

Zusammenfassung der Ergebnisse aus den im Anhang befindlichen Auflistungen von Vorschlägen aus der 13. Sitzung des VKA am 13.06.07 zur ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Bad Homburg v.d.Höhe – Drucksachenummer SV 6/429-3

(Sinngemäße Abschrift – Irrtum und Auslassung vorbehalten)

Lfd_Nr (Antragsteller)	Antragstext	Beschluss im Verkehrsausschuss bzw. Stadtverordnetenversammlung (Ja/Nein/Enthaltung)
	Maßnahmen an Knotenpunkten	
1 (SPD)	<p>Besonders effektiv und daher zu prüfen sind Beeinflussungsanlagen an den Kreuzungen im Verlauf der Stammstrecke Untertor – Rathaus, da fast alle Linien davon profitieren:</p> <p>6.9.1 (1) Beschleunigung zwischen Thomasbrücke und Bahnhof mit den Kreuzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Thomasstr./Schöne Aussicht/Dorotheenstr. ▪ Thomasstr./Schleußnerstr./Hessenring ▪ Schleußnerstr./Frölingstr. ▪ Frölingstr./Marienbader Platz ▪ Marienbader Platz/Schöne Aussicht/Ferdinandstr. ▪ Marienbader Platz/Hessenring ▪ (ev. auch noch Ferdinandstr./Louisenstr.) <p>6.9.1 (2) Beschleunigung zwischen Finanzamt und Kirdorfer Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kaiser-Friedrich-Promenade/Höhestr./Haingasse/Gymnasiumstr. ▪ Höhestr./Castillostr./Obergasse ▪ Dietigheimer Str./Höhestr. ▪ Dietigheimer Str./Saalburgstr./Ritter-von-Marx-Brücke ▪ (ev. auch noch Kaiser-Friedrich-Promenade/Schwedenpfad) <p>Weitere empfehlenswerte Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6.9.1 (3) Signal im Gluckensteinweg vor Einmündung Kirdorfer Str. ▪ 6.9.1 (4) Bevorrechtigung Gonzenheim (U) ▪ 6.9.1 (7) Bevorrechtigung PPR-Kreuzung <p>Zu 6.9.1 (5) Bevorrechtigung Massenheimer Weg: Der Vorschlag, die Busse wieder durch die Peterhofer Straße fahren zu lassen, ist im Moment zwar positiv zu bewerten, verhindert aber die Möglichkeit, das noch wachsende Gewerbegebiet Massenheimer Weg durch eine zusätzliche Haltestelle besser zu erschließen.</p>	<p>Antrag: Der Magistrat wird gebeten zu prüfen, welche Möglichkeiten der Beschleunigung von Linienverkehren der Stadtbusse von Bad Homburg durch z.B. Beeinflussung von Lichtzeichenanlagen bestehen. Der Bahnhofsvorplatz, der Durchstich Baseler Straße und der Busbahnhof an der U-Bahn in Gonzenheim sollte hierbei zukunftsweisend mitbewertet werden. Einstimmig beschlossen (11/0/0)</p>
2 (BLB)	Busbevorrechtigungen über Ampeln mit Anforderungsschleife o.ä. sollten umgesetzt werden. Die technischen Voraussetzungen in den Fahrzeugen sind bereits heute vorhanden (s. S. 93).	siehe unter 1
3 (CDU/FDP)	Zu 6.9.1 Maßnahmen zum Knotenpunkt Prüfantrag: Der Magistrat wird gebeten zu prüfen, welche Möglichkeit der Beschleunigung von Linienverkehren der Stadtbusse durch Beeinflussung von Ampelschaltung bestehen	siehe unter 1

