



**“Inklusive und stadtteilverbindende Fuß- und  
Radwegeunterführung am Bahnhof Friedberg”**  
KERNSTADT - FRIEDBERG (Hessen)

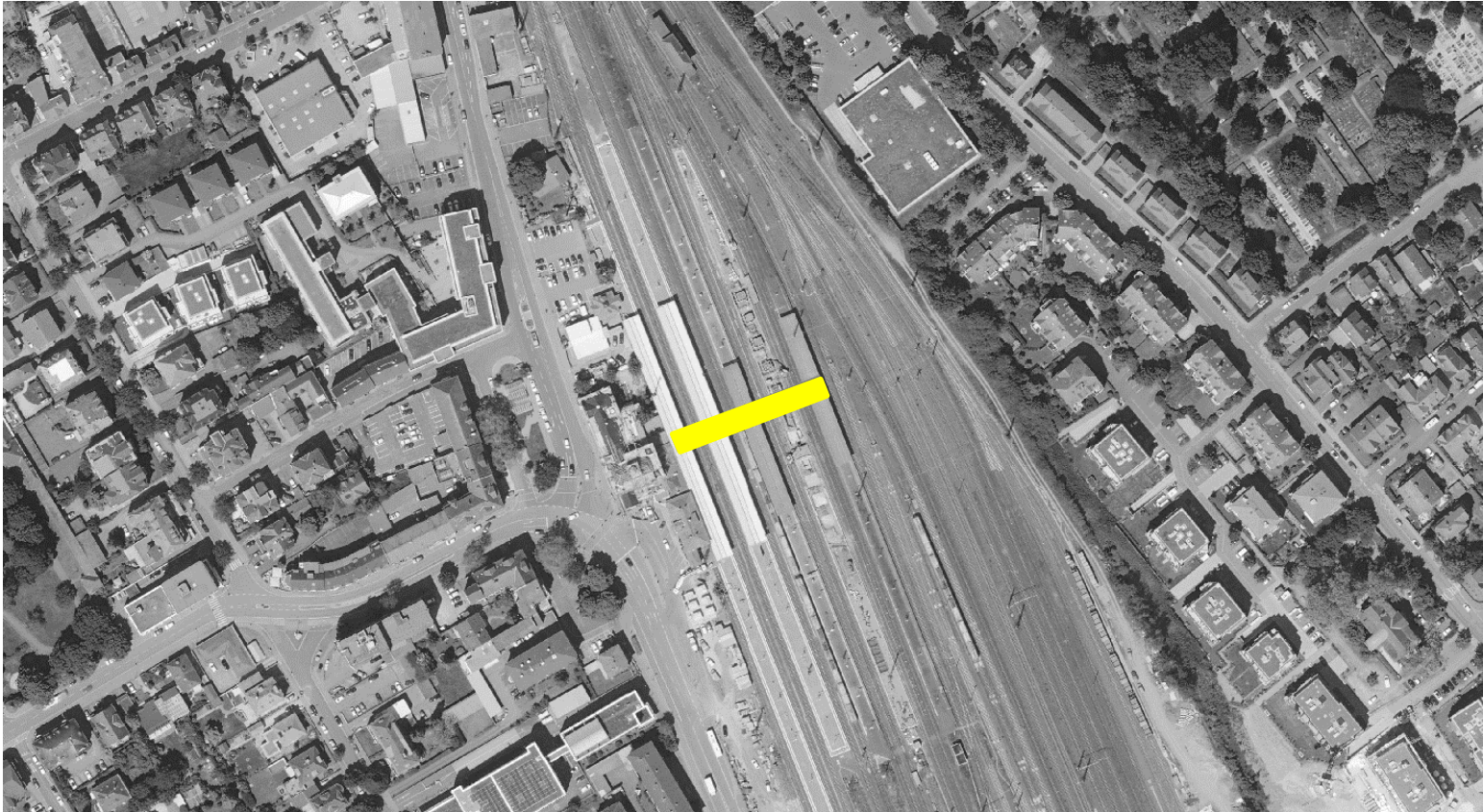
- I. STATUS QUO
- II. EINFLUSSBEREICHE / MÖGLICHKEITEN
- III. HERSTELLUNGSKOSTEN
- IV. FINANZIERUNG UND FÖRDERUNG
- V. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

