategische Bearbeitung sowie die Umsetzungsplanung von verkehrlichen Themenfeldern in unterschiedlichen Produktbereichen Bereichen des Konzerns Stadt angesiedelt sind. Das bedeutet, dass es zur Verstetigung Umsetzung des Mobilitätskonzeptes nicht nur „die eine“ verantwortliche Stelle in der Verwaltung gibt, sondern unter Umständen mehrere. Es ist daher zielführend, ein verwaltungsinternes „Moko-Kernteam“ zu bilden, das nach Verabschiedung des Konzeptes regelmäßig zusammenkommt und die Umsetzung der Maßnahmen steuert und überwacht. Organisatorisch kann auch über die Einrichtung einer zentralen Stelle für das Mobilitätsmanagement (Mobilitätsbeauftragte*r analog zur Radverkehrsbeauftragten) nachgedacht werden, die diese Aufgaben künftig vom „Kernteam“ übernimmt. Dies kann auch die Agile Taskforce neue Mobilität (vgl. entsprechende Schlüsselmaßnahme) übernehmen oder sollte zumindest mit dieser koordiniert werden. Die Aufgabe sowohl des „Kernteams“ als auch eines möglichen Mobilitätsmanagements ist sowohl die zentrale Steuerung der Umsetzung des Maßnahmenkatalogs, als auch die Kommunikation verwaltungsintern und mit der Bad Homburger Öffentlichkeit. Perspektivisch kann so das Mobilitätsverhalten der Bad Homburger*innen durch gezielte Information, Kampagnen, die Teilnahme an Wettbewerben etc. in Richtung einer nachhaltigen Ausrichtung beeinflusst werden.

Die transparente Vermittlung des Umsetzungsstands der empfohlenen Maßnahmen kann über eine leicht zugängliche und verständliche Aufbereitung auf der bestehenden Projektwebseite <https://bad-homburg2030.de/page/moko> erfolgen. Mit der Projektwebseite hat die Stadt Bad Homburg bereits erfolgreich diverse Inhalte gut aufbereitet und vermittelt und so wesentliche Bevölkerungsanteile erreicht, was sich beispielsweise am Rücklauf der Haushalts- und Pendlerbefragung im Rahmen der Konzepterstellung bewiesen hat. Analog zur Startermaßnahme „Onlinekarte zum Umsetzungsstand des Radverkehrskonzepts“ kann eine Webseite aufgebaut werden, die anschaulich, beispielsweise mit Kartenmaterial, Fotos oder Videos den Bad Homburger Bürger*innen den Umsetzungsstand des Maßnahmenkatalogs aufzeigt.

Der Maßnahmenkatalog stellt eine breite Auswahl an Aktivitäten vor, um eine Optimierung des Verkehrsablaufs sowie im Motorisierten Verkehr eine Reduzierung durch Vermeidung und Verlagerung zu erzielen. Im Rahmen des Monitorings soll die Wirkung der umgesetzten Maßnahmen stetig kontrolliert werden. Die Wirksamkeitsprüfung erfolgt dabei auf Grundlage von geeigneten Messindikatoren und einem Vorher-Nachher-Vergleich, wobei die Situation „vorher“ die Bestandssituation vor Maßnahmenumsetzung darstellt. Gegebenenfalls sind in Folge der Erfolgskontrolle Korrekturen im Umsetzungsprozess vorzunehmen.

Folgende Indikatoren sollten systematisch erfasst werden:

- Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr
- Verkehrsmengen im Radverkehr
- Modal Split mit getrennter Ausweisung Radverkehr/Fußverkehr
- Erneute Befragung (Haushalte/Pendler)
- Anzahl der Fahrradabstellanlagen
- Länge der Radverkehrsanlagen
- Anzahl der Car-Sharing-Stationen, Fahrzeuge, Nutzer*innen
- Anzahl der E-Ladesäulen/Stromtankstellen
- Unfallaufkommen mit Fokus auf Radverkehrsbeteiligung
- Fahrgäste im ÖPNV, Anzahl Zeitkarten, Jobtickets
- Unternehmen mit betrieblichem Mobilitätsmanagement bzw. teilnehmende Unternehmen an der interbetrieblichen Mitfahrplattform Gewerbepark Mitte

Der regelmäßigen Wiederholung der im Rahmen der Konzepterstellung durchgeführten Haushalts- und Pendlerbefragung kommt im Hinblick auf die Verstetigung des Mobilitätskonzepts eine besondere Bedeutung zu. So können im Laufe der Zeit nicht nur Veränderungen im Mobilitätsverhalten erfasst werden, die durch andere Indikatoren nicht abgedeckt werden, sondern es können über die Einbindung qualitativer Fragen beispielsweise Hinweise auf Probleme und Hindernisse erhoben werden.