4 (BLB)	<p><u>S. 83</u> (letzter Abs.): Zusätzlich zur Bevorrechtigung der Busse ist auch zu berücksichtigen, wie mit den – besonders nach S-Bahnankunft – teilweise beachtlichen Fußgängerströmen umgegangen werden soll. Auch hier erscheint eine Bevorrechtigung gegenüber dem MIV wünschenswert, wie sie z.Zt. durch den Zebrastreifen gegeben ist. Eine Ampel für Fußgänger mit längeren Wartezeiten wäre hingegen an dieser Stelle wenig glücklich.</p> <p><u>S. 84</u> (1. Abs.): Auch für die Querung zwischen U-Bahn-Haltestelle Gonzenheim u. Busbahnhof gilt das zuvor gesagte. Es sollte geprüft werden, wie den ÖPNV-Nutzern/Fußgängern Priorität gegenüber dem MIV eingeräumt werden kann.</p>	<p>... dies sollte bei der jeweiligen Planung Umbau Bahnhofsvorplatz/Verlängerung U2 mit bedacht werden.</p> <p>Einstimmig beschlossen (11/0/0)</p>
5 (BLB)	<p><u>S. 85</u>: ÖPNV-Beschleunigung: es ist zu untersuchen, welche Maßnahmen hier geeignet sind.</p>	<p>siehe unter 1</p>
	Servicemaßnahmen	
6 (CDU/FDP)	<p>Zu 6.9.2 Einrichtung einer Mobilitätszentrale diese sollte im Bahnhof seinen Wirkungskreis finden.</p>	<p>Antrag: Der Magistrat wird gebeten zu prüfen, ob am Bahnhof eine Mobilitätszentrale eingerichtet werden kann, mit der Möglichkeit neben dem ÖPNV andere Betreiber/Mobilitätsformen zu integrieren.</p> <p>Einstimmig beschlossen (11/0/0)</p>
7 (SPD)	<p>Zu 6.9.2 (1) Mobilitätszentrale: Hier besteht Handlungsbedarf, schließlich ist der Hochtaunuskreis einer der wenigen weißen Flecken im RMV-Gebiet ohne Mobilitätszentrale. Interessant wäre eine von mehreren Partnern betriebene, somit kostengünstige und umfassende Informationszentrale im Empfangsgebäude des Bad Homburger Bahnhofs. Die Betreiber:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Magistrat/Fachbereich ÖPNV (LNG Bad Homburg) ▪ VHT (LNG Kreis) ▪ DB Reise&Touristik (Reisezentrum bereits vorhanden) ▪ Kur- und Kongreß-GmbH (Filiale des Tourist Info+Service) ▪ Landratsamt (Filiale der Taunus Tourist Info). 	<p>siehe unter 6</p>
8 (BLB)	<p><u>S. 82</u> (drittletzter Abs.): Eine Mobilitätszentrale im Bahnhof wäre absolut wünschenswert. Dort könnten außer Informationen zum ÖPNV auch Informationen zu den anderen „Mobilitätsformen“ des Umweltverbundes (Fußgänger- und Radverkehr) erteilt werden (Mobilitätsführer, Radwegeplan etc.).</p>	<p>siehe unter 6</p>

	Bauliche Maßnahmen	
9 (SPD)	<p>Zu 6.9.1 (6) Bevorrechtigung Bahnhofsvorplatz: Wir sind weiterhin dafür, die Durchfahrt vor dem Bahnhof zu sperren, sobald die Basler Straße am Hessenring angebunden wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Über die Basler Straße erfolgt die Zufahrt zur Post, den Kurzzeitparkplätzen und für Kiss&Ride (Plätze zum Ein- und Aussteigen). ▪ Von der Frölingstraße/Marienbader Platz erfolgt die Zufahrt für Linienverkehr und Taxi (Taxistand im Bereich der jetzigen Kiss&Ride-Plätze), sowie Bahnhofs-Anlieger (Bereich zwischen Bahnhofs-Gaststätte und Gambrinus). ▪ Alle Pendler (P+R) gehören auf die Südseite (Zufahrt über Hessenring/Am Güterbahnhof oder Umgehung/Else-Kröner-Str. ▪ Durchgangsverkehr ist soweit irgendwie möglich, auf die Umgehung zu verlagern (Dafür wurde die doch schließlich gebaut). 	<p>... dies sollte bei der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes thematisiert werden. Einstimmig beschlossen (11/0/0)</p>