# I. STATUS QUO



# I. STATUS QUO

## BESTEHENDE PERSONENUNTERFÜHRUNG



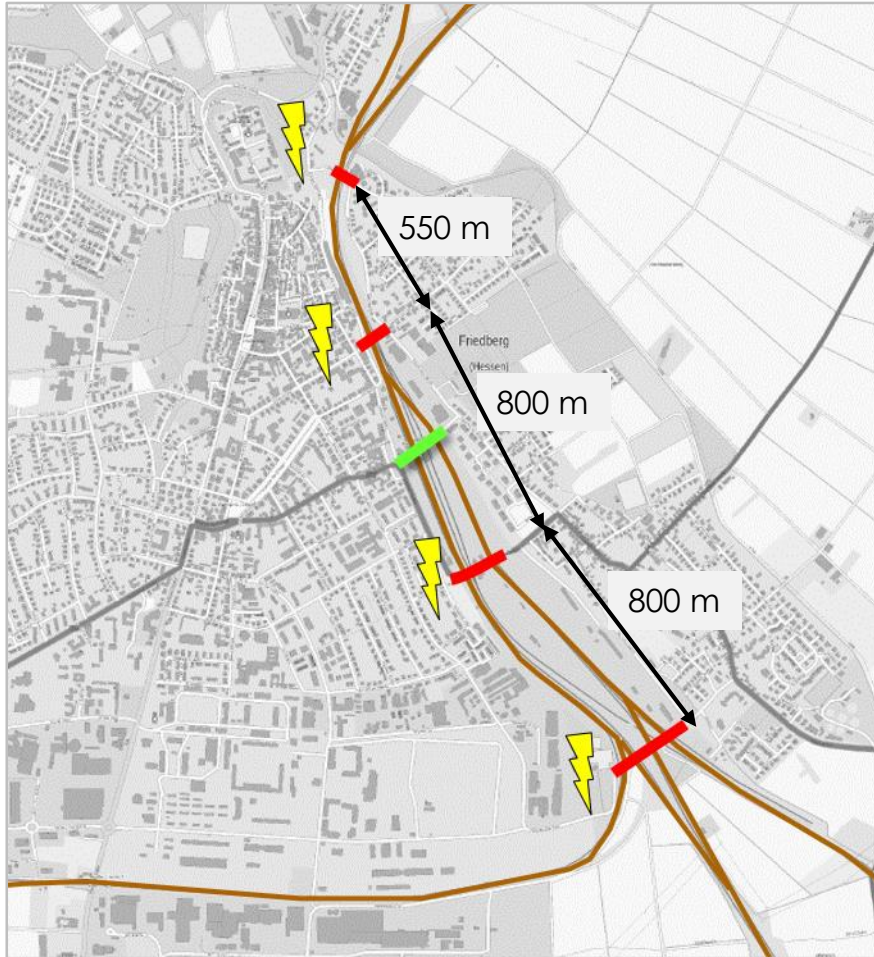
# I. STATUS QUO

## BESTEHENDE PERSONENUNTERFÜHRUNG



# I. STATUS QUO

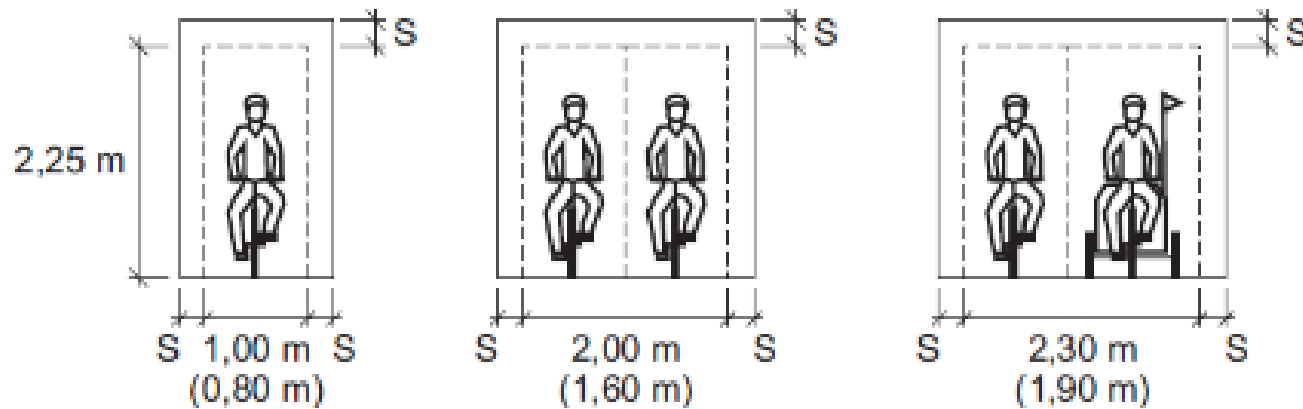
## TRENNUNG DURCH BAHN



- Bestehende Bahnunterführungen:
  - Nicht barrierefrei
  - Nicht für Fahrradverkehr geeignet
  - Große Abstände zur Querung der Bahn

# I. STATUS QUO

## Begegnen und Nebeneinanderfahren



Quelle: RASt



Gebrüder-Lang-Straße



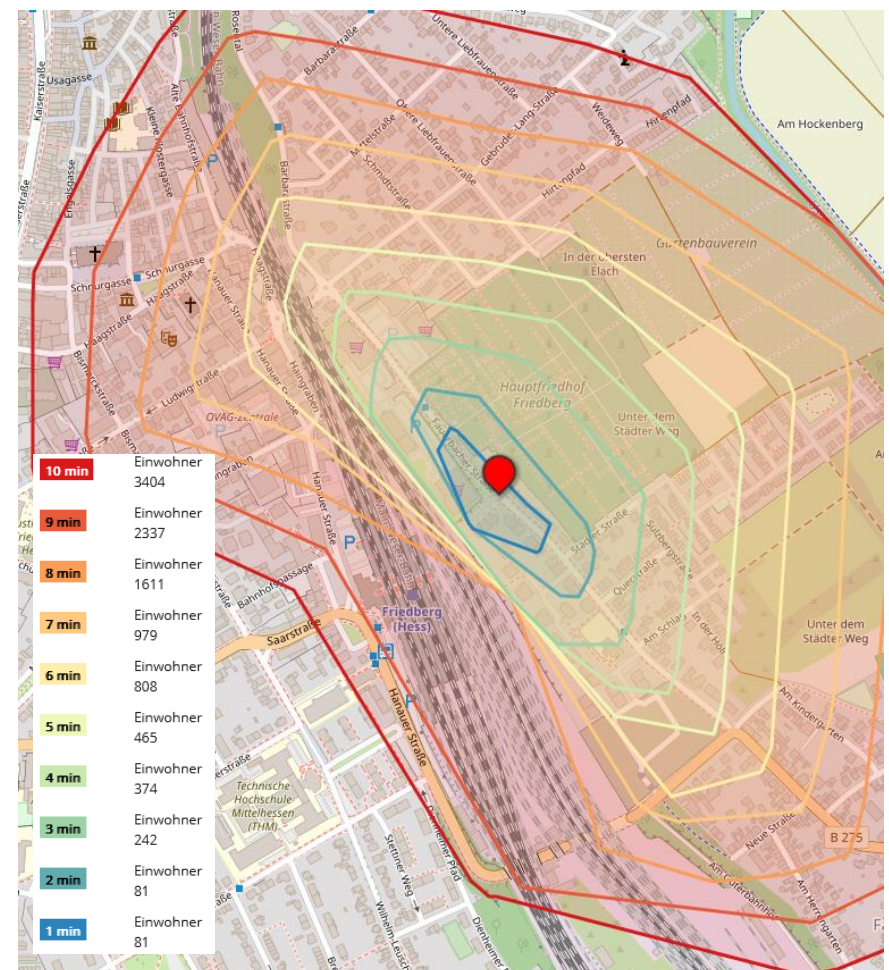
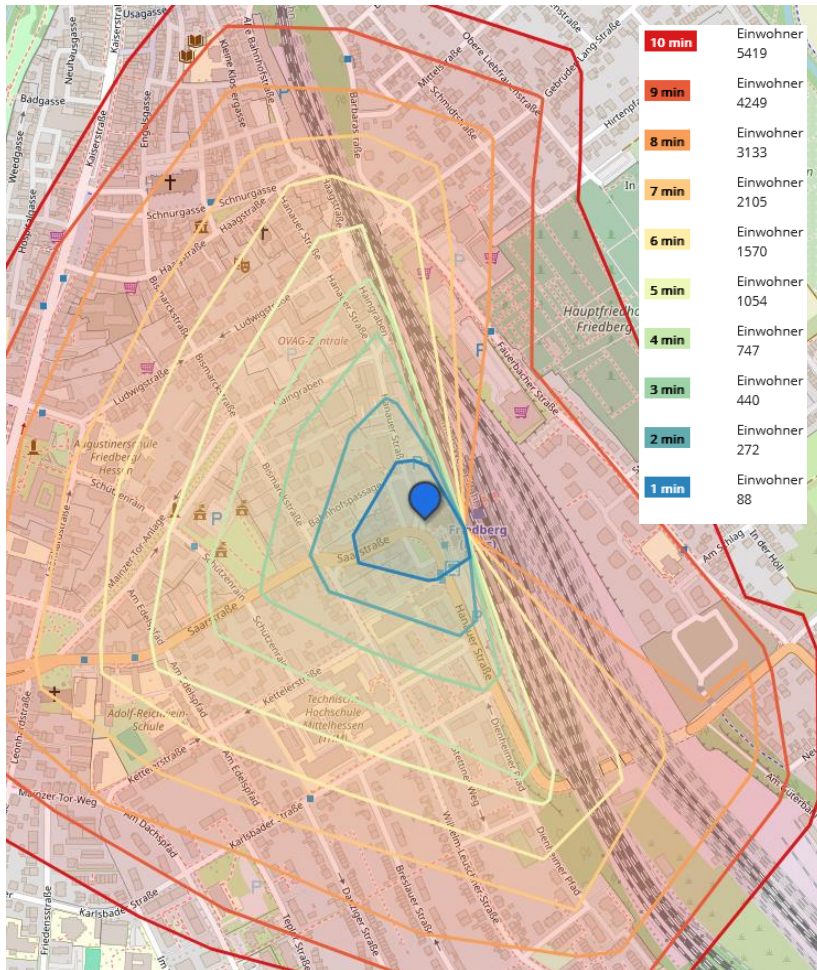
Haingraben