Im Radverkehr kann das Stimmungsbild aus dem alle zwei Jahre erscheinenden ADFC-Fahrradklimatest als Indikator über die Zufriedenheit der Radfahrenden in der Stadt dienen.

Die oben genannten Daten sind in der Regel im jährlichen Turnus durch die jeweils zuständige Stelle zu erfassen und zu veröffentlichen. Wo dies noch nicht erfolgt ist, ist die Erhebung der genannten Indikatoren in das Verwaltungshandeln zu integrieren. Diese Daten bilden eine wesentliche Grundlage für die Information der Bad Homburger Öffentlichkeit über die oben genannte Projekthomepage.

Während der Umsetzungsphase sind geeignete Methoden der Qualitätssicherung anzuwenden. Dies kann durch externe Dienstleister oder andere öffentliche Institutionen erfolgen, aber auch das einzu-richtende verwaltungsinterne „Moko-Kernteam“ kann den Prozess kritisch begleiten. Zur Einhaltung der Anforderungen nach den SUMP-Prinzipien wird mit dem frei verfügbaren SUMP-Self-Assessment Tool ein Instrument für die Qualitätssicherung im Planungsprozess angeboten. Das SUMP-Self-Assessment Tool (zu Deutsch: Werkzeug zur SUMP-Selbsteinschätzung) ist ein Angebot der EU-Kommission bzw. der ihr zugehörigen Generaldirektion Mobilität und Verkehr. Auf der Webseite www.sump-assessment.eu/German/start kann ein Fragebogen ausgefüllt werden, welcher je nach Planungskontext 30 bis 45 Fragen enthält und Hinweise darauf geben soll, wie gut eine Projekt und seine Planung die Prinzipien eines SUMP erfüllen und es dadurch erlaubt, Stärken und Schwächen zu identifizieren. Ebenso werden Tipps für weitere Verbesserungen gegeben und Hinweise auf Praxisbeispiele.

Generell sollten die Startermaßnahmen in der Umsetzungsphase sowie in den nächsten Jahren regelmäßig geprüft werden, ob sich Schwerpunkte hinsichtlich des Gesamtkonzeptes so verlagert haben, dass weitere oder geänderte Startermaßnahmen definiert werden sollten.

Ebenfalls im Blick zu halten sind zukünftige technische oder strategische Entwicklungen wie z. B. die stärkere Bepreisung von CO₂-Emissionen oder Ticketinginitiativen im Verkehrssektor wie beispielsweise das Deutschland-Ticket. Auch diese können dazu führen, Schwerpunkte des Konzeptes in einer weiteren Entwicklungsstufe zu verändern.

Im Rahmen der Diskussion des Schlussberichtes mit den verschiedenen Beteiligten haben sich darüber hinaus weitere Aspekte ergeben, welche nicht Bestandteil des hier vorliegenden Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes sind bzw. sein können. Es wird empfohlen, diese ggf. im Rahmen gesonderter Konzepte bzw. Gutachten zu betrachten. Es handelt sich dabei insbesondere um:

- die Ableitung eines separaten Konzeptes für die Abwicklung des innerstädtischen Lieferverkehrs und der innerstädtischen Logistik (z. B. im Rahmen der Identifikation zentraler Anlieferpunkte zur Minimierung der motorisierten Verkehre in der Innenstadt) sowie
- die Betrachtung des Themas „Städtebau / Mobilität im Quartier“ mit Analyse spezieller Themen wie Quartiersentwicklung, Quartiersparken etc. ergänzend zu den hier im vorliegenden Konzept schon vorgesehenen Maßnahmen zur besseren Parkhausnutzung bei gleichzeitiger Minimierung des Parkens im Quartier.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER + AUFTRAGGEBER

Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe
Oberbürgermeister Alexander W. Hetjes
Rathausplatz 1
61348 Bad Homburg v. d. Höhe

REDAKTION

Fachbereich Stadtplanung | Verkehrsplanung

LAYOUT

Stadt Bad Homburg v. d. Höhe
Fotos: Stadt Bad Homburg v. d. Höhe

AUFTRAGNEHMER

SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH
LESKANPARK, Haus 33
Waltherstraße 49-51
51069 Köln

UNTERAUFTRAGNEHMER

orange edge GbR
Lüneburger Straße 16
21073 Hamburg

VE-Kass Ingenieurgesellschaft mbH
Theodor-Heuss-Straße 60-66
51149 Köln

ifok GmbH
Berliner Ring 89
64625 Bensheim

www.bad-homburg.de

