

Dokumentation der Ergebnispräsentation

Integriertes Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035

Tagesordnung

TOP 1 Offizielle Begrüßung durch den OB

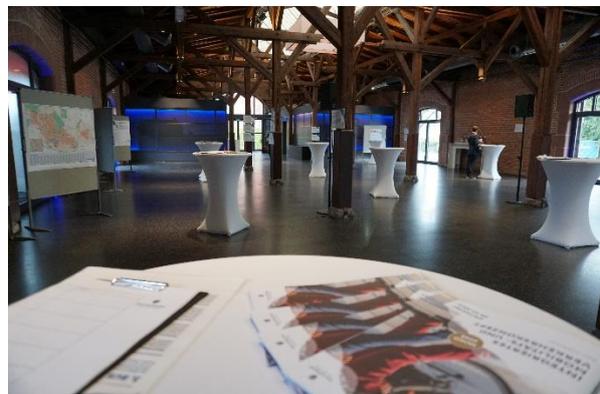
TOP 2 Begrüßung durch das Projektteam

TOP 3 Vorstellung des Berichts

TOP 4 Fragerunde im Plenum

Austausch an den Themeninseln, Beantwortung der Einzelfragen

Güterbahnhof Bad Homburg v. d. Höhe – 18.10.2023 – 17-20 Uhr



TOP 1 Offizielle Begrüßung durch den Oberbürgermeister

Oberbürgermeister Alexander Hetjes begrüßt die Teilnehmenden zur Präsentation der Ergebnisse des Integrierten Mobilitäts- und Verkehrskonzepts Bad Homburg 2035 (kurz: MoKo). Er betont, dass sich das Konzept an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden orientiert und es ein Miteinander der Bad Homburger*innen für die erfolgreiche Umsetzung und das Gelingen benötigt. Das Mobilitätskonzept bietet die Grundlage für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem, aber am Ende kommt es auf das Verkehrsverhalten der Einzelnen an. Weiterhin erläutert Hetjes, dass dies besonders wichtig sei, um das zunehmende Verkehrsaufkommen abzufedern und die damit verbundenen Emissionen zu reduzieren.



Abschließend bedankt der Oberbürgermeister sich bei den Teilnehmenden für ihr Kommen und gibt das Mikrofon an Martin Wachter von der Firma ifok, der als Moderator durch die Veranstaltung leiten wird.

TOP 2 Begrüßung durch das Projektteam

Herr Wachter stellt die Agenda vor und weist darauf hin, dass die Präsentationsfolien anschließend mit den Teilnehmenden geteilt werden. Außerdem werden Fotos von der Veranstaltung gemacht.

In einem kurzen Interview befragt Herr Wachter anschließend den Fachbereichsleiter der Stadtplanung, Herrn Holger Heinze, zu den Anfängen des Mobilitätskonzepts für Bad Homburg, warum ein solches Konzept nötig war, was das Ziel war und welche Funktion es für Bad Homburg haben sollte. Heinze begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Bad Homburger Stadtplanung und schließt sich den Worten des Oberbürgermeisters an. Er betont ebenfalls, dass man davon ausgehe, dass Bad Homburg in den nächsten Jahren weiterwachsen werde und

damit auch das Verkehrsaufkommen. Das MoKo soll die zentrale Herausforderung angehen, wie man in Bad Homburg dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen entsprechen, die hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität weiter stärken und zugleich den Anforderungen gerecht werden kann, die sich aus den Klimaschutzzielen ergeben.

Auf die Frage, was sich seit der letzten Veranstaltung getan hat, betont Herr Heinze, dass man von der letzten Veranstaltung gelernt habe und das Mobilitätskonzept weiter ausgearbeitet habe u.a. wurde erneut die Öffentlichkeit beteiligt, das Verkehrsmodell geschärft und CO₂-Emissionen berechnet.



Wieso müssen wir handeln? Wofür braucht es einen wegweisenden Kompass?



Bad Homburg vor der Höhe Fachbereich Stadtplanung

18.10.2023
PAGE 2

Herr Wachter bedankt sich für die Beantwortung der Fragen und leitet zum nächsten, zentralen Tagesordnungspunkt weiter, der Vorstellung des Berichts.

TOP 3 Vorstellung des Berichts

Henrik Fröhlich, der Leiter des Projektteams MoKo, präsentiert die Ergebnisse des Mobilitätskonzept anhand einer Präsentation. Er erläutert die Bad Homburger Verkehrssituation und ergänzt die Ausführungen von Herrn Heinze. Er betont die Rolle des Konzepts als „Kompass“, der die Zielrichtung vorgibt, und gibt einen Überblick zu Zielen und den 51 Maßnahmen des Konzepts. Zuletzt informiert Herr Fröhlich die Teilnehmenden über die Neuerungen des Abschlussberichts hinsichtlich CO₂-Bewertung und Verkehrsmodell.

Die Folien der Präsentation sind auf der Bad Homburger Internetseite abzurufen.