10 (SPD)	<p>Zu 6.9.4 (6) Dornholzhausen Nord: Die einzige Variante ohne Nachteile ist die Verlängerung der Linie 7. Ich gehe davon aus, dass die B456 in diesem Bereich abgesenkt also im Einschnitt geführt wird. Daraus ergibt sich einerseits ein „unsichtbarer“ Schallschutz für die Anwohner und die Möglichkeit, die derzeitige Fußgängerbrücke endlich durch einen barrierefreien Übergang zu ersetzen (Viele Bürger aus Dornholzhausen nutzen den REWE-Markt im Nesselbornfeld). Dann kann man gleich eine Brücke bauen, die vom Stadtbus genutzt werden kann. Weitere Vorteile ergeben sich dadurch für Radfahrer. Auch für Einsatzfahrzeuge ist diese zusätzliche Verbindung interessant (z.B. Feuerwehr).</p>	<p>Antrag: Der Magistrat wird gebeten zu prüfen, ob die Möglichkeit einer neuen Straßenführung zur Beschleunigung des öffentlichen Nahverkehrs / Radverkehrs nach Dornholzhausen Nord in Höhe der jetzigen Fußgängerbrücke besteht. Dies sollte im Rahmen der PPR Tunnellösung mit untersucht werden. Mehrheitlich beschlossen (9/2/0)</p>
11 (BLB)	<p><u>S. 189</u> (letzter Abs.): Brücke über die B 456: Sollte die Führung der Saalburgchaussee durch einen Trog realisiert werden (Mehrheitsbeschluss SV), so wäre eine Brücke für Bus- und Radverkehr im Bereich der vorhandenen Fußgängerbrücke wohl überflüssig, da eine ebenerdige Querung möglich wäre.</p>	<p>Mehrheitlich abgelehnt (2/9/0)</p>
12 (SPD)	<p>Im Rahmen der Verkehrsberuhigung Ober-Erlenbach ist geplant, die beiden Standorte der Haltestellen „Wetterauer Straße“ an einem neuen Standort zusammen zu fassen. Bei dieser Gelegenheit sollte die wesentlich aussagekräftigere Bezeichnung „Erlenbach-Halle“ verwendet werden.</p>	<p>Antrag: Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten sollten die Vorschläge zur Lfd.Nr. 12 und 13 sukzessive umgesetzt werden. Einstimmig beschlossen (11/0/0)</p>
13 (SPD)	<p>Haltestellen mit der gleichen Bezeichnung, die sich gegenseitig „nicht sehen“ sind möglichst zu vermeiden oder mit besseren Informationen zu versehen. Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hst Theodor-Storm Straße (L 3 im Hölderlinweg, L 23 in der Schillerstr.) ▪ Hst Europakreisel (L 22 im Hohlebrunnen, alle anderen L in der Louisenstr.) ▪ Hst Gonzenheim (U) (L 4,26 Gotenstraße, L 32,33 Haberweg, alle anderen L am Kiosk) 	<p>siehe unter 12</p>

14 (SPD)	Die Wartehalle in der Kolpingstraße sollte auf die gegenüberliegende Seite umgesetzt werden. Im Moment nutzt sie nur Fahrgästen, die von hier aus Richtung Sportzentrum fahren (99% der hier einsteigenden Fahrgäste fährt natürlich in Richtung Innenstadt).	Seitens der Stv-Fraktion der SPD als Erledigt erklärt.
