



SUMP 2035

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)
für die Stadt Friedberg (Hessen) bis 2035

Zwischenbericht | Stand 17.12.2025

Impressum

Auftraggeber: **Stadt Friedberg (Hessen)**

Große Klostersgasse 6

61169 Friedberg (Hessen)

Auftragnehmer: **Sweco GmbH**

Baseler Straße 10

60329 Frankfurt am Main

Bearbeitung: Iris Pollesch (Dipl.-Ing.)

Michelle Ries (M.Sc.)

Annika Herberg (Dr. rer. nat.)

Cara Coetzee (M.Sc.)

Jasper Püschel (M.Sc.)

Luca Paulus (M.Sc.)

Nils Böttge (M.Sc.)

Guangxi Shi (M.Sc.)

Bearbeitungszeitraum: 01/2025 – 12/2025

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung.....	1
2	Planungsrahmen	2
2.1	Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)	2
2.2	Vorliegende Konzepte und Planungen	3
2.3	Planungsdialog und Öffentlichkeitsbeteiligung	9
2.4	Erhebungen	11
2.4.1	Haushaltsbefragung.....	11
2.4.2	Betriebsbefragung	11
2.4.3	Verkehrszählungen.....	12
2.4.4	Parkraumerhebung	13
3	Phase 1 – Analyse der Mobilitätssituation	14
3.1	Mobilität in Friedberg.....	14
3.1.1	Lage, Anbindung und Siedlungsstruktur.....	14
3.1.2	Bevölkerungsentwicklung	17
3.1.3	Erreichbarkeiten umliegender Zentren (RIN).....	19
3.1.4	Pendelverflechtungen	20
3.1.5	Unfallhäufungen.....	22
3.1.6	Mobilitätsverhalten	24
3.1.7	Probleme und Chancen	31
3.2	Kfz-Verkehr (fließend)	32
3.2.1	Straßennetz im Bestand	32
3.2.2	Geschwindigkeiten.....	35
3.2.3	Verkehrsmengen und Verkehrsbeziehungen	40
3.2.4	Leistungsfähigkeiten / Engstellen im Straßennetz	45
3.2.5	Ladeinfrastruktur	46
3.2.6	Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung.....	47
3.2.7	Probleme und Chancen	48
3.3	Kfz-Verkehr (ruhend).....	50
3.3.1	Stellplatzkapazitäten	50
3.3.2	Parkraumbewirtschaftung	51
3.3.3	Parkleitsystem und wegweisende Beschilderung.....	52
3.3.4	Parkraumauslastung	53
3.3.5	Stellplatzumschlag	56
3.3.6	Parkdauer und Nutzendengruppen	58
3.3.7	Bewertung der Parkraumregelung.....	60
3.3.8	Weitere Beobachtungen	61
3.3.9	Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung.....	62
3.3.10	Probleme und Chancen.....	63
3.4	ÖPNV	65
3.4.1	ÖPNV-Angebot im Bestand	65
3.4.2	Haltestellenausstattung und Barrierefreiheit.....	67
3.4.3	ÖV-Güteklassen.....	70

3.4.4	Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt	76
3.4.5	Fahrgastaufkommen	78
3.4.6	Erkenntnisse aus der Fahrgastbefragung	85
3.4.7	Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung.....	90
3.4.8	Probleme und Chancen	91
3.5	Radverkehr	93
3.5.1	Radverkehrsnetz.....	93
3.5.2	Erreichbarkeiten.....	94
3.5.3	Radverkehrsaufkommen.....	96
3.5.4	Fahrradklimatest 2024	97
3.5.5	Qualität der Radinfrastrukturen (Strecken und Knotenpunkte)	97
3.5.6	Fahrradparken	103
3.5.7	Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung.....	104
3.5.8	Probleme und Chancen: Zielnetz (Haupt- und Nebennetz)	105
3.6	Fußverkehr	107
3.6.1	Fußverkehrsnetz	107
3.6.2	Erreichbarkeiten.....	108
3.6.3	Längsverkehr	110
3.6.4	Querverkehr	115
3.6.5	Relevante Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung	117
3.6.6	Probleme und Chancen: Zielnetz für den Fußverkehr.....	118
3.7	Neue Mobilitätsformen	119
3.7.1	Bestehendes Angebot	119
3.7.2	Intermodale Kombination.....	120
3.7.3	Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung.....	121
3.7.4	Probleme und Chancen	122
3.8	<i>Meilenstein (Phase 1):</i> Analyse von Problemen und Chancen.....	123
4	Phase 2 – Strategieentwicklung	124
4.1	Szenarien	125
4.1.1	Entwicklung potenzieller Zukunftsszenarien.....	125
4.1.2	Diskussion der Szenarien	125
4.1.3	Szenarien im Verkehrsmodell	125
4.2	Leitbild und Strategie	126
4.2.1	Gestaltung des Leitbilds	126
4.2.2	Vereinbarte Leitziele	126
4.3	Ziele und Indikatoren.....	127
4.4	<i>Meilenstein (Phase 2):</i> Vereinbarung Leitbild, Leitziele und messbare Ziele .	128
5	Phase 3 – Maßnahmenplanung	129
5.1	Wahl der Maßnahmenpakete.....	130
5.2	Beschreibung der Maßnahmen.....	131
5.3	Vorbereitung Beschluss und Finanzierung	132
5.4	<i>Meilenstein (Phase 3):</i> Beschluss zum nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan	133

