



MOBILITÄTSKONZEPT 2020

FRIEDBERG (HESSEN)

MOBILITÄTSKONZEPT

KREISSTADT FRIEDBERG

(HESSEN)



Auftraggeber:

Magistrat der Stadt Friedberg (Hessen)
Mainzer-Tor-Anlage 6

61169 Friedberg (Hessen)



Auftragnehmer:

Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechts-
fragen der Raum- und Umweltplanung mbH (FIRU)
Bahnhofstraße 22
67655 Kaiserslautern
www.firu-mbh.de

Bearbeitung FIRU mbH

Dipl.-Ing. Sabine Herz
Alena Röhrich M.Sc.
Maximilian Vogt B.Sc.

Kaiserslautern
Stand: 04.12.2020

Quellen Fotos Titelblatt: FIRU mbH, Stadt Friedberg (Hessen).

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einführung – Mobilität in Friedberg neu Denken.....	8
2	Bestandsaufnahme	9
2.1	Vorhandene Datengrundlagen und Fachplanungen	10
2.1.1	Machbarkeits- und Finanzierungsstudie Bahnhof Friedberg einschließlich Bahnhofsumfeld 2010	10
2.1.2	Konzeptplanung und Umgestaltung der Kaiserstraße	11
2.1.3	Radverkehrsplan des Wetteraukreises 2018/2019	12
2.1.4	Bürgerbeteiligung.....	12
2.2	Voraussetzungen und örtliche Gegebenheiten.....	14
2.3	Mobilitätsverhalten und Einsparpotentiale	15
2.4	Kfz-Verkehr	17
2.4.1	Überregionale Erschließung und Erreichbarkeit	17
2.4.2	Kommunale Verkehrsinfrastruktur	21
2.4.3	Ruhender Verkehr und Parkraumorganisation	25
2.5	Fußverkehr	29
2.5.1	Fußwegeinfrastruktur	29
2.5.2	Fußwegequalität	30
2.6	Radverkehr	34
2.6.1	Radwegeinfrastruktur	34
2.6.2	Fahrradabstellanlagen.....	37
2.6.3	Fahrradclimatest 2018 und Unfallatlas	38
2.7	Öffentlicher Verkehr.....	40
2.7.1	Regionale Organisation des Öffentlichen Verkehrs	40
2.7.2	Schienerpersonennahverkehr (SPNV) - Bahnverkehr.....	40
2.7.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Busverkehr.....	43
2.8	Neue Mobilitätsformen	46
3	Zusammenfassende Betrachtung – Stärken- und Schwächen-Analyse	48
4	Leitlinien und Ziele.....	51
4.1	Leitlinien für die Verkehrsentwicklung.....	51
4.2	Handlungsempfehlungen und strategische Zielsetzungen	54
5	Schlüsselvorhaben für die Verkehrsentwicklung	65
5.1	Kernstadt: Altstadt - Kaiserstraße - Seewiese	67

5.2	Fußgängerbereich Altstadt	69
5.3	Fußwegekonzept	73
5.4	Radverkehrsstrategie	75
5.5	Parkraumkonzept	78
5.6	Umgestaltung kritischer Verkehrsinfrastrukturen	81
5.7	Nahverkehrskonzept für den ÖPNV	86
5.8	Attraktivitätssteigerung von Bushaltestellen	88
5.9	Bahnhof und Bahnhofsumfeld	90
5.10	Klimagerechte Verkehrsentwicklung	94

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Schematische Darstellung des Erarbeitungsprozesses	9
Abbildung 2: Auszug aus der Konzeptplanung des Friedberg Forums zur Kaiserstraße	11
Abbildung 3: Verkehrliche Anbindung der Stadt Friedberg.....	14
Abbildung 4: Abschätzung der Verteilung nach Verkehrsträgern in Friedberg.....	15
Abbildung 5: Theoretisches Verlagerungspotenzial des Pkw-Verkehrs auf den Fuß- und Radverkehr	16
Abbildung 6: Straßenhierarchien der Stadt Friedberg	17
Abbildung 7: Verkehrsmengenkarte für den Raum Friedberg 2015	19
Abbildung 8: Lärmkartierung Straßenlärm-PLUS 2017 im Bereich Friedberg	20
Abbildung 9: Die Kaiserstraße	22
Abbildung 10: Die Bundesstraße B275	22
Abbildung 11: Die Landesstraße L3351 Richtung Dorheim/Bauernheim	22
Abbildung 12: Orte des Überwindens – die Kaiserstraße.....	22
Abbildung 13: Orte des Überwindens – die B 275.....	22
Abbildung 14: Orte des Überwindens – die B 275.....	22
Abbildung 15: Verortung kritischer Knotenpunkte und infrastruktureller Belange in der Gesamtstadt	23
Abbildung 16: Kreuzung Ockstädter Straße / Kaiserstraße	24
Abbildung 17: Usavorstadt	24
Abbildung 18: Kreuzung Fauerbacher Str. / Fritz-Reuter-Str.....	24
Abbildung 19: Ockstädter Straße – Aktion „Freiwillig 30“	24
Abbildung 20: Auslastung der zentralen Parkraumflächen in der Kernstadt (Stichprobenerhebung 19.06.2020 mittags)	26
Abbildung 21: Einnahme des Straßenraums durch parkende Pkw	27
Abbildung 22: Behinderung durch zu eng gefasste Parkflächen	27
Abbildung 23: Unübersichtliche Parkraumgestaltung am Bahnhof	27
Abbildung 24: Erreichbarkeiten zu Fuß (in Minuten)	29
Abbildung 25: Enge Gehwegbereiche entlang der Usagasse	31
Abbildung 26: Unübersichtliche Querungsmöglichkeit am Bahnhof	31
Abbildung 27: Blindenleitsystem am E.-P.-Platz.....	31
Abbildung 28: Einladender Eingang zur Kaiserstraße.....	32
Abbildung 29: Schleichwege für Fußgänger	32
Abbildung 30: Aufenthaltsraum Seewiese	32
Abbildung 31: Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad (in Minuten).....	34
Abbildung 32: Gefährdung durch unübersichtliche Verkehrsführung	35
Abbildung 33: Wolfengasse ohne Sicherung des Radverkehrs	35
Abbildung 34: Radwegenetz Friedberg	36
Abbildung 35: Breite Radwegeverbindung an der Mainzer-Tor-Anlage	37

Abbildung 36: Freigabe des Radverkehrs mit Ampelsystem in der Hanauer Straße	37
Abbildung 37: Neue Radstellplätze am Bahnhof Friedberg.....	38
Abbildung 38: Der Straßenraum als dominierendes Element im direkten Bahnhofsbereich	42
Abbildung 39: Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes als Antwort auf unattraktive Resträume.....	42
Abbildung 40: Bus- und Bahnlinien in Friedberg	43
Abbildung 41: Haltestelle Ockstädter Straße ohne Wetterschutz und Sitzgelegenheiten	44
Abbildung 42: Aufenthaltsraum am Busbahnhof unübersichtlich und unattraktiv gestaltet	44
Abbildung 43: Erschließungsqualität des ÖPNV/Einzugsbereich der Haltestellen	45
Abbildung 44: Car-Sharing an der Stadtkirche	46
Abbildung 45: Ladestation mit Stellflächen für Elektroautos am Ockstädter Parkplatz	46
Abbildung 46: Schaugrafik zu den Leitlinien der Verkehrsentwicklung	51
Abbildung 47: Übersicht Schlüsselvorhaben	66
Abbildung 48: Konzeptvorschlag zur verkehrlichen Neuordnung der Kernstadt Friedberg.....	68
Abbildung 49: Wegebeziehungen der innerstädtischen Fußgängerzone (bzw. Fußgängerbereichs) mit möglichen Erweiterungsbereichen	71
Abbildung 50: Zentrale Verbindungsachsen des Fußverkehrs mit kritischen Querungsbereichen an Hauptverkehrsstraßen	74
Abbildung 51: Schließung des Radnetzes und Bedarfe bei der Fahrradabstellung.....	76
Abbildung 52: Vorschlag des Führungskonzepts für ein innerstädtisches Parkleitsystem.....	79
Abbildung 53: Umgestaltung des Verkehrsknotens Kaiserstraße / Ockstädter Straße durch einen Kreisverkehr	83
Abbildung 54: Kfz-Belastung 2030 ohne (links) und mit (rechts) Ortsumgehung	84
Abbildung 55: Neubau der Ortsumgehung B275	85
Abbildung 56: Erschließungsdefizite des ÖPNV (Bus) im Stadtgebiet Friedberg.....	87
Abbildung 57: Empfehlung zur barrierefreien Umgestaltung einer Bushaltestelle am Fahrbahnrand (Bordhöhe +18 cm)	89
Abbildung 58: Der Haltebereich am Bahnhof Friedberg – Negativbeispiel einer modernen Bushaltestelle ..	89
Abbildung 59: Konzeptentwurf zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes	92

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Ein- und Auspendler Friedberg zwischen 2006 bis 2018	18
Tabelle 2: Maßnahmen bei Straßenverkehrslärm	21

Hinweis

Im vorliegenden Mobilitätskonzept werden stets die unterschiedlichen Sichtweisen und Anforderungen von Frauen und Männern berücksichtigt. In der Wortwahl werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Sollte dies aus Gründen der Lesbarkeit nicht möglich sein, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

1 EINFÜHRUNG – MOBILITÄT IN FRIEDBERG NEU DENKEN

Heutzutage sind alle Bereiche, darunter Politik, Verwaltung, Wirtschaft sowie alle Bürgerinnen und Bürger mit den Auswirkungen des zentralen Themas Klimawandel und der Energiewende konfrontiert. Entsprechend sehen sich auch die mobilitätsbezogenen Infrastrukturen und Systeme den vielschichtigen Aufgaben und Herausforderungen gegenübergestellt. Schon früh müssen die Städte Planungs- und Umsetzungsprozesse anstoßen, um die neuen Verkehrstrends an die kommunalen Infrastrukturen nach individuellem Maßstab anzupassen. Hierzu ist es erforderlich, die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse, Verkehrsverhalten und alternative Mobilitätsoptionen aufzuzeigen und deren zukünftigen Umgang in der Gesellschaft zu etablieren.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts soll hierzu aufgezeigt werden, welche Gestaltungspotenziale Friedberg im Themenbereich Mobilität hat und welche Steuerungsgrößen den Akteuren zur Verfügung stehen. Darüber hinaus gilt es auch, umfassende Lösungsansätze zu finden, die weitere wichtige Ziele der Verkehrsplanung berücksichtigen, wie eine allgemeine und gleichberechtigte Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastrukturen, eine umfassende Verkehrssicherheit sowie eine attraktive und stadtverträgliche Straßenraumgestaltung.

Grundsätzlich werden stets die Rahmenbedingungen einer integrierten und nachhaltigen Verkehrsplanung mit den Grundsätzen *vermeiden*, *verlagern* und *verträglich abwickeln* berücksichtigt. Für eine zukünftige Gestaltung des Verkehrssystems bedeutet dies, dass Anreize geschaffen werden um Wege einzusparen und Fahrten mit dem Pkw auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Verbund umweltverträglicher Verkehrsmittel wie Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß) attraktiv verlagert werden können. Der unvermeidbare Kfz-Verkehr, der nicht auf andere Verkehrsträger verlagert werden kann, soll verträglich abgewickelt werden, sodass die übrigen Verkehrsteilnehmer und weitere Betroffene in der Stadt möglichst wenig negative Effekte erfahren. Gleichzeitig muss das Mobilitätsangebot für die Bürgerschaft sowie für Besucherinnen und Besucher Friedbergs so attraktiv und effizient wie möglich sein, um entsprechende Verlagerungsprozesse zu erzielen. Dafür ist es erforderlich, die Vorteile aller Verkehrsarten optimal zu nutzen und sie stärker zu vernetzen. Eine Verkehrsart allein kann die heutigen komplexen Ansprüche an Mobilität nicht erfüllen, was bedeutet, dass alle Verkehrsarten im Planungsprozess gleichberechtigt berücksichtigt werden müssen.

Die Aufgabe des vorliegenden Konzeptes ist es, Friedberg auf diesen Wandel vorzubereiten und die bestehenden Systeme und die Verkehrsinfrastruktur fortzuentwickeln und nachhaltig zu gestalten. Das Mobilitätskonzept bildet mit seinen umfassenden Analysen einen strategischen Leitfaden und eine Entscheidungshilfe für Politik und Verwaltung. Die hier aufgestellten Ziele und Leitlinien stellen die Rahmenbedingungen für die zukünftige Verkehrsplanung in Friedberg dar, und der Maßnahmenkatalog bildet darüber hinaus die Basis für Verkehrsprojekte der kommenden Jahre.

Gemeinsam mit dem parallel hierzu erstellten Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) wird mit dem Mobilitätskonzept ein engerer Rahmen für die zukünftige Weiterentwicklung des Verkehrsbereichs von Friedberg entwickelt. Innerhalb des ISEK's sind bereits die Grundlagen und erste Maßnahmen im Bereich der Mobilität in Friedberg dargestellt, die mit dem vorliegenden Konzept konkretisiert und deren Inhalte eine größere Tiefe erreichen wie im ISEK. Im Zusammenhang mit dem ISEK-Prozess wurde auch das Mobilitätskonzept durch die Öffentlichkeit in einem intensiven Beteiligungsprozess in Form von Bürgerforen und einer Onlinebeteiligung begleitet. Wir bedanken uns an dieser Stelle bei allen, die sich in den Prozess eingebracht haben, um mit ihrem persönlichen Engagement die Mobilität in Friedberg auf die zukünftigen Herausforderungen vorzubereiten und auszurichten.

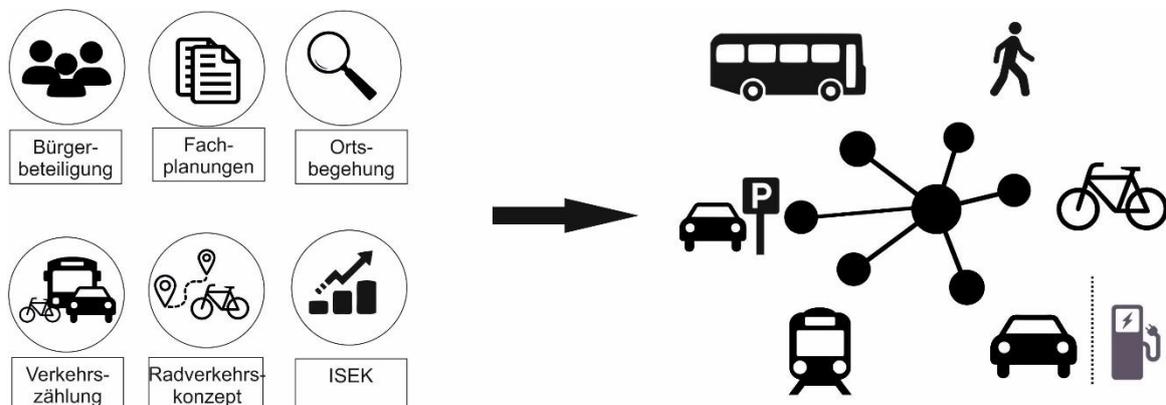
Das Mobilitätskonzept folgt in seinen Ausführungen dabei stets dem integrierten Ansatz des ISEK und setzt sich zum Ziel, den differenzierten Verkehr in Friedberg (Pkw/Lkw, Bus, Bahn, Rad- und Fußverkehr) in seiner Gesamtheit und ohne bestimmte Verkehrsträger auszuschließen oder zu bevorzugen, zu betrachten. Ein wichtiger Fokus liegt dabei auch auf alternativen Verkehrsträgern, die in Anbetracht einer Mobilitätswende von zunehmender Bedeutung für eine nachhaltige und praktikable Mobilität in Friedberg stehen. Vor dem Hintergrund eines integrierten Planungsansatzes werden im Anschluss der Bestandsanalyse die Stärken und Schwächen der Verkehrsträger erörtert, mit dem Ziel einer nachhaltigen und engen Verknüpfung der aufgezeigten Verkehrsträger. Darauf aufbauend werden anschließend Leitlinien und Ziele entwickelt, die sich letztendlich in konkreten Maßnahmen für zukünftige Mobilitätsprojekte zeigen.

Ziel ist es, ein praxis- und anwendungsorientiertes Konzept zur verbesserten Abstimmung der nachhaltigen Mobilitätsplanung in der Stadt zu erarbeiten, das die Grundlage für zukünftige Detailplanungen bildet.

2 BESTANDSAUFNAHME

Grundlage des Mobilitätskonzepts ist eine umfassende Analyse und Auswertung der verkehrlichen Bestandssituation in Friedberg. Hierzu werden im Laufe des folgenden Kapitels die verschiedenen Verkehrsträger untersucht und deren Erschließung in der Stadt Friedberg dargestellt. Auf Grundlage dieser Analyse sollen die Zielkonflikte der einzelnen Verkehrsträger aufgezeigt werden und so Lösungsansätze zu einer besseren verkehrlichen Organisation in Friedberg formuliert werden.

Abbildung 1: Schematische Darstellung des Erarbeitungsprozesses



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020

Als Grundlage der Bestandsanalyse dienen einerseits sehr detaillierte verkehrliche Fachplanungen wie beispielsweise Verkehrsuntersuchungen im Bereich Fauerbacher Straße/Dorheimer Straße, eine verkehrstechnische Untersuchung am Knotenpunkt Kaiserstraße/Ockstädterstraße sowie Verkehrszählungen am Burgberg/Usavorstadt. Zur umfassenden Beschreibung der Gesamtsituation wurden auch weiterführende und in Aufstellung befindliche Fachplanungen wie der Radverkehrsplan Wetteraukreis 2018/2019, die Nahmobilitätsstrategie für Hessen sowie weitere für Friedberg relevante Rahmenplanungen, wie der Bundesverkehrswegeplan hinzugezogen, um einen integrierten Ansatz des Mobilitätskonzeptes zu gewährleisten.

Darüber hinaus wurden auch projektbezogene Konzepte, wie beispielsweise die Konzeptplanungen zur Umgestaltung der Kaiserstraße, sowie die Machbarkeits- und Finanzierungsstudie zum Bahnhof Friedberg einschließlich des Bahnhofsumfelds in die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts mit einbezogen.

Als wichtige Grundlage des vorliegenden Konzepts dienen zudem die im Rahmen des ISEK-Prozesses erfassten Aussagen und Ideen der Bürgerinnen und Bürger zum Thema „Mobilität und Erreichbarkeit“, welche umfassend in das vorliegende Konzept eingebettet wurden. Mit der Einbeziehung der Anregungen aus den Bürgerprozessen in das Mobilitätskonzept können so langfristig besser fassbare Maßnahmen formuliert werden und effektiver an den verkehrlichen Problemen der Stadt angesetzt werden.

2.1 VORHANDENE DATENGRUNDLAGEN UND FACHPLANUNGEN

Mit der Konzeptplanung und Umgestaltung der Kaiserstraße (2010) und der Machbarkeits- und Finanzierungsstudie Bahnhof Friedberg einschließlich Bahnhofsumfeld (2010) bestehen bereits fundamentale Grundlagen über die konkrete Entwicklung von zentralen Verkehrsinfrastrukturen in Friedberg. Für den weiter gefassten Rahmen des Mobilitätskonzeptes finden daher vorwiegend die Grundüberlegungen und Ziele der Konzepte im Mobilitätskonzept Eingang. Von maßgeblicher Bedeutung sind darüber hinaus auch die Ausführungen des Radverkehrsplans des Wetteraukreises (2018/2019) und insbesondere auch die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung (2020), deren Inhalte vertieft zu der Maßnahmenentwicklung beigetragen haben.

2.1.1 MACHBARKEITS- UND FINANZIERUNGSSTUDIE BAHNHOF FRIEDBERG EINSCHLIEßLICH BAHNHOFSUMFELD 2010

Die Aufgabe der Studie aus dem Jahr 2010 hatte zum Ziel, die Entwicklung und Aufwertung des Bahnhofs Friedberg und des angrenzenden Bahnhofsumfeldes zu analysieren. Beauftragt wurde die Studie durch den RMV mit den Kooperationspartnern der Stadt Friedberg, der Wirtschaftsförderung Wetterau und der DB Station & Service AG beim Architekturbüro BLFP architekten GmbH.

Grundlage der Studie ist eine ausführliche Bestandsaufnahme der vorliegenden Bahninfrastruktur. Defizite wurden insbesondere in Bezug auf die Barrierefreiheit, fehlende Wartebereiche und WC-Anlagen sowie mangelnder Bauwerkzustand ausgemacht. Insgesamt wurden 10 modular aufgebaute Planungskonzepte mit unterschiedlichen Baustufen (minimal, optimal, Maximallösung) erarbeitet, die unabhängig voneinander realisiert werden können. Die Konzepte beziehen sich auf verschiedene Bereiche des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes, wie beispielsweise das Empfangsgebäude, den Bahnhofsvorplatz, den Zentralen Omnibus-Bahnhof (ZOB), die Personenunterführung, Park + Ride-Anlagen sowie verschiedene städtebauliche Konzepte. Die Machbarkeits- und Finanzierungsstudie dient heute als Grundlage und Anstoß für die Modernisierung des Bahnhofs und die Neuplanung des ZOB. In einem ersten Bauabschnitt sollen die Bahnsteige eins bis vier den aktuellen Standards angepasst werden. Dazu gehören ebenso die Erneuerung der Beleuchtung an den Bahnsteigdächern sowie die Umgestaltung der Personenunterführung. Der barrierefreie Ausbau der Station ist in einem zweiten Bauabschnitt im Jahr 2024 angesetzt und beinhaltet zudem den

Neubau der Personenunterführung zu den Bahnsteigen, sowie die Einrichtung von Aufzügen und Treppen.¹

In Bezug auf das vorliegende Konzept haben der Bahnhof und dessen Umfeld eine signifikante Bedeutung für ein erhöhtes Aufkommen an Fußgängern sowie Radfahrern. Besonders aufgrund der hohen Auslastung in den Morgen- und Abendstunden kommt der Fußgängerführung sowie der Aufenthaltsqualität im Bahnhofsumfeld eine besondere Bedeutung zu.

2.1.2 KONZEPTPLANUNG UND UMGESTALTUNG DER KAISERSTRASSE

Aus dem Erarbeitungsprozess des Planungsbüros Mörner + Jünger in Auftrag der Stadt Friedberg stammt der Entwurf eines Umgestaltungskonzeptes zur Erneuerung der Kaiserstraße. Die hier formulierten Anregungen sollen die Basis für eine fortführende Ausarbeitung und Planung darstellen. Thematisiert werden in dem Konzept die Nutzer und Nutzeransprüche im Hinblick auf die verschiedenen Verkehrsmittel sowie städtebauliche Eigenarten mit dem Ziel der inneren Vernetzung und Strukturierung der Infrastrukturen. Neben den verkehrsplanerischen Überlegungen wurden auch begleitende Maßnahmen benannt, wie die Förderung ansässiger Unternehmen, die einheitliche Ausstattung und Begrünung der Straßen und Wege, sowie die Attraktivitätssteigerung des Raumes durch einen Wochenmarkt, der als verbindendes Element zwischen der Wolfengasse und Kaiserstraße fungieren soll.

Abbildung 2: Auszug aus der Konzeptplanung des Friedberg Forums zur Kaiserstraße



Quelle: Konzept von Friedberg Forum unterstützt von Planungsbüro Mörner + Jünger 2011

Die vertiefte Konzeptplanung vom Planungsbüro Mörner + Jünger und dem Stadtbauamt (heute: Amt für Stadtentwicklung, Liegenschaften und Rechtswesen) zum ortsgerechten Straßenausbau der Kaiserstraße über den Teilabschnitt Burg - Ockstädter Straße beinhaltet des Weiteren einen flexiblen Maßnahmenkatalog zur Flächennutzung des betrachteten Straßenraumes und soll damit eine angemessene Realisierung der unterschiedlichen Flächenansprüche ermöglichen. Die Neuregelungen betreffen die Verkehrsflächen der verschiedenen Verkehrsträger (Pkw, Rad, Fußgänger, ÖPNV, ruhender Verkehr, Taxi) sowie die Bereiche vor der Burg, das Parkplatzangebot, die Straßenbegrünung mit Alleecharakter, die Bereiche des Straßenmarktes sowie die Außengastronomie und die Beleuchtungssituation.

Die Kaiserstraße ist eine der zentralen Verkehrsachsen von Friedberg und daher ausschlaggebend für einen funktionierenden Verkehrsablauf der Innenstadt. Die beschriebenen Ansätze der Konzeptplanung sind elementarer Bestandteil bei einer Neugestaltung der Kaiserstraße, die vor dem

¹ Vgl. DB (2020): Umbau in zwei Etappen: Modernisierung des Friedberger Bahnhofs startet, aufgerufen unter: <https://www.deutschebahn.com/pr-frankfurt-de/Umbau-in-zwei-Etappen-Modernisierung-des-Friedberger-Bahnhofs-startet--5545072> (25.09.2020)

Hintergrund der gefassten Leitlinien und Ziele weiterentwickelt werden müssen und als eigenständiges Projekt ins Auge gefasst werden.

2.1.3 RADVERKEHRSPAN DES WETTERAUKREISES 2018/2019

Die COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt veröffentlichte 2019 eine Fortschreibung des Radverkehrsplans des Wetteraukreises in der Fortschreibung für 2018/2019. Ein besonderer Fokus des Radverkehrsplans liegt auf einer umfassenden Defizitanalyse der überörtlichen Radinfrastruktur und der Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs zur Überwindung der vorhandenen Mängel. Insgesamt lassen sich hier 103 Maßnahmenprojekte nach Prioritäten und Maßnahmenträger geordnet auffinden, die zur Schließung von Lücken im Radroutennetz und zur Verbesserung der Netzstruktur beitragen sollen.² Des Weiteren ist Teil des Konzepts die Erstellung eines Alltagsroutennetzes mit Zentral-, Haupt- und Nebenrouten. Anhand von Befahrungen entlang dieser Routen wurden auf insgesamt ca. 265 km Strecke Lücken und Schwachstellen unterschiedlicher Art protokolliert und für die weitere Ausarbeitung festgehalten. Zudem wurden im Rahmen einer Bestandsaufnahme von Fahrradabstellanlagen an ausgewählten öffentlichen Einrichtungen deutliche Defizit bei Anzahl und Qualität festgestellt.

Die Inhalte und Ergebnisse des Radverkehrsplans des Wetteraukreises 2018/2019 wurden auf die kommunale Ebene der Stadt Friedberg heruntergebrochen, die entsprechenden Defizite und Maßnahmen aufgegriffen und im Kontext des Mobilitätskonzeptes weiterentwickelt.

2.1.4 BÜRGERBETEILIGUNG

Ein wesentlicher Faktor der Bestandsaufnahme und des gesamten Bearbeitungsprozesses des Mobilitätskonzepts nimmt die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Friedberg ein. Der Austausch von Erfahrungen, Perspektiven und Engagement ist als wichtiger Mehrwert über das lokale Wissen und die Belange vor Ort zu identifizieren und kann das Vorgehen der Fachplanung gewinnbringend ergänzen. Jede einzelne eingebrachte Ergänzung wurde hierbei fachlich geprüft, die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung abgewogen und in das Mobilitätskonzept gebündelt eingebettet. Der partizipatorische Ansatz bewirkt so insgesamt eine erhöhte Aufmerksamkeit und führt schlussendlich zu einer höheren Qualität und Akzeptanz der Ausführungen des Mobilitätskonzepts.

Im Projektzeitraum des ISEK wurden insgesamt drei Sitzungen mit **Arbeitsgruppen** zu verschiedenen Thematiken abgehalten. Am 14.10.2019, 13.11.2019 und 04.03.2020 tagten Arbeitsgruppen zum Thema Erreichbarkeit und Mobilität. Wichtiges Format der gesamten Veranstaltungen war die Diskussion von Problemen und Ideen zur Optimierung von Mobilität und Erreichbarkeit in Friedberg. Insgesamt wurden in den drei Sitzungen der Arbeitsgruppen 174 Maßnahmen zum Thema Erreichbarkeit und Mobilität erarbeitet. Parallel zu den Arbeitsgruppen wurde in Zusammenarbeit mit den Friedberger Schulen ein eigenes Format zur **Beteiligung der Jugendlichen** durchgeführt. Vom 17.02. bis 06.03.2020 hatten Schüler der Jahrgangsstufen 7 bis 12 die Möglichkeit, eigene Ideen mithilfe eines Fragebogens in den Prozess mit einzubringen. Insgesamt lagen nach Abschluss des Befragungszeitraums etwa 370 Fragebögen in analoger oder digitaler Form zur Auswertung vor.

Daneben bestand vom 20.01. bis 07.02.2020 im Rahmen einer **Onlinebeteiligung** die Option, Meinungen und Ideen zu ausgewählten Themenfeldern über das Internet abzugeben und abzustim-

² Vgl. COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt (2019): Radverkehrsplan des Wetteraukreises. Fortschreibung 2018/2019

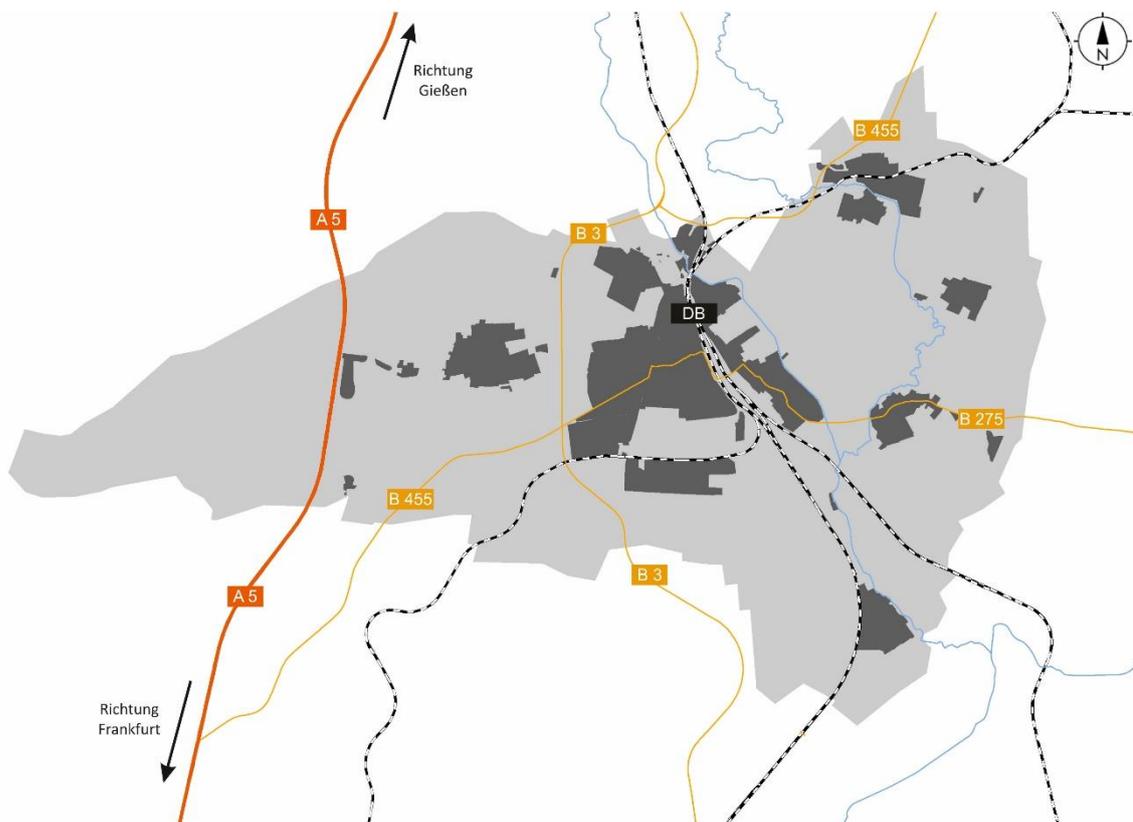
men. Der breit aufgestellte Fragenkatalog gewährleistete eine umfassende Einschätzung der aktuellen Situation, und über die gut genutzte Kommentarfunktion besaßen die Akteure zudem die Möglichkeit, individuelle Antwortmöglichkeiten zu liefern.

Insgesamt spiegeln sämtliche Ergebnisse des Beteiligungsprozesses lediglich einen Querschnitt der Friedberger Bevölkerung wieder und sind daher nicht gleichzusetzen mit einem repräsentativen Meinungsbild der Gesamtbevölkerung. Im Rahmen der Analyse sind Aussagen aus der Beteiligung an diesem Symbol  sowie einer *kursiven und farbigen Schrift* zu erkennen.

2.2 VORAUSSETZUNGEN UND ÖRTLICHE GEGEBENHEITEN

Die Stadt Friedberg ist die Kreisstadt des Wetteraukreises und mit ca. 29.250 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand: 31. März 2019)³ ein wichtiges Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums in der Region. Die Stadt liegt in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main, im Regierungsbezirk Darmstadt und befindet sich im Herzen von Hessen. Gelegen in der Landschafts- und Verwaltungsregion Wetterau(kreis) ist sie von Großstädten wie Frankfurt am Main (25 km Luftlinie) im Süden und Gießen (30 km Luftlinie) im Norden umgeben. Friedberg befindet sich oberhalb der Einmündung der Usa in die Wetter in der Rheinischen Tiefebene und erstreckt sich im Westen bis in den Taunus und wird im Osten von der geologischen Zone des Vogelbergs flankiert. Der Kernstadtbereich Friedbergs liegt auf einer Höhe von 159 Metern über dem Meeresspiegel.

Abbildung 3: Verkehrliche Anbindung der Stadt Friedberg



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten der Geofabrik

Als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen gilt Friedberg als wichtige Drehscheibe in der Region und den umliegenden Nachbargemeinden. Im Norden grenzen die Gemeinde Ober-Mörlen und die Stadt Bad Nauheim an, im Osten die Städte Reichelsheim, Florstadt und Niddatal sowie die Gemeinde Wölfersheim, im Süden die Gemeinde Wöllstadt und im Westen die Gemeinde Wehrheim und die Stadt Rosbach vor der Höhe. Die Stadt unterteilt sich, neben der Kernstadt, in fünf weitere Stadtteile: Bruchenbrücken, Dorheim, Ockstadt, Ossenheim und Bauernheim. Der ehemalige Ortsteil Fauerbach wurde bereits 1901 eingemeindet und gehört heute zur Kernstadt.

³ Vgl. Statistik Hessen, aufgerufen unter: <https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/bevoelkerung/tabellen/#Bevoelkerungsveraenderung> (Stand: 19.08.2018).

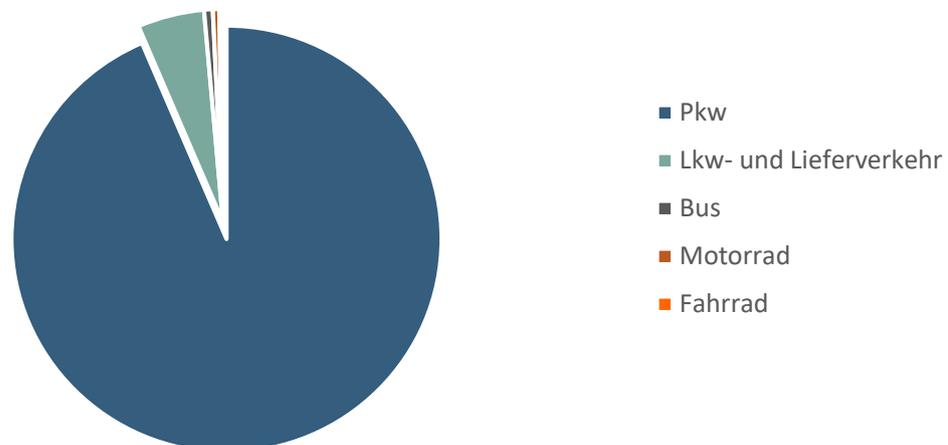
2.3 MOBILITÄTSVERHALTEN UND EINSARPOTENTIALE

Zur näheren Bestandsbestimmung und Einordnung des Verkehrsaufkommens von Friedberg stellt eine Einschätzung des aktuellen Mobilitätsverhaltens ein wichtiges Instrument für den fortlaufenden Analyseprozess dar. Über Auswertungen des MiD (Mobilität in Deutschland) und durch Verkehrsuntersuchungen im Stadtgebiet Friedbergs können Aussagen für den ÖPNV und den Kfz-Verkehr getroffen und potentielle Einsparpotenziale abgeschätzt werden.

