

Vorlagennummer
SV 26/

Drucksachennummer
SV 26/

KEHRTWENDE – Bad Homburg

Datum: **30.08.2026**

Stadtverordnetenversammlung
der Stadt Bad Homburg v.d.Höhe

ANTRAG gemäß § 8.1 GO

**Neubewertung der U2-Verlängerung vor dem Hintergrund
autonomer Mobilität und Prüfung eines Vertreterbegehrens gemäß § 8b HGO**

Beschlussvorschlag

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, vor dem Hintergrund der

- **erheblich veränderten finanziellen Rahmenbedingungen** der Stadt Bad Homburg sowie der
- aktuellen **technologischen Entwicklung** autonomer Auf-Abruf-Verkehre

eine **aktualisierte verkehrliche und wirtschaftliche Gesamtbetrachtung der U2-Verlängerung** vorzulegen.

Dabei sollen insbesondere folgende Punkte untersucht und der Stadtverordnetenversammlung berichtet werden:

1. Aktuelle finanzielle Gesamtbelastung der U2-Verlängerung

Darzustellen sind

- der aktuelle Gesamtmittelbedarf der U2-Verlängerung
- die bisher verausgabten und vertraglich gebundenen Mittel
- die noch zu erwartenden Ausgaben
- der städtische Eigenanteil
- Fördermittel und Förderbedingungen sowie
- entstehende Finanzierungs-, Zins-, Betriebs-, Unterhaltungs- und Folgekosten.

Ebenso ist darzustellen, welche finanziellen Folgen sich für die Stadt bei einer Veränderung, Reduzierung oder Beendigung des Projekts zum jetzigen Zeitpunkt ergeben würden.

2. Aktualisierung der bisherigen Wirtschaftlichkeits- und Nutzenbetrachtung

Es ist darzustellen, auf welchen Annahmen die aktuelle Nutzen-Kosten-Bewertung der U2-Verlängerung beruht und in welchem Umfang technologische Entwicklungen autonomer On-Demand-Verkehre darin bereits berücksichtigt wurden.

Zu prüfen ist, ob die inzwischen konkret absehbaren Möglichkeiten autonomer Level-4-Verkehre Auswirkungen auf die bisherigen Annahmen zu Fahrgastströmen, Zubringerverkehren, Umsteigebeziehungen, Betriebskosten und den langfristigen verkehrlichen Nutzen der U2-Verlängerung haben können.

3. Berücksichtigung aktueller autonomer Mobilitätsprojekte

In die Untersuchung sollen mindestens die Erfahrungen und absehbaren Entwicklungen folgender Projekte beziehungsweise Systeme einbezogen werden:

- das Projekt **KIRA** von RMV und Deutscher Bahn im Rhein-Main-Gebiet,
- das Projekt **ALIKE** mit MOIA und Volkswagen in Hamburg sowie
- die angekündigte Einführung kommerzieller autonomer Fahrdienste durch **Waymo in München**.

Darüber hinaus sollen weitere für einen kommunalen Einsatz relevante Systeme berücksichtigt werden, soweit diese einen hinreichenden Entwicklungsstand erreicht haben.

Ziel ist ausdrücklich keine Festlegung auf einen bestimmten Hersteller oder Anbieter, sondern eine **technologieoffene Bewertung** der für Bad Homburg zukünftig verfügbaren Möglichkeiten.

4. Gespräche mit RMV und weiteren zuständigen Stellen

Der Magistrat wird gebeten, Gespräche mit dem RMV sowie gegebenenfalls dem Land Hessen, dem Bund und weiteren zuständigen Stellen aufzunehmen und zu klären,

- ob Bad Homburg für ein Pilotprojekt autonomer On-Demand-Verkehre geeignet ist,
- welche Förderprogramme hierfür zur Verfügung stehen,
- welche finanziellen und organisatorischen Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssten.

5. Vergleich der Realisierungszeiträume

Die möglichen **Realisierungszeiträume** der verschiedenen **Varianten** sind gegenüberzustellen.

