

## 2. Workshop zum Thema Mobilität

Am 29.04.2025, 18:30–20:40 Uhr

Teilnehmende: 14 Personen, Liste der Teilnehmenden bei der Stadt Homberg (Ohm)



Foto: regioTrend

### 1. Begrüßung

Herr Haumann begrüßt in Vertretung von Bürgermeisterin Simke Ried die Teilnehmenden zum 2. Mobilitätsworkshop. Frau Ried wird nach der Magistratssitzung noch dazu kommen.

Eine Abfrage, wer bereits am 1. Workshop Ende Januar teilgenommen hat, zeigt, dass alle Teilnehmenden bereits zu Herausforderungen sowie Stärken und Schwächen beim 1. Workshop mitgearbeitet haben.

### 2. Einführung

Herr Ohm und Herr Marche vom Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme (IVAS) stellen in einer kurzen Einführung die Ergebnisse der Online-Befragung vor, an der erfreulicher Weise 435 Personen teilgenommen haben (Präsentation s. Anhang). Die Erkenntnisse der Befragung fließen in die Bestandsaufnahme zum Mobilitätskonzept mit ein. Außerdem stellen die beiden Planer den Entwurf der Ziele der künftigen Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt vor.

Im Schwerpunkt des heutigen Workshops werden ausgewählte Mobilitätsmaßnahmen in zwei Themenfeldern: a) Stärkung der Erreichbarkeit der Innenstadt und b) Erhöhung der Qualität und Attraktivität der Innenstadt zur Diskussion gestellt

### 3. Diskussion der Maßnahmen im Plenum

Von den insgesamt vorgeschlagenen ca. 40 Maßnahmen für die kurz- und mittelfristige Mobilitätsentwicklung der Stadt Homberg werden in zwei Diskussionsrunden die wichtigsten Maßnahmen vorgestellt und diskutiert.

Das Ziel ist es, möglichst einfach und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zu benennen, genauso wie mittelfristige und strategisch länger zu planende Maßnahmen. Für die Umsetzung wird darauf hingewiesen, dass nur ein kleiner Teil der Maßnahmen (vergleichsweise kostengünstige) von der Stadt mit Haushaltsmitteln umgesetzt werden können und für andere Maßnahmen Fördermittel z. B. beim Land Hessen im Programm „Nahmobilität“ beantragt werden müssen.

#### a) Stärkung der Erreichbarkeit der Innenstadt

##### Parken

- Die vorgeschlagenen Flächen für eine Neuordnung bzw. Einrichtung von innenstadtnahen Parkmöglichkeiten werden von den Teilnehmenden als geeignet eingeschätzt.
- Teile größerer Parkplätze werden zum dauerhaften Abstellen von Wohnmobilen genutzt. Hier sollte überlegt werden, ob diese an anderen Stellen abgestellt werden könnten.
- Das straßenbegleitende Parken, z. B. Frankfurter Straße sollte eingeschränkt und in Abschnitte auf gegenüberliegenden Straßenabschnitten zugelassen werden, so wird der Verkehrsraum eingeschränkt und die Fahrtgeschwindigkeit verringert. Dies sollte auch auf Straßen außerhalb der Innenstadt angewendet werden, z. B. Ernst-Ludwig-Straße.
- Bei der Einrichtung von neuen Parkflächen (lt. B-Plan zwischen Frankfurter Str. und Wilhelmstraße vorgesehen), soll geprüft werden, ob mehrgeschossiges Parken angelegt und dadurch die Topografie aufgenommen werden kann. Und auch das Ausweisen von Behindertenparkplätzen ist mitzudenken.
- Pkw-Stellplätze für Personen mit Behinderung sollen wohnortnah ausgewiesen werden, wie dies bereits in der Vergangenheit umgesetzt worden ist. Für diejenigen, die eine Mobilitätseinschränkung haben, jedoch keinen Behinderten-Parkausweis besitzen, sollte geprüft werden, ob andere Möglichkeiten durch die Verwaltung für wohnortnahes Parken geschaffen werden können (z. B. durch Anwohnerparken).
- Generell ist es wichtig, die Parkraum-Situation in der Innenstadt von Zeit zu Zeit zu evaluieren, um ggf. Anpassungen vornehmen zu können.

##### Rad

- Im Bereich Marburger Straße und Michelbachstraße sollte die Einrichtung von Schutzstreifen mindestens in Fahrtrichtung der Steigung geprüft werden. Das Radverkehrskonzept sieht nur in der Michelbachstraße eine sogenannte Piktogrammreihe (Mittel zur Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs auf der Straße) vor. Generell sind auch in anderen Straßen Schutzstreifen ein sinnvolles Mittel bei beengten Straßenräumen ohne gesonderte Radverkehrsanlagen im Seitenraum die Verkehrssicherheit für Radfahrer zu erhöhen. In Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen sind derartige Anlagen nicht erforderlich und dürfen nicht neu angelegt werden. Hier sind Fahrradstraßen ein probates Mittel.