Anhand des MiD lassen sich erste Annahmen für die Mobilität von Mittelstädten im städtischen Raum, wie Friedberg, treffen. Nach dem Ergebnisbericht aus dem Jahr 2018 werden in Mittelstädten im städtischen Raum aufsummiert täglich Wege einer Länge von insgesamt etwa 1.170.000 km zurückgelegt (Angabe MiD bei durchschnittlich 40 km Tagesstrecke pro Person/pro Tag)⁴. Der Großteil der Fahrleistung entfällt dabei auf das übergeordnete Straßennetz mit den Hauptverkehrsstraßen und Bundesstraßen. Die durchschnittliche Wegeanzahl beträgt in der Gesamtstadt pro Tag aufsummiert etwa 90.675 Wege⁵ (Angabe MiD bei 3,1 Wegen pro Tag/pro Person).

Die Ergebnisse der Verkehrszählung an der Einmündung „Am Burgberg / Usavorstadt“ lassen, wie in Abbildung 4 dargestellt, auf ein erstes Bild des Modal-Split von Friedberg schließen. Der Großteil des Verkehrsaufkommens mit 94,3 Prozent ist dem motorisierten Individualverkehr zuzuordnen und 5 Prozent dem Liefer- und Schwerverkehr. Nur 0,9 Prozent des Kfz-Verkehrs waren Verkehrsträger des ÖPNV und Radverkehrs.⁶ Der innerstädtische Verkehr sowie der Durchgangsverkehr werden somit fast vollständig über den Motorisierten Individualverkehr (MIV) abgeleistet.

Abbildung 4: Abschätzung der Verteilung nach Verkehrsträgern in Friedberg



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten aus einer Verkehrsuntersuchung „Am Burgberg/Usavorstadt“ in der Stadt Friedberg vom 03.12.2015

Diese erste Einschätzung des Verkehrsaufkommens in Friedberg lässt Rückschlüsse auf das denkbare Verlagerungspotenzial vom Kfz auf den Fuß- und Radverkehr zu. Als potenziell verlagerbar werden hierbei Wege bis zu einer Länge von ca. 5 km angenommen. Entsprechend werden vorwiegend Verkehre innerhalb der Kernstadt und der Stadtteile (Quell- und Zielverkehr innerhalb der

⁴ Vgl. infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

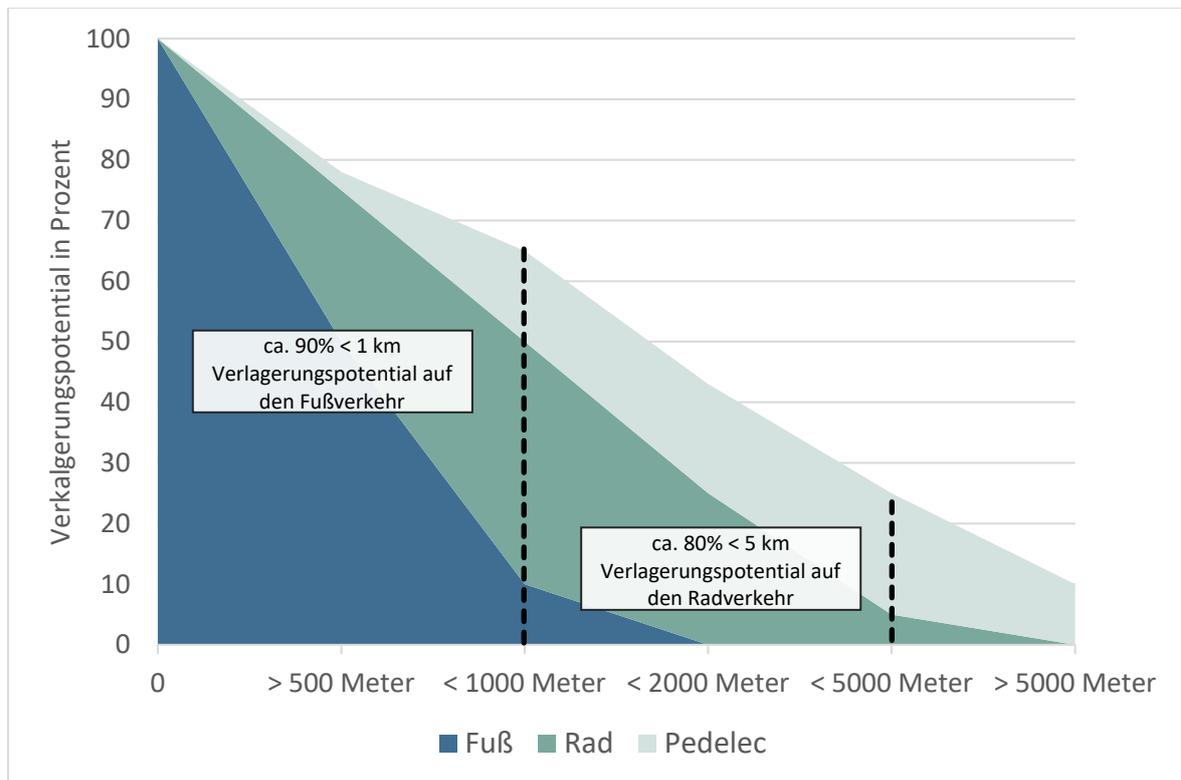
⁵ Ebenda

⁶ Vgl. Stadt Friedberg (2015): IMB-Plan: Einmündung „Am Burgberg / Usavorstadt“ (KP-1), Verkehrszählung am Donnerstag, 03.12.2015

Gemarkungsgrenzen) berücksichtigt, da der überörtliche Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr in der Regel längere Distanzen aufweist.

Laut den Einschätzungen des MiD (2018) sind ca. 42% der Fahrweiten mit dem Pkw kürzer als 5 km, ca. 10 % sogar kürzer als 1 km.⁷ In Abbildung 5 ist das theoretische Verlagerungspotential des Pkw-Verkehrs auf den Fuß- und Radverkehr in Bezug auf die Reichweite der Wegestrecke dargestellt. Je geringer die Wegestrecke, desto höher ist das Verlagerungspotential auf den Fuß- und Radverkehr.

Abbildung 5: Theoretisches Verlagerungspotenzial des Pkw-Verkehrs auf den Fuß- und Radverkehr



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020 auf Basis von Daten des Umweltbundesamtes: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr> (Aufgerufen am 25.05.2020)

Aufgrund der demografischen Struktur, der Topografie und anderer Umstände wie Wegeketten und nicht verlagerbarer Verkehre, lassen sich jedoch nicht alle Wege unter 5 km realistisch verlagern. Dennoch können die Verlagerungspotentiale aktiviert werden und so eine markante Reduktion des motorisierten Binnenverkehrs in Friedberg erreicht werden. Hierzu bedarf es Maßnahmen zur Vermeidung und Verlagerung des MIV (Motorisierten Individualverkehrs) auf den Umweltverbund. Um diese Verlagerungsprozesse anzustoßen, bedarf es der Förderung des Fuß- und Radverkehrs, aber auch die Potentiale von Bahn und Bus müssen stärker aktiviert werden. Aus dem Verlagerungspotenzial ergeben sich darüber hinaus auch Potenziale zur Reduktion von CO₂ und weiterer Luftschadstoff- und Lärmmissionen.

Um zu konkreteren Aussagen bezüglich des Verkehrsverhaltens in Friedberg zu kommen, wäre eine Untersuchung des Modal Split empfehlenswert.

⁷ Vgl. infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

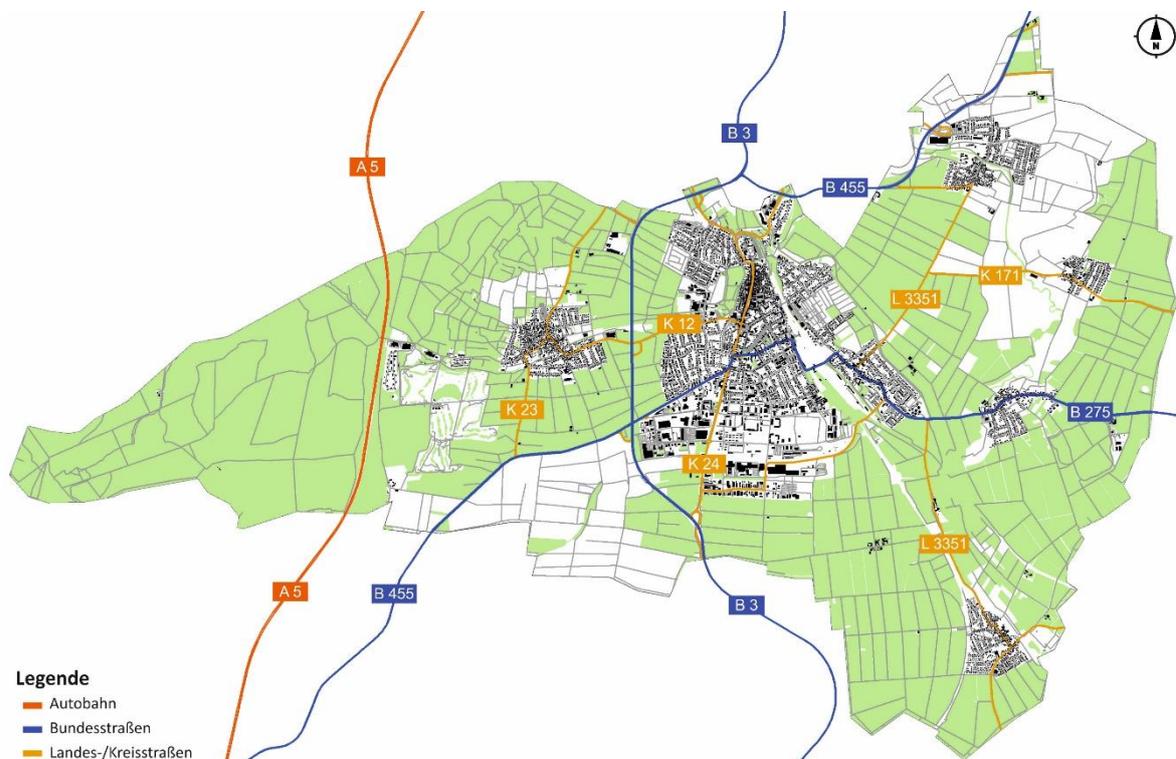
2.4 KFZ-VERKEHR

Der Straßenverkehr ist heutzutage die wichtigste Verkehrsart und für Wirtschaft und Mobilität in einem leistungsfähigen Verkehrssystem unabdingbar. In Deutschland finden über 90% der Leistungen des Personen- und Güterverkehr über die Straße statt.⁸ Eine besondere Form des Straßenverkehrs ist der Individualverkehr. Das aktuell wichtigste Verkehrsmittel des Individualverkehrs stellt der Pkw dar, der besonders im weniger urban geprägten Raum, aufgrund der hohen örtlichen und zeitlichen Flexibilität, eine besondere Komfortfunktion für den Anwender bedeutet. Nachteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sind die Einnahme eines hohen Flächenbedarfs und die Auswirkungen negativer externer Effekte (Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung).

2.4.1 ÜBERREGIONALE ERSCHLIEßUNG UND ERREICHBARKEIT

Die Stadt Friedberg ist durch die zentrale Lage in der Region Wetterau hervorragend an das überregionale Straßenverkehrsnetz angeschlossen und liegt an einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt auf der Mobilitätsschiene zwischen Frankfurt und Gießen. Auf regionaler Ebene ist Friedberg über die Bundesstraßen B3, B275 und B455 angeschlossen, die die Stadt in Ost-West sowie in Nord-Süd-Richtung tangieren und in ihrer Funktion den Durchgangsverkehr an der Stadt vorbeileiten. Die B455 führt von Friedberg zum Autobahnkreuz bei Köppern im Süd-Westen und die B3 dient als Autobahnzubringer zum Kreuz Ober-Mörlen in Richtung Norden. Die B275 führt den Straßenverkehr durch die Innenstadt und verbindet den Hintertaunus über Friedberg mit dem Vogelberg.

Abbildung 6: Straßenhierarchien der Stadt Friedberg



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten der Stadt Friedberg (Hessen) (2020), Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

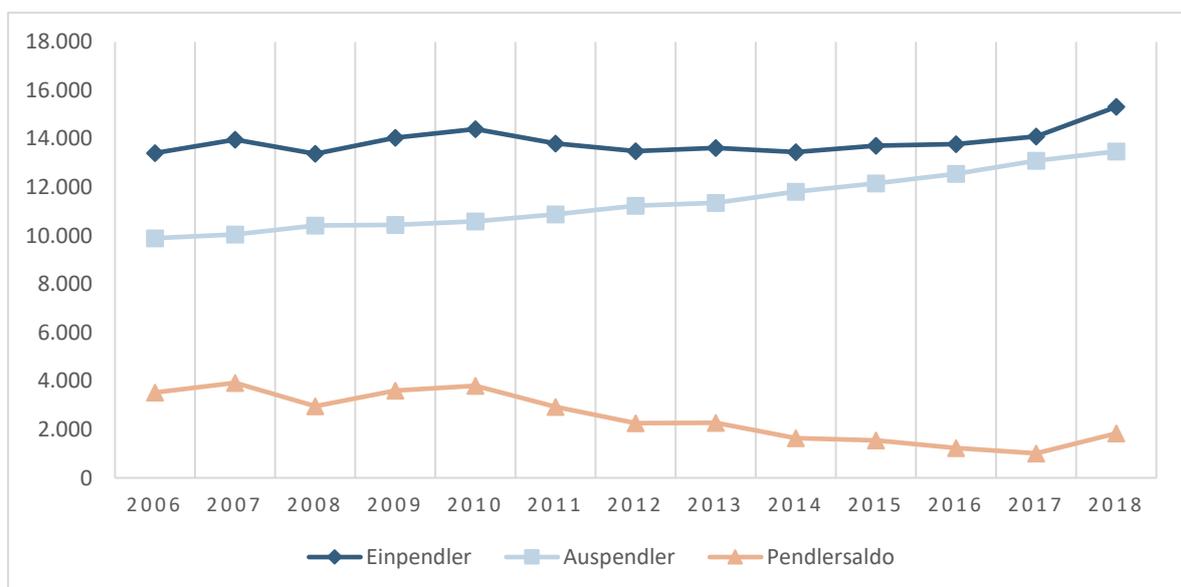
⁸Vgl. Hesse, Nuhn (2006): Verkehrsgeographie. Schöningh, Paderborn.

Über die genannten Bundesstraßen bestehen überregionale Anbindungen an die Autobahnen A5 und A45. Mit dem Anschluss an die Bundesautobahn A5 besteht zudem die Verbindung zu einer der wichtigsten Nord-Süd-Achsen Deutschlands, die die Städte Hamburg und Frankfurt mit dem Alpenraum verbindet. Über die A5 ist der Frankfurter Flughafen mit dem PKW in ca. einer halben Stunde zu erreichen. Etwa 16 Kilometer östlich ist Friedberg über die B275 an die A45 angeschlossen, welche über das Seligenstädter Dreieck von Dortmund bis nach Aschaffenburg führt und von hier aus den gesamten süddeutschen Raum anbindet.

Pendlerverflechtungen

Die gute Erreichbarkeit Friedbergs als attraktiver Wohnstandort und auch wichtiger Arbeitsplatzstandort spiegelt sich in den Pendlerzahlen wieder. Insgesamt verzeichnete Friedberg im Jahr 2018 ein positives Pendlersaldo von 6,3 Prozent an der Gesamtbevölkerung, mit 15.320 Einpendlern und 13.481 Auspendlern⁹. Aufgrund der abnehmenden Einpendlerzahlen ist das Pendlersaldo in den Jahren zwischen 2010 und 2017 gesunken; die Gesamtanzahl der Ein- und Auspendler ist gegenüber dem Vorjahr ist jedoch gestiegen.

Tabelle 1: Ein- und Auspendler Friedberg zwischen 2006 bis 2018



Quelle: Eigene Darstellung nach Wegweiser Kommune, aufgerufen unter <https://www.wegweiser-kommune.de/statistik/friedberg-hessen+pendler+2006-2018+tabelle> (27.04.2020).

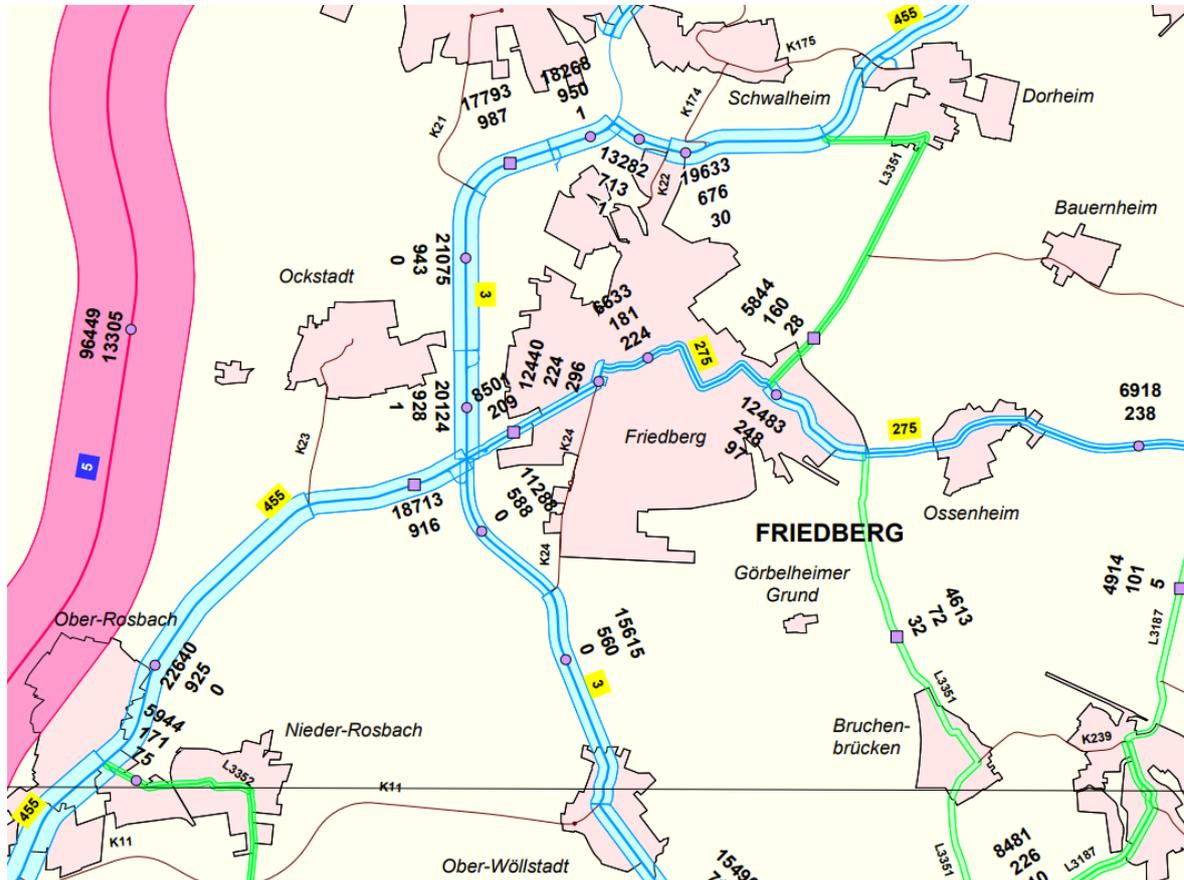
Überörtliche Verkehrsbelastung

Mit dem direkten Anschluss an die Bundesautobahn A 5 und den Bundesstraßen B3, B455 und B275 verfügt Friedberg über eine direkte Anbindung an das überregionale Straßennetz. Entsprechend hoch ist die verkehrliche Auslastung der Straßeninfrastrukturen, welche anhand der täglichen Verkehrsmengen beziffert werden können. Über die Bundesautobahn A5 entstehen durchschnittliche Verkehrsflüsse in einer Größenordnung von täglich etwa 96.449 Kfz; 13.305 Kfz sind dabei dem Schwerverkehr zuzuordnen. Verhältnismäßig hohe Auslastungsmengen sind auch auf den Bundesstraßen vorzufinden. In nördlicher Richtung über die B3 sind durchschnittliche Verkehrsaufkommen

⁹ Vgl. Wegweiser Kommune, aufgerufen unter: <https://www.wegweiser-kommune.de/statistik/friedberg-hessen+pendler+2006-2016+tabelle> (Stand: 27.04.2020)

von bis zu 17.891 Kfz täglich zu messen. In südlicher Richtung in Richtung Frankfurt sind tägliche Verkehrsbelastungen von ca. 22.640 Kfz über die B455 und etwa 15.490 Kfz über die B3 zu ermitteln. Über die Landesstraßen sind neben dem Kfz Verkehr im Mittel von etwa 5.844 Gesamtaufkommen auch der Radverkehr ein entscheidender Anteil des Verkehrsaufkommens.

Abbildung 7: Verkehrsmengenkarte für den Raum Friedberg 2015



Quelle: Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement 2015, aufgerufen am 15.05.2020 unter: <https://mobil.hessen.de/ueberuns/downloads-formulare/straßenverkehrszaehlung-2015>

Überörtliche Lärmbelastung

Entlang zentraler Verkehrswege bestehen oftmals hohe Verkehrsbelastungen, die mit großen Lärmemissionen einhergehen. Neben den Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen werden in Friedberg weitere Straßen von Verkehrslärm beeinflusst. Die Straßenlärm-PLUS-Kartierung Hessen (vgl. Abbildung 8) beschreibt den Umgebungslärm für alle Verkehrswege, für die Verkehrszahlen vorliegen.

Mit den Leitlinien für Umgebungslärm der WHO wird empfohlen, den durchschnittlichen Lärmpegel (mittlerer Lärmpegel innerhalb 24 Stunden: Tag-Abend-Nacht) auf 53 dB zu verringern. Der nächtliche Lärmpegel (mittlerer Lärmpegel zwischen 22:00 und 6:00 Uhr) soll zum Schutz der Nachtruhe auf weniger als 45 dB reduziert werden.¹⁰

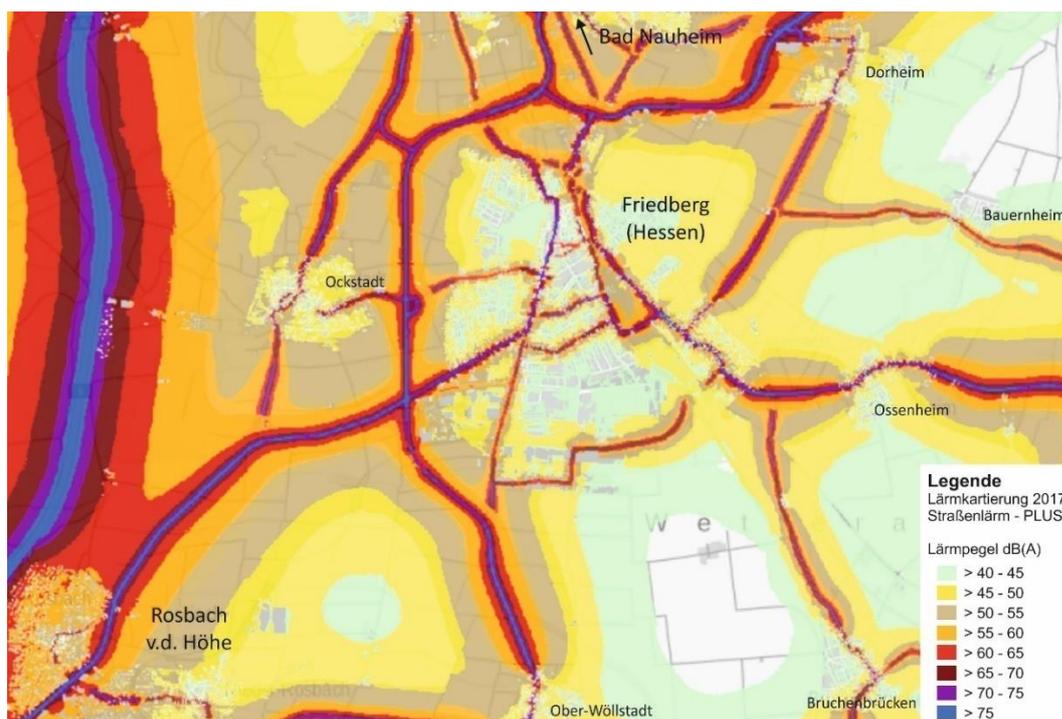
¹⁰ Vgl. Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde), Teilplan Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise (Stand: 04.05.2020)

Insgesamt sind in Friedberg 2.963 Personen einem ganztägigen Umgebungslärm von mehr als 53 dB ausgesetzt. Nachts sind 2.275 Personen durch einen zu hohen Lärmpegel von über 45 dB betroffen.¹¹ Aus den Kartierungen des Straßenlärm-PLUS können zudem noch spezifischere Aussagen über den Umgebungslärm getroffen und exakte Problembereiche beschrieben werden. So stechen bei der Analyse der Lärmemissionen besonders die Bundesstraße B275, die Kaiserstraße und die Landesstraße 3351 hervor. Folgende Umgebungslärmwerte können hierbei ermittelt werden:

- B275 (Hanauer Straße, Saarstraße, Homburger Straße) ganztägig insgesamt 1.391 Personen betroffen und nachts 1.559 Personen
- Kaiserstraße ganztägig insgesamt 2.670 Personen und nachts 2.723 Personen
- B275/L3351 (Hauptstraße/Dorheimer Straße) ganztägig 3.208 Personen und nachts 3427 Personen
- L3351 (Wetteraustraße) ganztägig 151 und nachts 126¹²

Auffallend ist, dass nachts mehr Personen von Straßenlärm betroffen sind als im ganztägigen Mittel. Dies ist primär auf die niedrigere Bemessungsgrundlage von 45 dB in der Nacht zurückzuführen und zeigt entsprechende Handlungsbedarfe bei der Lärmreduzierung in den Nachtstunden auf.

Abbildung 8: Lärmkartierung Straßenlärm-PLUS 2017 im Bereich Friedberg



Quelle: HLNUG Lärmviewer Hessen – Straßenlärm PLUS 2017, aufgerufen am 27.07.2020 unter: <http://laerm.hessen.de/mapapps/resources/apps/laerm/index.html?lang=de>

Der bestehende Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde) hat das Ziel, die Lärmbelastung bei der Bevölkerung zu reduzieren und führt Anregungen auf, die Lärmemissionen in bestimmten Bereichen zu minimieren. Der Lärmaktionsplan verweist dahingehend auf einige Maßnahmen im Stadtgebiet Friedberg. Besonders in Bereich der Kaiserstraße, der B 275 (Bereich Fauerbach/ Hanauer Straße /

¹¹ ebenda

¹² ebenda

Saarstraße / Homburger Straße) und der L3351 (Dorheimer Straße/Wetteraustraße) gilt es Lärm-schutzmaßnahmen durchzuführen.¹³

Um realisierbare Maßnahmen erarbeiten zu können, müssen zunächst anhand von Lärmkartierungen Aussagen darüber getroffen, wo beispielsweise Geschwindigkeiten reduziert oder passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden können. Insgesamt ist zu prüfen, inwiefern die vorgeschlagenen Maßnahmen umsetzbar sind oder ob auch anderweitige Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms beitragen können. Hierbei gilt, dass die Vermeidung des Verkehrslärms Vorrang vor der Verminderung und Verlagerung von Lärmemissionen hat. Grund für ein solches priorisiertes Herangehen ist, dass die Vermeidung von Lärm überwiegend kostengünstigere Maßnahmen mit weniger Nebenwirkungen umfasst und viele Synergien herausbilden kann. Maßnahmen zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, aber auch die Förderung des ÖPNVs sind daher bei Lärmvermeidung anzuwenden. Nicht vermeidbare Lärmquellen wie Verkehrsinfrastrukturen, sind beispielsweise durch Lärmschutzwände so weit wie möglich zu mindern. Das Umweltbundesamt liefert eine Übersicht über die Rangfolge von Maßnahmen beim Straßenlärm anhand von ausgewählten Beispielen:

Tabelle 2: Maßnahmen bei Straßenverkehrslärm

Vermeidung von Lärmemissionen	Verringern der Lärmemissionen	Verringern der Lärmimmissionen außen/innen
<p><u>Allgemein:</u></p> <p>Verknüpfung mit Bereichen wie Sicherheit, Klima, Luftverschmutzung</p>	<p><u>Allgemein:</u></p> <p>Entfaltung von Synergien, meist geringe negative Nebenwirkungen aber umfassende Wirkung</p>	<p><u>Allgemein:</u></p> <p>Einzelne, alleinstehende und teure Maßnahmen mit negativen Nebenwirkungen</p>
<p><u>Beispiel:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Lokal: Vermindern der Menge emittierender Verkehrsmittel Pkw, Lkw, ÖPNV - Global: Fahrleistung verringern - Verlagern auf nichtemittierende Verkehrsmittel wie Fahrräder und die eigenen Füße - Erhöhung der Auslastung von Fahrzeugen 	<p><u>Beispiel:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlagern auf leisere Verkehrsmittel - Technische Maßnahmen an Fahrwegen und -zeugen - Leisere Fahrweise - Niedrigere Geschwindigkeiten 	<p><u>Beispiele:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Abschirmung (teuer, Sichtbehinderungen) - Räumliche und zeitliche Verlagerung (Ortsumgehung, die das Problem des Straßenlärms jedoch nur nach außen verlagert und die Emissionen nicht senkt) - Lärmoptimierte Grundrisswahl - Baulicher Schallschutz

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis vom Umweltbundesamt (2019): Verkehrslärm, aufgerufen unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm#rangfolge-der-massnahmen> (aufgerufen am 02.10.2020)

2.4.2 KOMMUNALE VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Friedberg wird von zwei zentralen Straßenzügen geschnitten, die zugleich die höchste Verkehrsbelastung verzeichnen: Die Kaiserstraße bzw. Frankfurter Straße bilden die Nord-Süd-Achse und die

¹³ Vgl. Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde). Teilplan Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise (Stand: 04.05.2020)

B275 (Homburger Straße bzw. die Saarstraße) die Ost-West-Achse. Eine weitere wichtige Hauptverkehrsader ist zudem die Ockstädter Straße, welche Friedberg mit dem Stadtteil Ockstadt verbindet. Insgesamt besteht im Bereich der Kernstadt ein kompaktes Verkehrsnetz aus kurzen Wegeverbindungen. Die übrigen Stadtteile, die alle in einem Radius zwischen zwei und vier Kilometern Luftlinie von der Kernstadt entfernt sind, sind über Bundes- und Landesstraßen (L3351 und L3134, L3187) sowie diverse Kreisstraßen erreichbar. Darüber hinaus sind vielzählige Erschließungs- und landwirtschaftliche Straßen vorhanden, welche vorwiegend durch den Fuß- und Radverkehr genutzt werden.

Abbildung 9: Die Kaiserstraße



Abbildung 10: Die Bundesstraße B275



Abbildung 11: Die Landesstraße L3351 Richtung Dorheim/Bauernheim



Quelle: Eigene Aufnahmen

Alle Stadtteile sind über Bundes- oder Landesstraßen gut an die Kernstadt angebunden und auch die Gewerbegebiete im Süden und Südwesten der Kernstadt sind über den Straßenverkehr gut erreichbar. Das Straßennetz der Stadt Friedberg ist mit einigen Ausnahmen (wie z.B. die Kreuzungen Fauerbacher/Fritz-Reuter-Straße, Kaiserstraße/Ockstädter Straße und die Usavorstadt) gut ausgebaut und größtenteils für die vorherrschenden Verkehrsmengen zur leistungsfähigen Abwicklung der Verkehre ausgelegt. An stark befahrenen Straßen herrscht jedoch eine intensive Trennwirkung durch den Straßenverkehrsraum, der nur an bestimmten Bereichen für Fußgänger oder Radfahrer unterbrochen wird. Zentrale Verkehrsachsen, wie beispielsweise die Kaiserstraße, werden dadurch an vielen Stellen für bestimmte Verkehrsteilnehmer als Orte des schnellen Überwindens wahrgenommen.

Abbildung 12: Orte des Überwindens – die Kaiserstraße



Abbildung 13: Orte des Überwindens – die B 275



Abbildung 14: Orte des Überwindens – die B 275



Quelle: Eigene Aufnahmen (Abbildung l. und r.) und Stadt Friedberg (mittlere Abbildung)

Die hohe Kfz-Belastung ist auf die geringe Anzahl von Hauptverkehrsachsen zurückzuführen, welches durch die hohen Verkehrsaufkommen von Durchgangsverkehr über die Bundesstraße verstärkt wird. Unter Berücksichtigung einer Verkehrsuntersuchung im Bereich der Kaiserstraße - Ockstädter Straße - Goetheplatz wurde ein werktäglicher Tagesverkehr auf rund 16.500 Kfz am Tag gemessen. Der Schwerverkehrsanteil betrug hierbei etwa 2,5 Prozent. Die Verkehrslast richtete sich

in den Morgenstunden Richtung Frankfurt (Süden), in den Abendstunden in entgegengesetzter Richtung.

Die Kaiserstraße gilt in Friedberg als Herzstück der städtischen Verkehrswege und weist dahingehend eine maßgebliche Erschließungsfunktion des Innenstadtbereichs auf. Die gestalterische Ausrichtung der Straße ist somit ausschlaggebend für die verkehrliche Strukturierung Friedbergs. Im Rahmen verschiedener Umgestaltungsszenarien wurden bereits wichtige Kriterien zur Neuordnung der Kaiserstraße aufgezeigt.

Verkehrlich relevante Bereiche

Ein dicht verzweigtes und auf wenigen Hauptverkehrsachsen basierendes Verkehrsnetz bedeutet die kontinuierliche Anpassung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur. Neben der Kaiserstraße bestehen viele weitere kritische Knotenpunkte, deren Umgestaltung zu einem flüssigen Verkehrsgeschehen beitragen kann. In Abbildung 15 sind die betroffenen Verkehrsbereiche abgebildet.

