

Was haben die Bau-Projekte: Fahrradturm, Fahrradschnellweg und U2-Verlängerung zum Bahnhof gemeinsam: Folgt Bad Homburg einer verkehrspolitischen Pfadabhängigkeit?

Wenn Planung zum Selbstzweck wird

In Politik und Verwaltung gibt es ein bekanntes Phänomen: Je länger ein Projekt geplant wird und je mehr Institutionen daran beteiligt sind, desto schwieriger wird es, die ursprünglichen Annahmen noch einmal grundsätzlich zu hinterfragen.

Wissenschaftler sprechen dabei von **Pfadabhängigkeit**, **Eskalation des Commitments** oder dem **Sunk-Cost-Effekt**. Gemeint ist die Tendenz, Projekte weiterzuverfolgen, weil bereits viel Zeit, Geld und politisches Kapital investiert wurde – selbst wenn neue Informationen eine erneute Überprüfung nahelegen würden.

Die Frage stellt sich zunehmend auch in Bad Homburg.

Während die Stadt gleichzeitig einen 1.) Fahrradturm am Bahnhof, einen 2.) Fahrradschnellweg und 3.) die Verlängerung der U2 verfolgt, stellt sich die grundsätzliche Frage:

Wurden die verschiedenen Mobilitätsprojekte jemals gemeinsam und ergebnisoffen betrachtet – oder läuft jedes Projekt inzwischen auf eigenen Schienen weiter?

1.) Der Fahrradturm: Lösung für welches Problem?

Der geplante Fahrradturm am Bahnhof Bad Homburg soll rund 110 bis 120 Fahrräder aufnehmen. Die Investitionskosten liegen bei etwa **zwei Millionen Euro**.

Die Begründung lautet:

- Förderung des Radverkehrs
- Verbesserung der Verknüpfung von Fahrrad und Bahn
- Reduzierung des Autoverkehrs
- Beitrag zum Klimaschutz

Doch bereits hier stellt sich eine zentrale Frage:

Warum soll ein Fahrrad am Bahnhof abgestellt werden, wenn sein eigentlicher Vorteil darin besteht, am Zielort mobil zu sein?

Viele Pendler nutzen ihr Fahrrad nicht nur für die Fahrt zum Bahnhof, sondern auch für die sogenannte „letzte Meile“ am Zielort.

Gerade in Frankfurt kann ein Fahrrad Wege von mehreren Kilometern zwischen Bahnhof, Arbeitsplatz und anderen Zielen erheblich erleichtern.

Wer das Fahrrad am Heimatbahnhof einschließt, verliert diesen Vorteil vollständig.

Die übersehene Alternative: Fahrradmitnahme statt Fahrradparken

Gleichzeitig wird häufig argumentiert, dass die Mitnahme von Fahrrädern in S-Bahnen **wegen Überfüllung problematisch** sei.

Dieses Argument verdient eine genauere Betrachtung.

Nach den veröffentlichten Pünktlichkeits- und Ausfallzahlen des RMV sind seit Jahren (ab 2021) erhebliche **Betriebsstörungen** zu beobachten. **Verspätungen** und **Zugausfälle** führen regelmäßig dazu, dass Fahrgäste mehrerer ausgefallener Verbindungen **in nachfolgende Züge gedrängt** werden.

Die **Überfüllung** entsteht somit nicht allein durch die Anzahl der Fahrgäste, sondern auch durch die **mangelnde Zuverlässigkeit des Systems**.

Anstatt Fahrräder grundsätzlich aus den Zügen herauszuhalten, könnte deshalb eine andere Lösung diskutiert werden:

Die Umwandlung eines wenig genutzten **1.-Klasse-Bereichs** in einen speziell ausgewiesenen Fahrradbereich.

Ein solcher Bereich könnte:

- räumlich vom Hauptfahrgaststrom getrennt sein,
- Fahrräder hochkant aufnehmen,
- Konflikte beim Ein- und Aussteigen vermeiden,
- die Nutzung des Fahrrads am Zielort ermöglichen.

Die Frage lautet daher nicht:

„**Fahrradturm oder Fahrradmitnahme?**“

Sondern:

Wurde jemals systematisch untersucht, welche Lösung für Pendler den größeren Nutzen bietet?