Dabei sollen insbesondere die verbleibende Bau- und Inbetriebnahmezeit

- der U2-Verlängerung sowie der mögliche Zeitraum für
- die Errichtung einer zusätzlichen S-Bahnstation in Gonzenheim und
- die Einführung eines autonomen On-Demand-Angebotes betrachtet werden.

Insbesondere ist die Erreichbarkeit des Bahnhofs, der Innenstadt, der Wohngebiete, bedeutender Arbeitsplatzstandorte und Gewerbegebiete zu betrachten, die durch autonome On-Demand-beziehungsweise Ridepooling-Verkehre zur Feinerschließung und zur Überwindung der sogenannten letzten Meile dienen.

6. Prüfung und Vorbereitung eines Vertreterbegehrens gemäß § 8b Abs. 1 HGO

Der Magistrat wird gebeten, zu prüfen und der Stadtverordnetenversammlung eine rechtlich zulässige Fragestellung vorzulegen, mit der die Stadtverordnetenversammlung gemäß § 8b Abs. 1 HGO im Wege eines **Vertreterbegehrens** die Durchführung eines Bürgerentscheids über die weitere kommunale Beteiligung beziehungsweise finanzielle Mitwirkung an der U2-Verlängerung beschließen kann.

Sollte ein Bürgerentscheid über die Fortführung der U2-Verlängerung in dieser Form rechtlich nicht zulässig sein, soll eine alternative Fragestellung erarbeitet werden, die eine rechtlich zulässige Entscheidung der Bürger über die weitere finanzielle oder verkehrspolitische Ausrichtung der Stadt ermöglicht.

7. Information der Bürger

Für den Fall, dass ein rechtlich zulässiger Bürgerentscheid möglich ist, soll dargestellt werden, wie Bürger vor einer Abstimmung sachlich und ausgewogen über

- die kommunale Haushaltslage
- die U2-Verlängerung,
- deren aktuelle Kosten und finanzielle Verpflichtungen,
- den Nutzen des U2-Projekts im Vergleich zu vorgenannten Alternativen
- den bisherigen und verbleibenden Projektstand,
- die Argumente für die U2,
- mögliche alternative beziehungsweise ergänzende Mobilitätskonzepte,
- die Möglichkeiten autonomer On-Demand-Verkehre und
- die jeweiligen Chancen, Kosten und Risiken,

informiert werden können.

8. Bericht an die Stadtverordnetenversammlung

Die Ergebnisse der Prüfung des Vertreterbegehrens sind der Stadtverordnetenversammlung unverzüglich und so rechtzeitig vorzulegen, dass eine Entscheidung über die Durchführung eines Bürgerentscheids getroffen werden kann, bevor durch weitere wesentliche finanzielle, vertragliche oder bauliche Maßnahmen zusätzliche schwer umkehrbare Tatsachen geschaffen werden.

Begründung

Die Entscheidung über die Verlängerung der U2 ist eine langfristige Infrastrukturentscheidung. Seit den ursprünglichen Planungen ab dem Jahr 2006 und der NKU 2009 haben sich

- die Kosten des U2-Projekts von zirka **55 Mio €** bis heute auf zirka **200 Mio €** fast vervierfacht,
- die finanzielle Situation der Stadt negativ entwickelt
- die technischen Möglichkeiten im öffentlichen Verkehr **erheblich** verändert.

Die U2-Verlängerung befindet sich inzwischen am Beginn der Umsetzung. Der offizielle Spatenstich erfolgte am **9. Dezember 2025**. Die Stadt geht von einer Bauzeit von rund vier Jahren aus.

Seit Januar 2026 wird die bisherige Station Gonzenheim nicht mehr bedient; seit April 2026 endet die U2 vorübergehend in Ober-Eschbach. ([Bad Homburg](#)) **Andere Baumaßnahmen ruhen seither.**

Gleichzeitig hat sich die finanzielle Situation Bad Homburgs erheblich angespannt.