Fritz-Reuter-Straße

# I. STATUS QUO

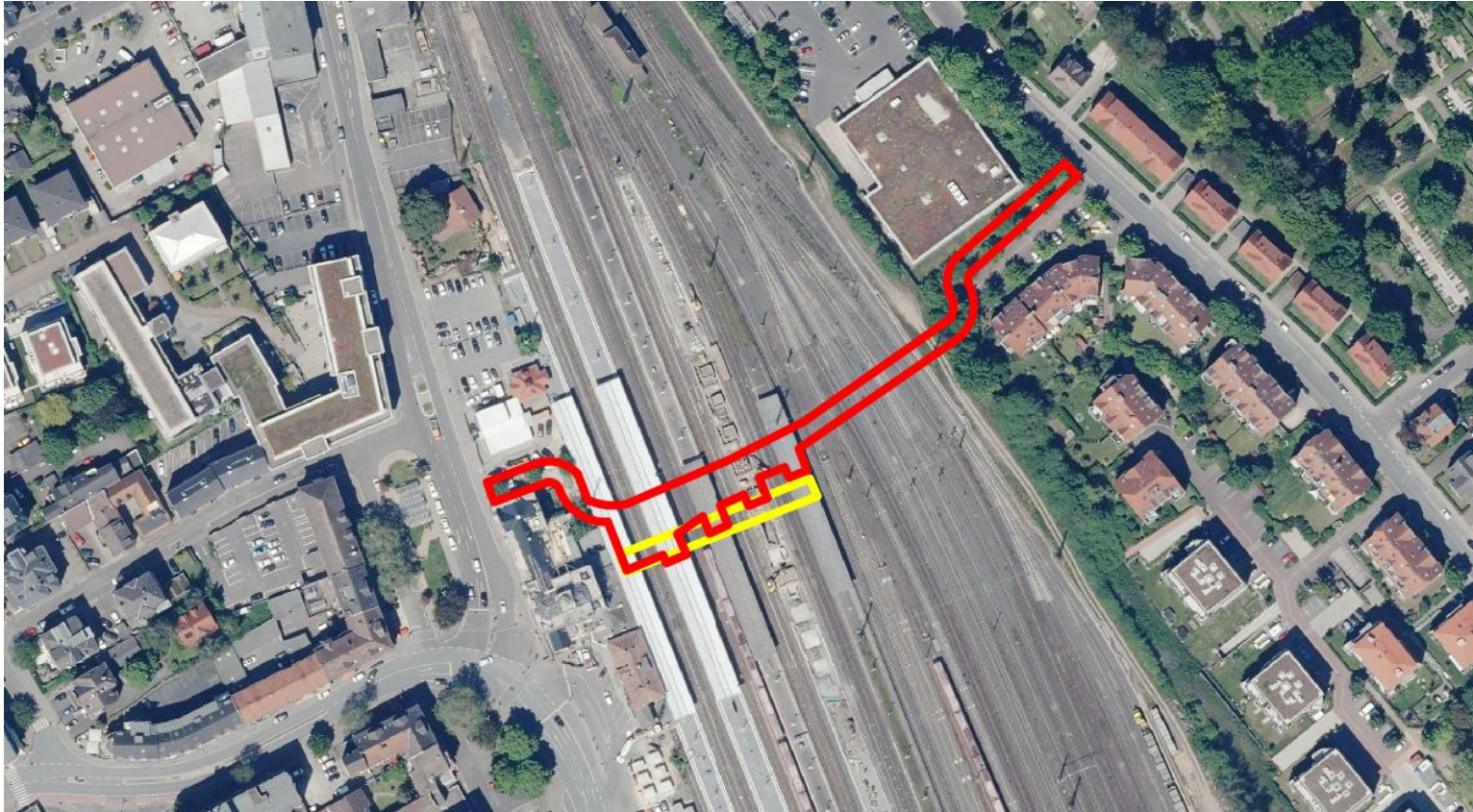
## TRENNUNG DURCH BAHN



Quelle: [maps.openrouteservice.org](https://maps.openrouteservice.org)

