



BAD HOMBURG
VOR DER HÖHE

21/732

Gz.:
61.2/61.2.21.90.5000-0003

Betreff: Integriertes Mobilitäts- und Verkehrskonzept Bad Homburg 2035

Anlage:

1. Begründung/Sachverhalt
2. MoKo Schlussbericht
3. MoKo Anlagenband
4. MoKo Kurzfassung
5. MoKo Flyer CO2 Bilanz

Vorlage-Nr.: **SV 21/2042**

Datum: **12.12.2023**

Dezernat/Fachbereich/Produktbereich:
**I/Fachbereich Stadtplanung /
- Verkehrsplanung -**

Die Stellungnahme / Mitzeichnung ist erfolgt von:

Mitzeichnung	81 (Stadtwerke)
Mitzeichnung	66.0 (Leitung Tiefbau)
Mitzeichnung	20.0 (Leitung Finanzen)
Mitzeichnung	67.0 (Leitung Klimaschutz, Umwelt u. Mobilität)

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung stimmt mit dem Beschluss des Magistrats überein.

16.01.2024

Sonja Dezius

Verfügung:

Beschluss erforderlich durch:
(Der letztgenannte Ausschuss ist federführend.)

Gremium:

Magistrat
Ortsbeirat Berliner Siedlung Gartenfeld
Ortsbeirat Dornholzhausen
Ortsbeirat Ober-Erlenbach
Ortsbeirat Innenstadt
Ortsbeirat Ober-Eschbach
Ortsbeirat Gonzenheim
Ortsbeirat Kirdorf
Mobilitätsausschuss
Ortsbeirat Innenstadt
Stadtverordnetenversammlung

Tagesordnung:

Tagesordnung II
Tagesordnung I
Tagesordnung I
Tagesordnung I
Tagesordnung I
Tagesordnung I
Tagesordnung I
Tagesordnung I
Tagesordnung I
Tagesordnung I
Tagesordnung I

Sitzungstermin am:

15.Januar 2024
22.Januar 2024
22.Januar 2024
23.Januar 2024
23.Januar 2024
24.Januar 2024
24.Januar 2024
29.Januar 2024
31.Januar 2024
06.Februar 2024
15.Februar 2024

Vorlagen-Nr.: SV 21/2042

Beschlussvorschlag:

(Fortsetzung ggf. auf Folgeseite)

1. Das Integrierte Mobilitäts- und Verkehrskonzept Bad Homburg 2035 wird beschlossen.
2. Die in einem partizipativen Prozess entwickelten sieben verkehrlichen Leitziele werden für alle zukünftigen verkehrlichen Maßnahmen herangezogen. Alle im Mobilitätskonzept enthaltenen 51 Maßnahmen werden geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt, dabei werden die zehn Startermaßnahmen als wichtige Impulsgeber für eine Mobilitätswende prioritär behandelt.
3. Die Agile Taskforce neue Mobilität wird als zuständigkeitsübergreifende Arbeitsgruppe eingerichtet, um mit der Politik und der Öffentlichkeit hinsichtlich der Umsetzung von Maßnahmen in den Dialog zu treten und eine schrittweise Umsetzung der Maßnahmen zu begleiten.

Datum: 09.01.2024

i.V. Dr. Oliver Jedynak
Oberbürgermeister

(Fortsetzung ggf. auf Folgeseite)

Vorbemerkung:

Eine Mitzeichnung ist auch von der Kur- und Kongreß-GmbH erfolgt. Diese kann aus technischen Gründen jedoch nicht auf Seite eins mit dargestellt werden.

Zusammenfassung:

Das MoKo ist ein Strategiepapier und eine Leitlinie für die Entwicklung der Mobilität in Bad Homburg bis 2035, alle Mobilitätsformen werden darin berücksichtigt. Es erkennt die Besonderheiten Bad Homburgs, die verschiedenen Lebensstile und wie sie ihren Ausdruck in der Nutzung von Verkehrsmitteln finden, an und verbindet sie zum „Bad Homburger Weg“. Dieser stellt den Entwicklungspfad auf dem Weg der Bad Homburger*innen hin zu einer neuen Verkehrsplanung dar, welcher in einem gemeinsamen Prozess von Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung erarbeitet wurde.