- Bei den Radabstellanlagen gibt es nach aktuellen Begehungen kein Mangel. Die vorhandenen Anlagen sind nicht gefüllt. Es sollte kleinteilig geprüft werden, ob an einzelnen Standorte zusätzlich Anlagen geschaffen werden sollten, dies sollte zusammen mit der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes (Frau Rüger) geprüft werden.
- Abklären, ob Wirtschaftswege für Fuß-/Radverkehr freigegeben werden können, denn dann können diese auch für den Fuß-/Radverkehr offiziell ausgewiesen werden.

### **Fußverkehr**

- Es fehlen sichere Querungsmöglichkeiten am Kreisel neben dem Familienzentrum. Im Rahmen eines Verkehrsversuchs sollten diese eingerichtet werden. IVAS wird prüfen, ob dies formal (Abstandsregelungen der Ein- und Ausfahrten) möglich ist.
- Bei Maßnahme 3b sollte geprüft werden, ob die vorhandene Haltestelle „Bahnhof“ aufgegeben werden kann und entsprechend der Fußweg hier verbreitert wird.

### **ÖPNV**

- Die Einrichtung einer Wendeschleife für Busse inkl. Pausenplatz im Bereich Alter Bahnhof ist wichtige Voraussetzung, um
  - die Haltestelle am Rathaus als Kaphaltestelle (Fahrbahnhaltestelle, bei welcher der Verkehr hinter dem Bus warten muss, während dieser hält) vollständig barrierefrei ausbauen zu können. Da bei der Kaplösung der Pausenplatz entfällt (der Bus würde den fließenden Verkehr behindern), muss dieser an einen anderen Ort verlegt werden.
  - eine (gesicherte) Querungsstelle über die Marburger Straße/Ohmstraße im Bereich der aktuellen Haltestelle „Bahnhof“ zu schaffen. Im Bestand ist dies aufgrund der Straßenraumsituation (Haltestelle, Einmündung) nicht möglich. Durch die Wendeschleife könnte die Haltestelle dorthin verlegt werden und an der Marburger Straße entfallen.
- Die Einrichtung einer Wendeschleife soll von IVAS im nördlichen Bereich des alten Bahnhofsgeländes geprüft werden (ausreichend Platz, Schleppkurve). Zusätzlich muss geklärt werden, ob die künftige Entwicklung des Bahnhofsgeländes so gestaltet werden kann, dass ausreichend Platz für eine Bus-Wendeschleife vorhanden ist, oder diese Fläche für andere Nutzungen vorbehalten werden soll. Diese Idee wird grundsätzlich für gut befunden, ggf. eignet sich dafür aber auch noch eine alternative Fläche.

## **b) Erhöhung der Qualität und Attraktivität der Innenstadt**

### **Parken**

- Die Teilnehmenden sind sich einig, dass eine Wegnahme von Parkplätzen in der Innenstadt zur Erhöhung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität notwendig ist. Dies sollte kurzfristig (2-3 Jahre) umgesetzt werden, um den Veränderungswillen deutlich zu machen und Signale zu setzen.
- Die Einrichtung neuer Parkmöglichkeiten wird eher mittelfristig realisiert werden können, deshalb sollen Zwischenlösungen geprüft werden.

- Die Teilnehmenden empfehlen ein schrittweises Vorgehen: Für die umgewidmeten Parkplätze in der Innenstadt sollen zeitgleich neue Parkplätze (auch temporär) geschaffen werden.

### **Fußverkehr**

- Die Berollbarkeit von Fußwegen ist teilweise durch die verlegten Pflastersteine nur eingeschränkt. Um den Altstadt-Charms zu erhalten, gibt es alternative Möglichkeiten. Grundsätzlich wird geschnittenes Pflaster als städtebaulich verträglich und geeignet eingeschätzt. Dies entspricht i. d. R. auch den Vorgaben des Denkmalschutzes. Es wird vorgeschlagen, zunächst Lückenschlüsse umzugestalten.

### **Frankfurter Str.**

- Die Umgestaltung des Straßenraumes insbesondere mit Veränderung des straßenbegleitenden Parkens sollte schnell stattfinden. Durch den Ostring ist die Frankfurter Str. nur noch eine Nebenstraße mit geringerer verkehrlicher Bedeutung (unbedeutend für den Durchgangsverkehr) und kann umgestaltet werden, z. B. mit weiterer Verkehrsberuhigung (ggf. als verkehrsberuhigter Bereich), Umsortierung des ruhenden Verkehrs, Verlangsamung des fließenden Verkehrs durch bauliche Mittel (Haltestellen, Fahrbahneinengungen).
- Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird als eher weniger gut geeigneter Vorschlag eingeschätzt. Die Umgestaltung der Bushaltestellen sollte Priorität haben. Außerdem sollte der fließende Verkehr weiter verlangsamt werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Maßnahmen zur Einengung des Straßenraumes könnten sein: beidseitiger Gehweg, einseitiges Parken, kein Radverkehr
- Parallel sollte der sehr weite Straßenraum im „Südring“ (Frankfurter Straße) z. B. durch kurzfristige begründende Maßnahmen und die Anordnung wechselseitiger Parkstände mit Fahrbahnverschwenkungen straßenräumlich aufgewertet werden, um die 30-Zone zu stärken.