## II. EINFLUSSBEREICHE / MÖGLICHKEITEN

### LAGE DER INKLUSIVEN UND STADTTTEILVERBINDENDEN FUß- & RADWEGEUNTERFÜHRUNG



## II. EINFLUSSBEREICHE / MÖGLICHKEITEN



Fußverkehr



Radverkehr



Busverkehr



Bahnverkehr

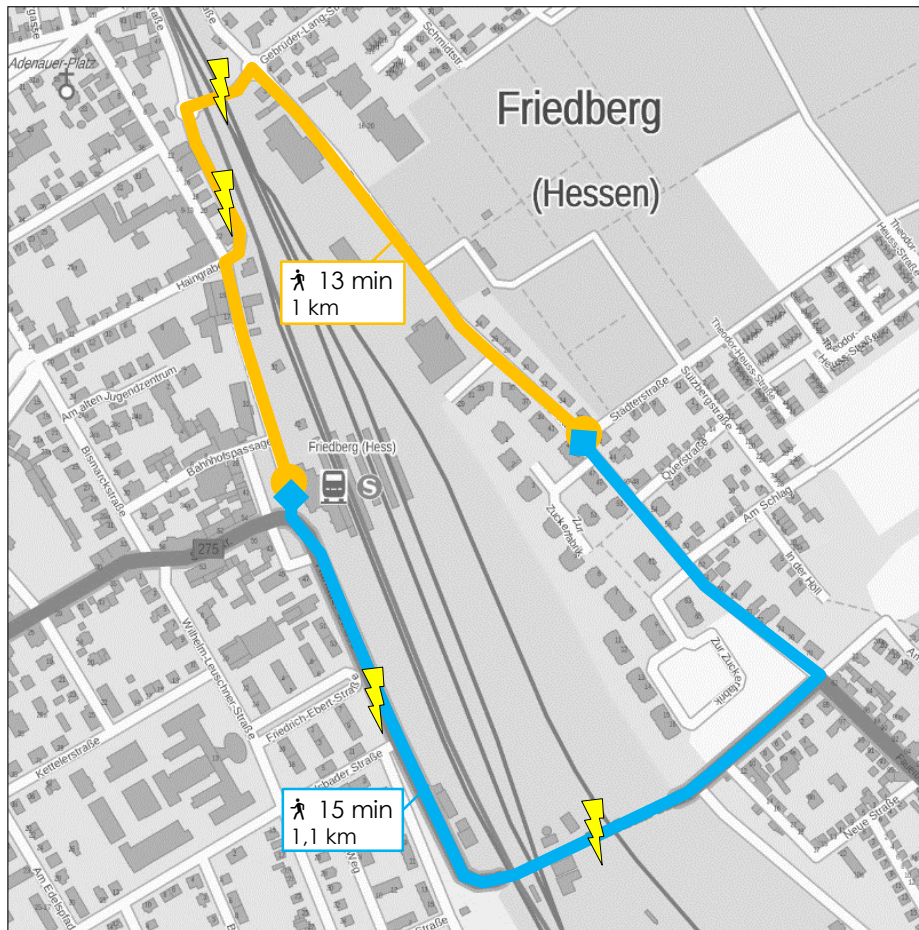


Nahversorgung



Weitere

## II. EINFLUSSBEREICHE / MÖGLICHKEITEN FUßVERKEHR

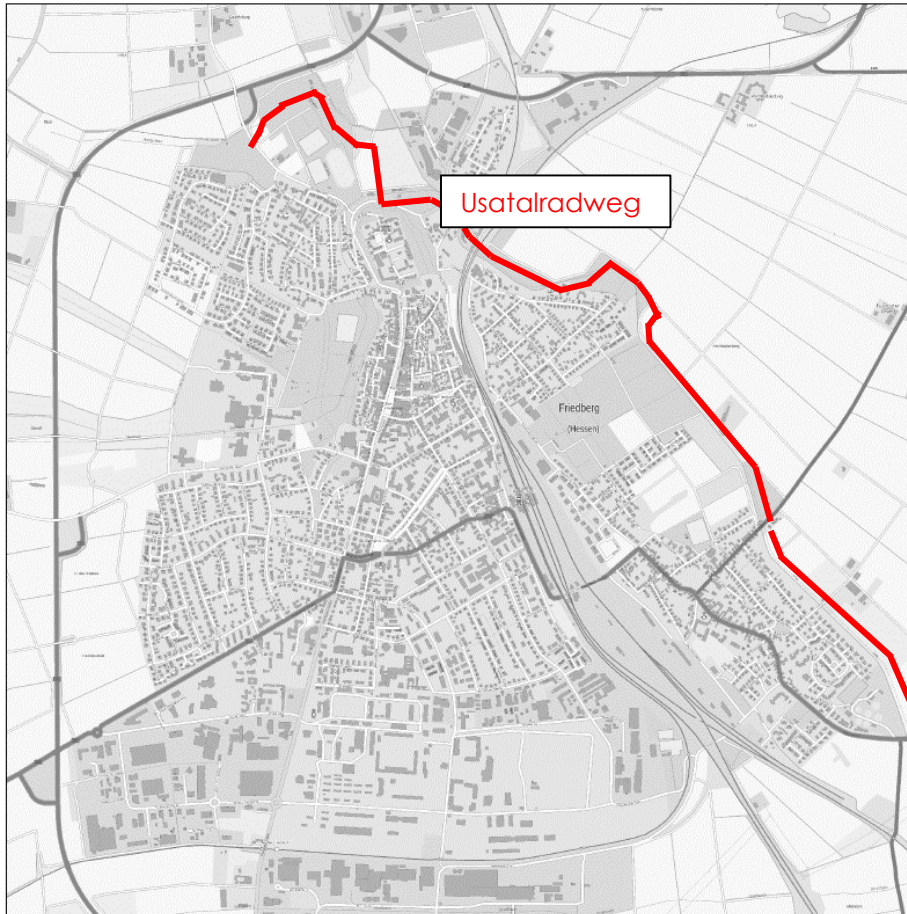


- Beide Unterführungen sind als Angsträume identifiziert
- ⚡ Gefahrenstellen und geringe Gehwegbreiten in Unterführungen- und auf Zubringerwegen
- Radverkehr weicht teilweise rechtswidrig auf Gehwegen aus