Abbildung 15: Verortung kritischer Knotenpunkte und infrastruktureller Belange in der Gesamtstadt



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten der Stadt Friedberg (Hessen) (2020), Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

Zu den relevanten kritischen Knotenpunkten im Kernstadtbereich zählen die Kreuzung Fauerbacher Straße / Fritz-Reuter-Straße, der Abzweig Ockstädter Straße / Kaiserstraße und die Usavorstadt. Ziele bei der Umgestaltung dieser Knoten sind die Neustrukturierung der Verkehrsströme sowie die verkehrliche Entlastung der Straßenräume. Darüber hinaus sind weitere verkehrliche Defizite festzustellen, wie beispielsweise in den Kreuzungsbereichen Fauerbacher Straße / Görbelheimer Hohl, auf der L3351 von Dorheim auf die B 275 oder im Bereich der Dorheimer Straße / Fauerbacher Straße. Der Knotenpunkt Fauerbacher Straße / Görbelheimer Hohl ist vorwiegend durch hohe Verkehrsbelastung und Überlastung der Verkehrsinfrastrukturen gekennzeichnet. In den weiteren aufgeführten Kreuzungsbereichen bestehen durch die unübersichtlich gestaltete Straßenführung sowohl für Pkw-Fahrer als auch für Fußgänger und Radfahrer erhöhtes Sicherheitsrisiko. Schlechte Sichtbeziehungen und ein erhöhtes Verkehrsaufkommen verstärken die Verkehrsproblematik und machen eine Neugestaltung der Verkehrsknoten unumgänglich. Der Fokus bei der Umgestaltung und Neuordnung kritischer Verkehrsinfrastrukturen sollte in dem Zusammenhang auf der attraktiven Stärkung des Fuß- und Radfahrverkehrs liegen und grundsätzlich die Bewegungs- und Querungsräume sowie die Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer optimieren. Die steigenden Verkehrsbelastungen sind stets in den Planungen zu berücksichtigen.

Abbildung 16: Kreuzung Ockstädter Straße / Kaiserstraße



Abbildung 17: Usavorstadt



Abbildung 18: Kreuzung Fauerbacher Str. / Fritz-Reuter-Str.



Quelle: Eigene Aufnahme (Abbildung 1.) und Magistrat der Stadt Friedberg

Neben der Umgestaltung kritischer Knotenpunkte ist auch die verkehrliche Aufwertung bestimmter Straßenzüge von hoher Bedeutung für die Straßenraumgestaltung. In Abbildung 15 werden markante Bereiche hervorgehen, welche zentrale verkehrsinfrastrukturelle Belange im Kernstadtbereich darstellen und zugleich wichtige Hauptverkehrs- und Verbindungsachsen darstellen. Hier könnte beispielsweise durch Verengung oder Schließung von Straßenabschnitten, gezielte Umlenkungs- und Entlastungseffekte bei der Verkehrssituation erwirkt werden. Fokus sollte dabei auf einem gleichberechtigten Ausbau der Infrastrukturen liegen und die bestehende Verkehrssituation aufgreifen. Die besondere Stärkung des Rad- und Fußverkehrs durch Verengung oder Schließung von Straßenabschnitten oder eine Begrünung und Möblierung entlang von Straßenzügen hat bereits hohe Auswirkungen auf die Gestaltung entsprechender Straßenräume. Zur Umsetzung möglicher Vorhaben bedarf es jedoch zunächst vertiefter Verkehrsuntersuchungen wie sie bspw. beim THM-Campus stattgefunden haben. Zur besonderen

Abbildung 19: Ockstädter Straße – Aktion „Freiwillig 30“



Quelle: Eigene Aufnahme

Regulierung des Straßenverkehrs besteht vielerorts in Friedberg die Aktion zum freiwilligen Tempo 30. Wie in Abbildung 19 dargestellt, sind Kfz-Fahrer demnach angehalten, freiwillig Tempo 30 km/h zu fahren. Eine solche Initiative impliziert bereits die öffentliche Forderung nach mehr Verkehrssicherheit und übersichtlicher Straßenraumgestaltung.



Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens infolge der optimalen infrastrukturellen Lage und des Anschlusses an mehrere Autobahnen, bedarf es einer gesteigerten Aufmerksamkeit im Bereich Sicherheit und Kontrolle des Kfz-Verkehrs. Besonders für Kinder stellt der Straßenraum einen Gefahrenraum dar, der in Form von mehr barrierefreien Überquerungsmöglichkeiten und breiteren Gehwegen stärker gesichert werden muss. Das Thema Verkehrsberuhigung ist in Friedberg ein vieldiskutiertes Thema mit geteilten Meinungen. Insgesamt besteht das Erfordernis nach einem stärker kontrollierten Straßenraum zur besseren Lenkung des Verkehrsgeschehens.

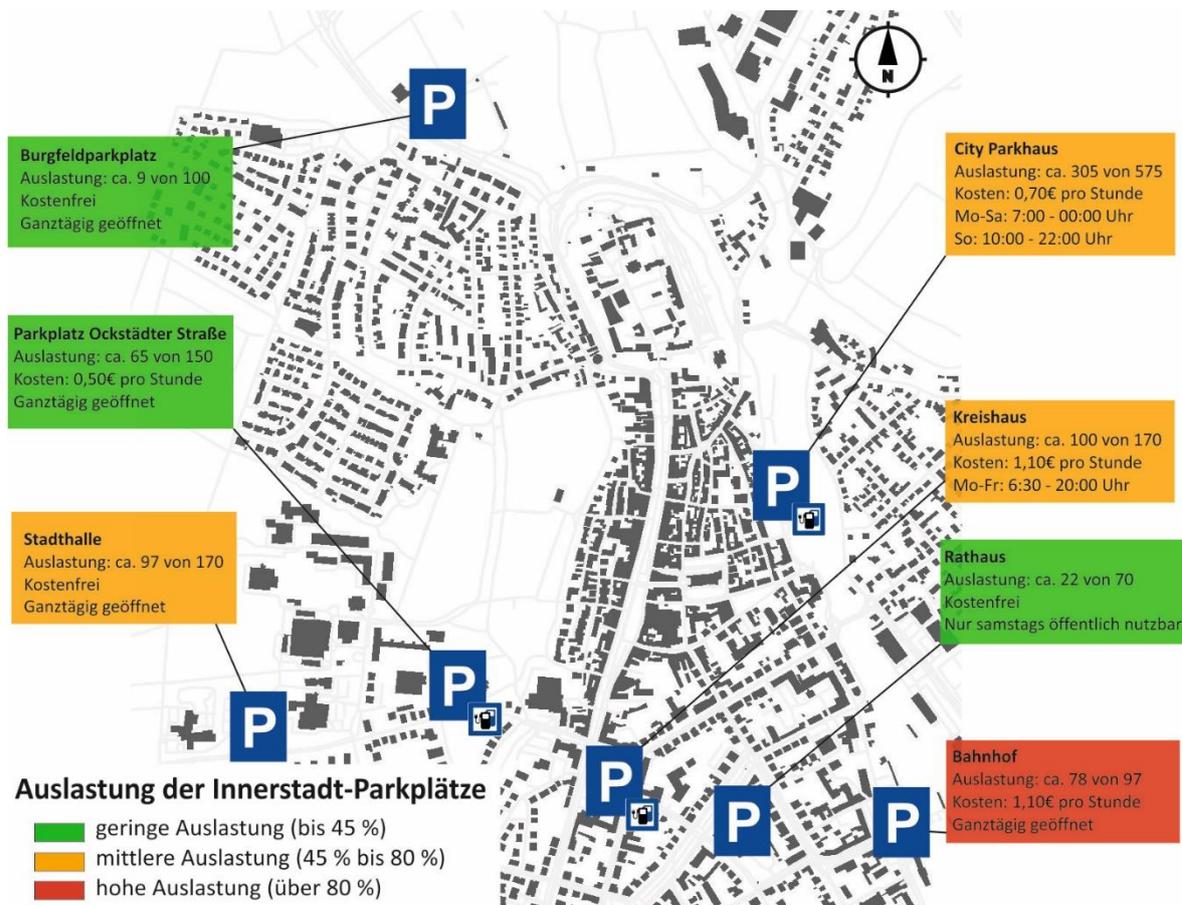
Mit der Kaiserstraße besteht in Friedberg eine zentrale Achse, deren Gestaltung und Verkehrsführung sich auf die gesamte Mobilität der Stadt auswirkt. Über die zukünftige Entwicklung der Hauptverkehrsader stehen die Bürgerinnen und Bürger im kontroversen Diskurs. Einerseits wird sich für eine Verkehrsberuhigung bis hin zum Shared-Space ausgesprochen, andererseits ist der Verkehrsberuhigungsbereich um die Kaiserstraße eine wichtige Hauptgeschäftsachse, deren Austauschverkehr fast ausschließlich über den Pkw abgewickelt wird. Hier bedarf es eines umfassenden und schlüssigen Konzeptes welches alle Verkehrsträger berücksichtigt.

2.4.3 RUHENDER VERKEHR UND PARKRAUMORGANISATION

Die Organisationsform von Parkraum gilt als zentrale Steuerungsgröße bei der Regulierung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt. Mit der Begrenzung und Bewirtschaftung spezifischer Parkflächen kann zudem eine Lenkung des Pkw-Verkehrs in überlasteten Stadtbereichen einhergehen. Dabei sind jedoch die unterschiedlichen Ziele der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu beachten und alle Nutzeransprüche in einem umfassenden Diskurs abzuwägen.

Grundsätzlich besteht in Friedberg, wie auch in vielen anderen Städten, das Erfordernis einer optimierten Parkraumorganisation. Die Stadt verfügt über ein umfassendes öffentliches Stellplatzangebot im Kernstadtbereich, welches zusätzlich auch den Tourismus- und Veranstaltungsverkehr abdecken soll. In Abbildung 20 ist die Auslastung zentraler öffentlicher Parkräume in der Kernstadt Friedbergs dargestellt.

Abbildung 20: Auslastung der zentralen Parkraumflächen in der Kernstadt (Stichprobenerhebung 19.06.2020 mittags)



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Stichprobenerhebungen am 19.06.2020, Daten zur Ladesäuleninfrastruktur, aufgerufen unter: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/Handelund-Vertrieb/Ladesaeulenkarte/Karte/Ladesaeulenkarte-node.html (Zugriff am 25.6.2020), Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

Die Parkflächen sind vorwiegend an prägnanten Orten wie Stadteingängen oder im Innenstadtbereich nahe wichtiger Verkehrsinfrastrukturen angesiedelt. Insgesamt ist hier ein Gesamtstellplatzvolumen von ca. 1.149 Plätzen für den motorisierten Individualverkehr vorhanden.¹⁴ Wie in Abbildung 20 zu erkennen ist, wird bis auf den Parkbereich im Umfeld des Bahnhofs ausreichend Parkraum zur Verfügung gestellt. Anhand der Auslastungserhebung des City Parkhauses aus dem Jahr 2017 ist zu erkennen, dass noch Auslastungspotentiale im Parkbereich bestehen. Bei einer Spitzenauslastung von 375 belegten Plätzen im November 2017 sind bei einer maximalen Kapazität von insgesamt 575 Abstellflächen noch zahlreiche Parkmöglichkeiten vorhanden.¹⁵ Ein teilweise diskutierter Parkplatzmangel in Friedberg entsteht demnach weniger aus tatsächlich zu wenigen freien Parkflächen, sondern vielmehr aus der ungleichen Deckung des Parkdrucks.

Insgesamt ist die Bewirtschaftung der Parkflächen nachvollziehbar gestaltet. Die Parkflächen in den Kernstadtbereichen und an den zentralen Orten wie dem Bahnhof sind gebührenpflichtig. Je weiter sich die Parkflächen an den Siedlungsrand verlagern, desto günstiger und attraktiver wird das Park-

¹⁴ Vgl. Stadtwerke Friedberg, aufgerufen unter <https://www.stadtwerke-friedberg.de/de/Ueber-uns/Portraet/Parkhaus/> (Zugriff am 29.06.2020)

¹⁵ Vgl. Stadt Friedberg: Auslastungsstatistik City Parkhaus aus dem Jahr 2017

angebot. Der finanzielle Aufwand variiert hier zwischen 0,50 € und 1,10 € pro Stunde, je nach Auslastungsgestaltung und öffentlicher oder privater Bewirtschaftungsform. Die höheren Gebühren im Bahnhofsbereich sind auf eine private Bewirtschaftung zurückzuführen.

Neben den großflächigen Parkräumen werden entlang der meisten Straßen in Friedberg öffentliche Haltebereiche vorgehalten. Die Parkgebühren im Straßenraum betragen einheitlich 1 € pro Stunde. Für den Pkw-Verkehr wird so insgesamt ein ausreichendes und attraktives Angebot für den ruhenden Verkehr geschaffen, welches dem Parksuchverkehr entgegen wirken soll und somit auch zur Entlastung sensibler Gebiete von vermeidbarem Verkehr beiträgt.

Abbildung 21: Einnahme des Straßenraums durch parkende Pkw



Abbildung 22: Behinderung durch zu eng gefasste Parkflächen



Abbildung 23: Unübersichtliche Parkraumgestaltung am Bahnhof



Quelle: Eigene Aufnahmen

Die hohe Inanspruchnahme des Straßenraums für Parkflächen erzeugt zeitgleich jedoch hohe Konfliktpotentiale mit anderen Verkehrsteilnehmern wie beispielsweise dem Rad- und Fußverkehr. So sind im Bereich der Jahnstraße Teile des Bürgersteigs als Parkraum für den ruhenden Verkehr gekennzeichnet, wodurch hier Behinderungen aufgrund unzureichenden Verkehrsraums entstehen. Das Parken in den Gehweg hinein führt zudem für den Rad- und Fußverkehr, aber auch für den Kfz-Verkehr zu unübersichtlichen Verkehrssituationen und stellt ein stetiges Gefahrenpotential dar, welches letztendlich Beeinträchtigungen für die Verkehrssicherheit bedeutet.

Elektronisches Bezahlsystem

Um zu einer Erleichterung im Parkraumverhalten beizutragen, begann im Jahr 2019 die einjährige Testphase eines innovativen Parkticketsystems, welches von der Friedberger Firma *Park & Pay* entwickelt wurde. Die Parkgebühren können hierbei digital über eine App bezahlt werden, wodurch der Umgang des Kurzzeitparkens erleichtert wird. Die Parkdauer kann optional verlängert werden, ohne den Umweg über den Parkscheinautomat zu machen. Ab Januar 2021 wird das App-gestützte Parken auf alle gebührenpflichtigen Parkplätze in der Kernstadt ausgeweitet und in Zusammenarbeit mit *Smartparking* umgesetzt.



Zentraler Bestandteil des Bürgerdialogs im Zusammenhang mit dem Thema ruhender Verkehr war die Forderung nach einem einheitlichen Parksystem, welches eine systematische Strukturierung der Parkflächen in der Stadt angeht. Insgesamt wurde von den Bürgerinnen und Bürgern eine Reduzierung des Parkraums angesprochen, welches den ruhenden Verkehr auf Bereiche außerhalb der Stadt bzw. an den Stadtrand verlagert. Besonders im Bereich der Kernstadt bzw. Kaiserstraße sind Umgestaltungsmaßnahmen dringend notwendig, um die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen. Verlagerungsprozesse sollten je-

doch nicht durch Verbote, sondern durch die Förderung des ÖPNVs oder weiterer attraktiver Angebote angestoßen werden. Über Shuttles können bspw. die Parkplätze am Stadtrand mit der Kernstadt vernetzt werden.

Zentrale Orte im Bereich der Innenstadt müssen jedoch für den Einzelhandel Parkraumkapazitäten zurückhalten können, um eine gute Erreichbarkeit für die gesamte Bevölkerung zu gewährleisten. Hier gilt es die Parkraumsituation verträglich zu entzerren und attraktiv für Kurzzeitparken zu gestalten. Attraktiv und sicher sollen auch die Wege zu den Parkplätzen sein, und das digitale Bezahlen von Parktickets gilt es weiter auszubauen. Die Mehrheit der Beteiligten war sich einig, dass der Parkraum stärker zu kontrollieren und Falschparker zu bestrafen seien.

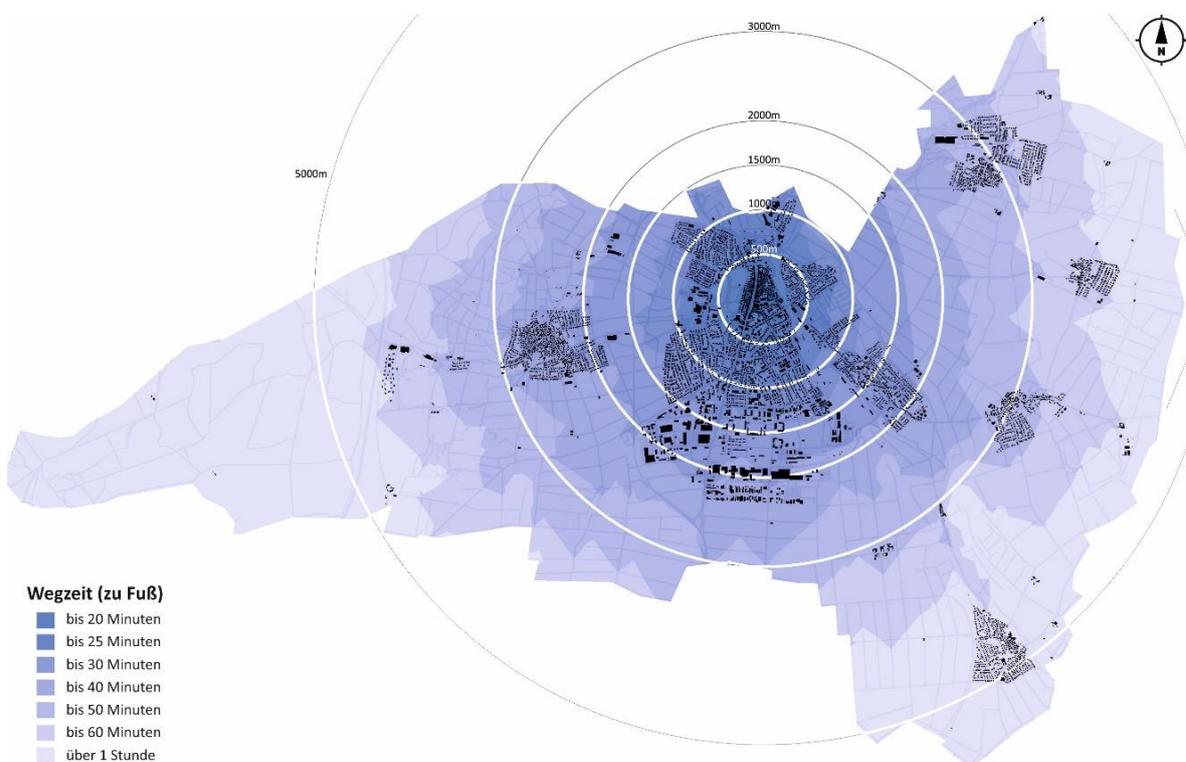
2.5 FUßVERKEHR

Der Fußverkehr ist die natürlichste und individuellste Form von Mobilität. Er bietet eine einfache Art alltägliche Wege zurücklegen zu können und ist eine wichtige Voraussetzung zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Zudem fördert eine aktive Mobilität die Gesundheit und ist kostenneutral umsetzbar. Aufgrund der wachsenden Luftverschmutzung, Lärmemissionen, städtebaulichen Missständen und Unfallgefahren durch den motorisierten Verkehr besteht jedoch der Trend des kontinuierlichen Rückgangs dieser Verkehrsart. Doch die Anzahl der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, sind häufig unterschätzt. Aufgrund der hohen Flexibilität und Umsetzbarkeit ist der Fußverkehr ein elementarer Bestandteil der heutigen und zukünftigen Mobilität. Das gemeinsame Ziel sollte es daher sein, auf vielfältige Weise einen sicheren und wachsenden Fußverkehr zu gewährleisten.

2.5.1 FUßWEGEINFRASTRUKTUR

Friedberg bietet als Mittelzentrum aufgrund der kompakten Kernstadtstrukturen und geringen Distanzen optimale Voraussetzungen für einen attraktiven Fußverkehr. Wie in Abbildung 24 darstellt ist, können viele Wege im innerstädtischen Bereich innerhalb von ca. 25 Minuten zu Fuß zurückgelegt werden. Die Kernstadt Friedbergs ist binnen zehn Minuten begehbar. Dementsprechend weisen auch die wichtigsten öffentlichen Infrastrukturen eine hohe Erreichbarkeit für den Fußverkehr auf. Die außerhalb der Kernstadt gelegenen Stadtteile sind für den Fußverkehr über lange Wegstrecken zu erreichen und für einen geschäftlichen Fußverkehr daher kaum relevant. Die Wegzeiten zu den Stadtteilen variieren zwischen 40 Minuten und einer Stunde und können in diesem Zusammenhang ausschließlich als Freizeitverkehr betrachtet werden.

Abbildung 24: Erreichbarkeiten zu Fuß (in Minuten)



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten der Stadt Friedberg (Hessen) (2020), Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

Neben der innerstädtischen Bedeutung hat Friedberg auch auf regionaler Ebene eine wichtige Bedeutung für den Fußverkehr. Durch Friedberg verläuft der ca. 400 km lange Pilger-/Fernwanderweg Lutherweg 1521, der seit seiner vollständigen Öffnung im Jahr 2017 von Worms (Rheinland-Pfalz) durch Hessen bis zur Wartburg bei Eisenach (Thüringen) führt.

2.5.2 FUßWEGEQUALITÄT

Ein wesentlicher Faktor für einen attraktiven Fußverkehr ist eine hohe Aufenthalts- und Fußwegequalität im Kernstadtbereich und entlang zentraler Verbindungsachsen. Für Friedberg nimmt in diesem Zusammenhang die Seewiese eine zentrale Bedeutung ein. Zentral im Innenstadtbereich Friedbergs gelegen, bildet diese eine wichtige Grünfläche entlang urbaner Strukturen. Darüber hinaus bietet der verkehrsberuhigte Bereich der Usagasse und Engelsgasse eine attraktive Wegeverbindung zwischen der Stadtkirche und der Burg. Angrenzend an diese Straßenräume sind im Umfeld der Kaiserstraße zahlreiche Geschäfte des täglichen Bedarfs angesiedelt, die besonders auch auf Laufkundschaft angewiesen sind. Die Fußgängerzone östlich der Kaiserstraße bettet sich in die historische Bebauung der Kernstadt ein. Insgesamt ist diese jedoch wenig attraktiv und nicht umfassend barrierefrei gestaltet, weshalb diese von vielen nicht als solche wahrgenommen wird. Aufgrund dessen werden in diesem Konzept stets beide Begriffe Fußgängerzone (bzw. Fußgängerbereich) verwendet, um ein einheitliches Verständnis zu gewährleisten. Ein Grund, warum die Fußgängerzone (bzw. Fußgängerbereich) nicht klar als solche zu erkennen ist, erklärt sich darin, dass diese keinem durchgängigen Gestaltungsthema unterliegt. Im ISEK wird begleitend hierzu im Zusammenhang mit der Aufwertung der Kernstadt in Kapitel 5.8 (Altstadt und historische Ortskerne), die Entwicklung eines einheitlichen Schemas vorgeschlagen. Ausschließlich die historische Fassadengestalt bestimmter Gebäude wertet den Straßenraum etwas auf, ein attraktiver Aufenthaltsraum für einen Stadtbesuch wird dadurch jedoch nicht geschaffen. Der Übergang von Fußgängerzone (bzw. Fußgängerbereich) zu den stärker befahrenen Straßenbereichen ist mit Ausnahme Richtung Kaiserstraße durch verkehrsberuhigte Bereiche abgegrenzt. Dies ermöglicht weitestgehend einen weichen Verkehrsfluss ohne allzu hohe Konfliktpotentiale zwischen den Fußgängern und dem Kfz-Verkehr. Insgesamt dominiert der Pkw-Verkehr jedoch weitreichend den Straßenraum und führt bis tief in die Kernstadt zu den innerstädtischen Wohnquartieren hinein.

Viele Straßen sind für die historisch gewachsene Stadt typisch verwinkelte und enge Gassen mit schmalen Querschnitten. Einige Gehwege sind daher vergleichsweise schmal ausgelegt bzw. weisen Engstellen auf (z.B. Fauerbacher Straße, Usavorstadt). Seitenräume sind dadurch vielerorts sehr schmal und können nicht richtlinienkonform ausgestaltet werden. Daraus ergibt sich eine hohe Flächenkonkurrenz zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern, und die Nutzung dieser Wege ist für bestimmte Gruppen oder bei Begegnung mehrerer Personen nicht oder nur eingeschränkt möglich. Besonders für Fußgängerinnen und Fußgänger mit Kinderwagen oder für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer ist der Straßenraum entlang dieser Bereiche daher nicht oder nur eingeschränkt begehbar. Die historisch bedingten Straßenverläufe sind zudem teilweise schlecht einsehbar und die Querung von Kfz-Fahrzeugen bedeutet ein zusätzliches Konfliktpotential für schwache Verkehrsteilnehmer. Neben teilweise engen Bürgersteigen besteht in bestimmten Bereichen der Stadt ein Defizit an sicheren Fußgängerüberwegen. Zebrastreifen stellen hier sowohl für den Fußgänger als auch für den Pkw-Fahrer wichtige Symbole für eine geordnete und gesicherte Überführung dar.

Abbildung 25: Enge Gehwegbereiche entlang der Usagasse



Abbildung 26: Unübersichtliche Querungsmöglichkeit am Bahnhof



Abbildung 27: Blindenleitsystem am E.-P.-Platz



Quelle: Eigene Aufnahmen

Das Recht aller Menschen zur Teilhabe am öffentlichen Leben begründet den Anspruch auf eine barrierefreie Straßenraumgestaltung, besonders im Hinblick auf die zahlreichen Schulen für geh-/sehbehinderte Menschen. Wichtige Potentiale für den Fußverkehr in Friedberg bestehen daher beim Thema Beschilderung und der Barrierefreiheit. Besonders für den Radverkehr und mancherorts auch für den Fußverkehr sind zwar Beschilderungen zu öffentlichen Einrichtungen ausgewiesen, im gesamten Stadtgebiet ist die Beschilderung für Fußgänger jedoch noch nicht ausreichend vorhanden. Die Fußgängerinfrastruktur ist im Bereich der Fußgängerzone und der Kernstadt bereits barrierefrei für mobilitätseingeschränkte Personen wie gehbehinderte Personen und Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen und sehbehinderte Personen ausgebaut, dieses Angebot muss ergänzend dazu noch auf weitere ausgewählte Teile Stadtgebiet ausgeweitet werden.

Besonders im Bereich der Förderschulen, wie der Johann-Peter-Schäfer Schule, der Wartbergsschule oder der Johannes-Vatter-Schule bedarf es einem höheren Niveau an Barrierefreiheit. Darüber hinaus besteht der Anspruch auf ein gesamtstädtisches Konzept zur Förderung eines behindertengerechten Ausbaus der Infrastruktur. Abgesenkte Bordsteine, besonders im Kreuzungsbereich und an Querungsstellen, sowie eine niveaueingleichende Ausgestaltung des Straßenraums sind wichtige Faktoren bei einer barrierefreien Bewegung. Grundsätzlich ist für eine barrierefreie Fortbewegung die Freihaltung der Fußgängerwege von elementarer Bedeutung und muss in der gesamten Stadt risikofrei möglich sein. Aufgrund von zahlreichen Beschwerden wurde durch die Stadt Friedberg bereits eine Satzung zur Sondernutzung öffentlicher Straßen (Sondernutzungssatzung) beschlossen, welche bspw. die Nutzung von Werbeaufstellern regelt. Im Zuge dessen konnten so wichtige Erfolge für ein barrierefreies Fußwegenetz in der Innenstadt erzielt werden. Besonders in Bezug auf den Umgang mit dem ruhenden Verkehr müssen noch Vorgaben geschaffen werden. Für sehbehinderte Personen ist ein taktiler Leitsystem an prägnanten Orten der Stadt für eine sichere Fortbewegung ausschlaggebend. Stets sind die Konfliktpotentiale zu den benachteiligten Verkehrsteilnehmern zu beachten und besonders im Bereich von Querungsstellen, an Ampeln und Zebrastreifen zu berücksichtigen.

Historisches Stadtbild und Grünflächen

Die Heterogenität der historischen Vergangenheit Friedbergs ist in ihrer Ausgestaltung einzigartig und am Stadt- und Straßenbild deutlich zu erkennen. So prägen viele markante Räume und Plätze die Wahrnehmung und das Profil des Stadtraumes und entfalten wichtige Naherholungs- und Aufenthaltsqualitäten. Das historische Stadtbild und deren Straßenraumgestaltung stellt in diesem Zusammenhang ein besonderes Potential für Friedberg dar. Die Naherholungsfläche der Seewiese grenzt unmittelbar an die Altstadt an und kann innerhalb weniger Minuten von der Kaiserstraße

aus fußläufig erreicht werden. Eine stärkere Verzahnung der Innenstadt und der Seewiese wird aufgrund der Barrierewirkung durch die Verkehrsachse Kaiserstraße erschwert.

Abbildung 28: Einladender Eingang zur Kaiserstraße



Abbildung 29: Schleichwege für Fußgänger



Abbildung 30: Aufenthaltsraum Seewiese



Quelle: Eigene Aufnahmen

Die historische Altstadt weist dagegen aufgrund der dichten Bebauungsstruktur eine bestimmte Enge auf, die eine direkte Verflechtung der Verkehrsteilnehmer bedeuten und in unübersichtlichen Abläufen des Verkehrsgeschehens resultieren. Charakteristische Gebäude wie die Stadtkirche oder die Burg können die Orientierung im Stadtgeschehen erleichtern und bilden wichtige Orientierungspunkte im Alltagsgeschehen der teils engen und verwinkelten Verkehrsräume.

Aufgrund der wertvollen historischen Vergangenheit kommt Friedberg eine wichtige touristische Bedeutung zu, deren Ausmaß stetige Auswirkungen auf den Alltagsverkehr bedeuten. Mit dem Ziel und den formulierten Maßnahmen des ISEKs, den Tourismus nachhaltig zu stärken, ist langfristig mit einem Anstieg der Übernachtungszahlen und somit eine höhere Auslastung der Infrastrukturen zu erwarten. Die Überlagerungen der Besucherströme mit dem Verkehrsaufkommen des Tagesgeschehens führen zu zusätzlichen Belastungen der Infrastrukturen.¹⁶

Verkehrssicherheit

In Friedberg häufen sich Unfälle mit Fußgänger- und Fahrradeteiligung insbesondere im Zentrum der Stadt. Sowohl in der Verkehrspolitik als auch in der Stadtplanung spielt insbesondere der Fußverkehr meist keine große Rolle und wird eher vernachlässigt. Dies hat zur Folge, dass sich Fußgänger meist an die übrigen Verkehrsmittel anpassen müssen und einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind, da ihr Platz im Straßenraum oft illegal zum Parken oder als Radweg genutzt wird.¹⁷ So ereigneten sich auch im Jahr 2018 insgesamt elf Unfälle, in die Fußgänger und 14 Unfälle, in die Fahrradfahrer verwickelt waren. Da Fußgänger und nachfolgend Radfahrer die schwächsten Verkehrsteilnehmer sind, ist es sinnvoll, ihrer Rolle im Straßenverkehr vermehrt zu stärken.¹⁸ Des Weiteren stellen für die Nahmobilität Fußgängerunterführungen zu bestimmten Tageszeiten Angsträume dar (z.B. kleine und große Bahnunterführung).

¹⁶ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt: Fremdenverkehr in den Städten und Gemeinden des Wetteraukreises

¹⁷ Vgl., FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland, aufgerufen unter: <https://www.fuss-ev.de/mobilitaet>, Stand: 06.11.2019.

¹⁸ Vgl. Unfallatlas, aufgerufen unter: <https://unfallatlas.statistikportal.de/> (Stand: 06.11.2019)



Wichtigste Maßnahme im Bereich Fußverkehr in Friedberg ist die Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit durch die Verbesserung der Fußwegequalität und mehr Überquerungsmöglichkeiten. Zudem bedarf es einer optimierten Verkehrsberuhigung mit verstärktem Fokus auf die Herstellung der Verkehrssicherheit für Kinder. Explizit genannt wurde hierbei die Versperrung von Fußwegen durch Mülltonnen und die Einrichtung von Zebrastreifen auf Schulwegen. Zudem sollte verstärkt durch Kontrollen darauf geachtet werden, dass Fußgängerwege nicht durch den ruhenden Verkehr zugeparkt werden.

Im Bereich der Kaiserstraße sehen viele einen wichtigen Ansatzpunkt zur Aufwertung des Fußverkehrs in einem ganzheitlichen Konzept. Einerseits besteht hier die Forderung, die Kaiserstraße als Fußgängerzone auszuweiten, andererseits besteht aber auch die Möglichkeit, die zentrale Verkehrsachse als Shared Space zu gestalten. Auch die, aufgrund der Verkehrsführung, unübersichtlich gestaltete Wolfengasse wird im Rahmen der Ausweitung der Fußgängerzone thematisiert und als Erweiterungsbereich vorgeschlagen.

Die Onlineumfrage kam darüber hinaus zu dem Ergebnis, dass insgesamt der Bedarf eines gesamtstädtischen und einheitlichen Fußwegekonzepts mit Maßnahmen für eine sichtbare und direkte Wegführung besteht. Insgesamt besteht der Wunsch nach Verbesserung des baulichen Zustands von kombinierten Fahrrad-/Fußgängerwegen, sowie nach weiteren und barrierefreien Fußgängerüberwegen.

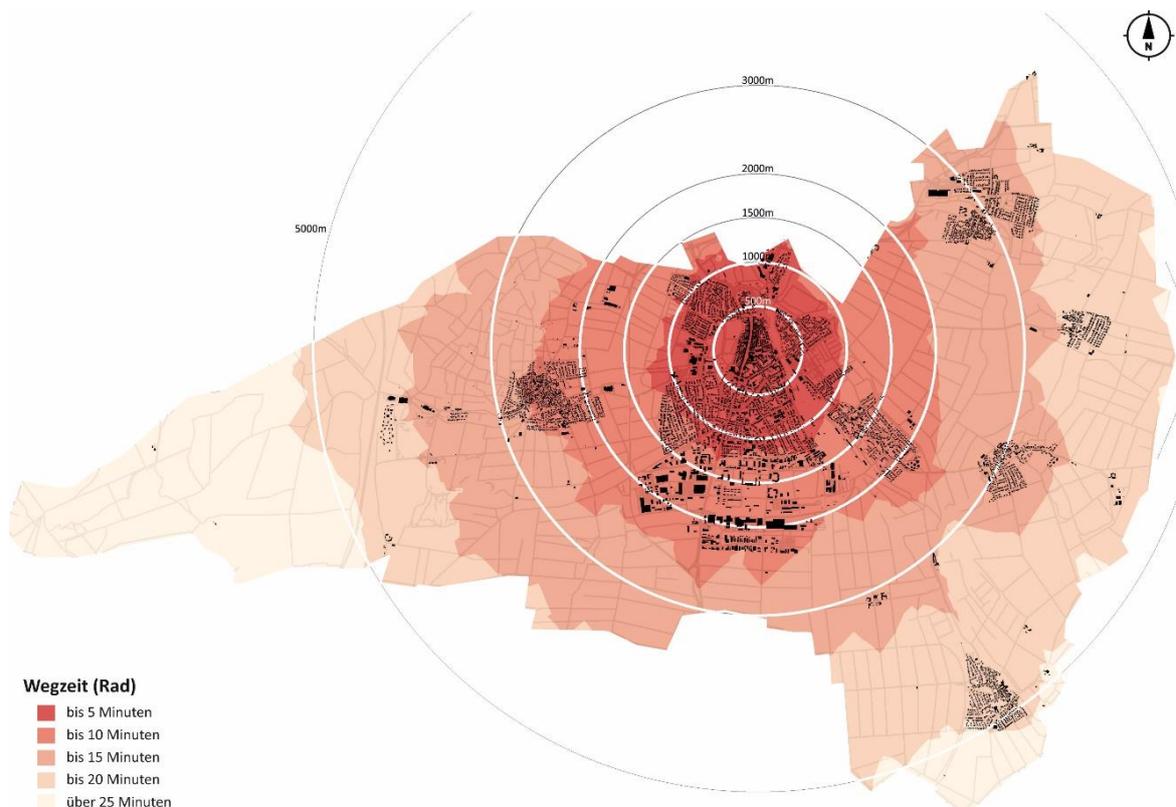
2.6 RADVERKEHR

Schnell, gesund, umweltfreundlich, klimaschonend, günstig, angesagt und förderungswürdig - Fahrradfahren ist nach Definition des Umweltbundesamts ein zentraler Bestandteil des Umweltverbundes. Entsprechend nimmt das Fahrrad einen stetig steigenden Stellenwert im aktuellen Verkehrsaufkommen ein und ist bereits in vielen fahrradfreundlichen Städten das zentrale Verkehrsmittel im Modal Split. Das Ziel der künftigen Mobilität ist es Verlagerungsprozesse vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund zu erreichen und diesen nachhaltig zu fördern.