	Betriebliche Maßnahmen	
15 (BLB)	S. 34: Es gibt zwar Erhebungen über motorisierte Fahrzeuge, nicht aber über Radverkehr, was jedoch gerade für Schulen (S. 35 ff.) relevant sein dürfte.	... Anfrage bei der Stadtplanung zwecks Erhebung von Radfahrern. Einstimmig beschlossen (11/0/0)
16 (BLB)	S. 51: RTW: dito. Auch hier wären Angaben zum <u>derzeitigen Stand</u> erforderlich. S. 63 ff.: Die „neuen“ Werte basieren auf dem Fahrplan 2003. Es hat inzwischen etliche Änderungen gegeben. Was sollen die alten Zahlen bringen?!	... S. 49/50 Taunusbahn und S. 51 RTW die zeitnahen Erhebungen werden als Anlage dem Nahverkehrsplan zugeordnet. Einstimmig beschlossen (11/0/0) ... S. 63 ff empfiehlt eine neue Erhebung (der Aufwand einer Erhebung steht in keiner Relation zu den Kosten). Mehrheitlich abgelehnt (0/9/2)
17 (SPD)	Zur Verbesserung der Information wäre es wünschenswert, für die gesplittete Linie 7 getrennte Bezeichnungen zu verwenden. Vorschläge: Die am Güterbahnhof endende Linie erhält – analog zur Vorgehensweise bei den Linie 1/11 und 2/12 - die Bezeichnung Linie 17 oder als beste Lösung: Die nach Oberursel fahrende Linie führt durchgehend die Bezeichnung 531 Im Rahmen der Verkehrsberuhigung Ober-Erlenbach ist geplant, die beiden Standorte der Haltestellen „Wetterauer Straße“ an einem neuen Standort zusammen zu fassen. Bei dieser Gelegenheit sollte die wesentlich aussagekräftigere Bezeichnung „Erlenbach-Halle“ verwendet werden.	... Mit dem Abrechnungsmodus nicht vereinbar. Seitens der Stv-Fraktion der SPD als Erledigt erklärt. 2. Absatz siehe Lfd. Nr. 12
18 (SPD)	Zur Verbesserung der Information wäre es wünschenswert, für die gesplittete Linie 7 getrennte Bezeichnungen zu verwenden. Vorschläge: Die am Güterbahnhof endende Linie erhält – analog zur Vorgehensweise bei den Linie 1/11 und 2/12 - die Bezeichnung Linie 17 oder als beste Lösung: Die nach Oberursel fahrende Linie führt durchgehend die Bezeichnung 531	Siehe Lfd.Nr. 17 1. Absatz
19 (SPD)	6.9.3 (5), 6.9.4 (3), 6.9.4 (4) Anbindung des Wingert-Sportparks (Linien 12 und 22). Durch die notwendige Verstärkung der Linie 22 wird gleichzeitig die Verspätungsanfälligkeit behoben, ebenso kann das Rathaus wieder angebunden werden (s.a. Kapitel 2.8.2.5).	... Ablehnung seitens des Ortsbeirates Ober-Erlenbach, dies sollte nicht weiter verfolgt werden. Seitens der Stv-Fraktion der SPD als Erledigt erklärt.