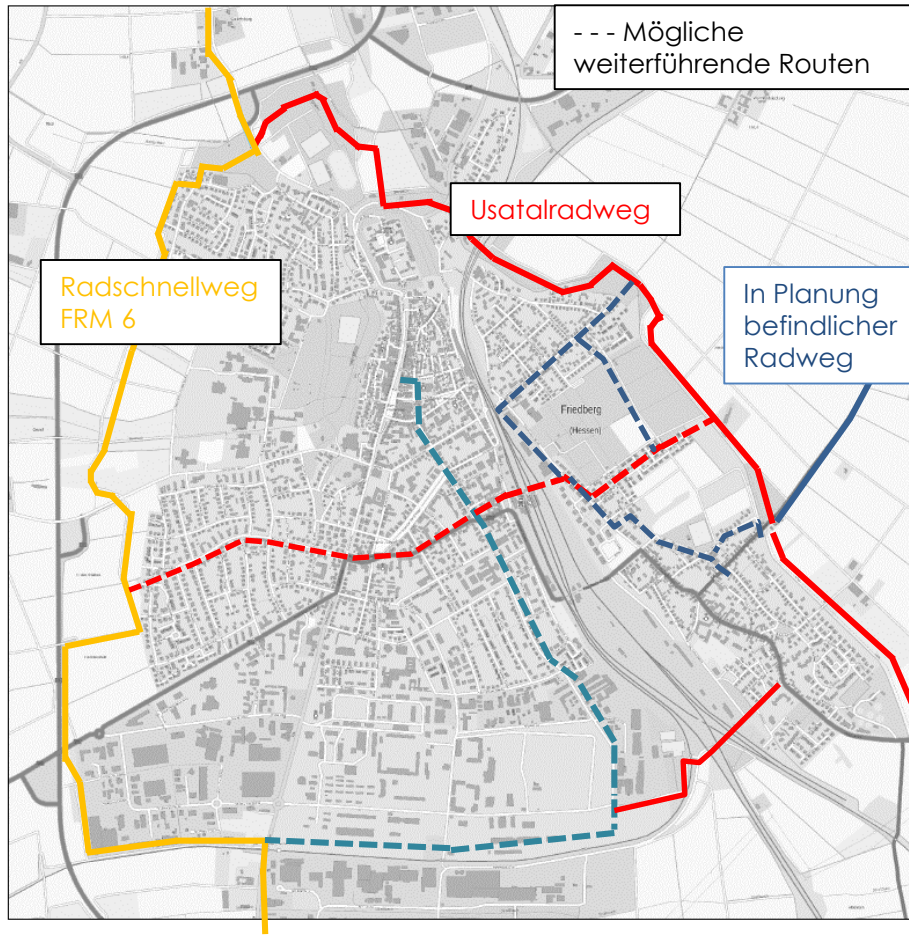
## II. EINFLUSSBEREICHE / MÖGLICHKEITEN RADVERKEHR



- Bisher existiert kein direkter, eigenständiger Radweg zwischen der Kernstadt und Fauerbacher Straße
- Schmale Gehwege und das Fehlen von Radwegen zwingt Fahrradfahrer auf der Straße zu fahren oder rechtswidrig (und teilweise gefährlich) auf Gehwegen zu fahren
- Usatalradweg bietet keine direkte Wegeführung in die Kernstadt



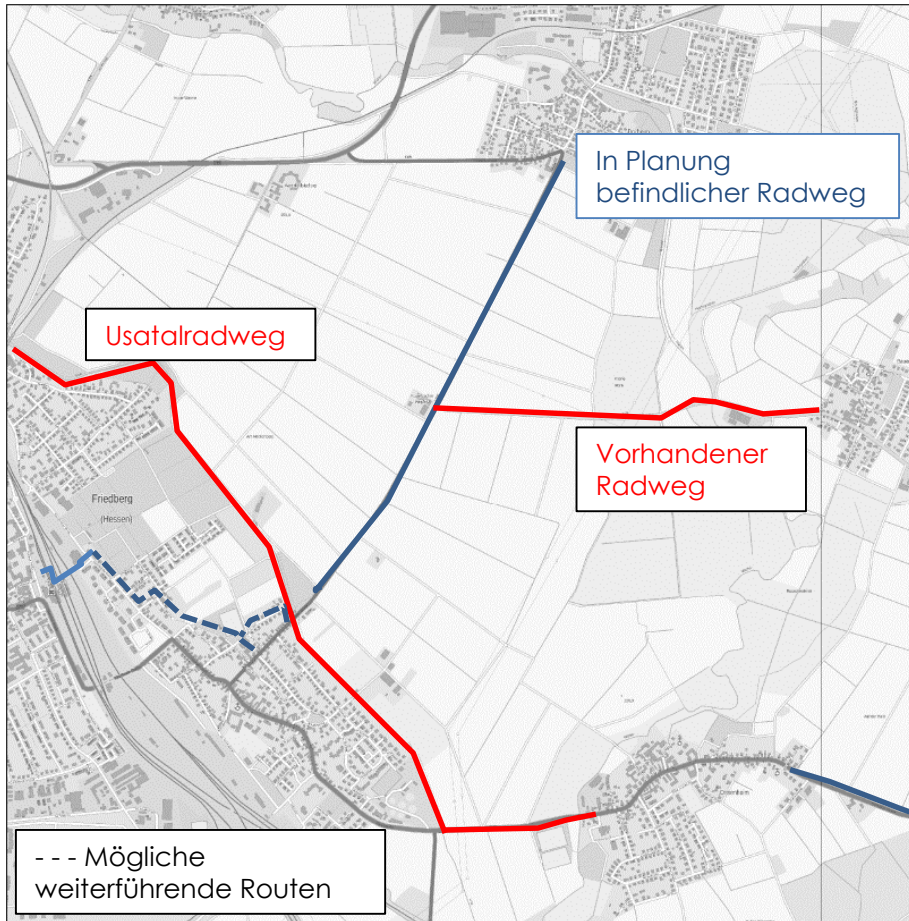
## II. EINFLUSSBEREICHE / MÖGLICHKEITEN RADVERKEHR