2.6.1 RADWEGEINFRASTRUKTUR

Die Stadt Friedberg verfügt über eine Vielzahl an Radwegen des Radhaupt- und Nebennetzes. Neben den Alltagsrouten führen zwei Themenradrouten durch Friedberg. Die westliche Keltenroute folgt den keltischen Spuren von Assenheim über Friedberg nach Butzbach, während der Usatalradweg von Brombach, über Usingen und Bad Nauheim bis nach Friedberg führt.¹⁹ Von hier aus können weiterführend regionale Radrouten des Regionalparks Niddaroute angefahren werden. Friedberg bietet aber auch aufgrund seiner Stadtstruktur ideale infrastrukturelle Bedingungen für den Radverkehr. Wie aus Abbildung 31 hervor geht, ist das gesamte Stadtgebiet einschließlich der fünf Stadtteile von der Innenstadt aus in weniger als 20 Minuten erreichbar.

Abbildung 31: Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad (in Minuten)



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten der Stadt Friedberg (Hessen) (2020), Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

¹⁹ Vgl. Tourismus Wetterau: Keltenradwege West und Ost, aufgerufen unter: <https://tourismus.wetterau.de/natur/aktivitaeten/radfahren/radrouten/keltenradwege/> (Zugriff am: 13.07.2020) und ADFC: Der Usatalweg, aufgerufen unter: https://www.adfc-usingerland.de/tourismus/rt_um_usa.html (Zugriff am: 13.07.2020)

Durch Einsatz elektrisch unterstützter Fahrräder wie Pedelecs können auch größeren Entfernungen und die topographischen Gegebenheiten bewältigt werden und bieten so für den Radverkehr in Friedberg wichtige Potentiale. Besonders die Hauptstraßen Kaiserstraße und Gießener Straße sowie die Burgfeldstraße und Ockstädter Straße, welche gleichzeitig auch wichtige Verkehrsachsen der Stadt darstellen, bieten weitere Chancen für einen gesicherten und attraktiven Radverkehr. Bisher verläuft hier der Radverkehr trotz Tempo 50 und vergleichsweise hoher Verkehrsstärke an vielen Stellen nur einseitig und teilweise als ungesicherter Radweg (Kaiserstraße). Oftmals werden die Radwege sogar zusammen mit den Fußwegen als geteilter Rad- und Fußweg geführt, was zu anhaltenden Nutzungskonflikten und Gefahrenpotentialen bei allen beteiligten Verkehrsteilnehmern führt. An besonders schmalen Seitenräumen oder gar Baustellen ist die Verkehrsführung zusätzlich problematisch

Abbildung 32: Gefährdung durch unübersichtliche Verkehrsführung



Abbildung 33: Wolfengasse ohne Sicherung des Radverkehrs

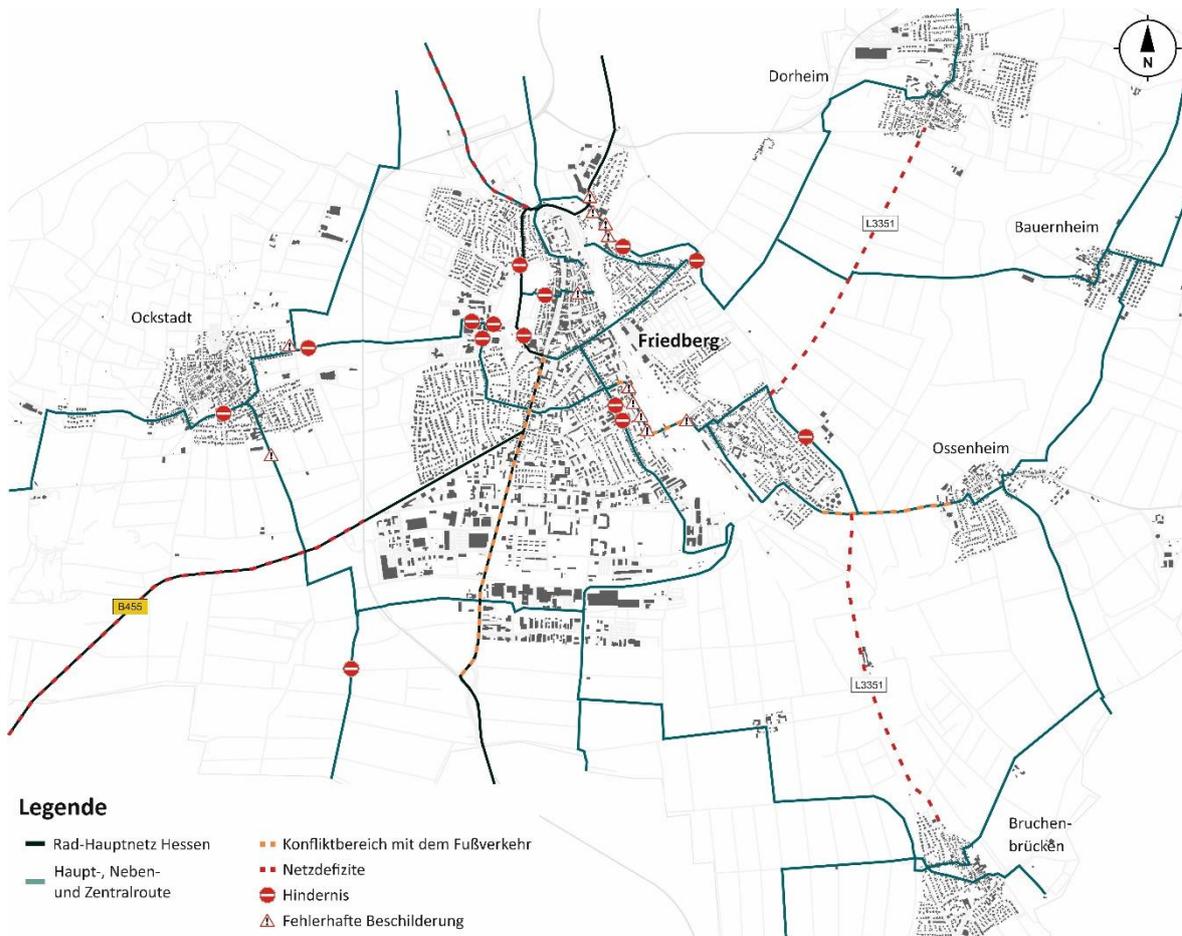


Quelle: Eigene Aufnahmen

In vielen Bereichen des Stadtgebiets, vorwiegend in Tempo 30 Zonen, verläuft das Radwegenetz in Friedberg im Seitenraum des Pkw-Verkehrs und ohne eigene Sicherung der Radwege. Dies führt zu Nutzungskonflikten zwischen Radfahrern und dem Pkw-Verkehr. Auch an Straßenkreuzungen, Ein- und Ausfahrten hat eine Führung im Seitenraum Nachteile, da hier unübersichtliche Gefahrenräume erzeugt werden.

Die Erreichbarkeit der Stadtteile ist über eine Vielzahl an kleineren Gemeindestraßen und landwirtschaftlichen Straßen möglich und bietet viele Möglichkeiten für eine direkte und schnelle Führung des Radverkehrs. Jedoch bestehen besonders auf Feldwegen Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, vorwiegend mit landwirtschaftlich genutzten Fahrzeugen und dem Pkw-Verkehr. Eine Gefahrensituation bei der Nutzung von Feldwegen stellt die stark genutzte Oberflächenbeschaffenheit der landwirtschaftlich genutzten Straßen dar, die besonders im Frühjahr und Herbst über hohe Verschmutzungsgrade verfügen, was die Befahrbarkeit der Wege stark erschwert.

Abbildung 34: Radwegenetz Friedberg



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten des Radverkehrsplan des Wetteraukreises 2018/2019, Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

Mit dem Radverkehrsplan Wetteraukreis liegt eine Analyse des gesamten Radwegenetzes des Wetteraukreises vor und zeigt wichtige Potentiale und Maßnahmen zur Optimierung des Radnetzes auch in Friedberg auf. In dem Bericht werden Fahrbahnmängel auf einer Wegstrecke von 4,2 km beschrieben. Besondere Netzdefizite treten zwischen Friedberg und Dorheim (L3351), nach Bruchbrücken (L3351) sowie Richtung Rosbach (B455) und Richtung Bad Nauheim (Friedberger Straße) auf.²⁰ Weitere Konfliktbereiche sind in Abbildung 34 dargestellt. So bedeuten geringe Fahrbreiten für Radwege, die mit einer Breite von weniger als zwei Meter ausgestattet sind, große Konfliktbereiche mit querenden Fußgängern. Auch das Thema Beschilderung wurde aufgegriffen, welches besonders an den Stadteingängen Defizite aufweist und so die Qualität von überregionale Fahrradverbindungen mindert.

Dennoch konnten bereits wichtige Lückenschlüsse im Radwegenetz in Friedberg vorgenommen und Barrieren für den Radverkehr abgebaut werden. So sind weitestgehend im gesamten Stadtgebiet alle Straßen für Radfahrer freigegeben und eine Trennung von Fuß- und Radverkehr auf breit befahrbaren Bürgersteigen vorgesehen. Hinzu kommen Ausbaumaßnahmen der Stadt Friedberg in Kooperation mit dem Wetteraukreis und Hessen Mobil. Der Radweg zwischen Ober-Wöllstadt und Friedberg an der K11 konnte dabei bereits fertiggestellt werden, der Bau der Radstrecke „kurze

²⁰ Vgl. Radverkehrsplan des Wetteraukreis 2018/2019, S. 20.

Wetterau“, welcher von Butzbach bis nach Frankfurt führen soll und damit auch Friedberg anschließt, ist in Planung.²¹ Von Hessen mobil liegt außerdem ein Vorentwurf über eine Radverbindungen zwischen Fauerbach und Dorheim entlang der L351 vor und auf einem weiteren Abschnitt der L 3351 zwischen Bruchenbrücken und Friedberg soll ein neuer Radweg geplant werden.²² Entlang der B 455 sind darüber hinaus zwei weitere Radwege in Planung. Im südlichen Bereich bestehen Voruntersuchungen mit Variantenabwägungen für einen neuen Radweg zwischen Rosbach/Ober-Rosbach und Friedberg, und nördlich der Stadt Friedberg Richtung Dorheim ist ein Lückenschluss geplant.²³ Insgesamt konnten so schon einige Impulse für ein attraktives Radverkehrsnetz in Friedberg gesetzt werden und auch weitere Radwegeplanungen angestoßen werden, die den Radverkehr in Zukunft zusätzlich stärken sollen.

Abbildung 35: Breite Radwegeverbindung an der Mainzer-Tor-Anlage



Abbildung 36: Freigabe des Radverkehrs mit Ampelsystem in der Hanauer Straße



Quelle: Eigene Aufnahmen

2.6.2 FAHRADABSTELLANLAGEN

Die Angebote von Abstellanlagen in Zielnähe zu öffentlichen Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten mit einer funktionalen Ausstattung sind Grundlage für eine hohe Akzeptanz des Radfahrens. Für den Öffentlichen Verkehr bedeutend sind in Friedberg die Anzahl an Bike+Ride Anlagen am Bahnhof, die hier im regionalen Vergleich besonders hoch ist. Dennoch zeigen sich einige Defizite der Fahrradabstellanlagen, die einen attraktiven Fahrradverkehr in Friedberg deutlich mindern. Besonders an zentralen Plätzen und an wichtigen Verkehrsknotenpunkten fehlt es an qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen. Im Zuge der Bahnhofsumgestaltung am Hauptbahnhof Friedberg konnten bereits weitere Radstellanlagen geschaffen werden. Der Radverkehrsplan des Wetteraukreis beschreibt jedoch einen weiteren Handlungsbedarf für Fahrrad-Abstellplätze. So sind für die hohe Nachfrage an den weiterführenden Schulen in Friedberg, aber auch an weiteren zentralen Orten wie dem Rathaus (40 Abstellplätze) oder dem Schwimmbad Ockstadt (24 Abstellplätze) unzureichend Abstellflächen vorhanden. Der Bahnhof Friedberg Süd verfügt über keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.²⁴ Darüber hinaus können an weiteren zentralen Orten wie öffentlichen Plätzen oder Parks (bspw. Elvis-Presley-Platz oder Seewiese), der Burg, der Stadtkirche, an Sport- und Spielplätzen sowie an den Bürgerhäusern Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Ein

²¹ Vgl. Wetteraukreis: Entwicklungen im Radverkehrs Wetteraukreis 2019/2020

²² Vgl. Hessen Wirtschaft: Liste der Radwegeprojekte: Sanierungsoffensive (Stand: 04.05.2020)

²³ Vgl. Hessen Mobil (2020): Radwegeplanung im Wetteraukreis. Projektinformation vom 21.09.2020.

²⁴ Vgl. Radverkehrsplan des Wetteraukreis 2018/2019

attraktives Fahrradparken hat eine organisierte Wirkung auf das Stadtbild und stärkt so vermehrt in innerörtlichen Fahrradverkehr.

Abbildung 37: Neue Radstellplätze am Bahnhof Friedberg



Quelle: Stadt Friedberg

2.6.3 FAHRRADKLIMATEST 2018 UND UNFALLATLAS

Der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) führte 2018 einen sogenannten Fahrradklima-Test durch, in dem ermittelt wurde, wie zufrieden die Radfahrer mit der Radverkehrssituation in deutschen Städten sind. Friedberg schnitt dabei mit der Schulnote 4,1 ab. Die Erreichbarkeit im Stadtzentrum wurde in Friedberg am positivsten, mit der Note befriedigend bewertet. Die Stärken im Bereich Radverkehr liegen demnach bei der Fahrradmitnahme im ÖV und im Bereich Wegweiser für Radfahrer, Freiräumen der Radwege durch den Winterdienst und fahrradfreundlicher Straßenbelag. Besonders kritisiert wurde hingegen, dass Falschparker auf Fahrradwegen nicht genügend kontrolliert werden, kein öffentlicher Fahrradverleih angeboten wird und diese Art der umweltfreundlichen Fortbewegung nicht ausreichend beworben wird. Insgesamt belegte die Stadt in ihrer Größenklasse (20.000 bis 50.000 Einwohner) mit Platz 214 einen der unteren Ränge von 311 Städten. Seit 2012 konnte Friedberg seine Gesamtbewertung leicht verbessern, zwischen 2016 und 2018 stagnierte jedoch die Entwicklung.²⁵ Verwaltung und Politik sind aktuell bemüht, weitere Verbesserungen in diesem Bereich zu erzielen. So wurden beispielsweise im Sommer 2019 weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben, um Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen.

²⁵ Vgl. ADFC Fahrradklima-Test 2018, aufgerufen unter <https://www.fahrradklima-test.de/karte> (Stand: 15.07.2020).

Die meisten Radunfälle im Wetteraukreis ereignen sich in den bevölkerungsreichsten Städten Bad Vilbel, Friedberg und Bad Nauheim. Friedberg verzeichnete im Vergleich der anderen Städte eine ähnlich hohe Unfallrate mit Fahrradbeteiligungen. Insgesamt wurden in den letzten drei Jahren 17 Fahrradunfälle verzeichnet, was einen leichten Rückgang in diesem Zeitraum darstellt.



Die zentralen Forderungen aus der Bürgerbeteiligung zum Thema Fahrrad zielen auf ein gesamtstädtisches Radwegekonzept und mit einem klar definierten Radnetz. Dies schließt auch Verbesserungen der Beschilderung und Kennzeichnung der Fahrradinfrastruktur ein. In diesem Zusammenhang werden zudem neue Anbindungsmöglichkeiten, zum Beispiel zu den Gewerbegebieten und in Richtung Frankfurt gefordert, sowie die Prüfung zur Freigabe von Einbahnstraßen in beide Richtungen für Fahrradfahrer thematisiert. Auch die Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteile untereinander durch eine schnelle Verbindung mit der Kernstadt durch Fahrradwege sind laut der Bürgerschaft dringende Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs.

Potenzial für eine gerechtere Aufteilung des Straßenraumes wurde in den großen breiten Straßenachsen wie der Kaiserstraße, Saarstraße, Ockstädterstraße, Haagstraße, Fauerbacher und Homburger Straße gesehen, die Raum für Radwege o.ä. böten. Als Best-Practice-Beispiele, an deren Vorbild eine Perspektive für Friedberg abgeleitet werden könnte, wurden europäische Städte wie Kopenhagen oder Tübingen genannt, die regelrechte „Fahrradstädte“ seien. In Tübingen wären beispielsweise einige breite Hauptachsen zu Einbahnstraßen umgewandelt worden, um so Platz für andere Verkehrsarten zu schaffen.²⁶

²⁶ Vgl. Dokumentation 1. Runde Arbeitsgruppen zum ISEK Friedberg (14.&22.10.2019).

2.7 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Sowohl aus Umweltsicht als auch aufgrund der bedeutenden Wirtschafts- und Standortfunktion gelten der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vielerorts als essentielles Fortbewegungsmittel im öffentlichen Raum. Busse und Bahnen gelten als wichtige Komponente der aktuellen und zukünftigen Mobilitäts- und Alltagskultur und sind schon lange nicht mehr aus dem Verkehrssystem wegzudenken. Der ÖPNV bietet je nach lokalen Gegebenheiten und kommunalen Herausforderungen ein breites Spektrum an innovativen Gestaltungsmöglichkeiten und kann in flexibler und gut organisierter Umsetzung eine echte Alternative zum Pkw einnehmen. Um den Stellenwert des öffentlichen Personennahverkehrs nachhaltig zu fördern, ist es notwendig, die existierenden Verbindungen zu optimieren und weitere Vernetzungen zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen.

2.7.1 REGIONALE ORGANISATION DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Mit dem bestehenden Öffentlichen Nahverkehr ist die regionale Anbindung an die umliegenden Gemeinden und Stadtteile mit der Kernstadt Friedbergs gegeben. Der ÖPNV dient zudem als Zubringer für den überregionalen Verkehr, welcher mittels der Verbindungen über die Bahnhöfe abgeleistet wird.

Organisiert ist der ÖPNV von Friedberg über die Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH (VGO), einem Nahverkehrsunternehmen des Rhein-Main-Verkehrsbundes. Die VGO hat ihren Hauptsitz in Friedberg, deckt die Landkreise Gießen, den Wetteraukreis und den Vogelsbergkreis ab und ist somit flächenmäßig die größte Verkehrsgesellschaft in Hessen.²⁷ Die Aufgabe der VGO ist es, den öffentlichen Personennahverkehr in Zusammenarbeit des Rhein-Main Verkehrsverbundes und des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) strukturiert abzuwickeln. Darüber hinaus ist die Stadt an das Großraumliniennetz der Metropole Frankfurt (RMV) angebunden, wodurch auch eine direkte überregionale Nahverkehrsverbindung zwischen Friedberg und Frankfurt besteht. Zudem liegt die Stadt im Verbundgebiet der Hessischen Landesbahn (HLB).

2.7.2 SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV) - BAHNVERKEHR

Der Bahnanschluss mit Fernzuganbindung ist das Rückgrat des regionalen und überregionalen Fernverkehrs Friedbergs. Die Stadt verfügt über die Bahnhaltstellen Bruchenbrücken, Dorheim und Friedberg Süd sowie über den Hauptbahnhof im Osten der Kernstadt. Der Hauptbahnhof ist dabei einer der wichtigsten Verkehrsknoten der Stadt und zentraler Umsteigepunkt des Bahnverkehrs. Insgesamt halten hier sieben Regionalbahnlinien, eine S-Bahnlinie und eine ICE-Linie. Mit Ausnahme bestimmter Verstärkerzüge halten demnach alle regionalen Zugverbindungen. Dies sind die Regionalexpress-Züge der Linie RE 98/99 Frankfurt Hbf. - Siegen (Main-Sieg-Express) und RE 30 Frankfurt Hbf. - Kassel Hbf. (Main-Weser-Express), der Mittelhessen-Express RB 40/41.²⁸ Außerdem ist der Hauptbahnhof Friedberg der Quell- und Zielbahnhof der Strecken von/nach Friedrichsdorf

²⁷ Vgl. Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe, aufgerufen unter: <https://www.zov.de/ueber-uns/konzernverbund/unternehmen/vgo.html> (aufgerufen am 09.10.2020)

²⁸ Vgl. Nordhessischer Verkehrsverbund, aufgerufen unter: <https://www.nvv.de/> (aufgerufen am 09.10.2020)

(RB16), Mücke (RB47), Nidda (RB48) und Hanau (RB 49). Die S6 fährt sowohl werktags als auch am Wochenende im halbstündigen Takt nach Frankfurt, wobei die Fahrt von Friedberg aus je nach Bahntypus zwischen 25 und 40 Minuten dauert.²⁹ Die Routen mehrerer Regionalbahnen und zweier Regionalexpressen führen durch Friedberg und bilden den Anschluss nach Koblenz, Kassel, Wetzlar, Gießen, Frankfurt und Hanau. Bis auf wenige Ausnahmen machen die Züge der ICE-Linie 26 (Hamburg – Karlsruhe) alle zwei Stunden in Friedberg halt. Neben dem Hauptbahnhof Friedberg verfügen die Stadtteile Bruchenbrücken und Dorheim über Bahnhaltstellen für den S-Bahn- und Regionalbahnbetrieb. Im 20-Minuten-Takt fahren je nach Anbindung entweder die S6 bzw. die Regionalbahnen RB47 und RB48 in beide Richtungen. An allen Bahnhöfen von Friedberg befinden sich Bushaltestellen, die mit einem direkten Anschluss in die Stadt und das Umland ermöglichen.³⁰ Hierbei ist die Taktabstimmung von Bus und Bahn ein wesentliches Kriterium für die Nutzung und den Umstieg vom MIV auf den ÖV.

Das Bedienungsangebot des Bahnverkehrs ist positiv zu bewerten und dementsprechend auch zukünftig zu stärken. Besonders der Fernverkehrsanschluss, bedient durch den ICE und die regionalen Verbindungen, gewährleistet einen attraktiven Pendlerverkehr. Defizite werden besonders in den Schwachverkehrszeiten (frühmorgens, abends, am Wochenende) gesehen.

Bahnhofsumfeld

Der Hauptbahnhof Friedbergs ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt der Stadt und weist dabei eine elementare Bedeutung als Verknüpfungsraum zwischen dem gesamtstädtischen Verkehr und dem überregionalen Verkehr auf. Das historische Bahnhofsgebäude kann als Quell- und Zielort hohe Potentiale für die Aufenthaltsqualität entfalten, die derzeit jedoch kaum genutzt werden. Sowohl der Bahnhof als auch sein Umfeld sind unattraktiv gestaltet und erzeugen für alle Verkehrsteilnehmer unüberschaubare Bewegungsströme. Zwar bestehen Unterführungen, die eine Erschließung aus Osten ermöglichen, aufgrund der fehlenden direkten Bahnhofsunterführung Richtung Fauerbach und mangelnder Barrierefreiheit bindet sich der Bahnhof jedoch nicht fließend in die Stadtstruktur von Friedberg ein und greift die direkten Wegeverbindungen nicht auf. Das direkte Umfeld des Bahnhofes ist vorwiegend durch Straßeninfrastrukturen geprägt (siehe Abbildung 38) und bildet keinen attraktiven Willkommensraum für Pendler oder Touristen. Um zukünftig das Verkehrsgeschehen im Bahnhofsumfeld besser in einen gesamtstädtischen Zusammenhang zu führen, ist es notwendig den Bahnhof als zentralen Verkehrsknoten wahrzunehmen und neu zu gestalten.

Auf Grundlage dieser Forderungen hat die Stadt Friedberg bereits den Umbau des Bahnhofsumfeldes eingeleitet. Auch die Erweiterung der Personenunterführung wurde in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn (DB) angestoßen. Hier müssen jedoch zunächst noch grundsätzliche Aspekte wie die exakte Lage und die Wirtschaftlichkeit einer Unterführung bewertet werden.

²⁹ Vgl. Deutsche Bahn, aufgerufen unter: <https://reiseauskunft.bahn.de/> (Stand: 22.10.2019).

³⁰ Vgl. Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, aufgerufen unter: <https://www.rmv.de/c/de/fahrplanauskunft/fahrplaene/linienfahrpläne/fahrplantabellen/> (Stand: 22.10.2019).

Abbildung 38: Der Straßenraum als dominierendes Element im direkten Bahnhofsbereich



Abbildung 39: Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes als Antwort auf unattraktive Resträume



Quelle: Stadt Friedberg 2020.

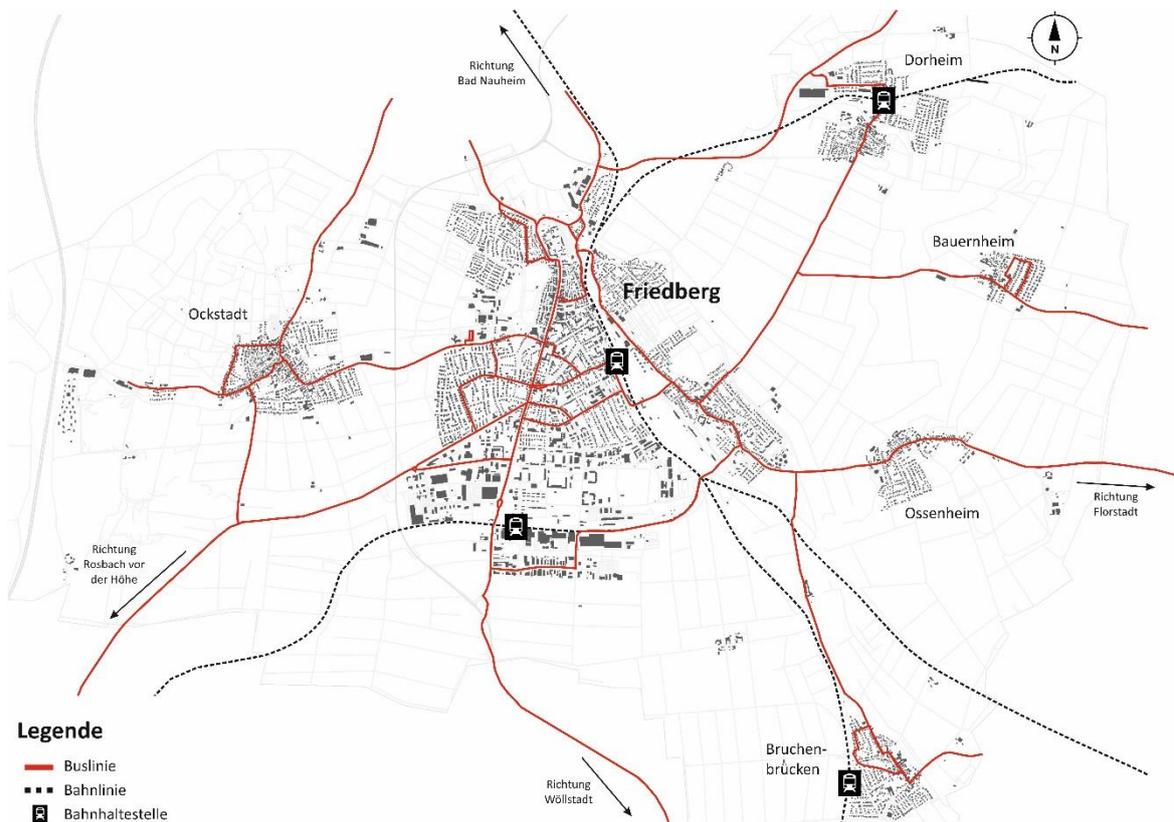


Die Stadt Friedberg verfügt über einen idealen Bahnanschluss mit einer Fernverkehrs-anbindung. Dadurch ist die Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit des Bahnhofes ein zentraler Faktor für ein attraktives und flüssiges Verkehrsgeschehen in Friedberg. Hierzu wird gewünscht, einen barrierefreien Durchgang vom Bahnhof Friedberg (Kernstadt) nach Fauerbach zu schaffen und den Bahnhof umfassend barrierefrei zu modernisieren und auszubauen. Eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zur Neuordnung und Optimierung der Verkehrsflüsse trägt zusätzlich zur Förderung der grünen Mobilität bei.

2.7.3 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV) - BUSVERKEHR

Die Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH (VGO) bietet eine Erschließung aller Ortsteile in Form eines flächendeckenden Busangebots an. Dadurch kann der Siedlungsbereich Friedbergs fast vollständig abgedeckt werden, und sogar Randbereiche fallen in den näheren Haltestelleneinzugsbereich von 500 Metern. Vereinzelt Wohngebiete fallen jedoch aus dem Radius heraus, wie beispielsweise die Neubausiedlung „Steinern Kreuzweg“ welche nicht vom Bussystem erschlossen wird. Hier besteht aufgrund einer stetig wachsenden Siedlungsentwicklung ein hohes Potenzial bei der Erschließung durch den ÖPNV.

Abbildung 40: Bus- und Bahnlinien in Friedberg



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Open Street Map, aufgerufen unter: <http://www.öpnvkarte.de> (Stand 15.08.2020), Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

Insgesamt bestehen in Friedberg 12 Buslinien, die auf den betrieblichen Ablauf unter der Woche und am Wochenende abgestimmt sind. Die Linien 30 und 31 fungieren hierbei als Stadtbuslinien, die Linie 32 bindet den Stadtteil Ockstadt an die Kernstadt, an und weitere Busverbindungen dienen zur Erschließung der umliegenden Orte wie Altenstadt, Echzell, Wöllstadt, Florstadt, Bad Nauheim, Friedrichsdorf und Karben. Außerdem wird mit der Linie 1 auch eine Schulbuslinie bereitgestellt. Die Stadtbusse verkehren im Halbstunden-Takt werktags und am Wochenende ungetaktet etwa stündlich. Weitere Buslinien verkehren je nach Bedarf im stündlichen oder halbstündlichen Takt und werden nach den Nachfragebedingungen wie beispielsweise in den Schulferienzeiten angepasst. In Friedberg besteht im ÖPNV eine Bedarfs- bzw. Grundbedienung, weshalb die meisten Linien gegen 19 Uhr ihre letzte Fahrt absolvieren. Unregelmäßige Abfahrtszeiten und ein eingeschränktes Linienangebot zu den Abendstunden reduzieren die Attraktivität und Merkbarkeit des ÖPNV. Verbesserungspotential herrscht vorwiegend bei der Umsteigewartezeit am Bahnhof zwischen Bus und Bahn.

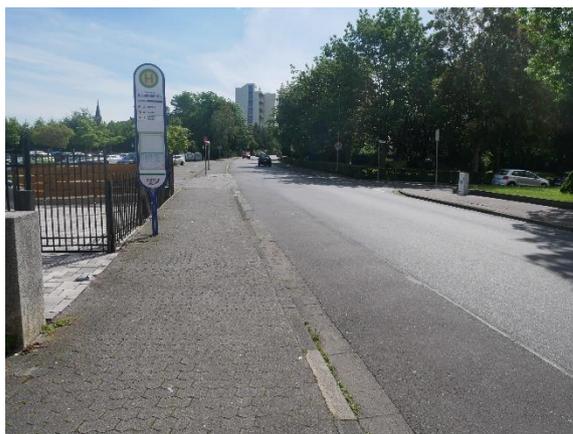
Besonders außerhalb der Arbeitszeiten und am Wochenende ist der öffentliche Nahverkehr gegenüber dem Pkw-Verkehr jedoch nur bedingt konkurrenzfähig.

Haltestellen(-ausstattung)

In Friedberg befinden sich insgesamt 92 Haltestellen, deren Qualität und Ausstattung starke Unterschiede aufweisen. Wichtigster Aspekt bei ÖPNV-Infrastrukturen ist der barrierefreie- bzw. barrierearme Ausbau von Bushaltestellen. Eine Haltestelle ist dann barrierefrei ausgebaut, wenn diese eine Bordsteinhöhe von mindestens 18 bzw. 21 cm aufweist und einen möglichst ebenerdigen und geradlinigen Ein- und Ausstieg gewährleistet. Zudem müssen für sehbehinderte Personen taktile Elemente vorgesehen und eine grundsätzlich barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle gewährleistet werden. Mit der Bestandsanalyse der Bushaltestellen in Friedberg besteht ein wichtiger Grundstein für den umfassenden Ausbau der Bushaltestellen. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass nur 10 Haltestellen in Friedberg barrierefrei ausgebaut sind. Die restlichen Haltestellen weisen nur teilweise (33 Haltestellen) oder gar keine (48 Haltestellen) barrierefreien Elemente auf.³¹ Die Haltestelle „Friedberg Bahnhof“ wurde aufgrund des Umbauvorhabens als zentraler Busbahnhof (ZOB) nicht in die Analyse mit aufgenommen. Insgesamt besteht an den meisten Haltepunkten in Friedberg jedoch ein maßgeblicher Ausbaubedarf.

Neben einer barrierefreien Umgestaltung von Bushaltestellen sind darüber hinaus noch weitere Elemente für die Aufwertung des Busverkehrs entscheidend. So können ein Wetterschutz, beleuchtete Haltestellenschilder und vorzugsweise elektronische Fahrgastinformationen, sowie weiteres Mobiliar und Fahrbahnmarkierungen ausschlaggebend für die Attraktivität der Haltestelle sein. Ein weiterer wichtiger Baustein, der mit der Ausstattung von Bushaltestellen einhergeht, ist die Verknüpfung des ÖPNV mit dem Rad. Entsprechend sind Fahrradabstellanlagen mit Witterungsschutz in der näheren Umgebung von Bushaldebereichen von hoher Bedeutung. Insbesondere an zentralen Haltestellen gehören Radabstellplätze zum Ausstattungsstandard. Dabei sollte eine barrierefreie äußere Erschließung der Haltestelle zu Fuß und mit dem Fahrrad gewährleistet sein.