Anschließend leitet Herr Wachter in die Fragerunde über.

TOP 4 Fragerunde im Plenum

Herr Wachter erläutert, dass zwar nur 30 Minuten für die Fragerunde eingeplant sind, weitere und detaillierte Fragen aber später an den Themeninseln, im Gespräch mit den Kolleg*innen, beantwortet werden können.

Eine Teilnehmende ist darüber schockiert, dass der Autoverkehr trotz der Maßnahmen weiterhin steigen wird. Sie fragt nach, ob noch weitere Maßnahmen im Sinne von Bildungs- und Aufklärungsangeboten möglich seien, um den Autoverkehr zu reduzieren.

Herr Heinze erläutert, dass die Möglichkeiten einer Einpendler*innenstadt limitiert sind, trotzdem ist die Reduktion bei steigender Bevölkerung schon eine besonders gute Leistung.

Herr Fröhlich ergänzt, dass auch Bildungs- und Aufklärungskampagnen zur langfristigen Verhaltensänderung im MoKo enthalten und teils auch schon in Umsetzung sind.

Ein Teilnehmer hätte sich gewünscht, dass arbeitsplatznahes Wohnen „belohnt“ bzw. gefördert wird, um Fahrradfahren zu erleichtern.

Herr Heinze erklärt, dass bereits neuer Wohnraum durch Nachverdichtung in den vergangenen Jahren geschaffen wurde, es aber nicht genügend Flächen gibt, um allen Einpendler*innen eine Wohnung anbieten zu können.

Herr Hetjes bestärkt dies und ergänzt, dass die einzigen Potenzialflächen aus Natur- und Klimaschutzgründen nicht für den Wohnungsbau geeignet sind und Bad Homburg folglich flächenmäßig nicht mehr wachsen kann.

Ein Teilnehmer hakt nach, ob dies bedeuten würde, dass auch das Gewerbe nicht weiterwachsen kann?

Herr Heinze beantwortet, dass auch im Gewerbe nachverdichtet wird und dies auch nötig sei, um infrastrukturelle Maßnahmen, wie sie zum Beispiel aus dem Mobilitätskonzepts hervorgehen, finanzieren zu können.

Ein Teilnehmer fragt nach, wie die verbleibenden Emissionen aus der Mobilität ausgeglichen werden sollen, wenn Bad Homburg bis 2035 klimaneutral werden möchte?

Herr Heinze verweist auf das [Klimaschutzkonzept](#) und den dort enthaltenen Maßnahmenkatalog, der sektorenübergreifend darstellt, wo CO₂-Emissionen gespart werden müssen, um die Klimaneutralität zu erreichen.

Ein Teilnehmer fragt nach, ob geprüft wurde, wie viele weitere Staus es auf den Hauptverkehrsachsen geben wird, wenn eine Spur je Richtung für den Radverkehr umgewidmet wird und wieviele Radfahrende erwartet würden?

Herr Heinze weist darauf hin, dass zur Thematik der Hauptverkehrsachsen momentan eine sogenannte Mikrosimulation durch ein Fachbüro durchgeführt wird, deren Ergebnisse aber noch nicht vorliegen. Diese müssten zunächst noch abgewartet werden. Erst anschließend wird eine konkrete Entscheidung über eine mögliche Umgestaltung getroffen werden. Über die Ergebnisse der Mikrosimulation wird die Öffentlichkeit schnellstmöglich informiert werden.

Ein Teilnehmer hakt nach, ob die 51 Maßnahmen bereits abschließend bearbeitet sind oder ob es noch Spielraum ggf. auch für weitere Maßnahmen gibt.

Herr Heinze wiederholt, dass es sich beim Mobilitätskonzept um eine Art Kompass handelt und es selbstverständlich dauerhaft an neue Erkenntnisse und Entwicklung angepasst werden wird. Dementsprechend sollen zunächst die bestehenden 51 Maßnahmen umgesetzt werden, aber wenn neue Themen aufkommen, dann können diese auch mit aufgenommen werden.

Eine Teilnehmerin erläutert, dass sie sich im Verkehr derzeit als Radfahlerin unsicher fühlt und fragt, welche Maßnahmen geplant sind. Weiter fragt sie, welche Maßnahmen für den ÖPNV geplant wurden.

Herr Heinze beantwortet, dass Unsicherheit entsteht, wenn verschiedene Verkehrsteilnehmende zusammenkommen. Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden wird z.B. durch eine Radverkehrskampagne gefördert.

Die ÖPNV-Anbindung, erklärt er weiter, wird künftig durch die Verlängerung U2 und die Regionaltangente West (RTW) nochmals verbessert. In der Bürgerbefragung wurde jedoch deutlich, dass im Busliniennetz in Bad Homburg Querverbindungen fehlen. Hierzu werden bereits stadintern Gespräche geführt. Weiterhin führt er aus, dass der städtische Nahverkehrsplan demnächst durch den zuständigen Fachbereich ÖPNV erneuert werden soll und dann auch weitere Anpassungen diskutiert werden können.