- Direkte West-Ost-Verbindung
- Einzige mögliche eigenständige und qualifizierte Radwegverbindung von der Fauerbacher Straße zur Kernstadt
- Vorreiter für weitere Fahrradprojekte und Ideen
  - Anbindung Usatalradweg
  - Anbindung Kaiserstraße
  - Anbindung Ray Barracks
  - Anbindung FRM 6



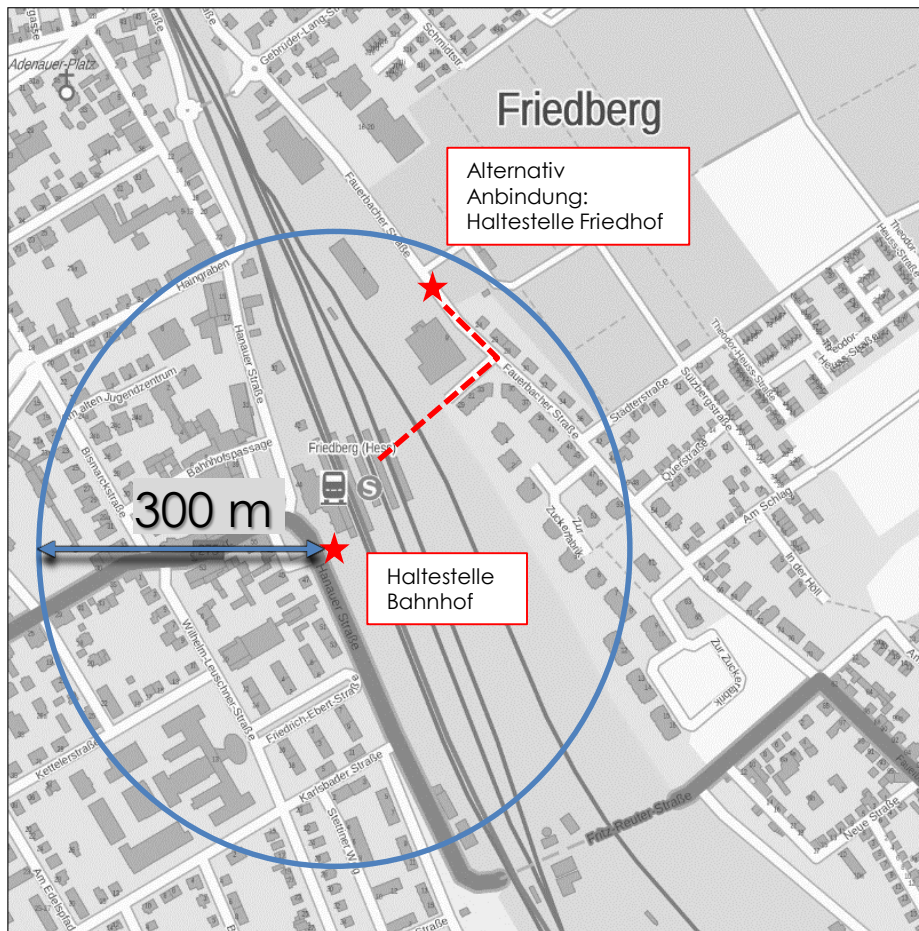
## II. EINFLUSSBEREICHE / MÖGLICHKEITEN RADVERKEHR



- Radwegeverbindungen zu Stadtteilen
  - Bauernheim
  - Dorheim
  - Ossenheim



## II. EINFLUSSBEREICHE / MÖGLICHKEITEN BUSVERKEHR



- Alle Buslinien hätten eine barrierefreie\* Zuwegung zu Einkaufsmöglichkeiten innerhalb von 300 Meter Luftlinie
- Möglichkeit für weitere ÖPNV-Projekte und Ideen
  - Anbindung an der Ostseite
  - Neue ÖPNV-Routen Möglichkeiten (Bsp.: P+R, Stadtteile)
  - Platzbedarf Reduzierung ZOB
  - Verkehrstechnische Entspannung am Bahnhofsgebäude

\*nicht jede Einkaufsmöglichkeit; Herstellung barrierefreier Zuwegung angedacht



## II. EINFLUSSBEREICHE / MÖGLICHKEITEN

### BAHNVERKEHR



- Barrierefreies Erreichen aller Fahrsteige von beiden Seiten der Stadt aus
- Verteilung des Zubringerverkehrs auf beiden Seiten entflechtet den Verkehr.
- Kann zu Synergieeffekten mit dem Ausbau der S6 führen,
  - Verkürzung der Pendlerzeit nach Frankfurt
  - Zugbetrieb läuft während der Bauphase über bestehende PU weiter.



## II. EINFLUSSBEREICHE / MÖGLICHKEITEN NAHVERSORGUNG



- Neue Möglichkeiten für die Kunden
  - Barrierefreie Verbindung
  - Auch via ÖPNV
  - Kürzere Wege
- Kombination mit dem ÖPNV
  - Spontanes Einkaufen in Umsteigezeiten/ Bahnverspätungen
  - Kleinere Einkäufe nach Feierabend