Abbildung 41: Haltestelle Ockstädter Straße ohne Wetterschutz und Sitzgelegenheiten



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 42: Aufenthaltsraum am Busbahnhof unübersichtlich und unattraktiv gestaltet

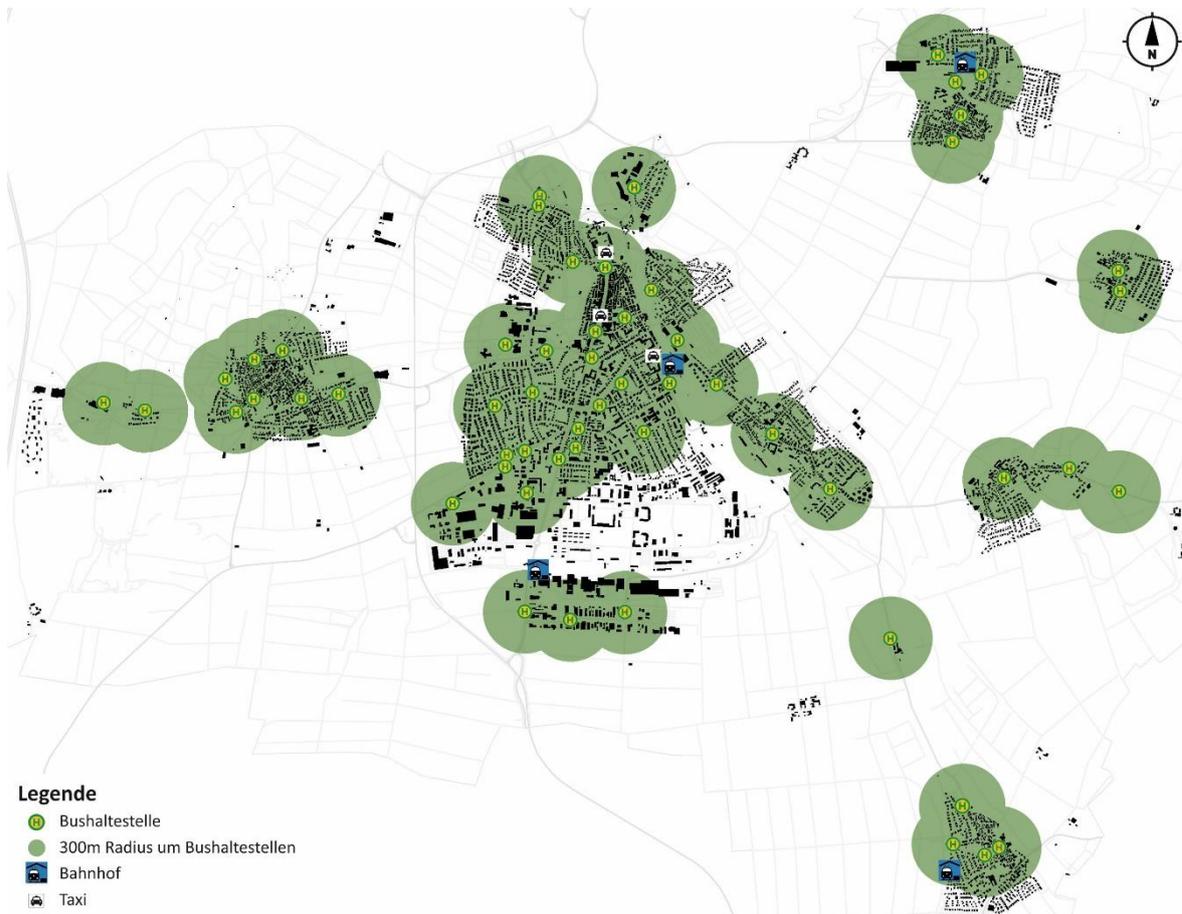


³¹ Vgl. Stadt Friedberg (2020): Bestandsanalyse der Bushaltestellen in Friedberg (Hessen)

Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität beschreibt die Qualität der Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen. Je nach Raumtyp werden unterschiedliche Maßstäbe angesetzt, bei (Stadt-)Buslinien im verdichteten städtischen Raum wie Friedberg werden aufgrund meist kurzer Haltestellenabstände, höherer Dichte und kürzerer Fahrzeiten in der Regel 300 m Luftlinie Einzugsbereich berechnet.

Abbildung 43: Erschließungsqualität des ÖPNV/Einzugsbereich der Haltestellen



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten der Stadt Friedberg (Hessen) (2020), Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

In Abbildung 43 sind alle regelmäßig befahrenen Bushaltestellen, sowie Bereiche mit Taxihaltezone und Bahnhöfe dargestellt. Unter Annahme des 300 m Einzugsbereichs der Haltestellen stellen sich Teile der südlichen und nördlichen Kernstadt und einzelne Bereiche in den Stadtteilen als nicht erschlossen dar. Beispielsweise bietet das Wohnviertel „Steinern Kreuzweg“ noch Erschließungspotentiale, ebenso wie weitere potentielle Siedlungsentwicklungen an anderer Stelle. Weitere signifikante Erschließungslücken stellt das südliche Gewerbegebiet und Wohnbereiche im Barbaraviertel dar. Hier könnte die Weiterentwicklung des Liniennetzes bis hin zu einem attraktiven Ausbau des Haltestellenangebots den innerstädtischen Durchgangsverkehr minimieren und Verlagerungspotentiale des MIV auf den Umweltverbund (hier besonders auf das Fahrrad) bedeuten.



Die Basis eines attraktiven ÖPNV Angebots ist die Erhöhung des Linientaktes und des Haltestellenangebots. Besonders wichtig sind mehr Busverbindungen zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen sowie die Erreichbarkeit für das Umland mit dem ÖPNV. Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV kann der Ausbau des Nachtbus- und Wochenendverkehrs beitragen, sowie die Einrichtung von elektronischen Anzeigetafeln für eine verbesserte Wahrnehmung. Als grundlegende Ergänzung des ÖPNV-Angebots wurde in der Bürgerbeteiligung zudem die Einführung eines Anrufsammeltaxis bzw. die Organisation über eine internetgestützte Austauschplattform (z.B. WhatsApp) als Auffangoption bei geringerer Auslastungsintensität genannt.

2.8 NEUE MOBILITÄTSFORMEN

Mit dem Einstieg der Automobilbranche in den Bereich der E-Mobilität, zunehmenden Sharing-Angeboten wie Fahrradverleihsystemen und der Förderung der Bahn verändern sich zunehmend die Angebote für individuelle Mobilität. Zwar finden nicht alle Formen der neuen Mobilität im gleichen Umfang Anwendung, vor dem Hintergrund einer erfolgreichen bevorstehenden Verkehrswende ist die stetige Integration von alternativen Mobilitätsansätzen in das Alltagsgeschehen jedoch von ausschlaggebender Bedeutung.

Die Stadt Friedberg bietet gute Voraussetzungen für die Integration neuer Mobilitätsformen. So werden an mehreren Standorten in der Stadt bereits Fahrzeuge zum Ausleihen angeboten. Zwei Car-Sharing Angebote sind am Bahnhof verortet, einer davon gegenüber der Technischen Hochschule Mittelhessen. Ein weiterer Standort mit zwei Fahrzeugen befindet sich in der Lindenstraße in zentraler Lage des Wohngebiets im Westen der Stadt. Darüber hinaus können am Stadtkirchenplatz und im Gewerbegebiet Autos ausgeliehen werden. Große Potentiale bei der Ergänzung der Mobilitätsangebote im Alltagsverkehr bieten Bike- oder E-Scooter-Sharing-Angebote, die es derzeit jedoch in Friedberg noch nicht gibt. Die Art der Ausgestaltung der Alltagsmobilität ist dabei stets von den örtlichen und sozialen Gegebenheiten beeinflusst und wird von diversen Vor- und Nachteilen begleitet. Eine erfolgreiche Umsetzung von alternativen Mobilitätsformen muss daher im Rahmen eines umfassenden Diskurses thematisiert und umgesetzt werden.

Abbildung 44: Car-Sharing an der Stadtkirche



Abbildung 45: Ladestation mit Stellflächen für Elektroautos am Ockstädter Parkplatz



Quelle: Eigene Aufnahme

Für elektrobetriebene Fahrzeuge stehen in Friedberg speziell ausgewiesene Parkflächen mit Ladestationen zur Verfügung, die ergänzend auch in Kapitel 2.4.3 dargestellt werden. So können an den Stadtwerken, vor der Burg, am Rathausparkplatz, am Dieffenbach-Parkplatz und am Schützenrain, sowie an der Ovag-E-Tankstelle am Goetheplatz Elektroautos geladen werden. Das Thema Elektromobilität wird demnach bereits von der Stadt angegangen, denn für eine nachhaltige Förderung des Elektroantriebs ist die Steigerung der Wahrnehmung von Elektromobilität im öffentlichen und privaten Raum von zentraler Bedeutung. In dem Zusammenhang wurde bereits die Umstellung der städtischen Dienstflotte auf Elektrofahrzeuge und die Anschaffung von E-Bikes beschlossen. Ein weiterer Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge oder die aktive Anwendung alternativer Mobilitätsformen ist weiterhin erforderlich und für die erfolgreiche Etablierung neuer Mobilitätsformen von zentraler Bedeutung.

Neben alternativen Antrieben tragen Mobilitätsstationen immer stärker zur besseren örtlichen Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bei und ermöglichen eine multimodale Fortbewegung. Als zentrale Mobilitätsstation lassen sich Orte identifizieren, wo mehrere Verkehrsträger aufeinandertreffen und beste Voraussetzungen für deren enge Verknüpfung bieten. Der Hauptbahnhof Friedberg als zentraler Umsteigepunkt für den ÖPNV und Ausgangspunkt für den regionalen SPNV (Schienenpersonennahverkehr) bündelt bereits viele Verkehrsangebote wie Zug, Bus, Kfz- sowie Fuß- und Radverkehre. Darüber hinaus bieten auch die weiteren Bahnhöfe, die Bushaltestellen und die zentralen öffentlichen Bereiche in Friedberg gute Voraussetzungen, die verschiedenen Verkehrsmittel stärker zu vernetzen und bequeme und effiziente Umsteigemöglichkeiten zu gestalten. Im Umfeld dieser Mobilitätshubs sind ausreichend Abstellanlagen für den Pkw- und Radverkehr, sowie attraktive Aufenthaltsräume zu schaffen. Wie auch aus dem Radverkehrsplan des Wetterauskreises hervorgeht, können an den zentralen Bushaltestellen Friedberg Burg und Friedberg Kaiserstraße Radabstellanlagen eingeführt werden, um eine Verbesserung in der Vernetzung zwischen Rad und ÖPNV zu schaffen. Je früher neue Mobilitätsformen in der städtebaulichen Entwicklung mitgedacht und eingeplant werden, desto präsenter sind diese im Stadtbild und somit in aktiver Verwendung im Verkehrsraum.



Die Bürgerinnen und Bürger von Friedberg sind grundsätzlich offen für neue Mobilitätsformen. Um diese nutzen zu können, bedarf es zunächst jedoch geeigneter Infrastrukturen. Ladepunkte für E-Autos, aber auch für andere elektrisch betriebene Fahrzeuge (Stichwort: E-Bike, Lastenrad, Familienrad) müssen laut Bürgermeinung in einem einheitlichen System in der Stadt verortet werden. Neben der Elektromobilität tragen Mobilitätshubs und (Park-)Logistik zur besseren Verknüpfung und Erreichbarkeit bei und sind wichtige Elemente bei der Weiterentwicklung der Friedberger Mobilität. Die Bürgerinnen und Bürger sind sich einig, dass auch ein Ausbau von Mitfahrerbanken die Wahrnehmung alternativer Mobilitätsformen im öffentlichen Raum steigern könnte und gleichzeitig weitere Angebote für Nutzer bereithält. Wichtig bei der Etablierung von neuartigen Mobilitätsformen ist ein breites Informationsniveau. So zeigten einige Beteiligte Interesse an einem Konzept, welches die Auswirkungen eines veränderten Mobilitätsverhaltens in Bezug auf den CO₂-Ausstoß oder die Lärmbelastung für die Stadt Friedberg untersucht.

3 ZUSAMMENFASENDE BETRACHTUNG – STÄRKEN- UND SCHWÄCHEN-ANALYSE

Als Ergebnis der Bestandsaufnahme wird im Folgenden eine differenzierte Stärken- und Schwächenanalyse der heutigen Verkehrssituation in Friedberg dargestellt. Hierbei werden die einzelnen analysierten Verkehrsträger beleuchtet und deren verkehrliches Erscheinungsbild in der Stadt zusammenfassend abgebildet. Aufgrund eines gesamtheitlichen Ansatzes sind die Verkehrsträger nicht immer scharf voneinander zu trennen. Inhaltliche Dopplungen zwischen den Themen der Stärken- und Schwächenanalysen sind somit möglich.

PKW-VERKEHR

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schnelle Erreichbarkeit der Bundesautobahnen Richtung Frankfurt und Gießen (A5, A45) ▪ Gute regionale Erschließung durch Bundesstraßen (B3, B455, B275) ▪ Äußere Umfahrung über die Bundesstraße B3 möglich ▪ In Wohngebieten flächendeckende Verkehrsberuhigung im Nebennetz (Tempo 30 & verkehrsberuhigte Bereiche) ▪ Straßenraumaufteilung vieler Straßen bevorzugen den Kfz-Verkehr gegenüber den sonstigen Verkehrsteilnehmern (auch beim ruhenden Verkehr) ▪ Ausreichende Zahl an öffentlichen Parkmöglichkeiten ▪ Nachvollziehbares System der Parkraumbewirtschaftung (Kernbereich gebührenpflichtig, Außenbereiche gebührenfrei) ▪ Insgesamt gute Erschließung der Stadtteile 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe PKW-Quote in der Bevölkerung ▪ Trenn- und Konfliktwirkung zentraler Straßenachsen ▪ Kaiserstraße als Hauptverkehrsader wirkt ungeordnet auf das gesamte Straßennetz ▪ Überdimensionierte Straßenzüge und Knotenpunkte ▪ Konfliktbereiche an Kreuzungen ▪ Lärmbetroffenheit besonders an großen Straßenzügen ▪ Ungeordnete Verteilung des ruhenden Verkehrs ▪ Problem bei der Verteilung des Parkdrucks ▪ Innerstädtische Parkmöglichkeiten ziehen Parksuchverkehr in die Innenstadt ▪ Kein Parkleitsystem vorhanden ▪ Unsichere Straßenräume bergen besonders Gefahren für Kinder

FUßVERKEHR

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktive Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr (Kompaktheit der Stadt, kurze Wege) ▪ Hohe innerstädtische Aufenthaltsqualität (Besonderheit: Seewiese) ▪ Engmaschiges Wegenetz mit historischem Stadtbild ▪ Kurze innerstädtische Entfernung und hohe Erreichbarkeiten ▪ Überregionale Bedeutung für den Fußverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wichtige Wegeachsen in der Innenstadt von geringer Straßenraumqualität ▪ Kfz-Verkehr wirkt in zentralen Bereichen als Barriere (Kaiserstraße) ▪ Ausreichende, jedoch noch verbesserungswürdige Gehwegverbindungen, besonders in Hinsicht auf die Gehwegbreite und Begrünung ▪ Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr sowie ruhendem Verkehr und Fußverkehr ▪ Steigende Unfallstatistik mit Fußgängern ▪ Wenig attraktive Fußgängerzone ▪ Punktuelle Barrieren (Engstellen, schmale Gehwege) ▪ Mangelnde Barrierefreiheit im Bestand (v.a. Quermöglichkeiten, Blindenleitsystem) ▪ Straßenraumaufteilung vieler Straßen bevorzugen den Kfz-Verkehr gegenüber den sonstigen Verkehrsteilnehmern (auch beim ruhenden Verkehr)

RADVERKEHR

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Erschließung im Kernstadtbereich und Infrastruktur vielerorts vorhanden ▪ Dichtes Radverkehrsnetz mit ausgewiesenen Radwegen ▪ Attraktive Umgebung mit bestehenden regionalen Radwegen ▪ Einbahnstraßen meist für den Radverkehr freigegeben ▪ Berücksichtigung des Radverkehrs an vielen Knotenpunkten ▪ Gute Beschilderung der Radwege ▪ Vielseitiger Lückenschluss von Radwegen in Planung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Viele Radwege nicht auf steigende Radfahrrermengen ausgelegt ▪ Breite der bestehenden Radwege nicht immer ausreichend (Konflikte mit Fußgängern) ▪ Bestehende Radwege meist in den Straßenraum integriert und nicht ausreichend gesichert (Konflikte mit Kfz) ▪ Behinderung von Radwegen durch ruhenden Verkehr ▪ Übergreifendes Konzept fehlt und somit eine vollständige Erschließung der Stadt (mit Stadtteilen) ▪ Keine öffentlichen Fahrräder/Kein öffentliches Fahrradverleihsystem ▪ Wenig bis keine Abstellmöglichkeiten an zentralen Orten ▪ Geringe Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Radfahren ▪ Geringe Sicherheitsaspekte im Bereich Mischverkehr und Konflikte mit Kfz ▪ Schlechte Bewertung im ADFC Fahrradklimatest (Fahrradfreundlichkeit, Falschparker auf Radwegen, Wenig öffentliche Stellplätze)

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof mit Fernverkehrsanschluss (ICE) ▪ Gute S-Bahn- und Regionalbahnanbindung ▪ Schnelle Erreichbarkeit durch den Zug zu mehreren Großstädten (Frankfurt, Gießen) ▪ Hohe Erschließung des Kernstadtbereichs durch den Bus ▪ Gute Bedienung des Innenstadtbereichs im angemessenen 30-Minutentakt ▪ Tarifangehörigkeit in größeren Verbundsystemen (VGO, RMV) ▪ Zahlreiche Taxiangebote 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarfsangebot zu den Stadtteilen ▪ Erschließungslücken in mehreren Bereichen des Stadtgebiets ▪ Geringes Angebot im Nacht- und Wochenendverkehr ▪ Geringe Konkurrenz zum Kfz-Verkehr ▪ Haltestellen und Bahnhof teilweise nicht barrierefrei ▪ Unattraktive Haltestellenbereiche ohne Wetterschutz ▪ Bahnhofsgebäude und Umfeld als Überwindungsraum besonders aus Sicht der Barrierefreiheit ▪ Wenige P+R Parkplätze vorhanden ▪ Keine systematische Bus-Rad-Verknüpfung ▪ Überwiegend schlechte Ausstattung der Haltestellen mit Radabstellmöglichkeiten

NEUE MOBILITÄTSFORMEN

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ladestationen an öffentlichen Parkflächen vorhanden ▪ Carsharing-Angebote verfügbar ▪ Bahnhof als potentieller Mobilitätshub 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein Bike- oder E-Scooter-Sharing ▪ Geringer Fokus auf alternative Mobilität und daher keine eigene Antwort auf dieses Thema ▪ Potentiale vieler Verkehrsknotenpunkte (Bushaltestellen, Bahnhöfe) nicht genutzt ▪ Sharing Angebote nicht attraktiv ▪ Kein gesamtstädtisches Konzept

4 LEITLINIEN UND ZIELE

4.1 LEITLINIEN FÜR DIE VERKEHRSENTWICKLUNG

Die Aufstellung von Leitlinien ist ein essentieller Bestandteil des vorliegenden Mobilitätskonzeptes. Im Vorfeld der Zielentwicklung wird zunächst ein konzeptioneller Rahmen aufgespannt, der die grundlegende Ausrichtung der Verkehrspolitik in Friedberg aufzeigen soll. Zudem sollen die Leitlinien als Stütze dienen, um das aktuelle Mobilitätsverständnis aufzuzeigen und Zielkonflikte zu verdeutlichen.

Die im nachfolgenden aufgezeigten Leitlinien leiten sich aus dem im Agenda 21-Prozess aufgestellten Leitbild sowie aus dem im Zusammenhang mit dem ISEK entwickelten räumlichen Leitbild ab. Ausgehend von diesen Aussagen definiert das Mobilitätskonzept daher folgende Leitlinien:

Abbildung 46: Schaugrafik zu den Leitlinien der Verkehrsentwicklung



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020

Stärkung des Umweltverbunds im Modal-Split

Die Fortbewegung innerhalb des Umweltverbundes ist langfristig gesünder, umweltschonender und vor allem auch kostengünstiger. Friedberg ist bereits eine Stadt der kurzen Wege und die Erreichbarkeiten und Angebotsqualitäten steigen mit neuen Mobilitätsformen immer weiter an. Die Verlagerung vieler Wege auf den Fuß- und Radverkehr sowie auf den Öffentlichen Nahverkehr bietet ein hohes Potential.

Stadt der kurzen Wege

Die Konzentration von Wohnen, Arbeit, Freizeit und die wohnungsnaher Versorgung reduzieren hohe Mobilitätsleistungen. Für eine langfristige Implementierung des Leitbilds muss die Mobilität stets im Kontext mit anderen Fachbereichen gedacht und umgesetzt werden. Eine enge Verknüpfung und Aufwertung zwischen den Quartieren und der Kernstadt wird heute durch die Trennwirkung bestimmter Hauptverkehrsstraßen erschwert.

Reduktion des Pkw-Verkehrs

Zur Aufwertung von Räumen und zur Verbesserung der Lebensqualität gilt es, sensible und historische Gebiete, wie beispielsweise die Innenstadt oder Wohnquartiere, besonders zu schützen. Die Reduktion des Pkw-Verkehrsaufwandes kann vermeidbare Emissionen weitestgehend in diesen Gebieten begrenzen.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Alle Beteiligten sind im Straßenverkehr gleichberechtigt zu behandeln und besitzen ein Anrecht auf eine sichere Fortbewegung im Straßenraum. Die unterschiedlichen Belange aller Verkehrsteilnehmer (und hier insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer) sind daher zu berücksichtigen und eine entsprechende Ausgestaltung des Straßenraums zu gewährleisten.

Sicherung der Erreichbarkeit (lokal/regional)

Die Mobilität der Menschen und deren Anforderungen an das Verkehrssystem sind eng mit der vorliegenden Struktur und der Lage der Stadt zu verknüpfen. Friedberg befindet sich im Einzugsbereich der Metropolregion FrankfurtRheinMain und bildet ein wichtiges Bindeglied zwischen mehreren Großstädten. Auf lokaler Ebene stärkt die enge und effiziente Verknüpfung aller Stadtteile die gesamtstädtische Entwicklung und erhöht sowohl die innerstädtische als auch die regionale Verbindungsqualität.

Reduktion von Emissionen (Luftschadstoffe / Lärm)

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und zunehmender Schadstoffproblematiken in urbanen Räumen hat ein umweltverträglicher Verkehr positive Auswirkungen auf die stadtklimatischen Verhältnisse. Geringe Luftschadstoffemissionen und eine verträgliche Lärmbelastung fördern die Gesundheit und tragen zur Stressreduzierung bei. Attraktive Wohnstandorte und eine hohe Aufenthaltsqualität sind zudem wichtige Voraussetzungen im Wettbewerb zwischen den Kommunen.

Verkehrsbelastung im Kernstadtgebiet senken

Attraktive Stadträume zeugen von geringer Verkehrsbelastungen und geführten Bewegungsströmen. Innerstädtischer Fahr- und ruhender Verkehr sowie Durchgangsverkehr stellen Barrieren und Störfaktoren dar, die es entweder zu verlagern oder strategisch in den Stadtraum zu integrieren gilt.

Attraktivitätssteigerung des Stadtraums

Die Stadt weist viele Freiräume und städtebaulich-historische Potentiale und Stärken auf, die für Touristen, aber auch für die Bürgerinnen und Bürger Friedbergs wichtige Anziehungskraft entfalten. Eine hohe Qualität des Stadtraums mit attraktiven Straßenräumen stärkt zunehmend die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild von Friedberg.

Einheitliche und verbindende Straßenraumgestaltung

Die Ausgestaltung der vielfältigen und differenzierten Straßenräume bietet viele Gestaltungsperspektiven, die sich meist nach den Straßenhierarchien bemessen. Für eine sichere, attraktive und verständliche Einbettung des Straßenraums in das Stadtbild ist grundsätzlich eine einheitliche und durchgehende Führung für alle Verkehrsteilnehmer erforderlich.

Verknüpfung der Verkehrsträger

Im Zuge des gesellschaftlichen Wandels nimmt ein differenziertes und flexibles Mobilitätsverständnis einen stetig wachsenden Faktor bei der Verkehrsmittelwahl im Alltagsverkehr ein. Eine attraktive intermodale Verknüpfung zwischen einzelnen Verkehrsträgern ermöglicht die Kombination verschiedener Verkehrsmittel und somit die individuelle und situationsbezogene Verkehrsmittelwahl in der jeweiligen Lebens- und Alltagssituation.

Förderung von alternativen Mobilitätsformen und der E-Mobilität

Vor dem Hintergrund umweltpolitischer Anforderungen hinsichtlich Umweltschutz und Energiewende sowie infolge dynamischer Entwicklungen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie verändern sich zunehmend auch im Verkehrssektor die Anwendung und Form der Mobilität. Die Weiterentwicklung alternativer Antriebe wie der Elektromotor, aber auch die Bedeutung von Sharing-Angeboten bieten hierbei erhebliche Potentiale. Schlüssel beim Erfolg einer solchen Mobilitätswende ist ein transparenter Entwicklungsprozess, der an die Bedürfnisse und Anforderungen der Gesellschaft angepasst ist.

4.2 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN UND STRATEGISCHE ZIELSETZUNGEN

Die in diesem Kapitel aufgezeigten Leitlinien stellen die Grundlage eines zukünftigen Handlungsrahmens der Verkehrsentwicklung Friedbergs dar. Hierbei sollen auf Basis der formulierten Rahmenbedingungen konkrete Handlungsempfehlungen für die unterschiedlichen Verkehrsbereiche getroffen werden. Dabei werden nicht nur Aussagen für die klassischen Verkehrsträger getroffen, sondern – entsprechend der Leitlinien – auch weitere Bereiche abgedeckt, auf die der Verkehr Einfluss nimmt.

Innerhalb der Handlungsempfehlungen sind strategische Zielsetzungen enthalten, die exemplarische Maßnahmen zu entsprechenden Handlungsbereichen aufzeigen sollen. Diese sollen als Anknüpfungspunkte für weitere Projekte und Maßnahmen dienen und langfristig als Impulsgeber für die Stadtentwicklung wirken. Die einzelnen Handlungsempfehlungen und strategischen Zielsetzungen sind dabei nicht isoliert zu betrachten, sondern müssen auch in Relation zueinander betrachtet werden.



FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

Reduzierung des vermeidbaren Kfz-Verkehrs

Um vermeidbaren Verkehr zu reduzieren, ist in innerstädtischen Bereichen ein Straßennetz mit begrenzter Durchlässigkeit erforderlich, um so den Verkehr auf verkehrsverträglichere Infrastrukturen wie Bundesstraßen zu lenken. Durch die Verkehrsreduktion können innerstädtische Lärm- und Luftschadstoffemissionen minimiert und so die Aufenthaltsqualität, die Wohnqualität und die Standortbedingungen für Gastronomiebetriebe verbessert werden. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Umgestaltung von verkehrlich belasteten Straßen (z.B. Kaiserstraße)
- Reduzierung des Verkehrs in der Usavorstadt und dem Mühlweg
- Gesamtstädtisches LKW-Fahrverbot (außer Anlieferverkehr); LKW-Fahrverbot im Bereich Usavorstadt und Mühlweg
- Lenkung des Parksuchverkehrs auf Parkplätze am Stadtrand
- Prüfung zur Umwidmung von Straßen zu Einbahnstraßen (z.B. Kaiserstraße)
- Prüfung von Durchfahrtsverboten oder Erweiterung der Fußgängerzone/des Verkehrsberuhigten Bereiches (z.B. Wolfengasse, ggfs. Kaiserstraße)
- Einrichtung von (beidseitigen) Mitfahrertreffpunkten

Eine Reduzierung (bzw. unattraktiv machen) des Kfz-Verkehrs geht zwingend mit der Stärkung des Umweltverbundes einher. Nur so können neben der Reduzierung des Verkehrs auch weitere Verlagerungsprozesse angestoßen werden.

Senkung des Geschwindigkeitsniveaus

Die Verringerung von Fahrgeschwindigkeiten an strategisch sinnvollen Bereichen kann enorme positive Effekte auf die Verkehrssicherheit und auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität entfalten. Die Auswirkungen auf die Fahrzeiten in innerstädtischen Gebieten sind dabei nur geringfügig. Auch Luft- und Lärmemissionen lassen sich hierdurch reduzieren. Besonders für mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder wird so die Möglichkeit geboten, am Verkehrsgeschehen besser teilzunehmen. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Lärmkartierung zur Überprüfung der Verkehrssituation und zur Anpassung von Geschwindigkeiten z.B.:
 - Kaiserstraße
 - Friedensstraße
 - Friedberger Straße (Ockstadt)
 - Wetteraustraße (Dorheim)
 - Ortsmitten
- Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen bzw. feste Blitzer
- Stärkung der Maßnahme „Freiwillig 30“

Die strategische Gestaltung des Geschwindigkeitsniveaus geht mit der vorgesehenen Straßenraumgestaltung einher. Verkehrlich hoch belastete Straßen und belebte Fußgängerzonen lassen sich gestalterisch schwer vereinen. Um keine Trennwirkungen zu entfalten, müssen Straßenräume auch mit ihrem Umfeld gedacht und geplant werden.

„Gerechte“ Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer

Die konzeptionelle Aufteilung des Straßenraums steht stets im direkten Zusammenhang mit der hierbei vorhergesehenen Funktion im Gesamtverkehrsnetz. Für die Schaffung einheitlicher Bewegungsräume müssen demnach verbindliche Anforderungen bei der Straßenraumgestaltung für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen und durchgängig umgesetzt werden. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Einheitliche Anforderungen für die Straßenraumaufteilung/-gestaltung
- Definition und entsprechende Ausgestaltung der Seitenräume
- Parken auf Gehwegen vermeiden und /oder verträglich gestalten (Gesamtstadt)
- Ordnungsgemäße Herstellung der Fahrbahndecken nach Tiefbaumaßnahmen (Gesamtstadt)

Die Neuorganisation von Straßenraum bedeutet einen schnelleren und sicheren Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer. Durch eine übersichtliche Verkehrsführung können dabei sowohl der Kfz-Verkehr, als auch der Fuß- und Radverkehr gestärkt werden und Konfliktpotentiale bereits im Vorfeld unterbunden werden.



Steuerung der Parksuchverkehre

Im Rahmen eines umfassenden Parkraumkonzeptes kann schon frühzeitig der Parksuchverkehr auf vorhandene und freie Parkflächen geleitet werden. Eine strukturierte Steuerung des ruhenden Verkehrs bündelt dabei die Fahrleistung an den dafür vorgesehenen Bereichen in der Stadt, die unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer entsprechend attraktiv ausgebaut werden können. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Hierarchiekonzept des Parkraums (in der Kernstadt Parkdauer verkürzen und Parkkosten erhöhen)
- Digitales Parkleitsystem zur Lenkung des Parkverkehrs auf die dafür vorgesehenen Parkflächen
- Attraktivitätssteigerung von Parkhäusern (z.B.: das City Parkhaus als attraktive Alternative zum Parken an der Kaiserstraße)
- Vermehrt Park & Ride Parkplätze etablieren (Friedberg als Pendlerstadt)
- Neustrukturierung/-organisation von Parkflächen und Bündelung an zentralen Orten
- Verknüpfung zentraler Parkflächen mit der Innenstadt (z.B. durch E-Shuttles)
- Sicherung von Wegen zu den Parkplätzen (Minimierung von sog. Angsträumen)

Die zentrale Verortung des ruhenden Verkehrs entlastet die Innenstadt, erhöht die Aufenthalts- und Bewegungsqualität und mindert die Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Ein funktionierendes Parkraumkonzept setzt jedoch auch die enge Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern voraus.

Parkraumorganisation des ruhenden Verkehrs optimieren

Der öffentliche Straßenraum soll unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt gestaltet sein. Bereiche an denen ruhender Verkehr vorgesehen ist, sollen mit den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer einhergehen. Entsprechend gilt, Parkflächen so in den öffentlichen Straßenraum zu integrieren, dass eine Ordnung und ggfs. eine Reduktion des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum erreicht werden kann. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Anforderungen an einen einheitlichen und strukturierten Parkraum definieren
- Parkraumausstattung an Standards angleichen (z.B. Beleuchtung)
- Parken auf Gehwegen vermeiden oder verträglich gestalten
- Einrichtung von Parkzonen für den Lieferverkehr
- Förderung von Kurzparkplätzen (besonders im innerstädtischen Raum)
- Anpassung der Parkgebühren entsprechend eines gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes
- Beständiges Monitoring der Parkraumsituation
- Optimierung der Parkraumsituation durch gezielte Verlagerung und Erweiterung (Stichwort: Erreichbarkeit der Innenstadt)

- Parkraumbedarf durch bspw. Parkberechtigungsscheine sichern

Eine geordnete Parkraumsituation geht nicht nur mit einer gesteigerten Verkehrssicherheit einher, sondern bindet sich auch optimal in den Straßenraum und so in ein attraktives Stadtbild ein. Die Strukturierung der Flächen bedeutet zudem auch eine bessere Verknüpfung in die umliegende Stadtstruktur und der Schaffung neuer Stadträume.

Kontrollierung widerrechtlichen Parkens

Ausreichend verfügbarer Parkraum geht mit dessen Überwachung und der konsequenten Einhaltung der Parkdauer einher. Auch bauliche Maßnahmen und eine klare Ausweisung der Parkflächen sind zentrale Instrumente bei der Regelung des ruhenden Verkehrs. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Gesteigerte Parkraumüberwachung hoch ausgelasteter Parkflächen (hier v.a. Innenstadt)
- Bauliche Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens außerhalb der Flächen
- Weiterer Ausbau des elektronischen Parksystems („Handyparken“)

Ein kontrolliertes und einfaches Parkraumsystem verhindert die Ausdehnung des Parksuchverkehrs auf sensible Gebiete und erhält hier die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Die Verhinderung bzw. die Verschiebung von Langzeit- und Dauerparker auf dafür vorgesehene Parkfläche schafft mehr innerstädtische Parkangebote für einen fluktuierenden Kurzzeitparkverkehr (Kunden und Lieferanten).

Fußverkehr

Fußwegenetz definieren und verbessern

Der Fußverkehr ist Grundlage jeder Fortbewegung und jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Umwegfreie und kurze Wege sind für den Fußverkehr besonders wichtig. Der Fokus richtet sich daher auf die Herstellung direkter und sicherer Fußwegeverbindungen zwischen allen zentralen Einrichtungen. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Anforderungen für attraktive Fußwege definieren und in einheitlichen Fußwegerouten umsetzen
- Verbreiterung der Gehwege auf mindestens Regelbreite, ggfs. durch Verengung der Fahrbahn (z.B.: Straßen in der Usavorstadt, Mühlweg und Fauerbacher Straße)
- Nutzungspflicht von gemeinsamen Fuß- und Radwegen vermeiden
- Stärkung des Fußverkehrs an Eng- und Konfliktstellen
- Vollständige und einheitliche Beschilderung entlang der Hauptrouten und in Richtung zentraler Infrastrukturen
- Einrichtung von Zebrasteifen für Schulkinder (z.B.: Bruchenbrückener Straße / Wingertstraße)

- Einrichtung weiterer Fußgängerüberquerungen an kritischen Querungsstellen (z.B. in Bruchentrassen oder auf der B275 Höhe Bürgerhaus)
- Evaluation der Fußwegequalität einführen
- Direkte Wegeverbindungen und Vernetzung zu Freiflächen und Parkanlagen schaffen (See- wiese)
- Stärkung des Fußverkehrs im Bereich der Altstadt/Kaiserstraße

Die Realisierung eines strategischen Fußwegenetzes ist Anstoß zu einer engen Verknüpfung von Verkehrsträgern. Auch Verlagerungsprozesse vom MIV zum Fußverkehr lassen sich so initiieren. Insgesamt kann so eine nachhaltige Mobilitätswende und eine Reduzierung von Luftschadstoffemissionen erzielt werden.

Herstellung der Barrierefreiheit

Im Straßenraum sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt – besondere Berücksichtigung steht dabei mobilitätseingeschränkten Personen zu. Eine gleichrangige Nutzung des Verkehrsraumes ist daher mit der Anforderung verbunden, Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem abgestimmten Konzept umzusetzen. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Anforderung einer einheitlichen Barrierefreiheit definieren und einheitlich umsetzen (z.B. durch Absenken von Bürgersteigen und Einrichtung von Blindenleitlinien, v.a. im Umfeld von Schulen für Seh- oder Gehbehinderte)
- Lichtsignalanlagen und Straßenübergänge behindertengerecht umrüsten
- Fußweg zu öffentlichen Einrichtungen absichern (z.B.: Sportplatz Ossenheim)
- Sanierungsbedürftige und unebene Wegeabschnitte identifizieren und ausbessern

Die Realisierung der Barrierefreiheit berücksichtigt nicht nur die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen, sondern erleichtert auch anderen Personengruppen (ältere Menschen, Kinder, Erwachsene mit Kinderwagen, etc.) die Fortbewegung in der Stadt.