6	Phase 4 – Umsetzung und Monitoring	134
6.1	Sicherstellung der Umsetzung	135
6.2	Fortschrittskontrolle, Anpassung und Kommunikation	136
6.3	Evaluation und Erkenntnisgewinn	137
6.4	<i>Meilenstein (Phase 4):</i> Evaluation der Maßnahmenumsetzung	138
	Anhang.....	140

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vereinfachter Planungsprozess eines SUMP	2
Abbildung 2: Eindrücke der ersten Planungswerkstatt am 15.05.2025 (Fotoaufnahmen: Stadtverwaltung Friedberg, 2025)	9
Abbildung 3: Eckdaten der Haushaltsbefragung in Friedberg	11
Abbildung 4: Verkehrserhebungskonzept	12
Abbildung 5: Lage der Stadt Friedberg	14
Abbildung 6: Points of Interests (POIs) im Stadtgebiet	16
Abbildung 7: Points of Interests (POIs) auf Stadtteilebene	16
Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung in Friedberg zwischen 2011 und 2024 (zum 31. Dezember) und Bevölkerungsprognose für 2030, 2035 und 2040 (* geschätzte Werte) (Hessisches Statistisches Landesamt, 2023; Hessisches Statistisches Landesamt, 2025; Bertelsmann Stiftung, o. A.)	17
Abbildung 9: Bevölkerung in den Friedberger Stadtteilen 2022 (Wetteraukreis, 2021)	17
Abbildung 10: Natürliche Bevölkerungsentwicklung in Friedberg von 2016 bis 2023 (links) und Bevölkerungsentwicklung in Friedberg durch Wanderungen von 2016 bis 2023 (rechts) (Bertelsmann Stiftung, o. A.)	18
Abbildung 11: Einpendelströme und -gebiete (Bundesagentur für Arbeit, 2023)	21
Abbildung 12: Auspendelströme und -gebiete (Bundesagentur für Arbeit, 2023)	21
Abbildung 13: Tägliche Pendelbewegungen von und nach Friedberg (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) (Eigene Abbildung nach (Bundesagentur für Arbeit, 2023))	22
Abbildung 14: Unfallhäufungen bei Unfällen mit Personenschaden im Zeitraum 2022 bis 2024	23
Abbildung 15: Anzahl der Verkehrsmittel im Haushalt	25
Abbildung 16: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	26
Abbildung 17: Saisonale Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung	27
Abbildung 18: Zufriedenheit mit verschiedenen Mobilitätsangeboten	27
Abbildung 19: Modal Split der Wege (Vergleich mit MiD)	28
Abbildung 20: Modal Split nach Wegen (nach Stadtteilen)	28
Abbildung 21: Modal Split nach Fahrleistung	29
Abbildung 22: Klassifiziertes Straßennetz	33
Abbildung 23: Straßenkategorisierung nach RASt	35
Abbildung 24: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bestand	36
Abbildung 25: Median Geschwindigkeiten tagsüber	37
Abbildung 26: V ₈₅ und Geschwindigkeitsübertretungen tagsüber	38
Abbildung 27: Verkehrsberuhigungsmaßnahme in Bauernheim (eigene Fotoaufnahme, 2025)	40
Abbildung 28: Einengung der Fahrbahn im Knotenpunktbereich Mainzer Tor-Weg / Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)	40
Abbildung 29: Poller in der Wilhelm-Leuschner-Straße (eigene Fotoaufnahme, 2025)	40
Abbildung 30: Tempo 30 in der Bismarckstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)	40
Abbildung 31: Verkehrsmengen DTVw5 2025 Gesamtstadt	41
Abbildung 32: Verkehrsmengen DTVw5 2025 Kernstadt	41
Abbildung 33: Verkehrsmengen an Einfahrtsstraßen und die Anteile des Durchgangsverkehrs	43