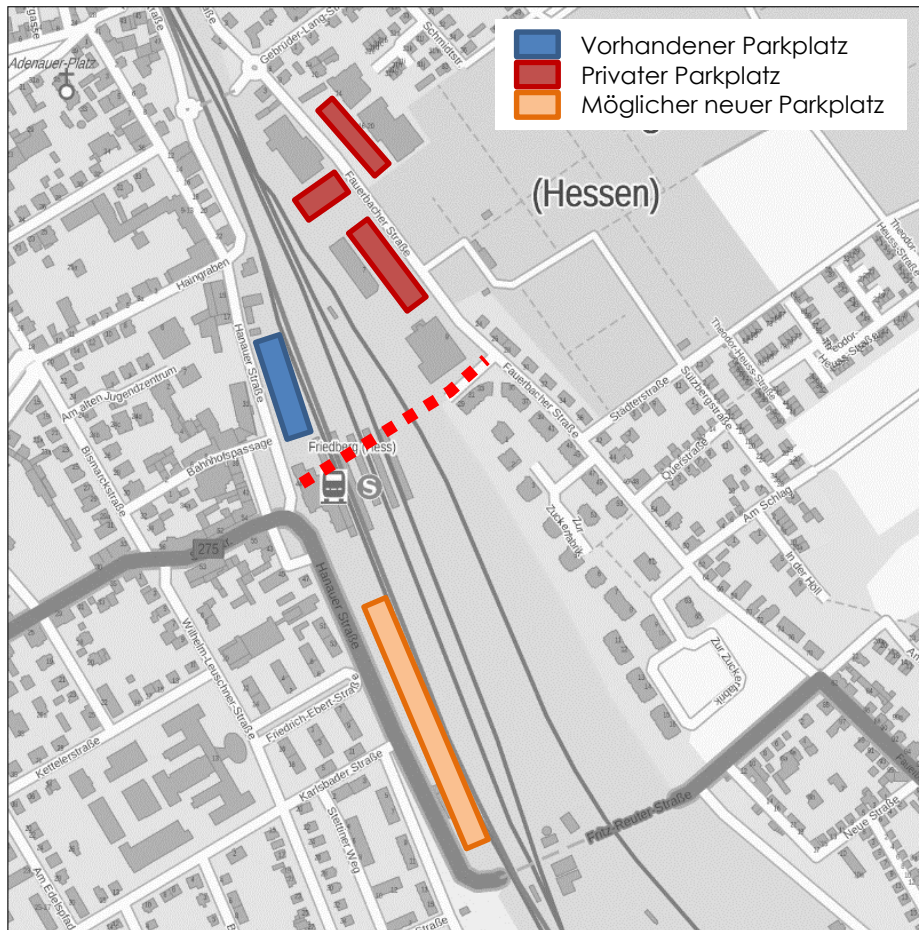
## II. EINFLUSSBEREICHE / MÖGLICHKEITEN

### WEITERE MÖGLICHKEITEN

- Weitere Profiteure
  - Osten Friedbergs, inkl. neue Wohngebiete (z.B. Gelände ehem. Schlammteiche)
  - Schüler:innen
  - Gesamtstadt
- Tor zu Friedberg, erster Eindruck:  
Mit Gestaltungsmöglichkeiten bei Neubau
  - touristisch
  - als Wissensstadt
  - für die Bürger
- Städtebauliche Neuordnung im Westen und im Osten des Bahnhofs möglich



## II. EINFLUSSBEREICHE / MÖGLICHKEITEN WEITERE MÖGLICHKEITEN



### Parkraum

- Neue Möglichkeiten des Parkplatzangebots
  - Aufstockung der vorhandenen Parkplätze im Bereich der Nahversorgung
  - Herstellung von Parkraum im Bereich der Fritz-Reuter-Str.
  - Kiss and Ride Parkplätze auf beiden Seiten des Bahnhofes
  - Abstellflächen für Fahrräder auf beiden Seiten
- Umgangsmöglichkeiten mit dem möglichen neuen Parkdruck in Fauerbach
  - Beispielsweise durch Zonen für Anwohnerparken oder Zonen für Kurzzeitparken



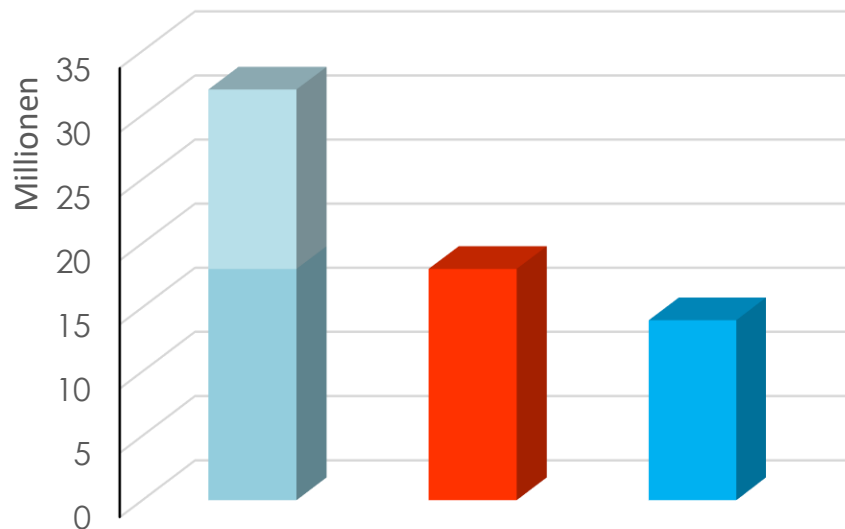
### III. HERSTELLUNGSKOSTEN

#### GESCHÄTZTE KOSTEN (HOCHRECHNUNG DB InfraGO)

Alle Angaben in Brutto

Anteil Deutsche Bahn: ca. 18 Mio. €  
Anteil Stadt Friedberg: ca. 14 Mio. €

Kosten



---

ca. 32 Mio. €

■ Gesamtsumme ■ Deutsche Bahn ■ Stadt Friedberg

### SACHSTAND

Erste Akquise und Gespräche zur Förderung haben bereits stattgefunden

Ergebnis:

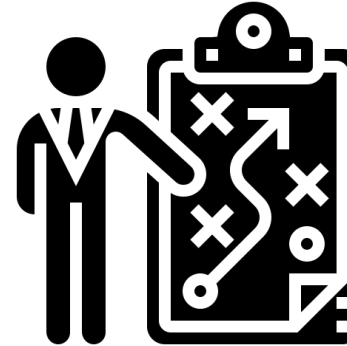
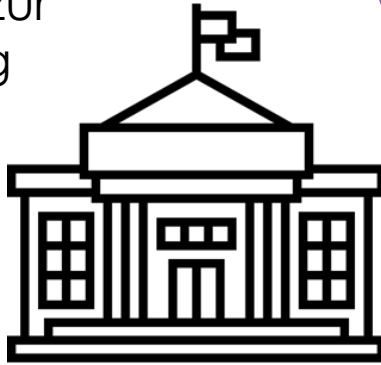
- Förderfähigkeit wird gesehen (ACHTUNG: keine Förderzusage!)
- Kombination aus verschiedenen Fördertöpfen ggfs. möglich
- Abhängigkeit von weiteren Planungen
- Je nach Fördertopf: Eile geboten