Radverkehr

Radwegenetz einheitlich und direkt gestalten

Die Reisedauer ist der bedeutendste Faktor bei der Wahl des Verkehrsmittels. Um die Konkurrenzfähigkeit des Radverkehrs zum MIV auszubauen bedarf es ein direktes und barrierefreies Radverkehrsnetz. Kriterien hierfür sind eine sichere und übersichtlich gestaltete Wegeführung sowie enge Verknüpfungstrecken zwischen zentralen Einrichtungen und Freiräumen. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Radverkehr als zentrales Element im Umweltverbund anerkennen und entsprechend in der Verkehrsplanung berücksichtigen

- Anforderungen an attraktive Radwege definieren und umsetzen, z.B.:
 - Anforderung zur Führungsform bei Tempo 50: beidseitiger Radstreifen und eigenständiger Radweg
 - Anforderung zu Führungsform bei Tempo 30: Mischverkehr oder kombiniertes Angebot
- Radwege gegenüber ruhendem Verkehr sichern und ausreichend Wegebreite gewährleisten
- Einheitliche Beschilderung von Haupt- und Nebenrouten
- Häufige Führungswechsel von Fuß- und Radwegen vermeiden / klare Trennung des Rad- und Fußverkehrs
- Freigeben weiterer Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Umlandes durch Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz (z.B. Anbindung Richtung Frankfurt a.M.)
- Direkte und sichere Fahrradschnellwegeverbindungen (Kaiserstraße)

Ein umfassendes und zusammenhängendes Radwegenetz mit direkten Radwegeverbindungen ist wichtiger Grundstein für die Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund und trägt zur Gleichberechtigung zwischen den Verkehrsteilnehmern bei.

Verbesserung des Fahrradparkens

Eine grundlegende Anforderung an ein funktionierendes Radverkehrsnetz bilden qualitativ hochwertige und ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Flächendeckende Abstellmöglichkeiten stärken zudem die Wahrnehmung und den Komfort des Radverkehrs und erhöhen dabei die Sicherheit und Akzeptanz der Nahmobilität. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Definition von Anforderungen an das Fahrradparken (z.B.: Überdachung, abschließbare Fahrradboxen)
- Ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten an öffentlichen Einrichtungen und zentralen Orten

Die Einrichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten an zentralen Orten und Verkehrsknotenpunkten ermöglicht die intermodale Vernetzung zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. Außerdem kann durch attraktiv gestaltete Fahrradabstellstationen das Stadtbild aufgewertet und so die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Wegen der zunehmenden Nutzung teurer E-Bikes ist verstärkt auf die Sicherheitsaspekte zu achten (Verschließbarkeit, Boxen).

Radverkehr sichtbar gestalten und Image verbessern

Die Stärkung des Radverkehrs geht mit der Erhöhung der Akzeptanz im Alltagsverkehr einher. Von hoher Bedeutung ist hierbei, das Verkehrsmittel in den Fokus der Gesellschaft zu setzen und so positive Wahrnehmungseffekte zu erwirken. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Defizite und Hindernisse entsprechend des Radverkehrsplans des Wetteraukreises angehen
- Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Radverkehr (Marketing, Informationsmaterial)

- Bereitstellung von Angeboten zur Förderung des Radverkehrs
 - Pedelec-/E-Bike-Aktionen
 - Rad- und Pedelec-Verleihsysteme (bike-sharing)
 - Öffentliche Aufpump- und Reparaturstationen
- Sichtbare Beschilderung und Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen (bspw. Kaiserstraße)
- Regelmäßige Kontrolle der Fahrradwege
- Bekanntmachung von Umsetzungen attraktiver Radwegeprojekte
- Abbau von Barrieren für ein barrierefreies Radwegenetz
- Probleme des ADFC Fahrradclimatest aufarbeiten

Neue Mobilitätsformen auch im Radverkehr bieten inzwischen viele Möglichkeiten um weitere Interessengruppen für den Radverkehr anzusprechen. Das Aufzeigen der unterschiedlichen Fortbewegungsarten mit dem Rad führt zu Verlagerungseffekten und motiviert zum Umsteigen auf das Rad.



Sicherung und Ausbau des Busangebots

Der ÖPNV ist zentraler Bestandteil und elementares Bindeglied im Umweltverbund. Durch ein breites und vernetztes Angebot kann eine attraktive und umweltschonende Alternative zum Kfz-Verkehr bereitgestellt werden. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Erreichbarkeit zu den Nachbarstädten verbessern (v.a. in Schwachverkehrszeiten und am Wochenende)
- Verbesserung der Busverbindung (Rosbach nach Friedberg, von/nach Bad Nauheim)
- Bessere Anbindung an öffentliche Einrichtungen
- Nachtbusangebot ausbauen (z.B. Bauernheim)
- Stärkung alternativer Bedienformen mit Fokus auf die Stadtteile (z.B.: durch Bürgerbus, Ruftaxi)
- Bedienung der Ortsteile ausbauen (v.a. in Schwachverkehrszeiten und am Wochenende)
- Erhebung der Auslastungen bei Bussen zur Optimierung der Bussituation (bisher nur für den Stadtbus vorliegend)
- Gemeinsame ÖPNV-Entwicklung mit Bad Nauheim
- Preisgestaltung der Bustickets anpassen (bspw. 365€-Ticket, Kostenloser Busverkehr)
- Abstimmung des Busverkehrs auf den Bahnbetrieb (Friedberg-Takt)
- Sauberes und modernes Busangebot

Die Stärkung des ÖPNV führt zu Verlagerungsprozessen zwischen dem MIV und dem Umweltverbund. Entsprechend können innerstädtische Verkehre reduziert und die Lärm- und Luftschadstoffbelastung verringert werden. Voraussetzung ist dafür, mit dem ÖPNV-Angebot eine günstige, schnelle und qualitativ hochwertige Alternative zum Individualverkehr zu schaffen.

Verbesserung und Ergänzung der Bushaltestbereiche

Zur Stärkung des Busverkehrs sind qualitativ hochwertige Bushaltestbereiche mit ansprechender Ausstattung zentrale Merkmale für einen attraktiven ÖPNV. Ein flächendeckendes Busangebot mit abgestimmter und regelmäßiger Taktung fördert zusätzlich die Wahrnehmung des ÖPNV und trägt so zu Verlagerungsprozessen vom MIV zum ÖPNV bei. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Anforderungen einer qualitativ hochwertigen Ausstattung der Haltestellen definieren (Wetterschutz, Beschilderung, Sichtbarkeit etc.)
- Umfassende Barrierefreiheit im Haltebereich gewährleisten
- Einbindung und Integration in das Umfeld für eine gesteigerte Aufenthaltsqualität
- Digitale Beschilderung mit Abfahrts- & Zielort besser/größer gestalten
- Übersichtliche Gestaltung von Haltestellen für Schulbusse (Bauernheim)
- Besonderer Fokus auf Schulbus-Haltestellen (Gefahrenzonen mit Unfallrisiko minimieren: z.B. Bauernheim, Europaplatz)
- Ergänzung des Bushalteangebots (z.B.: Haltestelle „Europaplatz/Landratsamt“ für die Linie FB-34, Fauerbach „Am Kindergarten“, „Mühlfeld“)

Bushaltestellen bieten sich durch die Einrichtung von Mobilitätshubs besonders gut für die Bündelung von Verkehrsträgern an. Hier können optimal Abstellflächen für den Rad- oder Kfz-Verkehr geschaffen und so direkte Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln aufgebaut werden. Die Umsetzung solcher intermodalen Mobilitätspunkte fördert ein innovatives Verkehrsverständnis und so den Erfolg einer nachhaltigen Verkehrswende.

Einbettung des Bahnhofs in die Gesamtstadt (Neuordnung des Bahnhofareals)

Der Bahnhof ist zentraler Verkehrsknotenpunkt und Ausgangspunkt für die regionale und überregionale Anbindung an den SPNV. Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern und deren Einbindung in das Bahnhofsumfeld ist elementare Voraussetzung für einen strukturierten und flüssigen Umsteigeablauf und wichtige Voraussetzung für die primäre Funktion des Bahnhofs. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Enge Vernetzung mit allen Verkehrsträgern
- Barrierefreie Ausgestaltung des Bahnhofsumfelds
- Klare Führung der Bewegungsströme vom und zum Bahnhof
- Umgestaltung des Busbahnhofs inkl. Bahnhofsumfeld (z.B. mit Busparkplätzen, E-Sharing-Stellplätzen, Park + Ride)
- Schaffung eines attraktiven Stadtraums (gastronomisches Angebot, Möblierung, Begrünung)

Der Bahnhof stellt für viele Reisetouristen und Gäste, aber auch für Pendler den Eingangsbereich in die Stadt und die Region dar. Ein attraktiv gestaltetes Bahnhofsumfeld mit übersichtlicher Wegeführung und schneller Erreichbarkeit zum Zentrum ist ein positives Aushängeschild für die Stadt.

Ausstattung des Bahnangebots

Die Nutzung und somit auch die Bedeutung des Bahnangebots stehen im direkten Zusammenhang mit der Attraktivität und Qualität der Ausstattungsräume. Gut zugängliche und angenehme Wartebereiche sowie ein geordnetes und sauberes Bahnhofsumfeld erzeugen eine Wohlfühlumosphäre, die gerne als Ankunfts- und Bewegungsraum genutzt wird. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Bahnhof als Quelle regionaler Erreichbarkeit wahrnehmen und entsprechend fördern (Erhalt des ICE-Halts)
- Alle Wartehäuschen der Bahnhöfe an aktuelle Ausstattungsstandards anpassen (z.B. ausreichend und attraktive Möblierung, Begrünung)
- Kapazitätsangepasste Fahrradabstellangebote im Bahnhofsumfeld (an allen Bahnhaltungen)
- Ausreichend Fahrkartenautomaten; Digitalisierung
- Regelmäßige Säuberung des Bahnhofgebäudes (und -umfelds) (z.B.: Bahnsteige, Eingangshalle, Sanitäre Einrichtungen)
- Haltepunkte der Güterzüge außerhalb der Stadt anbringen / Lärminderung

Der Bahnhof ist Eingangstor für viele Pendler und Touristen der Stadt. Ein attraktiver Eingangsbereich und ein gut strukturiertes Bahnhofsumfeld bilden den ersten Eindruck der Stadt und sind Ausgangspunkt für die weitere Fortbewegung in Friedberg. Der Bahnhof ist demnach ein wichtiger Imagefaktor und trägt wesentlich zum gesamtstädtischen Bild der Stadt bei.

Neue Mobilität

Förderung des Ride-Sharings, Car- und Bike-Sharing

Die Förderung von Sharing-Angeboten stärkt ein innovatives Mobilitätsverständnis und zeigt viele neue Möglichkeiten der Fortbewegung auf. Die Option, über Sharing-Angebote mit Verkehrsmitteln mit alternativen Antrieben in Verbindung zu kommen fördert darüber hinaus auch die individuelle Wahrnehmung neuer Technologien und somit deren Akzeptanz. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Einführung von Sharing-Systemen (mit Option auf E-Fahrzeuge)
- Attraktives Bezahlssystem für Car- und Bike-Sharing
- Ausgewiesene Parkflächen für Car-Sharing-Fahrzeuge
- Mitfahrerzentrale einrichten und mehr Mitfahrbänke etablieren
- Ruftaxen zur Verkehrsentlastung und Ergänzung des ÖPNV

Der Ausbau von Sharing-Angeboten erhöht nicht nur die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten im Alltagsverkehr, sondern verringert auch die Fahrleistung. Insgesamt kann so eine bessere Erreichbarkeit besonders zur Anbindung der Stadtteile erzielt werden.

Förderung Elektromobilität und alternative Antriebe

Die Wahrnehmung von Elektromobilität ist eine wichtige Komponente bei der erfolgreichen Durchsetzung. Der Einsatz von Elektrofahrzeugen oder Fahrzeugen mit alternativen Antrieben steigert zudem die Sichtbarkeit neuer Mobilitätsformen im Alltag und somit auch deren Akzeptanz. Täglicher Einsatz und Konfrontation kann zudem zu Anstoßeffekten führen, auch im Privatbereich neuartige Verkehrsmittel zu nutzen. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Einheitliche Richtlinien für den Aufbau einer Elektro-Ladeinfrastruktur
- Errichtung einer zusammenhängenden Ladeinfrastruktur für jegliche Art von Elektrofahrzeugen
- Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben (Strom, Erdgas, Wasserstoff)
- Ausweisung von Parkflächen für Elektrofahrzeuge
- Friedberg als potentielle Modellstadt für innovative Mobilität (CO₂-armer Verkehr, autonomes Fahren)

Der Umgang mit Elektromobilität oder alternativen und umweltschonenden Antrieben fördert die Lärminderung und trägt langfristig zur Reduzierung lokaler Emissionen im Verkehrssektor bei. Voraussetzung hierfür sind attraktive Angebote und deren richtiger Einsatz.

Mobilitätshubs, Intermodalität und neue Mobilitätsformen

Durch die integrierte Vernetzung und die Kopplung mit flexiblen Mobilitätsangeboten können Mobilitätshubs einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Nahverkehrs leisten. Besonders auch der Fuß- und Radverkehr kann durch eine intermodale Fortbewegung gestärkt werden. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Identifizierung möglicher Standorte für Mobilitäts-Hubs (z.B. Bahnhof, Stadtzentrum, ehemalige Ray Barracks)
- Anforderungen für Mobilitätshubs und intermodale Verknüpfungspunkte definieren
- Intelligente Vernetzung (Ampelschaltung)
- Prüfung von autofreien Zonen

Eine effiziente Vernetzungen und die Schaffung von direkten Umsteigemöglichkeiten über Mobilitätshubs fördern langfristig eine luftemissionsarme Mobilität. Mobilitätshubs können zudem attraktiv in die Umgebung eingebunden werden und so wertvolle Aufenthaltsbereiche für die Bevölkerung geschaffen werden.



Ergänzende Maßnahmen der Verkehrsentwicklung

Verkehrssicherheit für alle Straßenverkehrsteilnehmer gewährleisten

Höchstes Gebot im Straßenverkehr ist die umfassende Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Besonders auf mobilitätseingeschränkte Personen gilt es Rücksicht zu nehmen und dementsprechend infrastrukturelle Anpassungen durchzuführen. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Verkehrsberuhigte Bereiche innerorts fördern (besonders in sensiblen (Wohn-)Gebieten)
- Öffentliche Bereiche für Kinder im Hinblick auf Straßenverkehr sichern (z.B.: Elvis-Presley-Platz)
- Aspekte der Verkehrssicherheit in der Um- oder Neuplanung von Straßen vertiefen
- Besondere Berücksichtigung gehandicapter Personen (z.B.: Personen mit Kinderwagen/Rollstuhl, Schulkinder, ältere Personen, Behinderte) (vgl. hierzu: Nav4Blind in der Stadt Soest)³²
- Regelmäßige Kontrolle der Wege (Freihaltung der Wege von bspw. Falschparkern)

Immissionsschutz im Straßenverkehr beachten

Der Verkehrssektor trägt einen wesentlichen Beitrag zur Luftverschmutzung und Lärmbelastung in Innenstädten bei. Ein nachhaltiges Verkehrssystem setzt langfristig auf eine Immissionsreduktion. Als Folge dessen können Innenstadtbereiche aufgewertet werden und die Aufenthalts- und Wohnqualität in der Stadt verbessert werden. Mögliche Instrumente zur Umsetzung und exemplarische Maßnahmen in Friedberg sind:

- Anbringen von Schildern, die die Fahrer anhalten, ihre Fahrzeuge bei „Rot“ oder längerem Halten (Bahnhofsbereich) abzuschalten
- Abgas- und Lärmkartierung an zentralen Hauptverkehrsstraßen

³² Vgl. Stadt Soest: Nav4Blind ist eine Initiative, die eine sichere Navigation für blinde und stark sehbehinderte Menschen fördert, aufgerufen unter: https://www.kreis-soest.de/bauen_kataster/kataster/projekte/projekte.php (aufgerufen am: 20.10.2020).

5 SCHLÜSSELVORHABEN FÜR DIE VERKEHRSENTWICKLUNG

Das Mobilitätskonzept Friedberg gibt den strategischen Rahmen der zukünftigen Verkehrsentwicklung vor und zeigt entsprechende Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen für die kommenden Jahre auf. Auf Basis der formulierten Handlungsempfehlungen wurde eine Vielzahl an Maßnahmen für die Verkehrsentwicklung in Friedberg entwickelt. Grundlage dafür sind die bestehenden Analysen, die formulierten Leitlinien und strategischen Zielsetzungen sowie die Ideen und Vorschläge der Bürgerbeteiligung aus dem begleitenden ISEK-Prozess.

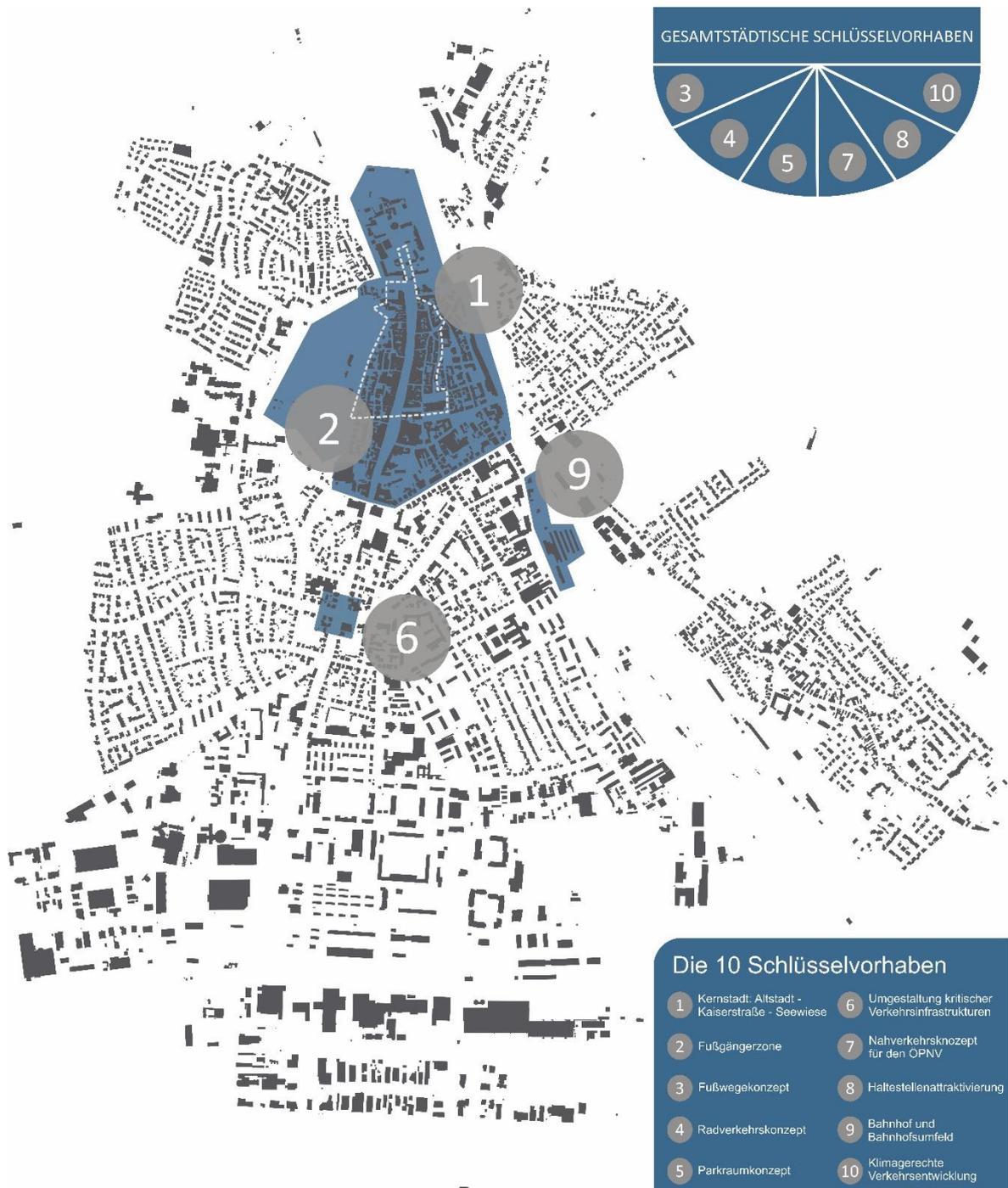
Die nachfolgenden Schlüsselvorhaben sollen die aufgezeigten Verkehrsproblematiken in der Gesamtstadt aufgreifen und die Mobilitätspotentiale der Stadt vertieft herausstellen. Dazu werden einhergehende strategische Zielsetzungen aufgezeigt und die relevanten Umsetzungsmaßnahmen beschrieben.

Bei den zehn Schlüsselvorhaben handelt es sich um Einzel- und ortsbezogene Projekte, ebenso wie stadtübergreifende und konzeptionelle Handlungsvorschläge. Die dargestellte Zeitachse zeigt den empfohlenen Umsetzungszeitraum an und unterscheidet in kurz- (Start innerhalb von 3 Jahren), mittel- (4-10 Jahre) und langfristig (über 10 Jahre) umzusetzende Maßnahmen. Eine solche Einordnung ist weniger als priorisierender Ansatz zu verstehen, da alle Schlüsselvorhaben entscheidende Maßnahmen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung darstellen und gleichwertig zu behandeln sind. Die Zeitleiste gibt vielmehr den finanziellen Handlungsaufwand an und geht mit der Komplexität der gegenseitigen Pfadabhängigkeit und entsprechender Projektumsetzung einher.

Die vorgeschlagenen Schlüsselvorhaben stellen in diesem Rahmen keine abschließende Liste dar, sondern sind vielmehr Ausdruck eines vielfältigen Aufgabenkatalogs für die zukünftige Mobilitätsentwicklung der Stadt. Entsprechend der Umsetzung thematischer und räumlicher Schwerpunkte und neuer Entwicklungsprozesse kann sich dieser in den folgenden Jahren noch erweitern.

Der nächste Schritt ist, in vertieften Untersuchungen und fachplanerischen Konzepten die aufgezeigten Vorhaben in konkreten Projekten umzusetzen.

Abbildung 47: Übersicht Schlüsselvorhaben



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten der Stadt Friedberg (Hessen) (2020), Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

5.1 KERNSTADT: ALTSTADT - KAISERSTRASSE - SEEWIESE

KONZIPIERUNG EINER VERKEHRLICHEN GESAMTSTRATEGIE IM BEREICH ALTSTADT - KAISERSTRASSE - SEEWIESE



Strategische Zielsetzungen

- ❖ Umgestaltung von Straßenabschnitten nach dem Shared-Space-Gedanke
- ❖ Schaffung attraktiver Fußgängerwege und Eingangsbereiche zur Fußgängerzone
- ❖ Anknüpfung an einer gesamtheitlichen Radwegeinfrastruktur
- ❖ Durchgängige Barrierefreiheit und Quermöglichkeiten
- ❖ Neuorientierung des MIV durch veränderte Verkehrsführung
- ❖ Rückbau der Straßenbreite durch Verlagerung des ruhenden Verkehrs
- ❖ Attraktivitätssteigerung der Stadträume in Form durchgängiger Grünachsen
- ❖ Fachplanerische Untersuchung der Kaiserstraße in einer weiterführenden Machbarkeitsstudie

Sowohl räumliches als auch verkehrliches Herzstück der Stadt Friedberg ist die Kaiserstraße, welche von hohen Potentialräumen wie der Seewiese und der historischen Altstadt umrandet wird. Dieses Potential gilt es zukünftig stärker zu fassen und zu bündeln, um seine innerstädtische starke Vernetzung zwischen diesen Schlüsselbereichen herauszubilden und die Stadt als Ganzes zu stärken. Hierzu bedarf es direkte Querverbindungen zu schaffen und ein barrierefreies Wegenetz herauszubilden. Das Ziel ist es, alle Verkehrsträger gleich zu berücksichtigen und gleichzeitig einen attraktiven Stadtraum zu schaffen, der in jede Richtung gleich gut erschließbar ist.

Um die heutige Trennwirkung der Kaiserstraße zu reduzieren und einen verbindenden Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen, ist die Etablierung eines Shared-Space auf Höhe der Altstadt und als Verbindung zur Seewiese ein optimaler Ansatz um den gesamten Kernbereich zu erfassen. Das Gestaltungsprinzip des Shared-Space ist hierbei kein festgelegter Lösungsansatz sondern soll Impulse zur verkehrliche Umgestaltung des Kernstadtbereichs vermitteln und einen partizipativen Planungsprozess anstoßen. Ein Neuordnungsprozess geht grundsätzlich mit der Verlagerung und Geschwindigkeitsverringern des heute dominierenden MIVs und des ruhenden Verkehrs einher und schafft so Flächen für die Förderung des Fuß- und Radwegenetzes. Breite Straßenräume, eine einheitliche Oberflächengestaltung und Pflasterung sowie weiche Grenzen zwischen den Straßenräumen vermitteln ein modernes Bild des heutigen Verkehrsverständnisses.

Auch die Stärkung des ÖPNV mit der Option eines weiteren Haltestellenangebots im Bereich der Kaiserstraße geht mit der gesamten Stärkung des Umweltverbundes einher. Im Zuge dessen können grüne Wegeachsen zwischen der historischen Altstadt und den Frei- und Grünflächen der Seewiese geschaffen werden, die auch als Begegnungsorte für sozialen Austausch genutzt werden können.

Zur tieferen Einbettung und umfassenden Integration der Kaiserstraße in deren Umfeld bedarf es über dieses Mobilitätskonzept hinaus noch fachplanerische Untersuchungen, um die für Friedberg zentrale Verkehrsachse zu stärken. Ein vernetzter Ansatz und die Einbindung aller Verkehrsteilnehmer ist grundlegende Basis für eine optimierte und problemlösende Verkehrsführung in der Kernstadt.

Abbildung 48: Konzeptvorschlag zur verkehrlichen Neuordnung der Kernstadt Friedberg



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten der Stadt Friedberg (Hessen) (2020), Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

Begleitende Maßnahmen dieses Schlüsselvorhabens sind die im ISEK näher beschriebenen Ziele zur Umgestaltung der Kaiserstraße. Die strategischen Zielsetzungen hierbei sind die Attraktivitätssteigerung des Einkaufs- und Versorgungsangebots, die Verringerung von Leerständen und das Finden von (alternativen) Nutzungskonzepten. Insgesamt kann so das gastronomische Angebot gesichert werden und eine Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Raums um die Bereiche der Seewiese – Kaiserstraße – Altstadt geschaffen werden.

5.2 FUßGÄNGERBEREICH ALTSTADT

UMGESTALTUNG UND ERWEITERUNG DES FUßGÄNGERBEREICHS ALTSTADT DURCH KONZEPTIONELLE AUFWERTUNG VON ALTSTADT UND BURG



Strategische Zielsetzungen

- ❖ Aufwertung von Plätzen und Verbindungsachsen
- ❖ Erhaltung historischer Bausubstanz
- ❖ Stärkung von Einzelhandel/Gastronomie/Dienstleistung
- ❖ Förderung des sozialen und kulturellen Lebens
- ❖ Gesamtheitliche Barrierefreiheit im Kernstadtbereich
 - Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
 - Beschilderung für bessere Orientierung
 - Blindenleitsystem
- ❖ Altersgruppengerechte Ausrichtung
 - Sitz- und Spielmöbel
- ❖ Aufwertung von Straßenraum
- ❖ Verbesserung des Image und der Marketingstrategie
- ❖ Fußgängerbereich mit Freizeit- und Interessensfunktion (z.B. Markt, Stadtfeste, Kulturveranstaltungen)

Der z.T. als Fußgängerzone ausgeschilderte Fußgängerbereich Friedbergs hält wichtige Aufenthalts- und Standortqualitäten im Zentrum der Altstadt bereit. Daneben ist entlang der Kaiserstraße eine Vielzahl an Geschäften des täglichen Bedarfs (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung) sowie historische Strukturen vorzufinden, die sowohl Touristen, als auch Einheimische in die Innenstadt ziehen. Die Innenstadt stellt somit ein bedeutendes Potential für die Teilhabe am öffentlichen Leben und eine hohe gesamtstädtische Lebensqualität dar. Die Ausgestaltung eines solchen Schlüsselraumes ist demnach für den sozialen und kulturellen Austausch von elementarer Bedeutung für Friedberg. Voraussetzung bei der Stärkung des innerstädtischen Zentrums aus verkehrlicher Sicht, ist die Erhöhung der Erreichbarkeit für den privaten und den öffentlichen Verkehr. Besonders bedarf es hierbei der Stärkung des Fußverkehrs und der Schaffung attraktiver Wegeführungen und Platzgestaltungen für einen angenehmen Innenstadtaufenthalt. Die Fußgängerzone (bzw. Fußgängerbereich) in Friedberg ist aufgrund der historischen Gegebenheiten stark verwinkelt und aufgrund ihrer

geringen Größe und Ausgestaltung nicht schlüssig und durchgehend erkenntlich gestaltet. Zwischen den zentralen Quell- und Zielorten bestehen für Passanten lange Wege, die zusätzlich durch sichtliche und verkehrliche Barrieren beeinträchtigt werden.

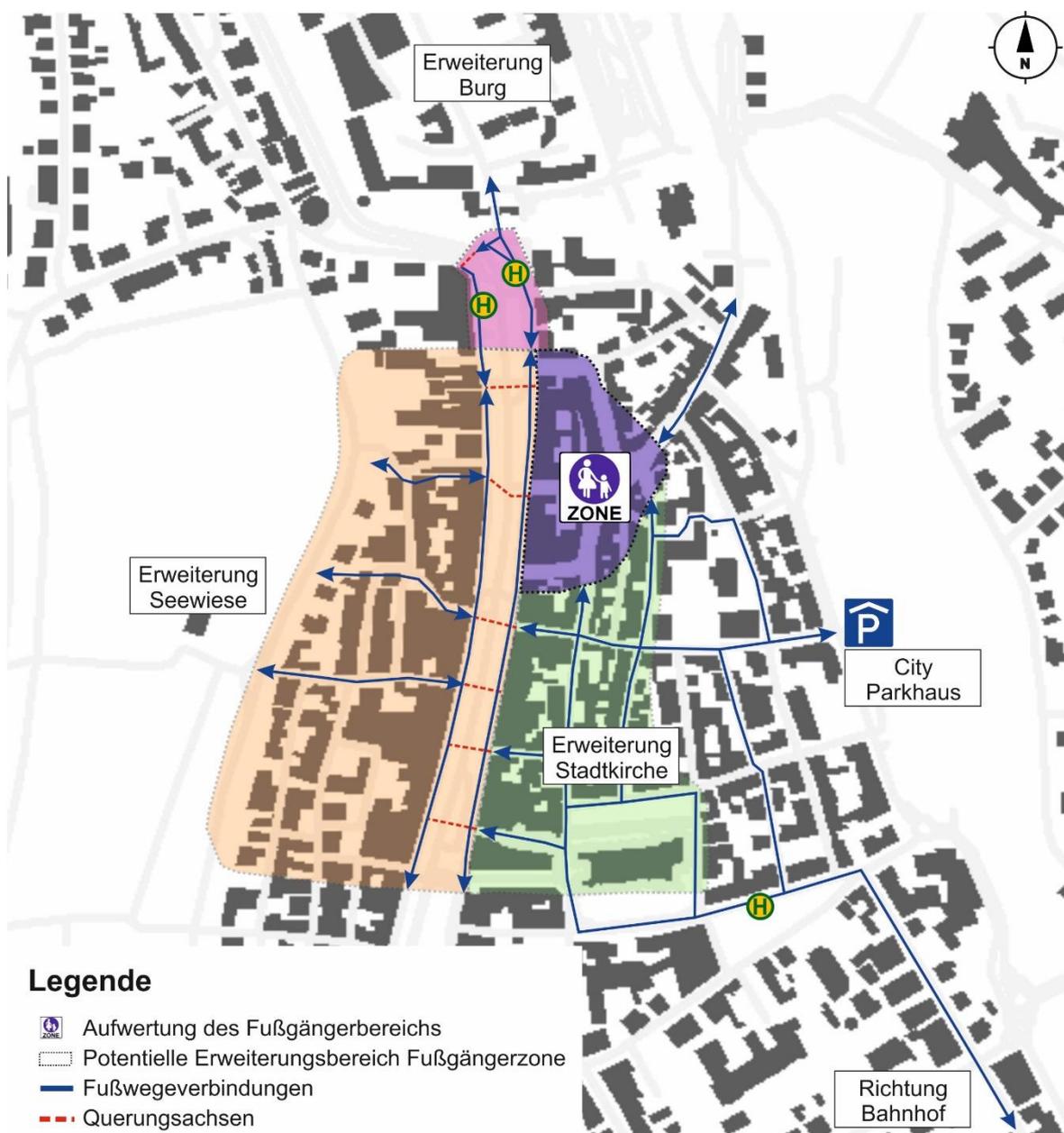
Das übergeordnete Ziel ist, den Schlüsselraum um die Fußgängerzone (bzw. Fußgängerbereich) als attraktiven Aufenthaltsraum zu identifizieren und gesamtheitlich als vollwertige Fußgängerzone zu stärken. So können das historisch bedingt engmaschige Wegenetz in der Altstadt und dessen Pfadsystem als besondere Stärke identifiziert werden und als eigenständiges Charakteristikum herausgestellt werden. Dabei kann eine Erweiterung der Fußgängerzone (bzw. Fußgängerbereich) als wichtige Maßnahme fungieren, um die innerstädtische Bedeutung zu stärken und ein klares Zentrum für Friedberg herauszustellen und zu gestalten. Eine solche Umgestaltung und Erweiterung der Fußgängerzone (bzw. Fußgängerbereich) kann auch als flankierende Maßnahme zu der im ISEK beschriebenen Schlüsselmaßnahme zur Konzepterarbeitung für die Altstadt betrachtet werden. Grundsätzlich ist es hierbei erforderlich, die Wohnansprüche mit den historischen Strukturen zu vereinbaren und zugleich die Tragfähigkeit der Einzelhandels-, Versorgungs- und Gewerbestrukturen in den innerstädtischen Bereichen zu gewährleisten. Ziel ist es ein lebendiges Zentrum mit hoher Aufenthaltsqualität und Platzgestaltung zu schaffen, welches barrierefrei erlebbar gemacht werden kann. Kurze Wege und hohe Erreichbarkeiten der wichtigsten Destinationen wie die Seewiese, die Burg und die Stadtkirche gilt es mit den bestehenden Strukturen der Fußgängerzone zu vereinen. Eine stringente Vernetzung und Förderung der zentralen Fußwegeachsen und Plätze im Kernstadtbereich trägt nicht nur zur Aufwertung und höheren Erreichbarkeit bei, sondern stärkt auch nachhaltig die vorhandenen gewerblichen Strukturen (sowie Einzelhandel und Dienstleister) aufgrund erhöhter Passanten-Frequentierung. In einem ganzheitlichen Konzept kann dabei das in der Altstadt vielseitig vorhandene historische Gut herausgestellt werden und strategisch bei der Ausgestaltung von Straßenräumen und Plätzen integriert werden. Ein wesentlicher Faktor hierbei ist eine gesamtheitliche Barrierefreiheit und bessere Übersichtlichkeit für den Fußverkehr. Gekoppelt an den infrastrukturellen Aufwertungsprozess eröffnet sich ein vielfältiger Gestaltungsbereich. Fußgängerzonen übernehmen zunehmend Freizeitfunktionen, und so kann hier zusätzlicher Platz für öffentliche Veranstaltungen wie Märkte, Stadtfeste und Kulturveranstaltungen geschaffen werden. Aber auch kleinteilige Angebote wie Sitz- und Spielmöbel können zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und zum Ausruhen und Verweilen in der Fußgängerzone (bzw. Fußgängerbereich) installiert werden.