20 (BLB)	<u>S. 103</u> : Der Vorschlag, einen zusätzlichen Bus auf der Linie 22 einzusetzen, welcher dann auch das Rathaus und die Sporthalle Wingert anfahren könnte, sollte in jedem Fall realisiert werden (s. auch S. 125).	Mehrheitlich abgelehnt (1/9/1)
21 (SPD)	Das Gartenfeld-Zentrum ist auch über die Haltestelle „Saalburgstraße Mitte“ (Linien 1,11,5) gut zu erreichen (direkter Fußweg von der Saalburgstraße). Diese Information sollte durch entsprechende Hinweisschilder vor Ort bekannter gemacht werden.	... hier sollte ein Wegweiser angebracht werden. Einstimmig beschlossen (11/0/0)
22 (BLB)	<u>S. 161</u> (5.1.1.3 Midibusse): Wäre es ggf. denkbar, auf der gering ausgelasteten Linie 5 (=Tagverkehr) einen Midibus einzusetzen, der dann auf einer der Nachringlinien Verwendung finden könnte? Soweit Schulklassen für eine Fahrt auf die Saalburg vorangemeldet werden, kann man nach wie vor wie auf S. 192 beschrieben verfahren.	Zur Lfd. Nr. 22 bestehen seitens der Verwaltung starke Bedenken. Eine Erörterung sollte im Zusammenhang mit der kommenden Ausschreibung erfolgen. Seitens der Stv-Fraktion der BLB als Erledigt erklärt. Die SPD-Fraktion stellt den Antrag, den Antrag der BLB-Fraktion mit deren Erlaubnis erneut zu stellen. Mehrheitlich abgelehnt (2/8/1)
23 (BLB)	<u>S. 162/163</u> (Shuttle-Bus): Würde ein ITF-konformer 15-Minuten-Takt (statt eines 20-Minuten-Taktes) die Wartezeit für die Stadtbusnutzer erheblich verkürzen (= Attraktivitätssteigerung) und wäre dies zu vertretbaren Kosten umsetzbar?	Zur Lfd. Nr. 23 bestehen seitens der Verwaltung starke Bedenken, welche nochmals erläutert werden. Seitens der Stv-Fraktion der BLB als Erledigt erklärt.
24 (SPD)	Dass eine Buslinie (6) regelmäßig eine Sportanlage (Sportzentrum Nordwest) anfährt, aber bei einer Veranstaltung abgehängt wird, ist wohl einmalig in Deutschland und absolut indiskutabel. Hierzu ein Kompromissvorschlag: Der Bus fährt bis zur unteren Haltestelle (Usinger Weg) und wendet dort (Fahrt nach links auf den Parkplatz, dann zurückstoßen; Prinzip Wendehammer).	Zur Lfd. Nr. 24 bestehen seitens der Verwaltung starke Bedenken. Mehrheitlich abgelehnt (4/7/0)
25 (BLB)	<u>S. 193</u> : Linie 6: Bezüglich der regelmäßig erfolgenden Sperrung der Haltestelle am Sportzentrum Nordwest bei sportlichen Großveranstaltungen sollte Abhilfe geschaffen werden. Wäre eine Lösung dahingehend denkbar, dass der Bus jedenfalls bis zur Haltestelle Usinger Weg fährt, wobei dann für eine Wendemöglichkeit (ggf. am Parkplatz) Sorge getragen werden muss.	Zur Lfd. Nr. 25 bestehen seitens der Verwaltung starke Bedenken. Mehrheitlich abgelehnt (1/8/2)
26 (SPD)	Verbesserung der Linienführung der Abendbusse so, dass genügend Zeit bleibt, die S-Bahnen zu erreichen bzw. beim Ankommen mit der S-Bahn den Bus gut zu erreichen (evtl. längere Standzeiten am Bus-Bahnhof).	Zur Lfd. Nr. 26 bestehen seitens der Verwaltung starke Bedenken. Seitens der Stv-Fraktion der SPD als Erledigt erklärt.