ABER:

- erste (kostenintensive) Planungen müssen miteingereicht werden
- Entscheidung durch Stadt muss im September vorliegen

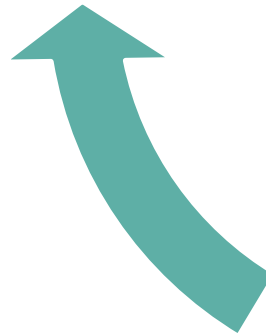
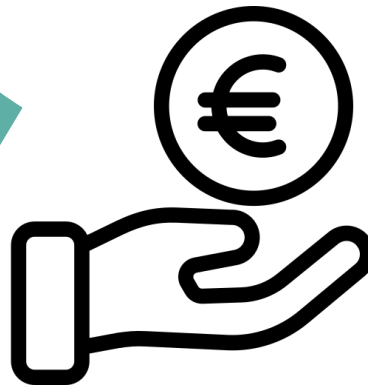
# IV. FINANZIERUNG UND FÖRDERUNG

Zustimmung zur  
Durchführung



Vertiefende  
Planung DB  
nötig (LP3)

Grundlage zum  
Förderantrag

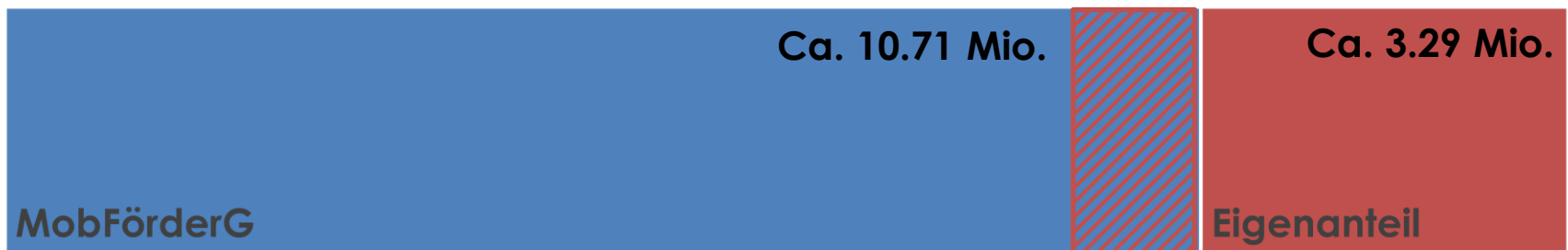


### III. HERSTELLUNGSKOSTEN

#### Mögliche Bezuschussung

Alle Angaben in Brutto	Anteil Stadt Friedberg:	ca.	14	Mio. €
	- MobFörderG	- ca.	10.71	Mio. €
	Eigenanteil	ca.	3.29	Mio. €

14 Mio.

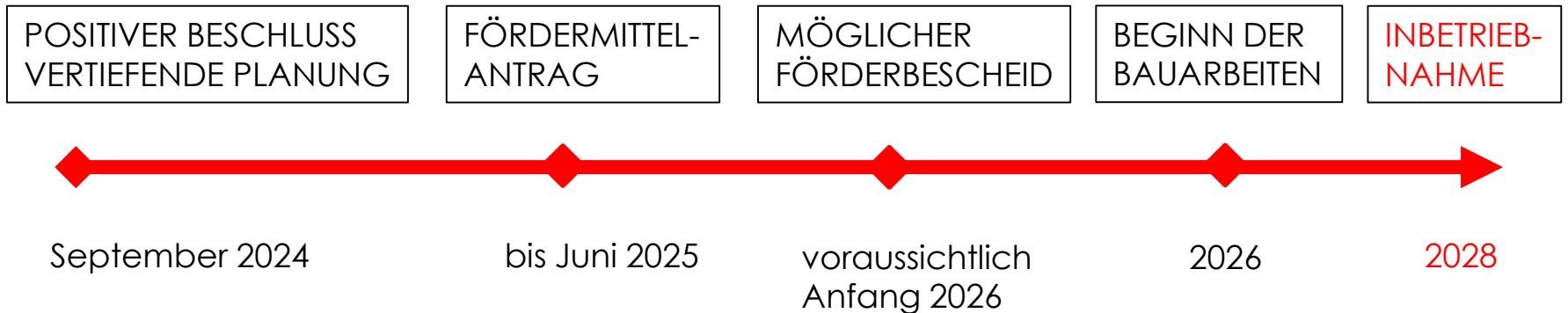


## ZUSAMMENFASSUNG (SWOT)

<b>STÄRKEN (S)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verbesserung der innerstädtischen Mobilität</li><li>• Trennung von motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr</li><li>• Attraktivierung und Bedeutungssteigerung des Bahnhofs und –umfeld</li><li>• Durchlässigkeit des Bahnhofs</li><li>• Verbesserung der Barrierefreiheit im Bahnhofsumfeld</li></ul>	<b>CHANCEN (O)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Entstehung einer attraktiven, inklusiven Stadtteilverbindung</li><li>• Aufhebung einer Zäsur im Stadtgebiet</li><li>• Zusammenwachsen zu einer „Kernstadt“</li><li>• Stärkung der zentralen Rolle des Bahnhofs im Wetteraukreis</li><li>• Stärkung des Bahnhofsumfelds</li><li>• Fördermittel als finanzielle Unterstützung</li><li>• Umweltfreundlichkeit und Klimaschutz</li><li>• Schaffung vielseitiger Möglichkeiten</li></ul>
<b>SCHWÄCHEN (W)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Hohe Kosten als Belastung des Haushalts<ul style="list-style-type: none"><li>– Herstellungskosten</li><li>– Zusatzkosten durch Unwägbarkeiten und zusätzliche Projekte</li><li>– Wartungskosten</li></ul></li></ul>	<b>RISIKEN (T)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Keine Förderzusage</li></ul>

# V. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

## AUSBLICK



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**