Die Finanzplanung 2025 bis 2028 sieht Investitionen von insgesamt 292 Mio. Euro vor. Zu den herausragenden Investitionsvorhaben zählt die Stadt selbst die U2-Verlängerung und den Neubau der Kläranlage.

Das Regierungspräsidium Darmstadt stellte bei der Genehmigung des Doppelhaushalts 2025/2026 fest, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit Bad Homburgs **nur noch als „noch gesichert“** bezeichnet werden könne. Die **Kommunalaufsicht** empfahl ausdrücklich, auf **neue Investitionen** und Investitionsfördermaßnahmen, **die erhebliche Folgekosten verursachen, möglichst zu verzichten.**

Gerade unter diesen Bedingungen ist verantwortungsvolle Kommunalpolitik verpflichtet, ein Großprojekt dieser Dimension anhand der heutigen Kosten, Nutzenannahmen und **neuen** technischen Alternativen neu zu bewerten.

Frühere Entscheidungen dürfen nicht allein deshalb fortgeschrieben werden, weil sie einmal getroffen wurden. Verantwortungsvolle Politik muss auch bereit sein, Entscheidungen zu korrigieren, wenn sich ihre tatsächlichen und wirtschaftlichen Grundlagen wesentlich verändert haben.

Auswirkungen der Bauphase auf Wirtschaft, Erreichbarkeit und Stadtimago

Auch die Belastungen während der Bauzeit gehören in die Gesamtbetrachtung

Bei der wirtschaftlichen Betrachtung der U2-Verlängerung sollten jedoch nicht nur die unmittelbaren Bau-, Finanzierungs- und späteren Betriebskosten berücksichtigt werden.

Auch die **mittelbaren wirtschaftlichen Folgen der mehrjährigen Großbaustelle im südlichen Bad Homburg** gehören zu einer vollständigen Betrachtung.

Während wesentlicher Teile der Bauzeit endet die U2 bereits in **Ober-Eschbach**. Damit entfällt vorübergehend die bisherige direkte U-Bahn-Anbindung Gonzenheims. Hinzu kommen über mehrere Jahre Baustellenverkehr, veränderte Verkehrsführungen und Einschränkungen der Erreichbarkeit.

Diese Belastungen haben ebenfalls einen wirtschaftlich negativen Wert und können den errechneten geldwerten Nutzen von 300 Mio. Euro mindern. (300 Mio. Nutzen / 200 Mio. Kosten = NKI 1,5)

Zu berücksichtigen sind deshalb – soweit belastbar ermittelbar – zusätzliche Wege- und Zeitkosten für Bürger und Pendler sowie mögliche Auswirkungen auf Gewerbe, Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleister.

Darüber hinaus sollte betrachtet werden, ob eine über Jahre bestehende Großbaustelle und eine vorübergehend eingeschränkte ÖPNV-Erreichbarkeit Auswirkungen auf die Attraktivität Bad Homburgs für Besucher haben können. Ebenso relevant ist, **welche Belastungen Stadt, Bürger und Wirtschaft während einer mehrjährigen Bauphase tragen müssen.**

Solche Auswirkungen erscheinen nicht zwangsläufig im eigentlichen Baupreis. Sie können dennoch reale volks- und stadtwirtschaftliche Kosten verursachen und sollten deshalb in einer aktuellen Gesamtbewertung nicht ausgeblendet werden.

Autonome Mobilität hat eine neue Entwicklungsstufe erreicht

Autonome On-Demand-Verkehre / Auf-Abruf-Verkehre waren zu Beginn der U2-Planungen (2006) keine praktisch verfügbare Alternative.

Das hat sich inzwischen entscheidend verändert.