27 (BLB)	<u>S. 200</u> (letzter Abs.): 3 Minuten Umsteigezeit ist für ältere und mobilitätseingeschränkte Nutzer wohl zu knapp. Außerdem ist dies ein zu geringer Zeitpuffer bei Verspätungen.	Zur Lfd. Nr. 27 bestehen seitens der Verwaltung starke Bedenken. Mehrheitlich abgelehnt (4/6/0)

28 (BLB)	<p><u>S. 200</u> (3. Abs.): Hier wird hinsichtlich der Midibusse eine Kooperation mit Friedrichsdorf angeregt. Es wäre in diesem Zusammenhang wissenswert, welche Gespräche mit welchem Ergebnis zwischen den Kommunen diesbezüglich ggf. bereits geführt wurden.</p>	... Entscheidung von Friedrichsdorf und Oberursel (evtl. zum VHT) fällt im Sept/Okt 2007 Kenntnisnahme
	Sonstiges	
1 (BLB)	<p><u>S. 46</u> (2. Abs.): Der Ausbau der Strecke Friedrichsdorf – Friedberg als S-Bahn-Strecke und Integration dieser in das S-Bahn-Netz des RMV wird zwar kurz angesprochen. Leider fehlen aber hierzu weitere Ausführungen.</p> <p>Eine solche Maßnahme wäre sehr wünschenswert. Es erspart ein Umsteigen in Friedrichsdorf von der S 5 in die RB 16 bzw. umgekehrt, welches mit einem Bahnsteigwechsel durch die Unterführung verbunden ist. Insbesondere für ältere bzw. mobilitätseingeschränkte Menschen ist dies mühsam.</p> <p>Eine direkte Anbindung von Bad Homburg an die Wetterau wäre für zahlreiche Pendler von Nutzen, zumal unlängst ein großer Bad Homburger Arbeitgeber in die Wetterau umgezogen ist.</p>	Zur Lfd. Nr. 1 und 3, die Fragen sind beim Regionalen Nahverkehrsplan anzusiedeln. Mehrheitlich abgelehnt (2/6/3)
2 (BLB)	<p><u>S. 84</u> (letzter Abs.): An dieser Stelle ist erneut die Forderung nach einem Fahrradparkhaus am/im Bahnhof zu stellen. Nachdem laut neuesten Presseberichten die Stadt Bad Homburg den Bahnhof kaufen wird, ist diesbezüglich erneut in die Prüfung einer Realisierbarkeit einzutreten. Eine Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr erscheint erforderlich; auf S. 85, 1. Abs., letzter Satz sei verwiesen.</p>	... dies sollte bei der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes thematisiert werden. Kenntnisnahme
3 (BLB)	<p><u>S. 182</u> (S5): Der 30-Minuten-Takt der S5 an Sonntagen besteht erst <u>nach</u> 9 Uhr. Für eine Erreichbarkeit von Fernzügen am Frankfurter Hauptbahnhof bzw. des Flughafens wäre ein früherer Beginn des 30-Minuten-Takts wünschenswert.</p>	siehe unter (Sonstiges) 1
4 (BLB)	<p><u>S. 11</u>: Die Verkehrserhebungen stammen aus dem Jahre <u>1996</u> (!). Nach fast 11 Jahren sind neue Erhebungen zu fordern (s. auch beispielsweise S. 24, 2. Abs., wo dies jedenfalls für die Linien 1/11 und 2/12 angeregt wird). Es ist ausgesprochen ärgerlich, dass den Untersuchungen völlig veraltetes Zahlenmaterial zugrunde liegt.</p> <p>Auch ansonsten ist die Studie nicht aktuell, was sich daran festmachen lässt, dass häufig Prognosen und Ankündigungen Zeitpunkte betreffen, die in der Vergangenheit liegen: z.B. S. 24, 4. Abs.: „Dies wird bereits zum Fahrplanwechsel 2005/2006 umgesetzt“ oder S. 33, letzter Abs.: „ ... Anstieg bis 2007 ... gerechnet ...“ oder S. 37, 1. Abs.: „Zurzeit (Schuljahr 2002/2003) ...“</p> <p><u>Insgesamt:</u> Die „Fortschreibung“ basiert auf altem Zahlenmaterial (aus 1996, ergänzt durch 2 punktuelle Erhebungen aus 2003). Dass es keine wesentlichen Veränderungen im Liniennetz gegeben hat, ist kein hinreichender Grund dafür, neue Erhebungen zu unterlassen, da auch etliche andere Parameter relevant sind (z.B. demografische Entwicklung, Ausweitung von Industrie-/Gewerbeansiedlung, neue Wohngebiete). Statt einen Blick in die Zukunft zu werfen, enthält die Studie viel „Schnee von gestern“. Unabdingbar für eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans wäre es, neue Erhebungen durchzuführen.</p>	Mehrheitlich abgelehnt (4/7/0)