Grundsätzliches zum Konzept und der Herangehensweise:

Die Herangehensweise zur Erstellung des MoKo erfolgte auf Grundlage der **SUMP-Leitlinien** (Sustainable Urban Mobility Plan) der EU-Kommission, die dazu dienen, einen EU-weiten Qualitätsstandard für Mobilitätskonzepte zu etablieren (s. MoKo Schlussbericht, Kap. 3.1).

Grundlage für das Integrierte Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035 war eine umfangreiche Bestandsanalyse auf Basis der beiden **Hauptziele „Emissionen reduzieren“** und **„Erreichbarkeit sicherstellen“** und ein Beteiligungskonzept, durch das die Bürgerinnen und Bürger Bad Homburgs zu verschiedenen Zeitpunkten und auf verschiedenen Wegen involviert waren. Die Bestandsanalyse bezieht zahlreiche Datengrundlagen ein, die sich direkt mit verkehrlichen Themen befassen, oder diese tangieren. Die in der Bestandsanalyse gewonnenen Informationen über das Verkehrssystem Bad Homburgs wurden zu jedem Verkehrsmittel als positive (Stärken, Chancen) und negative (Schwächen, Herausforderungen) Punkte dargestellt. Dadurch konnten Handlungsbedarfe identifiziert werden, die wiederum die Grundlage für die Entwicklung der folgenden **sieben** verkehrlichen **Leitziele** darstellen (Details s. MoKo Schlussbericht, Kap. 3.2):

1. Fußverkehr stärken
2. Radverkehr fördern
3. Bus und Bahn optimieren
4. Neue Mobilität fördern
5. Straßenraum attraktiv gestalten
6. Pendel- und Wirtschaftsverkehre effizient gestalten
7. Mobil mit dem Auto

Basierend auf jenen verkehrlichen Leitziele wurden in einem partizipativen Prozess insgesamt **51 Maßnahmen** entwickelt (Details s. MoKo Schlussbericht, Kap. 4.1):

1. Bessere Fußwege und Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptverkehrsachsen
2. Mehr Aufenthaltsqualität in den Ortsteilen
3. Einführung eines Fußgängerleitsystems
4. Allgemeine Qualitätsmerkmale und Ausbaustandards für Fußwege
5. Fußverkehrskonzept
6. Gesamtstädtisches Konzept „Sichere Schulwege“

7. Rad(schnell)wege zu den Nachbarkommunen
8. Fahrradfreundliche Gestaltung der Hauptverkehrsachsen
9. Onlinekarte zum Umsetzungsstand des Radverkehrskonzepts
10. Pop-up-Radwege
11. Mehr Fahrradständer im öffentlichen Raum und in Parkhäusern
12. Frühere Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr
13. Radverkehrsachse über die Brunnenallee
14. Sichere Umleitungen für Fuß- und Radverkehr
15. Ausbau von Fahrradstraßen
16. Kommunales Förderprogramm für E-Lastenräder
17. Fahrradkonforme Aufzüge und Treppen am Bahnhof
18. Radverkehr in Neubaugebieten
19. Bessere Radfahrbedingungen für E-Bikes und Lastenräder
20. Elektrifizierung der Busflotte
21. Verbesserung des Park+Ride-Angebots
22. Neue S-Bahn-Haltestelle „Bornberg“
23. Erweiterung und Optimierung des Busliniennetzes
24. Barrierefreiheit an allen Haltestellen
25. On demand-Verkehr mit angepassten Fahrzeuggrößen
26. Angebotsverdichtung E-Carsharing
27. Ausbau der Ladeinfrastruktur
28. Förderung innovativer Konzepte für Sharing- Angebote
29. Einrichtung von Mobilstationen
30. Einführung eines Bikeshaing-Angebots inkl. Lastenrädern
31. Infopaket Mobilität für Bad Homburger Neubürger*innen
32. Kommunales Mobilitätsmanagement
33. Anpassung der kommunalen Stellplatzsatzung
34. Ausweitung von zielgruppenspezifischem Mobilitätsmanagement
35. Agile Taskforce neue Mobilität
36. Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes und der Aufenthaltsqualität
37. Neuordnung Dorotheenstraße und Löwengasse zugunsten der Nahmobilität
38. Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Parkhäuser
39. Verkehrsberuhigung der Kaiser-Friedrich-Promenade
40. Förderung der „Stadt der kurzen Wege“
41. Errichtung und Förderung von Quartiersgaragen
42. Ausbau von Ladezonen
43. Mikrodepots
44. Unterstützung der Unternehmen beim betrieblichen Mobilitätsmanagement
45. Einführung einer interbetrieblichen Mitfahrplattform im Gewerbepark Mitte
46. Erweiterung des Parkhauswegweisers der Bad Homburg-App um ein System für Reservierung und Bezahlung
47. Informationskampagnen und Öffentlichkeitsarbeit für sichere, nachhaltige und moderne Mobilität in der Stadt
48. Modellprojekt autoarmes Quartier
49. Verbesserung des Verkehrsflusses auf dem Umgehungsring
50. Tempo 30 auf Nebenstraßen
51. Durchgangsverkehr reduzieren