- Der RMV und die Deutsche Bahn betreiben mit **KIRA – KI-basierter Regelbetrieb autonomer On-Demand-Verkehre** einen Level-4-Erprobungsverkehr mit Fahrgästen. Seit Mai 2025 werden Fahrgäste in Darmstadt sowie im Kreis Offenbach autonom auf Abruf befördert. Die Fahrzeuge bewegen sich frei innerhalb eines genehmigten Straßennetzes und wählen ihre Route entsprechend dem Fahrtwunsch. ([RMV](#))
- 2026 wurde KIRA weiter ausgebaut. Mittlerweile sind acht Fahrzeuge unterwegs, das Bediengebiet wurde erweitert und umfasst rund 130 Haltepunkte. Mehr als 3.500 Testnutzerinnen und Testnutzer waren Ende März zugelassen. ([RMV](#))

Damit findet diese Entwicklung nicht in einem entfernten Forschungszentrum statt, sondern **innerhalb des für Bad Homburg zuständigen Verkehrsverbundes.**

Hamburg geht bereits einen Schritt weiter

Parallel entwickelt sich ein Wettbewerb unterschiedlicher autonomer Verkehrssysteme.

- Im Hamburger Projekt **ALIKE** können seit dem 15. Juli 2026 ausgewählte registrierte Fahrgäste einen selbstfahrenden elektrischen ID. Buzz über die MOIA-App buchen. Das Projekt soll autonomes Ridepooling ausdrücklich als Ergänzung des klassischen ÖPNV aus Bus und Bahn erproben. Das Betriebsgebiet umfasst 37 Quadratkilometer. Der Bund fördert ALIKE mit 26 Millionen Euro. ([MOIA](#))
- Von besonderer Bedeutung ist dabei der Übergang von Einzelprototypen zur industriellen Fertigung.
- Volkswagen hat im März 2026 in Hannover die Vorserienproduktion des autonomen ID. Buzz begonnen. Im Laufe des Jahres soll sie auf rund **500 Fahrzeuge** hochgefahren werden. Der Beginn der Serienproduktion ist für **2027** vorgesehen. MOIA entwickelt dazu eine integrierte Gesamtlösung aus Fahrzeug, autonomem Fahrsystem, Flottensteuerung und Betreiberleistungen. ([MOIA](#))

Damit entsteht perspektivisch die Möglichkeit, dass Städte und Verkehrsunternehmen autonome Mobilität nicht selbst technisch entwickeln müssen, sondern auf industrielle Systeme zurückgreifen können.

Waymo bereitet den kommerziellen Betrieb in Deutschland vor

Am 25. August 2026 kündigte **Waymo** (Google) an, in München zunächst Kartierungs- und Testfahrten durchzuführen und seinen vollständig autonomen Fahrdienst **gegen Ende 2027 für die Öffentlichkeit öffnen zu wollen**.

Waymo gibt an, bereits mehr als 20 Millionen autonome Fahrten absolviert zu haben und inzwischen Hunderttausende kommerzielle Fahrten pro Woche durchzuführen. Der angekündigte Münchner Betrieb steht selbstverständlich unter dem Vorbehalt der erforderlichen deutschen Genehmigungen.

(waymo.com)

Damit entwickelt sich autonomer Verkehr innerhalb weniger Jahre vom Forschungsprojekt über Pilotbetriebe hin zu industriell produzierten Fahrzeugen und angekündigten kommerziellen Angeboten.

Wettbewerb verändert die Wirtschaftlichkeit

Mehrere private Anbieter entwickeln konkurrierende Systeme. Produktionszahlen steigen. Fahrzeuge, Software und Flottensteuerung werden zunehmend industrialisiert. Gleichzeitig entfällt im vollautonomen Regelbetrieb der Bedarf an Fahrpersonal im einzelnen Fahrzeug.

Bereits 2023 wurden solche Auswirkungen in der Enquetekommission „**Mobilität der Zukunft in Hessen 2030**“ des Hessischen Landtags diskutiert. Dabei stellte ein Sachverständiger einer damaligen Taxifahrt von knapp zwei Euro pro Kilometer eine Modellrechnung von etwa **30 Cent pro Kilometer** für ein autonomes Elektrofahrzeug gegenüber.

Ein mögliches zukünftiges Verkehrssystem kann gerade aus der Kombination beider Verkehrsträger bestehen:

- **leistungsfähige Schienenverbindungen für große Verkehrsströme und**
- **flexible autonome On-Demand-Verkehre für die Feinverteilung.**

Vor diesem Hintergrund sollte eine zusätzliche S-Bahnstation im Bereich **Gonzenheim / Haberweg** in Verbindung mit autonomen Zubringerverkehren untersucht werden.