Ein Teilnehmer fragt zum Thema ÖPNV nach, ob an autonome Systeme gedacht wird, um den Fachkräftemangel bzw. Nachwuchsmangel ausgleichen zu können. Außerdem fragt er nach einem interbetrieblichen ÖPNV-Ticket.

Herrn Heinze ist die Problematik des Fachkräftemangels im ÖPNV bewusst, allerdings ist die Technologie des autonomen Fahrens noch nicht bereit, um jetzt umgesetzt zu werden. Das Mobilitätskonzept bietet aber entsprechenden Gestaltungsspielraum, um zum entsprechendem Zeitpunkt hier anzuknüpfen.

Herr Fröhlich ergänzt, dass dieses Thema bereits im Gespräch mit dem städtischen Fachbereich ÖPNV aufgegriffen wurde und vertieft wird, sobald die technischen Voraussetzungen dafür sich verbessert haben.

Bezüglich eines Jobtickets sind die Unternehmen gefragt, Herr Heinze betont, dass es bereits Gespräche mit den Unternehmen gegeben hat, welche wieder aufgegriffen werden müssen.

Herr Hetjes ergänzt, dass entsprechende Förderungen für kleinere Unternehmen vom Land Hessen kommen müssen, Bad Homburg kann dies nicht finanzieren.

Ein Teilnehmer fragt nach, inwieweit die Baumaßnahmen im Rahmen der energetischen Sanierung der Stadt mit den Baumaßnahmen der Mobilitätswende gebündelt werden. Weiter fragt er, welche Maßnahmen zur Begrünung der Straßen geplant sind, um den Straßenraum attraktiver zu gestalten und das Radfahren und Zufußgehen attraktiver zu gestalten.

Bezüglich des Wärmeplans weist Herr Heinze darauf hin, dass dieser im Rahmen des integrierten Klimaschutzkonzepts (IKK) aufgestellt wird und zwischen den verschiedenen städtischen Fachbereichen ein regelmäßiger Austausch stattfindet, gerade weil der Klimawandel alle Sektoren der Gesellschaft verbindet. Dementsprechend sind auch die Maßnahmen in IKK und MoKo aufeinander abgestimmt.

Ein Teilnehmer beschwert sich, dass die Maßnahmen nur langsam vorangehen, weil Hessen Mobil sehr langsam ist. Er fragt nach, ob die Verkehrsplanung überhaupt agieren kann oder ob man auf die Mitarbeit von Hessenmobil angewiesen ist?

Herr Heinze erläutert, dass es einen regelmäßigen Austausch mit Hessen Mobil gibt, in welchem man sehr konstruktiv miteinander arbeitet. Aufgrund vorhandener Ressourcen muss man allerdings priorisieren und kann nicht alle Maßnahmen gleichzeitig bearbeiten.

Die letzte Frage bezieht sich auf die E-Mobilität und Ladeinfrastruktur: In der Wohnsiedlung des Teilnehmenden verlegen Nachbar*innen Ladekabel über die Gehwege, weil es nicht genügend öffentliche Ladesäulen gibt und das Laden auf dem eigenen Grundstück nicht möglich ist. Er erkundigt sich danach, wie das Mobilitätskonzept auf dieses Problem eingeht.

Herr Heinze betont, dass in den letzten Jahren bereits überdurchschnittlich viele Ladesäulen durch die Stadtwerke in Bad Homburg installiert wurden. Es gibt Stadtstrukturen, wo eine Ladestruktur auf dem eigenen Grundstück nicht umsetzbar ist. Man prüft derzeit Alternativen z.B. über Straßenlaternen.

Herr Philipp von den Stadtwerken ergänzt, dass es bundesweite Probleme beim Ladenetzausbau gibt. Die Stadtwerke sind abhängig von Entscheidungen der Bundesregierung, um Privatpersonen eine Schnellladung der E-Fahrzeuge zu ermöglichen.

Zusammenfassung:

Herr Wachter resümiert, dass die Änderung des Mobilitätsverhaltens eine individuelle Entscheidung ist und gleichzeitig viele Maßnahmen nicht in der Hand der Stadtverwaltung liegen und Abhängigkeiten von Land und Bund bestehen.

Abschließend fragt Herr Wachter Herrn Heinze, was dieser sich für den weiteren Prozess wünscht.

Herr Heinze appelliert an die Teilnehmenden, dass die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes nur gemeinsam gelingen kann. Deswegen will man auch in Zukunft den Dialog aufrechterhalten, gemeinsam an der Umsetzung der Maßnahmen arbeiten und immer wieder Feedback einholen, was bereits gut funktioniert und was vielleicht auch weiter verbessert werden kann.

Austausch an den Themeninseln, konkrete Beantwortung der Einzelfragen

Anschließend nutzen die Teilnehmenden die Möglichkeit, vertiefende Fragen an die Fachexpert:innen zu stellen und an den fünf Themeninseln ins Gespräch zu kommen.