Im Anschluss daran wurden alle Maßnahmen nach folgenden Kriterien bewertet (Details s. MoKo Schlussbericht, Kap. 4.2):

- CO₂-Minderungspotential
- Lokale Wirksamkeit
- Kostenrahmen
- Realisierungszeitraum
- Signalwirkung
- Online-Voting

Aus den Resultaten dieses Vorgangs wurden **zehn Startermaßnahmen** abgeleitet, welche mit besonders hoher Priorität weiterverfolgt werden sollen. Dies sind in alphabetischer Reihenfolge (Details s. MoKo Schlussbericht, Kap. 4.3):

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

Die Wirkungen aller 51 Maßnahmen im Hinblick auf die Veränderungen im Mobilitätsverhalten und der städtischen CO₂-Bilanz bis 2035 sind im sogenannten Zielszenario „Bad Homburger Weg“ dargestellt (Details s. Flyer CO₂-Bilanzierung MoKo).

Der „**Bad Homburger Weg**“ bildet dabei das **Best-Case-Szenario** in der Mobilitätsentwicklung ab (Details s. MoKo Anlagenband, Anhang 3). Sollte dieses eintreten, wäre aufgrund des allgemeinen Wachstums der Bevölkerung und der Arbeitsplätze in und um Bad Homburg zwar eine Steigerung der Fahrleistung des Kraftfahrzeugverkehrs um 3,5 Prozent im Vergleich zu 2020 die Folge. Durch eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils und einen hohen Durchsetzungsgrad von Pkw mit Elektroantrieb (ca. 42 Prozent) und die Annahme, dass Elektroautos nur noch mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen geladen werden, könnte gleichzeitig eine **Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um ca. 39 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 2020** erreicht werden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Entwicklung der CO₂-Emissionen in Bad Homburg nicht isoliert betrachtet werden kann, sondern auch Entscheidungen anderer Akteure (EU, Bund, Land etc.) hierbei eine wichtige Rolle spielen. So setzt bspw. der Bund mit seiner Politik wichtige Leitplanken für die künftige Entwicklung des Verkehrs (unter anderem durch die Bundesverkehrswegeplanung oder das Deutschland-Ticket) und der Stromerzeugung (z.B. durch den Ausstieg auf der Kohleverstromung). Diese und noch mehr Faktoren spielen in der Gesamtbilanzierung der CO₂-Emissionen eine Rolle.

Im Ergebnis spiegelt der „Bad Homburger Weg“ einen Entwicklungspfad wider, der sich an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientiert und in einem gemeinsamen Aushandlungsprozess mit Vertreterinnen und Vertretern aus Bürgerschaft, Politik, Verwaltung und zivilgesellschaftlichen Institutionen konsensual entwickelt wurde. Der Begriff „Bad Homburger Weg“ soll dabei keine Sonderform im Vergleich zu anderen Kommunen implizieren, sondern den Weg der Bad Homburger*innen hin zu einer neuen Verkehrsplanung darstellen.

Gerade mit Blick auf die von der Stadt Bad Homburg angestrebte Klimaneutralität im Jahr 2035 (s. Beschluss IKK, SV 21/366-3 vom 21.07.2022) sollte die Realisierung dieses Szenarios daher das Ziel der Bad Homburger Verkehrspolitik und -planung sein. Auf dem Weg dorthin wird das MoKo regelmäßig evaluiert. Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation können Maßnahmen hinsichtlich ihrer Priorität auf- oder abgestuft werden, um auf aktuelle Entwicklungen zu reagieren.

Beteiligung von Zivilgesellschaft und Politik:

Im gesamten Projektverlauf wurden Politik und Zivilgesellschaft mittels verschiedener Formate umfangreich beteiligt (Details s. MoKo Schlussbericht, Kap. 1.3).