Ziel des Antrags

Dieser Antrag behauptet nicht, dass autonome Fahrzeug-Flotten die U2 nachweislich ersetzen können.

Er verlangt vielmehr, den aktuellen Stand des Jahres 2026 zu berücksichtigen:

- die angespannte finanziellen Situation der Stadt,
- die Empfehlungen der Kommunalaufsicht wegen des Doppelhaushalts 2025/26, „auf neue Investitionen und Investitionsfördermaßnahmen, die erhebliche Folgekosten verursachen, möglichst zu verzichten.
- die erheblichen und langfristigen finanziellen Bindungen, des U2-Bauvorhabens,
- den wirtschaftlichen Vorteil zu untersuchen, dass bei autonomen Fahrzeugflotten privater Betreiber erhebliche Investitionen in Fahrzeuge, Technologie und Flottenbetrieb privatwirtschaftlich getragen werden und dadurch der kommunale Finanzierungsbedarf gegenüber kommunal finanzierten Infrastrukturvorhaben geringer ausfallen könnte. Somit kann der **Nutzen-Kosten-Index um ein Vielfaches** höher sein.
- der Level-4-Pilotbetrieb des RMV mit **KIRA**,

- die beginnende Industrialisierung autonomer Ridepooling-Fahrzeuge **MOIA** in Hamburg
- der kommerzielle Markteintritt von **Waymo** in München und weiterer Anbieter in Deutschland
- der Möglichkeit einer Kombination von leistungsfähiger Schiene und autonomer Feinverteilung bis unmittelbar zum Zielort des Reisenden.
- die Möglichkeit, das nicht nur große Systemanbieter wie Waymo, MOIA Volkswagen, Tesla, sondern auch private Einzelunternehmer – Vereinigungen e.V. am Gesamtmarkt teilnehmen, so dass der erzielte Gewinn in der Region verbleibt und hier versteuert wird.

Warum ein Bürgerentscheid geprüft werden sollte ?

Bei einer Investition dieser Größenordnung und einem Planungshorizont von inzwischen rund zwanzig Jahren stellt sich angesichts der grundlegend veränderten technologischen, finanziellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen die Frage, ob die Entscheidung über die weitere Fortführung der U2-Verlängerung erneut den Bürgern übertragen werden sollte.

Mit diesem Antrag soll deshalb geprüft werden, ob die Stadtverordnetenversammlung gemäß § 8b HGO im Wege eines Vertreterbegehrens einen Bürgerentscheid beschließen kann.

Damit soll sich das Stadtparlament ausdrücklich der Frage stellen, ob es bereit ist, die Entscheidung unter den heutigen Bedingungen den Bürgerinnen und Bürgern zu übertragen.

Fazit:

Spätestens seit es politisch Verantwortlichen bekannt ist, dass wesentliche Grundlagen der

- NKU 2009,
- des Planfeststellungsbeschlusses 2016 und damit auch
- der Bürgerentscheidung 2018

auf unzutreffenden Fahrgastprognosen beruhen, kann das Projekt nicht einfach unverändert weiterbetrieben werden.

Wer trotz dieser Kenntnis heute noch daran festhält, handelt nicht mehr aus einem bloßen Irrtum heraus, sondern bewusst in Kenntnis der inzwischen erkannten Zweifel an den Entscheidungsgrundlagen.

(NKU 2009= werktäglich zusätzlich 3.100 Fahrgäste, davon 900 Fahrgäste im Binnenverkehr Frankfurt)

Die politisch Verantwortlichen müssen deshalb jetzt entweder nachvollziehbar belegen, dass die U2 auch mit korrigierten und aktuellen Zahlen gerechtfertigt ist – oder den Bürgern erneut die Entscheidung über Fortführung oder Beendigung des Projekts durch Bürgerentscheid überlassen.