In Abbildung 49 sind erste Überlegungen zur Umgestaltung der Fußgängerzone (bzw. Fußgängerbereich) und vollständigen Aufwertung einer Fußgängerzone mit potentiellen Erweiterungsbereichen dargestellt. Die aufgezeigten Wegeverbindungen geben einen ersten Eindruck über eine gesamtheitliche Vernetzungsstrategie, welche es umfassend zu entwickeln gilt und so langfristig auch die Nahmobilität im Kernstadtbereich stärkt. Im weiteren Verlauf gilt es die vorliegenden städtebaulichen Potentiale zu fassen und in einem Konzept zur Aufwertung des Altstadtkerns zusammenzutragen. In der Darstellung sind drei Varianten zur Erweiterung der Fußgängerzone dargestellt, die je nach Ausgestaltung angepasst oder vereint werden können. Die Erweiterung der Fußgängerzone Richtung **Stadtkirche** erfasst die historische Gebäudestruktur und sichert diesen Raum. Die südliche Ausweitung der Fußgängerzone schließt auch eine Verkehrsberuhigung der Wolfengasse ein und schafft dadurch sowohl eine erhöhte Verkehrssicherheit in einem verkehrlich kritischen Bereich. Auch werden dabei wichtige Fußwegeverbindungen aufgegriffen. Analog hierzu ist die Erweiterung Richtung **Burg** gedacht. Um die historische Substanz langfristig zu erhalten und aufzuwerten und

attraktive innerstädtische Räume zu schaffen ist die Erweiterung des Fußgängerbereichs nach Norden eine wichtige Maßnahme zur Stärkung historischen Kernraums. Zudem können im Norden die Bushaltestellen erfasst werden und so der ÖPNV integriert werden.

Für eine weitere Förderung der innerstädtischen Vernetzung und Aufwertung der Kernstadt in einem Gesamtkonzept ist als weitere Variante die Erweiterung der Fußgängerbereiche Richtung **Seewiese** dargestellt. Insgesamt kann hierbei ein wichtiger innerstädtischer Kernraum geschaffen werden, der über attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten verfügt, die bestehenden Einzelhandelsstrukturen aufnimmt und dabei nicht durch eine breite Verkehrsachse geschnitten und unterbrochen wird. Grundsätzlich kann bei der Erweiterung der Fußgängerzone Richtung Seewiese auch die Ausgestaltung der Kaiserstraße als Shared Space umgesetzt werden und so die elementaren Wegeverbindungen des Kfz-Verkehrs aufrechterhalten werden.

Abbildung 49: Wegebeziehungen der innerstädtischen Fußgängerzone (bzw. Fußgängerbereichs) mit möglichen Erweiterungsbereichen



Legende

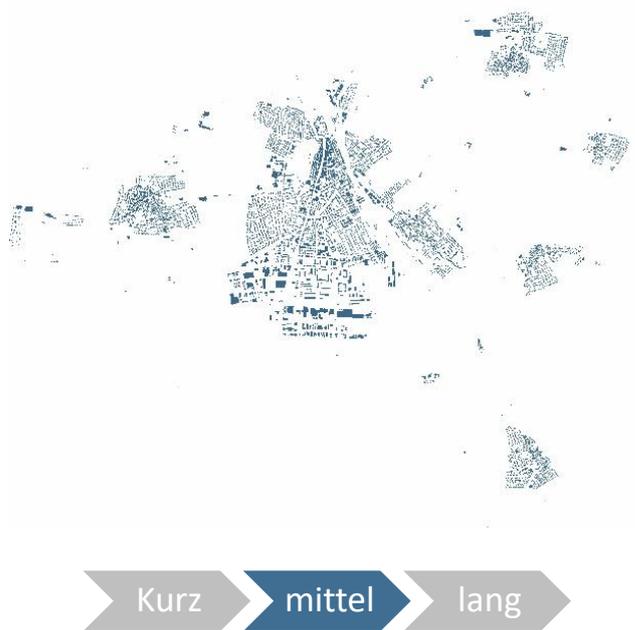
- Aufwertung des Fußgängerbereichs
- Potentielle Erweiterungsbereich Fußgängerzone
- Fußwegeverbindungen
- Querungsachsen

Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten der Stadt Friedberg (Hessen) (2020), Datengrundlage: Amtliches Liegenchaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

Die Aufwertung, Umgestaltung und potentielle Erweiterung der Fußgängerzone ist eine umfangreiche Innenstadtmaßnahme, welche die Teilnahme vieler Akteurs- und Interessengruppen bedarf. Besonders die frühzeitige Beteiligung von Anliegern und Nutzern ist zu empfehlen. Dies macht eine umfassende dedizierte Untersuchung notwendig und erfordert, die konzeptionelle Untersuchung in Begleitung des „Kern-Entwicklungsprozesses“ um eine ganzheitliche spezifische Stärkung der Fußgängerbereiche im Innenstadtbereich umzusetzen. In Zusammenhang mit der nachhaltigen Stärkung des Fußverkehrs ist eine explizite Verkehrsplanung in Form von Verkehrswegekonzept mit Wegebeziehungen in Richtung Fußgängerzone ein zentraler Baustein.

5.3 FUßWEGEKONZEPT

UMFASSENDES UND BARRIEREFREIES FUßWEGEKONZEPT



Strategische Zielsetzungen

- ❖ Identifikation von Fußgängerhauptrou-
ten
- ❖ Bessere innerstädtische Vernetzung zu
Zentralen Orten
- ❖ Schaffung oder Verbesserung von Fuß-
gängerquerungen
- ❖ Umfassende Barrierefreiheit der Fuß-
wege
- ❖ Beschilderung und Möblierung
- ❖ Breite und querungsfreie Fußwegebezie-
hungen
- ❖ Anbindung der Statteile an ein attrakti-
ves Fußwegenetz

Der Fußverkehr ist das elementare Verkehrsmittel, welches bei jeder Mobilitätsform zum Einsatz kommt. Unabhängig von der Verkehrsmittelwahl beginnt und endet jede Wegstrecke mit einem Fußweg. Insbesondere der Alltagsverkehr im Nahbereich von Wohnquartieren und der Innenstadt nimmt dabei eine zentrale Position ein. Ein zusammenhängendes, attraktiv gestaltetes und direktes Fußwegenetz aktiviert die Fußverkehrspotentiale und führt zu Verlagerungseffekten besonders im Nahbereich. Dazu ist es notwendig, die wichtigsten Fußgängerhaupttrouten zu identifizieren und anhand zentraler Quell- und Zielbereiche zu vernetzen.

Der Fußverkehr muss dabei zwischen Alltags- und Freizeitverkehr unterschieden werden. Während der Anspruch des Alltagsverkehrs auf direkten Wegebeziehungen innerhalb der Kernstadt und zu zentralen Bereichen liegt, besteht beim Freizeitverkehr die Nachfrage nach attraktiven und für den Fußverkehr ausgelegten Verbindungswegen in das nahegelegene Umland und ins Grün.

Grundsätzlich weisen Fußgängerhaupttrouten eine hohe Verbindungsfunktion auf und stellen besondere Ansprüche an die Breite und Ausgestaltung der Fußwegeinfrastruktur. Anforderungen an eine solche Ausgestaltung sind eine ausreichende Verkehrssicherheit und -qualität (Mindestmaße, Konfliktvermeidung mit anderen Verkehrsteilnehmern, Querungsmöglichkeiten, Bodenbelag, Beleuchtung, Sichtbarkeit), eine eindeutig erkennbare Beschilderungen (Einheitlichkeit, Wahrnehmbarkeit) sowie eine ausreichende Barriere- und Erschließungsfreiheit bezüglich aller Altersgruppen und mobilitätseingeschränkter Personen. Darüber hinaus können im Rahmen eines Fußwegekonzepts und der Gestaltung attraktiver Fußwegeverbindungen an zentralen Stellen auch Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität berücksichtigt und eine attraktive Straßenraumgestaltung mit entsprechender Möblierung und Grüngestaltung einbezogen werden.

Alle Fußgängerhaupttrou-
ten gilt es gemäß der auf-
gezeigten Routenkonzep-
tion in Abbildung 50 und
entsprechend der Leitli-
nien und Anforderungen
für Fußgänger zu begutach-
ten, zu erweitern und neu
zu implementieren. Die
dargestellten Hauptwege
sind die direkten Verbind-
ungsachsen zwischen den
zentralen Quell- und Zielor-
ten und müssen daher in
besonderer Tiefe betrach-
tet werden. Hervorzuhe-
ben ist dabei auch die Her-
stellung von ausreichend
Querungsmöglichkeiten
und hierbei insbesondere
im Bereich von Hauptver-
kehrsstraßen, um kurze
und direkte Wegebezie-
hung aufzuzeigen und zu
realisieren. Dabei soll auch
die Verkehrssicherheit hinsichtlich der Schulwege gewährleistet werden.

Abbildung 50: Zentrale Verbindungsachsen des Fußverkehrs mit kritischen Querungsbereichen an Hauptverkehrsstraßen



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten der Stadt Friedberg (Hessen) (2020),
Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenma-
nagement und Geoinformation.

5.4 RADVERKEHRSSTRATEGIE

INTEGRIERTE RADVERKEHRSSTRATEGIE ZUR UMFASSENDEN STÄRKUNG DES RADVERKEHRS



Strategische Zielsetzungen

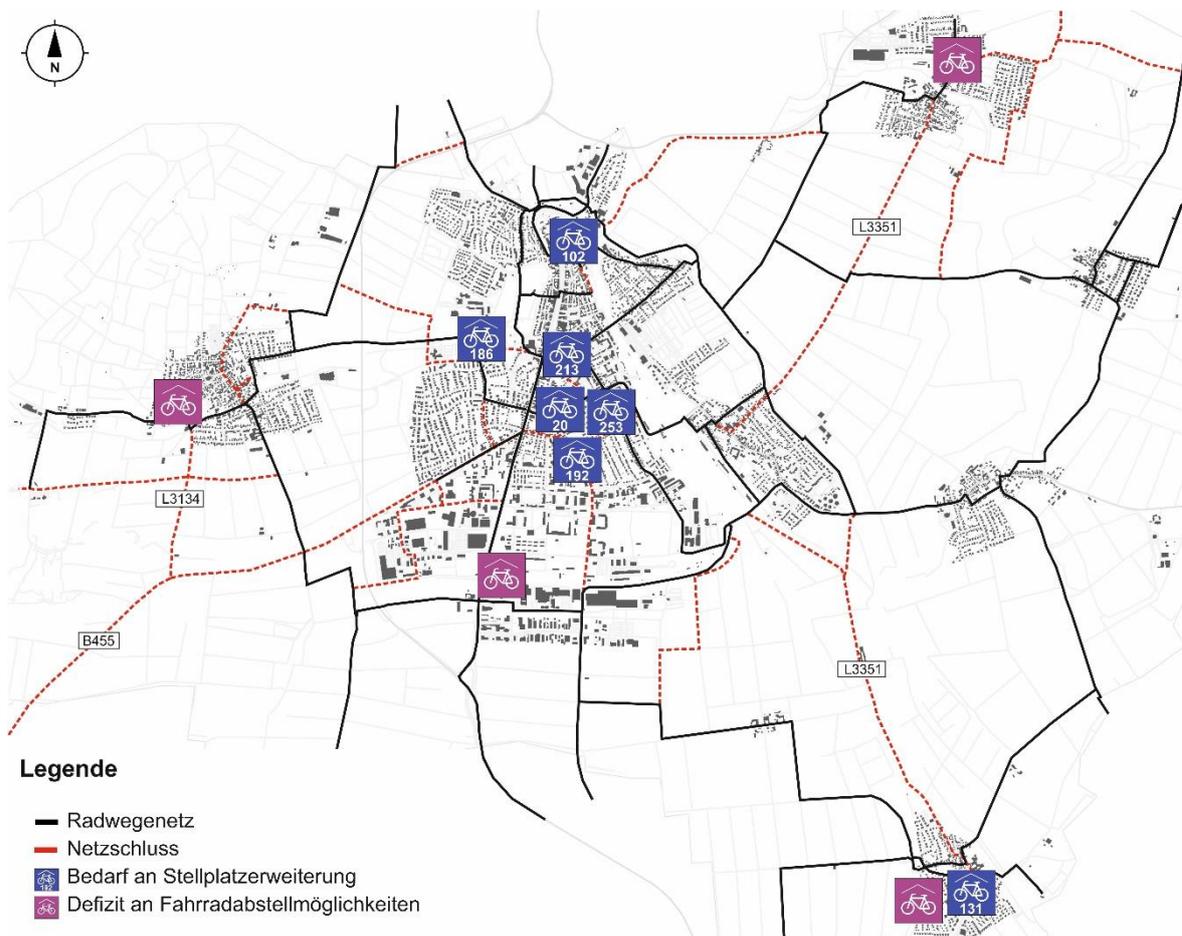
- ❖ Schaffung einer vernetzten Radinfrastruktur zur schnellen Fortbewegung
- ❖ Radverkehrsnetz entsprechend der Maßnahmen des Radverkehrsplans ausbauen
- ❖ Etablierung von Radschnellwegen
- ❖ Ergänzung von Fahrradabstellanlagen
- ❖ Weitere Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- ❖ Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr in den Abendstunden
- ❖ Ausbau der Radwege ohne Nutzungs- und Querungskonflikte
- ❖ Anbindung der Stadtteile durch attraktive Radverbindungen
- ❖ Errichtung von öffentlichen Aufpump- und Reparaturstationen
- ❖ Ausreichende Beschilderung, Markierung und Räumung (im Winter) der Radwege

Der Radverkehr wird heute nicht mehr nur im Freizeitverkehr, sondern auch im Alltag immer stärker wahrgenommen. Darüber hinaus nimmt der Radverkehr in Zukunft eine entscheidende Rolle beim Erfolg einer nachhaltigen Verkehrswende als umweltfreundliches Verkehrsmittel ein. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es eines attraktiven, durchgängigen, sicheren und alltagstauglichen Radwegenetzes, welches die Ansprüche von unterschiedlichen Nutzergruppen berücksichtigt. Verlagerungsprozesse vom MIV zum Radverkehr können nur mithilfe einer Gesamtstrategie für den Radverkehr angestoßen werden, um diesen langfristig zu fördern und so einen wichtigen Eckpfeiler im Umweltverbund herauszubilden.

Mit dem Radverkehrsplan des Wetteraukreises 2018/2019 werden bereits zentrale Herausforderungen und konfliktvermeidende Maßnahmen beschrieben, die es in Zukunft stringent zu entwickeln und zu realisieren gilt. Der Maßnahmenkatalog bietet hierfür bereits eine wichtige Basis für die Umsetzung von konkreten Projekten. Wie bereits in der Bestandsanalyse aufgezeigt, handelt es sich hierbei um Verbesserungsmaßnahmen der Wegebeziehungen zwischen Friedberg und Bruch- enbrücken (L3351), Friedberg und Dorheim (L3351) sowie Friedberg und Rosbach (B455). In Abbildung 51 werden darüber hinaus weitere Lückenschlüsse dargestellt, die auch im Kernstadtbereich wichtige Erschließungspotentiale entfalten können. Eine weitere zentrale Rahmenbedingung für

die Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs ist die Bereitstellung eines ausreichenden und qualitativ hochwertigen Angebots von Fahrradabstellanlagen. Aus dem Radverkehrsplan des Wetterauskreises 2018/2019 gehen eindeutige Standorte hervor, die eine Ergänzung und den Ausbau von Abstellanlagen beschreiben. In der Abbildung sind hierzu öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Bahnhöfe und Schwimmbäder dargestellt, die derzeit noch Defizite im Stellplatzangebot für Fahrräder aufweisen. Demnach liegen Fahrradstellplatzbedarfe an der Adolf-Reichwein-Schule, der Augustinerschule sowie dessen Außenstelle (Haus des Handwerks), bei der Außenstelle der Geschwister-Scholl-Schule in Bruchenbrücken, sowie am Burggymnasium, an der Henry-Benrath-Schule und an der Johann-Philipp-Reis-Schule vor.³³ Die exakte Höhe der erforderlichen Fahrradstellplatzzahl ist auf Basis von Daten des Radverkehrsplans des Wetterauskreises 2018/2019 in der Abbildung dargestellt.

Abbildung 51: Schließung des Radnetzes und Bedarfe bei der Fahrradabstellung



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten des Radverkehrsplans des Wetterauskreises 2018/2019, Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

Bis auf den Friedberger Hauptbahnhof bestehen an allen weiteren Bahnhöfen unzureichend Möglichkeiten Fahrräder abzustellen, und auch am Ockstädter Freibad fehlt es an geeigneten Fahrradstellplätzen. Insgesamt besteht also punktuell und an wichtigen öffentlichen Infrastrukturen ein erhöhter Bedarf an geeigneten Fahrradstellplätzen.

Um das innerstädtische Radwegenetz für den Radverkehr zu ergänzen und zu erweitern, muss nachfolgend und unabhängig vom Mobilitätskonzept geprüft werden, ob Einbahnstraßen für den

³³ Vgl. Radverkehrsplans des Wetterauskreises 2018/2019

Radverkehr geöffnet werden können. Wichtige Voraussetzung für diese Maßnahme ist das Herab-senken der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h, um Sicherheitsaspekte zu gewährleisten und Konfliktsituationen zu minimieren. Auch die Freigabe der Fußgängerzone am Wochenende oder zu den Abend- und Nachtzeiten sind Mittel, um dem Radverkehr weitere Gestaltungsmöglichkeiten (Entwicklungsspielräume/Bewegungsräume) zu ermöglichen. An zentralen Bereichen ist die Errichtung von öffentlichen Aufpump- und Reparaturstationen ein einfaches aber wirkungsvolles Mittel zur Stärkung und besseren Wahrnehmung des Radverkehrs. Zur vollständigen Sicherung sind zudem eine ausreichende Wegebeschilderung und sichtbare Markierungslinien der Radwege im Straßenraum umzusetzen. Um das Radfahren auch in den Wintermonaten attraktiv zu gestalten, ist die Räumung und Streuung von Radwegen Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrades.

Integriert in eine umfassende Entwicklungsstrategie können viele Maßnahmen des Radverkehrs, wie beispielsweise die Errichtung von Fahrradabstellanlagen, auch städtebauliche Potentiale entfalten und den Stadtraum insgesamt stärken.

5.5 PARKRAUMKONZEPT

ERSTELLUNG EINES INTEGRIERTEN PARKRAUMKONZEPTE ZUR OPTIMIERTEN VERTEILUNG DES RUHENDEN VERKEHRS



Strategische Zielsetzungen

- ❖ Etablierung eines Parkleitsystems
 - Lenkung des (ortsfremden) ruhenden Verkehrs
 - Ausschilderung von Großparkplätzen
 - Minimierung des Parksuchverkehrs
- ❖ Errichtung von P+R-Plätzen
- ❖ Stärkere Förderung des Kurzzeitparkens in der Innenstadt (Anpassung der Parkgebühren)
- ❖ Aufwertung von Parkhäusern
- ❖ Verbesserung der Parkstandanordnung
 - Markierung der Parkflächen
 - Beidseitig abwechselnde Halteverbote (Bildung von Fahrgassenversätzen)
- ❖ Gestaltungs- und Begrünungsvorschriften zur Abgrenzung und Steigerung der Attraktivität
- ❖ Umgestaltung der Parkraumsituation am Bahnhof
- ❖ Umfassende Überwachung des Parkraumangebots
- ❖ Ausbau des elektronischen/App-gesteuerten Bezahlsystems

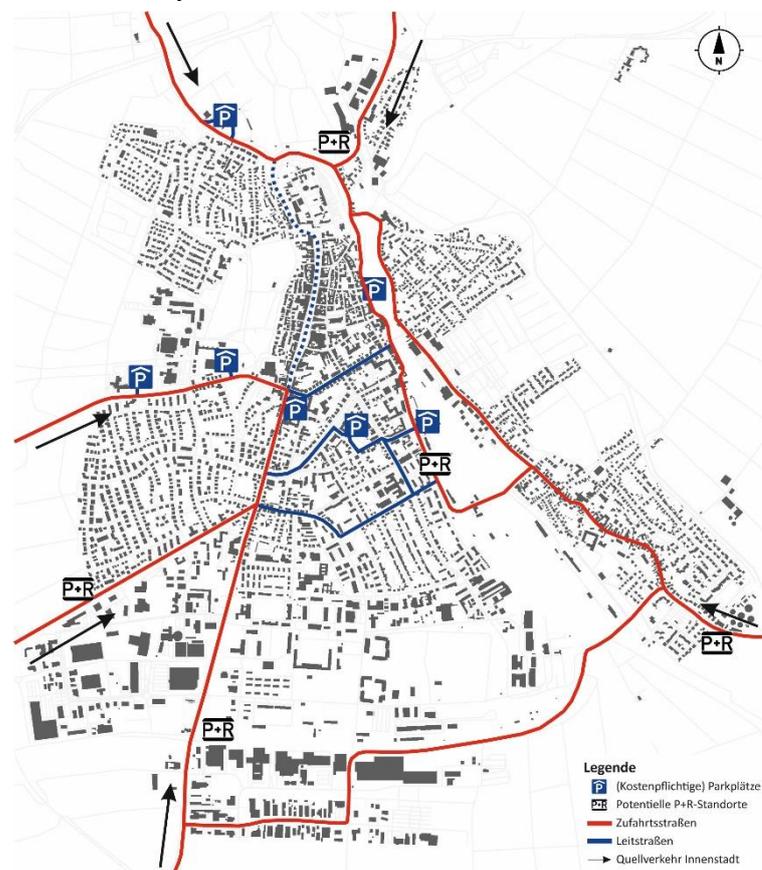
Eine Parkplatzkonzeption für organisiertes und gelenktes Parken, mit der Option eines digitalen Parkleitsystems ist die Basis für schnelles und einfaches Parken. Im Gegensatz zu mehr Parkmöglichkeiten ist eine optimierte Verteilung der Parkflächen an zentralen Orten und an den Stadteingängen wichtig. Punktuell gilt es an den Stellschrauben des Ruhenden Verkehrs zu drehen und Maßnahmen wie Kurzparken und Park & Ride Parkplätze in ein ganzheitliches Konzept zu integrieren, welches beispielsweise auch Pendlerbusse in die Innenstadt berücksichtigt. Das Ziel eines integrierten Parkraumkonzeptes ist ein qualitatives und räumlich ausgewogenes Verhältnis von Angebot und Nachfrage des Parkverkehrs. Dabei bedarf es der bedarfsangepassten Lenkung des ruhenden Verkehrs auf dafür vorgesehenen Parkflächen, um ein nutzerorientiertes Parken zu ermöglichen.

Die konkurrierenden Parksuchverkehre unterschiedlicher Zielgruppen wie Kunden-, Touristen-, Anwohner- oder Lieferverkehre gilt es langfristig zu entzerren und besonders den innerstädtischen Parkdruck zu reduzieren.

Die Abbildung 52 zeigt einen Vorschlag eines konzeptionellen innerstädtischen Parkleitsystems welches es im Rahmen eines vertieften Planungsprozesses jedoch noch zu ergänzen und konkretisieren gilt. Parkflächen im öffentlichen Straßenraum sowie Parkflächen mit geringen Kapazitäten werden oftmals im Parkleitsystem nicht erfasst um Verlagerungs- und Auslastungseffekte zu erzielen. Insgesamt sollte jedoch ein differenziertes Parkangebot mit dem Großteil an zur Verfügung stehenden Parkraum im Leitsystem enthalten sein, um eine umfangreiche Steuerungswirkung zu entfalten und so jeglichen zusätzlichen Parksuchverkehr zu verhindern. Die Prinzipien bei der Realisierung eines Parkleitsystems sind wie folgt:

Zur Kategorisierung nach Nutzeransprüchen bedarf es einer Definition von Parkbereichen und -arten (innerstadtnahe Parkbereiche, kostenpflichtige Parkhäuser, Bedarfsparkplätze). Daneben sollten daraus die Wegweisung des Parkleitsystems, eine Anzeige des Belegungszustandes sowie die Lagegunst der Parkeinrichtungen hervorgehen, um längere Fußwege zu vermeiden und so die Attraktivität des Parkleitsystems umfassend zu gewährleisten. Insgesamt ist eine einheitliche Gestaltung, eindeutige Erkennbarkeit und eine angemessene Anzahl der Beschilderung sicherzustellen. Außerdem sind die Parkflächen mit eingängigen und ortsüblichen Namen zu kennzeichnen, um auch ortsfremden Parkplatzsuchenden eine erste Orientierung zu vermitteln. Auch Parkflächen besonderer Art wie P+R-Flächen oder Mitfahrerparkplätze können in einem Parkleitsystem abgebildet werden.

Abbildung 52: Vorschlag des Führungskonzepts für ein innerstädtisches Parkleitsystem



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten der Stadt Friedberg (Hessen) (2020), Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

Zur Ergänzung eines Parkleitsystems sind weitere flankierende Maßnahmen hinsichtlich der Organisation und Entwicklung des Parkraums in Friedberg zu berücksichtigen. Aus der Bestandsanalyse resultiert ein Bedarf zur Förderung des P+R-Angebots. Eine solche Ausbaumaßnahme kann im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofsumfeldes kombiniert werden, um so die aufgezeigten Vorteile eines Mobilitätshubs zu erzielen. Grundsätzlich sind P+R-Plätze an einer Vielzahl von Mobilitätsknoten möglich, um den Rad-, Bus- und Bahnverkehr mit dem Kfz-Verkehr zu verknüpfen. Eine allgemeine Attraktivitätssteigerung von Parkraum ist durch die umfassende Aufwertung von

Parkraum zu erreichen. Die gezielte Begrünung von Parkflächen ist hierbei ein wichtiges Merkmal zur besseren Auslastung und organisierten Lenkung des ruhenden Verkehrs. Komfortable Stellplatzbreiten und Fahrwege sowie eine attraktive Licht- und Farbgestaltung tragen zur Akzeptanzsteigerung bei. Der daraus resultierende Verlust an Stellplatzfläche kann durch eine bessere Auslastung und damit höhere Wirtschaftlichkeit, sowie durch das Ziel der Verlagerung der Parksuchverkehre kompensiert werden. Um die Ausgestaltung des ruhenden Verkehrs langfristig zu beobachten ist die Überwachung und Kontrollierung des Parkraumangebots ein wichtiges Mittel, um bei Bedarf auch Anpassungen vornehmen zu können. Grundsätzlich sind auf allen Parkplätzen Bereiche für Behindertenstellplätze und Ladebereiche für Elektrofahrzeuge vorzusehen.

5.6 UMGESTALTUNG KRITSCHER VERKEHRSINFRASTRUKTUREN

UMGESTALTUNG VON VERKEHRLICH BELASTETEN INFRASTRUKTUREN ZUR SICHERUNG UND OPTIMIERUNG DES INNENSTADTVERKEHRS



Strategische Zielsetzungen

- ❖ Geschwindigkeitsregulierung durch Definition von Hauptachsen und Nebenachsen
- ❖ Durchführung von Lärm- und Luftschadstoffberechnungen
- ❖ Flächendeckende Verkehrsberuhigung in sensiblen Gebieten
- ❖ Reduzierung des ruhenden Verkehrs in Engstellenbereichen (Verkehrssicherheit)
- ❖ Verengung der Fahrbahnen in Wohngebieten
- ❖ Umgestaltung und Implementierung von Kreisverkehren
- ❖ Anpassung der Knotenpunktgestaltung
- ❖ Anforderungen an die Umgestaltung von Verkehrsknoten
 - Optimierung des Verkehrsablaufes
 - Herstellung von Gehwegen auf Regelbreite
 - Einrichtung weiterer Schutz- und Radstreifen
 - Gewährleistung der Verkehrssicherheit
 - Barrierefreier Ausbau von Quersungsmöglichkeiten
 - Integrierte Straßenraumgestaltung

Der Pkw ist der zentrale Verkehrsträger, welcher auch in Zukunft noch einen wesentlichen Baustein im Modal Split einnehmen wird. Hierzu muss die Erreichbarkeit aller Quell- und Zielgebiete in der Stadt sichergestellt werden. Entsprechend der Zielvorstellungen und Leitlinien, wie sie in Kapitel 4.1 dargestellt sind, gilt es jedoch zunehmend auch den Verkehrsaufwand zu verlagern und die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs auf ein verträgliches Maß zu reduzieren. Mit besonderer

Rücksicht ist zudem die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr und hierbei speziell gegenüber mobilitätseingeschränkten Personen sicherzustellen. Die unterschiedlichen Belange und Nutzungsanforderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern müssen demnach konsequent mitgedacht und entsprechend infrastrukturell umgestaltet werden.

Grundsätzlich kann die Bestimmung von Haupt- und Nebenachsen zu einer optimierten Geschwindigkeitsregulierung in der Gesamtstadt beitragen. Entsprechend können daraus feinere Abstimmungen zu Haupt- und Nebenstraßen getroffen werden und so bereits im Vorfeld Aussagen über Geschwindigkeitsvorgaben getroffen werden. Für die exakte Bestimmung eines angepassten Geschwindigkeitsniveaus sind Lärmmessungen auf den verkehrlich belasteten Haupt- und Nebenstraßen (bspw. Kaiserstraße, Friedensstraße, Friedberger Straße, Wetteraustraße) und in den Kernbereichen wie den Ortszentren durchzuführen. In sensiblen Gebieten sind insbesondere flächendeckende Verkehrsberuhigungen zu bevorzugen. Als effektive Maßnahmen sind dabei die Reduzierung des ruhenden Verkehrs in Engstellenbereichen oder eine angepasste Fahrbahnverengung in Wohngebieten zu nennen.

Bei expliziten Untersuchungen kritischer Infrastrukturen mit hohem Verkehrsaufwand ist stets die Möglichkeit zur alternativen Lenkung des Verkehrs bspw. innerhalb von Kreisverkehren zu betrachten. Hierbei gilt es die Belange aller Verkehrsteilnehmer zu vereinen und schnelle, übersichtliche und barrierefreie Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Auch die Schließung und Entwidmung von Straßen ist stets zu erwägen. Die relevanten kritischen Verkehrsinfrastrukturen wurden in Kapitel 2.4.2 und in Abbildung 15 (Verortung kritischer Knotenpunkte und infrastruktureller Belange in der Gesamtstadt) aufgezeigt und müssen in vertieften Untersuchungen weiter behandelt werden.

Umgestaltung Kritischer Verkehrsknoten am Beispiel Kaiserstraße / Ockstädter Straße

Die Anforderungen an die Umgestaltung von kritischen Verkehrsinfrastrukturen sind am Beispiel des Verkehrsknotenpunktes Kaiserstraße / Ockstädter Straße (Abbildung 53) dargestellt. Die Umgestaltung dieses Verkehrsknotens wurde hier bereits in Vorfeld untersucht und im Zuge dessen die Variante zur Einrichtung eines Kreisverkehrs analysiert.

Abbildung 53: Umgestaltung des Verkehrsknotens Kaiserstraße / Ockstädter Straße durch einen Kreisverkehr



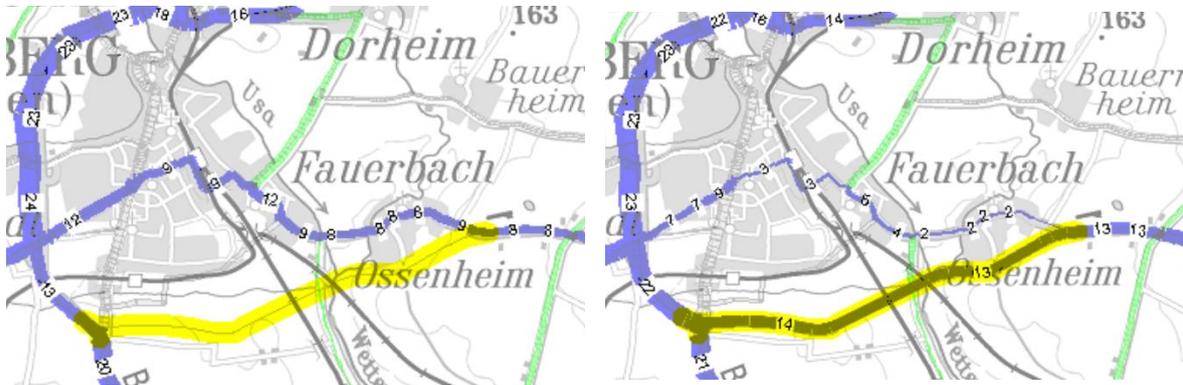
Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Daten der Stadt Friedberg (Hessen) 2020, Datengrundlage: Amt für Stadtentwicklung, Liegenschaften und Rechtswesen

Im Straßenverkehrsraum beider Hauptverkehrsstraßen (Kaiserstraße, Ockstädter Straße) sind mehrere Verkehrsarten auf einem engen Raum komprimiert. Besonders gefährdet ist dabei der Radverkehr, welcher hier im Mischverkehr zusammen mit dem Pkw-Verkehr bei Tempo 50 geführt wird. Für den Fuß- und Radverkehr sind Querungsmöglichkeiten vorhanden, welche hier auf Barrierefreiheit zu überprüfen sind. Im näheren Umfeld sind zudem Schulen (z.B. Augustinerschule) und öffentliche Einrichtungen verortet. Dies macht einen verkehrssicheren Ausbau des Knotenpunktes unabdingbar. Ziel ist es bei gleichbleibendem Verkehrsfluss sowohl attraktive und barrierefreie Überquerungsmöglichkeiten zu schaffen, als auch die Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsreduzierungen zu gewährleisten. Der Verkehrsknotenpunkt vereint mit der Kaiserstraße und der Ockstädter Straße stark befahrene Hauptstraßen mit der Nebenstraße Goetheplatz zu innerstädtischen Wohnquartieren. Die verkehrstechnische Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass ein Kreisverkehr aufgrund der baulichen Rahmenbedingungen und der hohen Fußgänger-Belastung nicht umsetzbar sei.

Entlastung der innerstädtischen Verkehrsinfrastrukturen durch die Ortsumgehung B275

Zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs von Friedberg und Ossenheim entlang der B275 ist eine Ortsumgehung im Bundesverkehrswegeplan festgesetzt. Der Bau der 5,3 Kilometer langen Neubaustrecke der B275 ist zwischen der B3 und der B 275 südlich der Kernstadt und Ossenheim vorgesehen³⁴.

Abbildung 54: Kfz-Belastung 2030 ohne (links) und mit (rechts) Ortsumgehung



Quelle: IVV (Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung): Verkehrssimulation zum BVWP 2030 zuletzt aufgerufen am 02.09.2020 unter: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B275-G60-HE/B275-G60-HE.html>

Insgesamt sollen dadurch die gegenwärtigen Verkehrsstärken von 9.800 Kfz-Verkehr/24h und 300 Schwerverkehr/24h umgeleitet werden. Prognosen zufolge soll besonders der Schwerverkehr bis zum Jahr 2025 auf etwa 2000 SV/24h ansteigen, weshalb die zusätzliche verkehrliche Belastung die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität weitgehend einschränken wird.³⁵ Auch die steigende Belastung der Anwohner durch Lärm und Schadstoffe sind weitere Argumente für die Einstufung des Projekts mit vordringlichem Bedarf (VB).