Zivilgesellschaft:

- Im Rahmen der **Bestandsanalyse** wurde eine Befragung durchgeführt, bei der rund 1200 Haushalte und 2200 Pendlerinnen und Pendler zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt wurden, um eine Einschätzung der Ausgangslage für das Mobilitätskonzept zu erhalten.
- Im November 2021 waren alle Bürger*innen Bad Homburgs eingeladen um an einem **Workshop** im Kurhaus teilzunehmen. Dort wurden gemeinsam mit dem Projektteam Leitziele zur Weiterentwicklung der Mobilität in Bad Homburg generiert und Ideen für konkrete Maßnahmen eingebracht.
- Weiterhin wurden im Laufe des Jahres 2022 sogenannte **Umsetzungs- und Fachgespräche** mit Teilnehmenden aus dem vorangegangenen Workshop sowie der Verwaltung und Politik durchgeführt, die der Konkretisierung der zuvor gemeinsam erarbeiteten Maßnahmenvorschläge dienen.
- Im Oktober 2022 gab es eine **öffentliche Veranstaltung im Kurhaus**, bei der der Arbeitsstand den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt und mit den Anwesenden diskutiert wurde. Die Anregungen aus dieser Diskussion, der Wunsch nach mehr Mitsprache bei der Priorisierung der Maßnahmen wurde aufgenommen und durch das Maßnahmenvoting im Mai und Juni 2023 umgesetzt.
- In diesem **Maßnahmenvoting** konnten die Bürger*innen alle 51 Maßnahmen priorisieren und dazu Anregungen abgeben. Das Voting fand online über die Projekthomepage und analog statt. Dazu waren Mitarbeiter*innen des Projektteams an zwei Markttagen mit einem Stand auf dem Waisenhausplatz vertreten und nahmen das Feedback der Bürger*innen auf. Die Ergebnisse des Votings flossen dann als einer von sechs Faktoren in die Maßnahmenbewertung mit ein.

Politik:

- Die wesentliche Beteiligungsform für die politischen Akteur*innen war der **Arbeitskreis (AK) Mobilitätskonzept**. Dieser fand zwischen Dezember 2020 und September 2023 insgesamt siebenmal statt mit Vertreter*innen aller in der SV vertretenen Parteien und diente der Information und Diskussion von MoKo-Inhalten.
- Weiterhin haben politische Vertreter*innen an den **Umsetzungs- und Fachgesprächen** im Jahr 2022 teilgenommen.
- Im Anschluss an die **SV-Sitzung am 20.07.2023** wurde allen SV-Mitgliedern ein **Zwischenstand** der weiteren Bearbeitung des MoKo **präsentiert** und mit den Anwesenden **diskutiert**.
- Ebenso haben sich zahlreiche politische Akteur*innen im Rahmen der beiden **öffentlichen Präsentationen** des MoKo-Arbeitsstands im Oktober 2022 und Oktober 2023 eingebracht und wichtige Anregungen geliefert.

Einbettung in übergeordnete Konzeptionen:

Das **MoKo** ist nicht im luftleeren Raum entstanden, sondern eine **Fortschreibung** zweier übergeordneter Konzeptionen: dem **Integrierten Stadtentwicklungskonzept** Bad Homburg 2030 (ISEK) und dem **Integrierten Klimaschutzrahmenkonzept** (IKK).

Im ISEK-Prozess wurde dabei die grundsätzliche Notwendigkeit deutlich, dass es einer Neuaufstellung der Verkehrsplanung und -politik bedarf und dazu ein umfassendes städtisches

Mobilitäts- und Verkehrskonzept aufzustellen ist, dessen Fokus auf der Stärkung der Mobilitätsarten des Umweltverbundes ÖPNV, Fuß und Rad liegen soll. Bestehende Planungen sollen ebenso wie technische Innovationen mitberücksichtigt werden. Dies wurde durch den Beschluss DS SV 16/806-3 vom 27.06.2019 festgeschrieben.