Auf Nachfrage wird erläutert, dass das Thema Ladeinfrastruktur Teil der strategischen Empfehlungen im Mobilitätskonzept sein wird. Es wird hier ein zurückhaltendes Agieren der öffentlichen Hand empfohlen, denn in Zukunft wird erwartet, dass an Tankstellen Ladeinfrastrukturen angeboten werden. Da man zeitgleich aber gerade die Strategie umsetzt, die Autos aus der Innenstadt raus zu halten, sollten Ladesäulen im Innenbereich dies nicht konterkarieren. Außerdem wird die Reichweite von E-Autos künftig größer sein und entsprechend ist ein Aufladen seltener notwendig. Weitere private Anbieter (Einkaufsläden oder die Sparkasse) werden auf eigenen Flächen zusätzliche Ladeinfrastrukturen schaffen, bzw. haben dies bereits gemacht.

## **4. Bewertung der Maßnahmen und Abschluss**

Die Teilnehmenden bewerten die vorgestellten und diskutierten Maßnahmen (hierzu erhalten alle Teilnehmende 4 Bewertungspunkte). Diese Bewertung soll als Empfehlung für die nun anstehende Priorisierung und Auswahl von Maßnahmen verstanden werden.

Im Ergebnis zeigt (in absteigender Reihenfolge)

- (11 Punkte): Anlage eines Parkplatzes für Bewohner\*innen „Am Hohen Tor“
- (9 Punkte): Neuordnung Parkraumangebot in der Innenstadt

- (6 Punkte): Querungsstelle Kreisverkehr und Bahnhof
- (6 Punkte): Verkehrsorganisation/ Straßenraumgestaltung Frankfurter Str.
- (3 Punkte): Verlegung Haltestelle und Verknüpfungsstelle Haltestelle Bahnhof.
- Jeweils 1 Punkt:
  - o Ertüchtigung Parkplatz Frankfurter Str.;
  - o Straßenraumgestaltung Frankfurter Str. Süd;
  - o Verkehrsberuhigung (Geschäftsbereich, Begegnungszone) Innenstadt;
  - o sukzessive Verbesserung der Barrierefreiheit;
  - o Umbau Haltestelle Rathaus

Abschließend wird erläutert, dass die heutigen Ergebnisse in den Entwurf des Mobilitätskonzeptes aufgenommen werden und dieser am 16.6. im Bauausschuss vorgestellt werden soll. Nach der Diskussion im Bauausschuss soll der finale Bericht erstellt werden.

Frau Ried bedankt sich bei den Beteiligten für die konstruktive Diskussion sowie die Empfehlungen für eine Schwerpunktsetzung und freut sich auf die konkreten Umsetzungsempfehlungen, die in sechs Wochen dann weiter diskutiert werden.

Protokoll: pro loco & regioTrend

Gefördert durch:




aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Zukunftsfähige  
Innenstädte und Zentren




### Maßnahmen zur Stärkung der Erreichbarkeit der Innenstadt

RuhV-02a: Bauliche Anlage eines Parkplatzes für Bewohner „Am Hohen Tor“



RuhV-02b: Neuordnung Parkflächen und Zufahrten Parkplatz Stadthalle


RuhV-02c: Ertüchtigung Parkplatz an der Frankfurter Straße




Rad-02: Schutzstreifen im Steigungsbereich der Marburger Straße

Rad-03: Prüfung der Freigabe von Wirtschaftswegen

Fuß/öR-03a und Fuß/öR-03b: Querungsstellen Kreisverkehr und Bahnhof



ÖV-03: Verlegung und Verknüpfungsstelle Haltestelle Bahnhof



ÖV-05: Verbesserung Haltestelleninfrastruktur

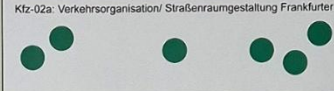
Weitere Maßnahmen:

## Verkehrskonzept Homberg (Ohm)


Stimmungsbild zu einer Auswahl  
an Push-Maßnahmen  
29.04.2025

### Maßnahmen zur Erhöhung der Qualität und Attraktivität der Innenstadt


Kfz-02a: Verkehrsorganisation/ Straßenraumgestaltung Frankfurter Str. (Innenstadt)




Kfz-02b: Straßenraumgestaltung Frankfurter Str. (Südring)




Kfz-03b: Verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich (Begegnungszone) zentrale Innenstadt




RuhV-01: Neuordnung Parkraumangebot Innenstadt (Z2)




Fuß/öR-06: sukzessive Verbesserung der Barrierefreiheit Innenstadt




ÖV-04: Umbau Haltestelle Rathaus



Weitere Maßnahmen:





Abstimmungsergebnis zu den diskutierten Maßnahmen (pro Person 4 Punkte)