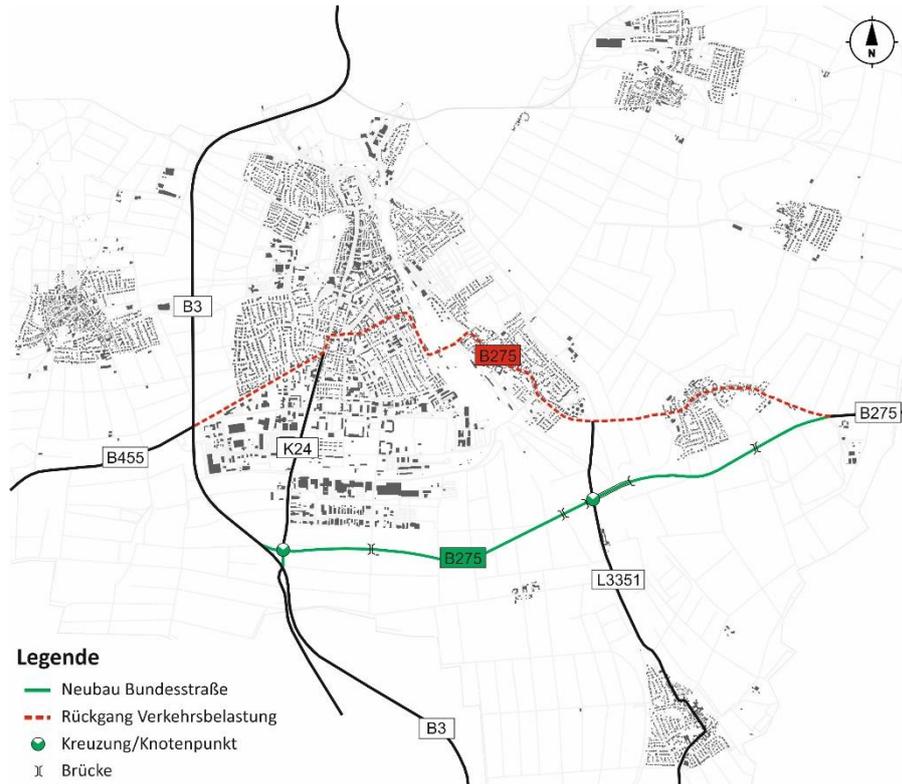
Der geplante Trassenverlauf führt über landwirtschaftlich genutzte Flächen und quert in seinem Hergang den Fluss Wetter (vgl. nachfolgende Abbildung).

Die Umweltauswirkungen des Projekts sind auf mittlere Umwelt-Betroffenheit einzuschätzen. Dies ist auf ein Teilstück der Ortsumgehung über das Heilquellenschutzgebiet der Zone I zurückzuführen. Da die Umsetzungshoheit vom Neubau von Bundesstraßen beim Bund liegt, ist Friedberg vom Umsetzungserfolg dieser Maßnahme nur bedingt betroffen und hat auf die Zeitplanung keinen Einfluss.

³⁴ Vgl.: Bundesverkehrswegeplan 2030: Teilprojekt: B275-G60-HE-T1-HE zuletzt aufgerufen am 02.09.2020 unter: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B275-G60-HE-T1-HE/B275-G60-HE-T1-HE.html>

³⁵ Ebenda.

Abbildung 55: Neubau der Ortsumgehung B275



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis des Bundesverkehrswegeplans 2030+, Daten-
 grundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement
 und Geoinformation.

5.7 NAHVERKEHRSKONZEPT FÜR DEN ÖPNV

INTEGRIERTE NAHVERKEHRSTRATEGIE ZUR NACHHALTIGEN STÄRKUNG DES ÖPNV



Strategische Zielsetzungen

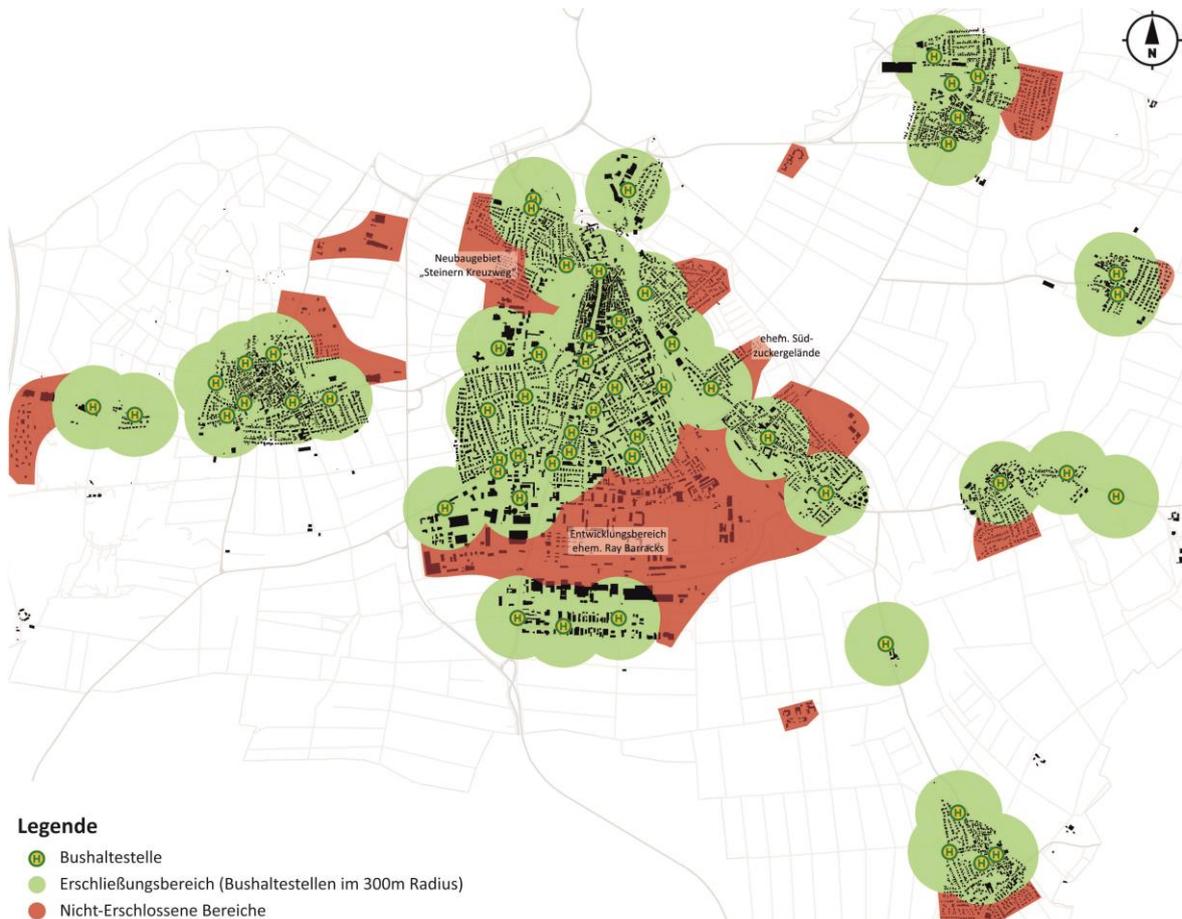
- ❖ Bessere Bedienung der Stadtteile
- ❖ Stärkung des ÖPNV zu den Schwachverkehrszeiten im Nacht- und Wochenendverkehr
- ❖ Anbindung dezentraler und Randbereiche
- ❖ Förderung des Stadtbusses
- ❖ Entwicklung zusammen mit den Nachbarkommunen und der DB
- ❖ Taktabstimmung des ÖPNV mit dem SPNV (Integraler Takt)
- ❖ Qualitativ hochwertige Ausstattung und Sauberkeit in den Fahrzeugen
- ❖ Neuwertige Busflotte für positive Wahrnehmungseffekte

Der Öffentliche Personennahverkehr ist ein zentraler Bestandteil des Umweltverbundes und ist vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Mobilitätswende als zentrales Fortbewegungsmittel im Nahbereich und als wichtige Alternative zum MIV zu betrachten. Durch eine umfassende Stärkung des ÖPNV können bereits jetzt wichtige Verlagerungsprozesse im Modal Split angestoßen und eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV umgesetzt werden.

Das Ziel ist es, mittels einer integrierten Nahverkehrsstrategie den ÖPNV nachhaltig zu stärken und die aufgezeigten Defizite im öffentlichen Nahverkehr zu beseitigen. Grundsätzlich ist es dabei nötig, den ÖPNV auf den überregionalen (Fern-)Verkehr abzustimmen und so schnelle Umsteigemöglichkeiten mit geringen Wartezeiten zu gewährleisten. Ein mit den Nachbargemeinden (und hierbei insbesondere mit Bad Nauheim) abgestimmtes ÖPNV-Konzept ist dabei eine wichtige Grundlage, um ein durchgängiges ÖPNV-Angebot zu garantieren. Auch die Anbindung an den Schienenverkehr in Form einer integralen Vertaktung und entsprechender Abstimmung mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten des SPNV resultiert in einer engeren Verknüpfung von Bus und Bahn.

Eine engere Vernetzung kann auch auf städtischer Ebene erfolgen. Einerseits gilt es hierbei, noch nicht erschlossene Gebiete an das ÖPNV-Netz anzubinden und zeitgleich das bestehende Angebot weiter auszubauen.

Abbildung 56: Erschließungsdefizite des ÖPNV (Bus) im Stadtgebiet Friedberg



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten der Stadt Friedberg (Hessen) (2020), Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

Bei der Erschließung von Stadtrandbereichen und der Stadtteile können aufgrund der geringeren Nachfrage und Auslastungszahlen neue Formen von Bedienungsangeboten eine zentrale Rolle einnehmen. Wie bereits in einigen Städten positiv praktiziert wird, können durch einen angepassten Fahrzeugeinsatz beispielsweise Anrufsammeltaxis, Midi- oder Kleinbusse zum Einsatz kommen. Auch entsprechende Taktanpassungen und geänderte Linienführungen tragen zu einer umfassenderen Erschließung bei.

Eine Anforderung an einen attraktiven ÖPNV ist, ein qualitativ hochwertiges und kontinuierlich gleichwertiges Angebot zu gewährleisten. Besonders in Schwachverkehrszeiten, am Wochenende oder nachts muss daher stets ein Fahrtangebot sichergestellt werden. Dabei sind besonders auch die Stadtteile zu berücksichtigen, um eine Alternative zum MIV zu bieten.

Anpassungen an das Linienangebot, eine enge Taktung und Vernetzung stellen nur einen Teil bei der Förderung des ÖPNVs dar. Wichtige Elemente bei der Verkehrsmittelwahl sind für viele Fahrgäste ein ausreichendes Platzangebot mit Sitzmöglichkeiten sowie eine qualitativ hochwertige und saubere Fahrzeugausstattung. Der Wohlfühlfaktor ist ein wichtiger Bestandteil bei der Verkehrsmittelwahl und ein entscheidendes Merkmal beim Umstieg vom eigenen Fahrzeug auf ein öffentliches Fortbewegungsmittel.

5.8 ATTRAKTIVITÄTSSTEIFERUNG VON BUSHALTESTELLEN

ANPASSUNG DER HALTESTELLENAUSSTATTUNG AN MODERNE STANDARDS ZUR NACHHALTIGEN FÖRDERUNG DES ÖPNV



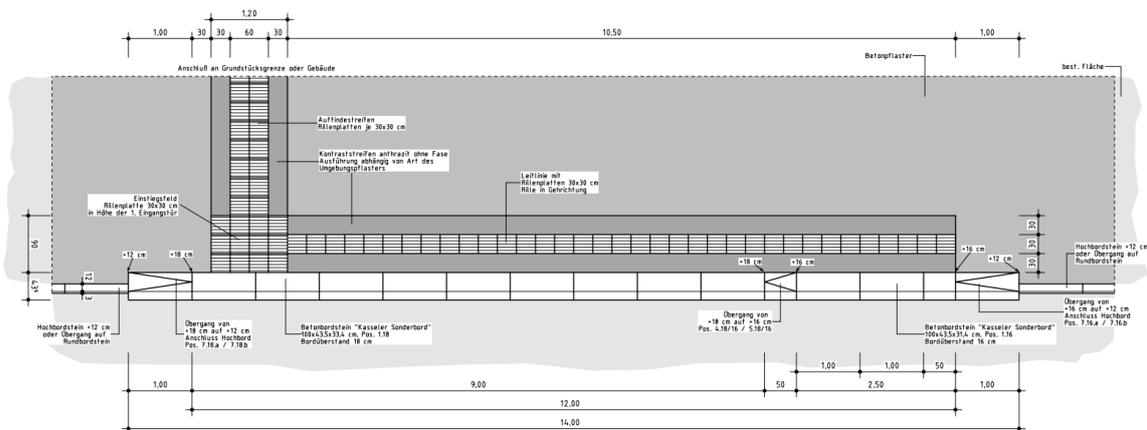
Strategische Zielsetzungen

- ❖ Einheitliches Haltestellenkonzept zur Gewährleistung vergleichbarer Standards
- ❖ Verbesserung der Bushalteebereiche
 - Digitale Anzeigetafeln
 - Wetterschutz
 - Möblierung und Sitzmöglichkeiten
 - Ausreichende Durchgangsbreite
- ❖ Direkte Erreichbarkeit mit Querungsanlagen zur Bushaltestellen
- ❖ Barrierefreier Ausbau
- ❖ Errichtung von Radabstellanlagen im Umfeld von Haltestellen
- ❖ Umbau von relevanten Haltestellen zu Mobilitätsknoten (Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln)
- ❖ Schaffung von attraktiven Aufenthaltsbereichen

Zur umfassenden Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sind nicht nur die Linientaktung und ein umfangreiches Bedienungsangebot von entscheidender Bedeutung, sondern auch die Qualität der Beförderung und das Ausstattungsniveau der Haltestellen. Die Aufenthaltsbereiche der Haltestellen werden oftmals als „Visitenkarten“ des ÖPNV betrachtet und sollten daher grundsätzlich modernen Qualitätsstandards entsprechen. Demnach bedarf es an einer attraktiven Haltestelle auch Aufenthalts-, Informations- und Kommunikationselemente. Dahingehend sind vor allem auch Merkmale wie Wetterschutz, Sitzgelegenheiten und elektronische Informationstafeln zu nennen. Dabei sollten die Haltestellen, wie im konzeptionellen Beispiel in Abbildung 57 dargestellt, stets barrierefrei und sichere Zugänge bieten.

Wie aus einer umfassenden Bestandsanalyse der Bushaltestellen hervor geht, sind 81 der 91 Haltestellen in Friedberg barrierefrei anzupassen. Der Bericht zielt dabei auf den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und die direkte Erreichbarkeit der Bushaltestellen (hier unter besonderer Berücksichtigung mobilitätseingeschränkte Personen).

Abbildung 57: Empfehlung zur barrierefreien Umgestaltung einer Bushaltestelle am Fahrbahnrand (Bordhöhe +18 cm)



Quelle: Stadt Friedberg, Amt für Stadtentwicklung, Liegenschaften und Rechtswesen, Abteilung Tiefbau

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist zunächst jedoch nur der erste Schritt für eine ganzheitliche Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs. Zur besseren Erkennbarkeit des ÖPNVs im Straßenbild tragen zusätzlich Markierungen des Haltebereichs auf der Fahrbahn bei. So kann sowohl der Kfz- als auch der ÖPNV-Nutzer den Haltestellenbereich direkt als solchen identifizieren und den ÖPNV als substanzielles Verkehrsmittel im Straßenraum wahrnehmen. Besonders im Bereich zentraler Umsteigeknoten, wie am ZOB, ist neben dem barrierefreien Ausbau auch ein gefahrloser und kreuzungsfreier Umstieg zu den Verkehrsmitteln zu gewährleisten. Eine ebene und glatte Bodenbeschaffenheit ist im gesamten Haltestellenbereich notwendig. Bei der Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen ist analog zu dem Bewertungsprozess der Bestandsanalyse zunächst jede Haltestelle einzeln zu betrachten, zu bewerten und anschließend zu priorisieren. Bei der Umgestaltung ist dabei stets eine schlüssige Verortung von Haltestellen zu gewährleisten und gegebenenfalls, wie in der exemplarischen Konzeption anhand des ZOBs in Kapitel 5.9 dargestellt, neu anzuordnen.

Abbildung 58: Der Haltebereich am Bahnhof Friedberg – Negativbeispiel einer modernen Bushaltestelle



Quelle: Stadt Friedberg

5.9 BAHNHOF UND BAHNHOFSUMFELD

NEUGESTALTUNG UND MODERNISIERUNG DES HAUPTBAHNHOFES UND DER HALTEBEREICHE SOWIE VOLLSTÄNDIGE ERSCHLIEBUNG FÜR ALLE VERKEHRSTEILNEHMER



Strategische Zielsetzungen

- ❖ Gleichwertige Entwicklung aller Zughalten und des Hauptbahnhofs
- ❖ Neuordnung der Verkehrsflächen:
 - Busbahnhof, Radabstellplätze, Parkflächen, K+R, Taxi, Fußgängerwege
 - Umgestaltung der Verkehrsflächen vor dem Bahnhof nach dem Shared-Space-Prinzip
- ❖ Enge Verknüpfung der Verkehrsarten (Stichwort: Mobilitätshub)
- ❖ Aufwertung des Bahnhofsgebäudes am Hauptbahnhof durch Einrichtung einer Mobilitätszentrale und gastronomischer Einrichtungen
- ❖ Schaffung eines belebten Stadtraumes mit attraktiven Aufenthaltsbereichen
- ❖ Schaffung einer Fußgängerunterführung Richtung Fauerbach (Machbarkeitsuntersuchung)
- ❖ Umsetzung von Barrierefreiheit mit Blindenleitlinien

Die Bahnhöfe Friedbergs und hierbei besonders der Hauptbahnhof sind mit ihrer regionalen und überregionalen Bedeutung von entscheidender Tragweite für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr der Gesamtstadt. Um den ÖPNV nachhaltig zu fördern und die Haltebereiche attraktiv zu gestalten, ist daher eine gleichwertige und moderne Entwicklung aller Bahnstationen ein fundamentales Ziel.

Bahnhofsgebäude

Mit der Neuordnung und Umgestaltung des Hauptbahnhofs (siehe Ausführungen ISEK) geht sowohl eine stimmige Aufwertung des Bahnhofsgebäudes, als auch die Reorganisation der Verkehrsflächen einher. Das Anliegen an die Planungsbelange der DB Station & Service hinsichtlich der Erneuerung und Sanierung der Bahnsteige, Bahnsteigdächer, der Beleuchtung und der Lautsprecheranlagen ist,

eine schnelle Umsetzung zu erzielen und eine gesamtheitliche Umgestaltung des Bahnhofs anzugehen. Dabei können flankierende Maßnahmen wie die Einrichtung und Förderung von Mobilitäts- und Informationszentralen des RMV-Verkehrsverbundes und der DB von wichtiger Bedeutung für die bewusste Präsenz am Bahnhof sein. Darüber hinaus kann der Bahnhof als Aufenthaltsraum zusätzlich durch ein einladendes und vielfältiges gastronomisches Angebot gestärkt werden und so zum Verweilen einladen. Die Einrichtung von Einkaufsmöglichkeiten durch den Einzelhandel verstärkt diese Effekte und beschafft dem Bahnhofsgebäude neben dem Mobilitätsgedanken noch weitere Funktionen. Das Bahnhofsgebäude ist der visuelle und verkehrliche Quell- und Zielpunkt des innerstädtischen ÖPNVs und sollte dementsprechend gestaltet sein.

Bahnhofsumfeld

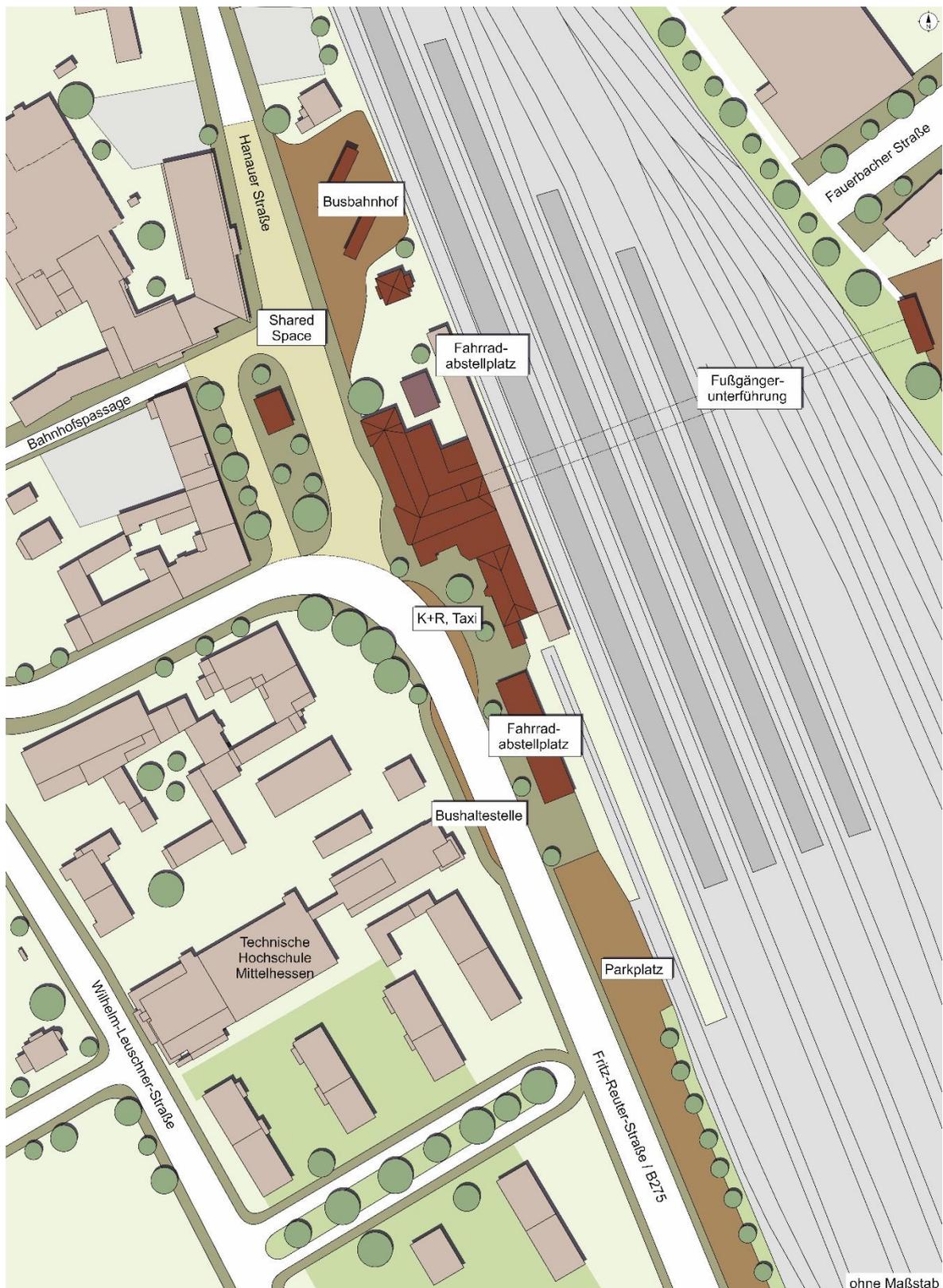
Ein weiterer zentraler Handlungsschwerpunkt im Bereich des Hauptbahnhofs ist dessen unmittelbares Umfeld. Für einen direkten und schnellen Umstieg ist es langfristig notwendig, die Verkehrsträger neu zu ordnen und so die Akzeptanz gegenüber der Nutzung des ÖPNVs weiter zu stärken. Bei der Umgestaltung des Hauptbahnhofs zu einem Mobilitätshub ist das Ziel, auch eine enge Vernetzung zwischen den Verkehrsträgern herzustellen.

Der Großteil der in der Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes aus dem Jahr 2010 identifizierten Mängel und Verbesserungspotenziale bestehen heute noch und ist daher weiter relevant. Dies betrifft zum einen den Bahnhofsvorplatz in Verbindung mit dem ZOB, sowie die unzureichenden Park- und Haltebereiche für Pkw und Taxi. Auch die Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof sind begrenzt und in zu großer Entfernung zu den Bahnsteigen gelegen. Der Bahnhofsbereich weist ganztäglich ein erhöhtes Aufkommen an Fußgängern und Radfahrer auf und ist durch ineffiziente Wegeführung, Unübersichtlichkeit und mangelnde Barrierefreiheit geprägt. Hinzu kommen eine wenig ansprechende Gestaltung sowie geringe Aufenthaltsqualitäten. Anpassungsmöglichkeiten werden im Umbau des Knotenpunktes und bei der Bündelung des Taxistandes mit dem ZOB sowie bei der Umgestaltung des Platzes mit homogenen Materialien in Verbindung mit einer städtebaulichen Aufwertung gesehen. Im Bereich des ZOB könnten die Bushaltestellen neu geordnet und mit einer entsprechenden Überdachung versehen werden. In Kapitel 5.5 des ISEKs (Bahnhof und Bahnhofsumfeld) sind die derzeitigen Defizite nochmals vertieft aufgeführt.

In der Abbildung 59 ist ein exemplarischer Konzeptentwurf des Bahnhofsumfeldes dargestellt. Die Umsetzbarkeit des dargestellten Konzepts steht grundsätzlich in Abhängigkeit der vorliegenden Besitzverhältnisse und stellt einen beispielhaften Ansatz für die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes dar. Kosten- und Nutzen-Bilanzen wurden zunächst nicht berücksichtigt.

Die verschiedenen Verkehrsträger werden in dem exemplarischen Konzept stärker gebündelt, um ein schnelles Umsteigen zu garantieren. Der ZOB wird im Norden des Bahnhofs verortet, die bisher vorhandenen Parkflächen werden mit den bestehenden Parkbereichen im Süden zusammengelegt. Das Konzept sieht hier auch die Erweiterung des Parkbereichs und den vollständigen Ausbau zu einem vollwertigen Parkplatz vor. Im direkten Bahnhofsvorplatz, im Bereich des heutigen ZOB, sind Parkflächen für Kurzzeitparken (K+R) und Taxi vorgesehen, die ein schnelles Ein- und Aussteigen fördern. Der übrige Bereich des Bahnhofsvorplatzes ist zur besseren Orientierung und Stärkung der Aufenthalts- und Bewegungsqualität als Shared Space ausgewiesen. Die Befahrung der Hanauer Straße ist nach diesem Konzept durchweg möglich, die Vorfahrts- und Geschwindigkeitsregelung richtet sich jedoch nach dem Shared-Space-Prinzip. Im direkten Bahnhofsumfeld sind zudem ein Fahrradparkhaus vorgestehen, welches Abstellmöglichkeiten im direkten Anschluss an das Gleis gewährleisten soll und so das „Wildparken“ im näheren Bahnhofsumfeld eindämmen soll.

Abbildung 59: Konzeptentwurf zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes



Quelle: Eigene Darstellung FIRU mbH 2020, auf Basis von Daten der Stadt Friedberg (Hessen) (2020), Datengrundlage: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS) der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation.

Wie bereits in der Machbarkeitsstudie für den Bahnhof Friedberg aus dem Jahr 2010 diskutiert wurde, ist die Verlängerung der Personenunterführung Richtung Fauerbach ein wichtiges Element bei der Erhöhung der Erreichbarkeit des Bahnhofs. Im Wesentlichen wurde die Variante eines geradlinigen Durchstichs der Unterführung mit der Schaffung eines Vorplatzbereichs auf der Fauerbacher Seite betrachtet. Eine Fußgängerbrücke über das Gleisbett als alternative Variante wurde aufgrund eines nicht darstellbaren Verhältnisses zwischen Kosten und Nutzen nicht weiter verfolgt. Der dargestellte Konzeptentwurf greift diese Maßnahme mit auf und folgt dabei dem Wunsch nach der Fortsetzung der Unterführung, welcher nicht nur durch die Beiträge der Bürgerinnen und Bürger in der Öffentlichkeitsbeteiligung verdeutlicht wurde, sondern auch wesentlich zur Zielsetzung beiträgt, die Stadtteile besser miteinander zu verknüpfen und die Fußwegebeziehungen umfassend zu stärken. Die Unterführung ist in ihrer Ausgestaltung möglichst breit und gut beleuchtet umzusetzen, um dem Entstehen möglicher Angsträume entgegenzuwirken.

Derzeit wird von der Deutschen Bahn in Zusammenarbeit mit der Stadt Friedberg eine Wirtschaftlichkeitsprüfung zur Verlängerung der Personenunterführung durchgeführt. Neben der wirtschaftlichen und technischen Analyse bestehender Varianten ist bei weiterer Verfolgung auch die Suche nach Alternativen zu berücksichtigen. Dabei sollten die bereits bekannten Kooperationspartner bestehend aus RMV, Wirtschaftsförderung Wetterau sowie DB Station & Service AG einbezogen werden.

Bahnstationen

Vor dem Hintergrund eines gesamtheitlichen Ansatzes müssen neben dem Hauptbahnhof auch die Bahnhalte Friedberg Süd, Bruchenbrücken und Dorheim in den Betrachtungsrahmen mit aufgenommen und gleichwertig entwickelt werden. Das bedeutet die Herstellung eines umfassenden Informationsangebots über die öffentlichen Anbindungen in Form von elektronischen Anzeigetafeln sowie aufwertende Merkmale wie Sitzmöglichkeiten, Überdachung, barrierefreie Zugänge und eine attraktive Bahnhofsvorplatzgestaltung mit Grünelementen. Die grundlegende Voraussetzung von Mobilitätsstationen ist die enge Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln. An allen Bahnhaltungen sind demnach Abstellflächen für den Radverkehr, Park- und Kurzhaltemöglichkeiten für den Pkw-Verkehr und die Anbindung an den ÖPNV sicherzustellen. Erreichbar sollen alle Verkehrsflächen durch direkte, sichere und barrierefreie Wegeverbindungen sein. Langfristig bedarf es zur Umsetzung dieser Vorschläge und infolge einer Bestandsbewertung der Ergänzung und Neukonzipierung der genannten Bahnhofshaltestellen. Diese Projekte müssen in Kooperation mit der DB Station & Service angegangen werden.

5.10 KLIMAGERECHTE VERKEHRSENTWICKLUNG

STEUERUNG DER AKZEPTANZ VON NEUEN MOBILITÄTSFORMEN UND INTEGRATION ALTERNATIVER ANTRIEBSMÖGLICHKEITEN



Strategische Zielsetzungen

- ❖ Informations- und Kommunikationsplattformen
 - Einheitliches Bezahlssystem
 - Mobilitäts-App Friedberg
- ❖ Mobilitätshubs
- ❖ Sharing-Systeme
- ❖ Elektromobilitätsstrategie
 - Rechtliche Rahmenbedingungen E-Ladeinfrastruktur
 - Einheitliches System bei der Installation von Ladepunkten an Parkplätzen, P+R-Plätzen und in Fahrradparkhäusern
- ❖ Weiterentwicklung bzw. Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement
- ❖ Friedberg als Modellstadt für nachhaltige Mobilität

Alternative Mobilitätsformen stehen für neue Denkansätze in der Mobilität. Zukünftig gilt es vermehrt, innovative und intelligente Vernetzungen der Verkehrsarten zu schaffen. Die Etablierung von neuen Mobilitätsformen bedarf differenzierter Strategien, um die gesamte Stadtbevölkerung und deren unterschiedlichen Lebensstilgruppen individuell zu erfassen und in einem nachhaltigen Mobilitätsangebot zu adressieren. Zur Erörterung dieser Strategien bedarf es vorausgehender Stadtstruktur- und Verkehrsanalysen zur optimalen Einschätzung angepasster Mobilitätsverhältnisse. Diese Studien sollten stets durch einen transparenten und öffentlichen Beteiligungs- und Erarbeitungsprozess begleitet werden, da bei deren Etablierung die neuartigen Bewegungsmuster schneller angenommen und umgesetzt werden.

Mobilitätshubs

Bei einer konzeptionellen Förderung gilt es zukünftig verstärkt, strategische Umsetzungsmaßnahmen zu gestalten und diese zu vernetzen. Die Errichtung von Mobilitätshubs an zentralen Verkehrsknotenpunkten wird bereits im Kontext der Schlüsselmaßnahmen zur Konzeption eines Parkraumkonzepts (Kapitel 5.5), bei der Umgestaltung des Bahnhofs (Kapitel 5.9) und hinsichtlich der Attraktivitätssteigerung von Bushaltestellen (Kapitel 5.8) erläutert. Auch die Etablierung von effizienten Fuß- und Radwegenetzen (Kapitel 5.3 und 5.4) mit direkten Wegebeziehungen wie beispielsweise

Radschnellwege sind bereits als Schlüsselmaßnahmen im vorliegenden Konzept aufgeführt. Insgesamt sind Mobilitätshubs wichtige Instrumente bei der Vernetzung der Verkehrsträger und sind elementare Bestandteile beim Aufbau intermodaler Verkehrsbeziehungen.

Einheitliche Informations- und Kommunikationsplattformen

Die zunehmende Verbreitung neuer Mobilitätsformen wird insbesondere durch die Entwicklungen im Bereich der Information- und Kommunikationstechnologie gestützt. Die Vernetzung von Angeboten und die Möglichkeit einer intermodalen Fortbewegung sind wesentliche Kernbereiche der zukünftigen Mobilität. Um dies zu ermöglichen, müssen zunächst jedoch entsprechende Plattformen beispielsweise für Bezahlungsmöglichkeiten und die Standortsuche von Sharing-Angeboten geschaffen werden.

Sharing-Systeme

In Friedberg konnten bereits einige Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitätsformen umgesetzt werden. Schon seit 2010 besteht die Möglichkeit von Carsharing Angeboten. Heute können die Teilnehmer des Carsharings an mehreren Standorten in Friedberg Fahrzeuge ausleihen. Um die Erschließung eines breiteren Nutzerkreises zu fördern, sind die Stärkung des Carsharing-Angebots durch weitere Standorte und ein zusätzliches Fahrzeugangebot wichtige Handlungsschwerpunkte. Besonders im Hinblick auf die Elektromobilität können hier erste Fahreranreize mit einer alternativen Antriebsform geschaffen werden. Darüber hinaus können weitere Sharing-Möglichkeiten wie Bike-Sharing aufgegriffen und in Friedberg implementiert werden.

Elektromobilität

Für eine erfolgreiche Einführung von Elektromobilität in Kommunen bestehen zahlreiche Umsetzungsstrategien in Form von Elektromobilitätskonzepten. Elementare Grundlage bei der Etablierung von Elektromobilität ist der Aufbau einer breiten Ladeinfrastruktur, welche in Friedberg in ersten Zügen bereits vorhanden ist. Die Aufgabe der Kommune ist jedoch nicht der Aufbau einer flächendeckenden und öffentlich zugänglichen Landeinfrastruktur, sondern vielmehr die Festsetzung rechtlichen Rahmenbedingungen zur Förderung von Elektrofahrzeugen. Hierbei sind beispielsweise die Anpassung der Stellplatzsatzung oder die besondere Berücksichtigung von Lademöglichkeiten auf Parkplätzen zu nennen. Auch die Etablierung von privaten und halböffentlichen Ladestationen bedarf einer geregelten Umsetzung und einem rechtlichen Rahmen. Für eine erfolgreiche Implementierung der Elektromobilität in Friedberg bedarf es einheitlicher Planungskanäle. Ähnlich wie die im ISEK (Kapitel 5.1) geforderten Maßnahmen zum Aufbau von Kommunikationsstrukturen, müssen für den Handlungsbereich Elektromobilität entsprechende Organisationsformen geschaffen werden. Nur durch effiziente und fachübergreifende Austauschkanäle kann das Thema ganzheitlich angegangen und umgesetzt werden.