Darüber hinaus hat die Stadt Bad Homburg sich mit Beschluss des IKK (SV 21/366-3 vom 21.07.2022) das Ziel gesetzt, bis 2035 eine klimaneutrale Kommune zu werden. Konkret bedeutet dies: Es wird eine energiegebundene Klimaneutralität, definiert als CO₂-Emission von unter einer Tonne CO₂-Äquivalente je Einwohner*in im Jahr 2035 als Ziel des städtischen Klimaschutzes angestrebt. Der gesamte Stadtkonzern soll, definiert als 0-CO₂-Emissionen, bis einschließlich 2030 klimaneutral werden. In diesem Beschluss enthalten ist zudem die Aufforderung, das MoKo so auszugestalten, dass der vom Klimaschutzkonzept zu Verkehr geforderte Beitrag zum Klimaschutz geleistet wird. Dies wird insbesondere durch einen Abgleich bzw. die Integration der verkehrlichen Maßnahmen aus dem IKK in das MoKo und darüberhinausgehende Handlungsansätze gewährleistet.

Weiterhin wird die Umsetzung aller im Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen als Basis der Weiterentwicklung des Radverkehrs als gesetzt angenommen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die geschätzten **Gesamtkosten** konnten für insgesamt **28 der 51 Maßnahmen** näherungsweise ermittelt werden, sie belaufen sich mit Stand Januar 2024 auf **circa 7,3 Mio. €**. Für die übrigen 23 Maßnahmen können zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen hinsichtlich ihrer Kosten getroffen werden.

Dies hat verschiedene Gründe: So liegt z.T. die Zuständigkeit für die Umsetzung von Maßnahmen, und damit auch die Kosten, nicht bei der Stadt Bad Homburg (z.B. Deutsche Bahn (Bahnhöfe), HessenMobil (Bundes-/Landesstraßen), Hochtaunuskreis (Park&Ride)). Bei anderen Maßnahmen kann erst eine vertiefende Voruntersuchung der Machbarkeit und Rahmenbedingungen einen Anhaltspunkt über die voraussichtlichen Kosten geben. Beispielsweise können die Kosten für die fahrradfreundliche Gestaltung der Hauptverkehrsachsen erst seriös geschätzt werden, nachdem die grundsätzliche Machbarkeit durch die vorgeschaltete Mikrosimulation untersucht und eine Vorzugsvariante ausgearbeitet wurde. Wiederum andere Maßnahmen sind in ihrer Umsetzung unmittelbar miteinander verknüpft und die Kosten können nicht scharf voneinander getrennt werden (z.B. Mobilstationen in Zusammenhang mit E-Carsharing, Ausbau der Ladeinfrastruktur, Verleihsystem für Fahrräder und Lastenräder etc.).

Da die Umsetzung der Maßnahmen schrittweise bis 2035 erfolgt, wird der Abruf von Geldern gleichfalls sukzessive erfolgen. Im laufenden Haushaltsjahr sind für die Umsetzung der MoKo-Maßnahmen keine gesonderten Mittel bereitgestellt. In den Folgejahren bis 2035 müssen zur Umsetzung der Moko-Maßnahmen zusätzliche finanzielle Mittel im Rahmen der anstehenden Haushaltsberatungen festgesetzt werden. Aufgrund der langen Projektlaufzeit und der unsicheren Finanzlage im Bund kann gegenwärtig nicht abschließend beurteilt werden, ob und welche Fördermittel zur Verfügung stehen. Vielmehr wird im Laufe der Maßnahmenrealisierung immer wieder überprüft, welche Fördermittel es zum jeweiligen Zeitpunkt gibt und wie diese genutzt werden können.

Auswirkungen auf Beschlusscontrolling:

Mit Beschluss dieser Vorlage werden die folgenden Beschlüsse erledigt:

- SV 16/450-4 vom 30.11.2017: Verbesserung des Verkehrsflusses: Arbeitskreis für die Ordnung der überörtlichen Verkehrsströme
- SV 16/720-2 vom 22.11.2018: Fortführung des VEP inkl. Verkehrskonzept Innenstadt und Verkehrskonzept Kurpark
- SV 16/1283-1 vom 26.11.2020: Modal Split
- SV 21/181-1 vom 28.10.2021: Car Sharing-Konzept für alle Bad Homburger Stadtteile
- SV 21/476-6 vom 15.12.2022: Sachstand Verkehrsentwicklung Südring/Ostring
- SV 21/617-2 vom 20.07.2023: Verleihsystem für Lastenräder ermöglichen
- MA 16/1838-1 vom 12.01.2021: Weitere Einrichtung von E Tankstelle für Autos und Tankstelle für E-Bikes

Anlagen:

MoKo Schlussbericht
MoKo Anlagenband
Kurzfassung MoKo
Flyer CO₂-Bilanzierung MoKo

Datum: 09.01.2024

Dr. Oliver Jedynak
Dezernent/Dezernentin