2.) Fahrradschnellwege: Konkurrenz oder Ergänzung zur Bahn?

Die gleiche Frage stellt sich beim Thema **Fahrradschnellweg**.

Offiziell sollen Fahrradschnellwege Menschen dazu bewegen, längere Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Doch auch hier stellt sich die Frage:

Wer fährt tatsächlich täglich 15 bis 20 Kilometer von Bad Homburg nach Frankfurt, wenn gleichzeitig eine **Schienenverbindung** existiert?

Viele Pendler würden vermutlich folgende Kombination bevorzugen:

- Fahrrad zum Bahnhof
- S-Bahn oder U-Bahn
- Fahrrad am Zielort

Dieses Modell nutzt die jeweiligen Stärken beider Verkehrsmittel.

Ein Fahrradschnellweg verfolgt dagegen ein anderes Ziel:

Er soll die **Bahnfahrt teilweise ersetzen**.

Ob dies tatsächlich den Präferenzen der Pendler entspricht, sollte nicht angenommen, sondern durch belastbare Untersuchungen nachgewiesen werden.

3.) Die U2-Verlängerung zum Bahnhof: Eine ähnliche Fragestellung

Noch deutlicher wird die Problematik bei der geplanten Verlängerung der U2.

An diesem Projekt wird seit ungefähr **zwei Jahrzehnten** gearbeitet.

Zahlreiche Institutionen waren und sind beteiligt:

- Stadt Bad Homburg
- Stadt Frankfurt
- RMV
- VGF
- Land Hessen
- Bundesbehörden
- Planungsbüros
- Genehmigungsbehörden

Mit jedem weiteren Planungsschritt **steigt die politische Hemmschwelle**, die ursprünglichen Annahmen erneut **kritisch zu überprüfen**.

Doch genau das wäre bei einem Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung notwendig.

Besonders relevant sind dabei zwei Fragen:

A. Sind die ursprünglichen Fahrgastprognosen noch realistisch?

Viele Nutzen-Kosten-Untersuchungen basieren auf **langfristigen Prognosen**.

Wenn sich Mobilitätsverhalten, Homeoffice-Anteile, Bevölkerungsentwicklung oder alternative Verkehrsangebote verändern, müssen auch die zugrunde liegenden Annahmen überprüft werden.

B. Ist der ausgewiesene volkswirtschaftliche Nutzen belastbar?

Die aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung weist einen erheblichen **geldwerten Nutzen** aus.

Dieser Nutzen entscheidet letztlich über die Förderfähigkeit.

Daher ist Transparenz besonders wichtig:

- Welche Fahrgastzahlen wurden angesetzt?
- Welche Alternativen wurden betrachtet?
- Welche Sensitivitätsanalysen wurden durchgeführt?
- Wie wirken sich veränderte Rahmenbedingungen aus?

Je höher die Investitionssumme, desto wichtiger wird eine nachvollziehbare öffentliche Diskussion.

Die eigentliche Frage

Die Debatte um Fahrradturm, Fahrradschnellweg und U2-Verlängerung ist letztlich **keine** Debatte über **einzelne** Bauwerke.

Es geht um eine grundsätzliche Frage:

Werden Projekte regelmäßig auf ihre aktuelle Sinnhaftigkeit überprüft – oder werden sie fortgeführt, weil bereits zu viel Planung, Zeit und politisches Kapital investiert wurden?

Gerade bei langfristigen Infrastrukturvorhaben darf die Frage nach Alternativen niemals als Störung verstanden werden.

Im Gegenteil:

Eine demokratische und wirtschaftlich verantwortungsvolle Planung zeichnet sich dadurch aus, dass auch kurz vor der Umsetzung noch gefragt werden darf:

Würden wir dieses Projekt heute unter den aktuellen Bedingungen erneut beginnen?

Wenn diese Frage überzeugend mit „Ja“ beantwortet werden kann, stärkt dies die Legitimation eines Projekts.

Wenn die Antwort ausbleibt, entsteht der Eindruck, dass nicht mehr die beste Lösung gesucht wird, sondern lediglich die Vollendung eines einmal eingeschlagenen Weges.