Abbildung 34: Ziele aus B 3 Süd (Stadttrand)	44
Abbildung 35: Ziele aus B 3 Nord (nördlich des Abzweigs B455)	45
Abbildung 36: Lade-Infrastruktur sowie Defizite Bestand / Prognose (StandortTool, NOW GmbH 2025)	47
Abbildung 37: Einbahnstraßenregelung in der Kettelerstraße (links) und Ladesäule am Schützenhain (rechts) (eigene Fotoaufnahmen, 2025)	47
Abbildung 38: Untersuchungsgebiet ruhender Verkehr	51
Abbildung 39: Parkmöglichkeiten nach Bewirtschaftungsart.....	52
Abbildung 40: Wegweisung City-Parkhaus am Knotenpunkt Kaiserstraße / Mainzer-Tor-Anlage	53
Abbildung 41: Wegweisung City-Parkhaus in der Saarstraße	53
Abbildung 42: Parkraumauslastung in Zeitscheiben 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr	56
Abbildung 43: Stellplatzumschlag.....	57
Abbildung 44: Prozentuale Verteilung der Parkvorgänge nach Aufenthaltsdauer	58
Abbildung 45: Prozentuale Anteile Parkdauer nach Standorten	59
Abbildung 46: Parken im öffentlichen Straßenraum in der Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahmen, 2025)	61
Abbildung 47: Parken in zweiter Reihe in der Kaiserstraße (cyclomedia, 2024)	62
Abbildung 48: Poller in der Friedberger Straße (eigene Fotoaufnahme, 2025)	62
Abbildung 49: Liniennetzplan für Friedberg (ab 6 Fahrtenpaaren von Mo-Fr), eigene Darstellung.....	66
Abbildung 50: Bahnhofsvorplatz (eigene Fotoaufnahmen, 2025)	69
Abbildung 51: Methodik zur Berechnung der ÖV-Güteklassen, Eigene Darstellung	70
Abbildung 52: Haltestellenkategorien (Normalwerktag von 6:00 bis 20:00 Uhr), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende	72
Abbildung 53: Räumliche Verteilung der ÖV-Güteklassen (Normalwerktag von 6:00 bis 20:00 Uhr), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende	75
Abbildung 54: Bevölkerungsanteile nach ÖV-Güteklasse (Normalwerktag von 6:00 bis 20:00 Uhr), Bevölkerungsdaten vom Zensus (2022)	75
Abbildung 55: Kapazität der verwendeten Standardbusse (links) und Besetzungsgrad von 64 % auf der Linie FB-3 (rechts; eigene Fotoaufnahmen, 2025)	80
Abbildung 56: Fahrgastbesetzung auf der Linie FB-1 ab Friedberg Bahnhof (links) und Ober-Florstadt (rechts)	82
Abbildung 57: Fahrgastbesetzung der Linie FB-30 (links) und FB-31 (rechts)	83
Abbildung 58: Fahrgastbesetzung auf der Linie FB-34 ab Friedberg Bahnhof (links) und ab Bad Nauheim Bahnhof (rechts)	84
Abbildung 59: Quellen und Ziele bei An- und Weiterreise mit S- oder Regionalbahn, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.....	86
Abbildung 60: Verbesserungsvorschläge für den Bahnhof in Friedberg (Mehrfachnennungen)	86
Abbildung 61: Verbesserungsvorschläge für die Bushaltestelle Kaiserstraße (Mehrfachnennungen)	87
Abbildung 62: Wünsche an den Kaiserstraßenausbau (Mehrfachnennungen)	88
Abbildung 63: Zufriedenheit mit den Anschlüssen auf der Fahrt	89
Abbildung 64: Gründe für Unzufriedenheit auf der Fahrt	89
Abbildung 65: Antworten auf Frage „Würden Sie die Linie auch in den späten Abendstunden und / oder nachts verwenden?“	90
Abbildung 66: Radnetz im Bestand	94

Abbildung 67: Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad	95
Abbildung 68: Bestandsanalyse Radverkehr - Netzlücken	98
Abbildung 69: Alte Bahnhofstraße – Radverkehr bei Tempo 50 im Mischverkehr (cyclomedia, 2024) ...	100
Abbildung 70: Gebrüder-Lang-Straße, Unterführung (cyclomedia, 2024)	100
Abbildung 71: Radverkehrsanlage in der Frankfurter Straße (eigene Fotoaufnahmen, 2025)	100
Abbildung 72: Gemeinsamer Geh- und Radweg in der Gießener Straße (cyclomedia, 2024)	100
Abbildung 73: Weiherstraße und Kaiserstraße (eigene Fotoaufnahmen, 2025)	101
Abbildung 74: Knotenpunkt Gießener Straße/Frankfurter Landstraße und Knotenpunkt Kaiserstraße / Ockstädter Straße (cyclomedia, 2024)	102
Abbildung 75: Radabstellanlagen an der Adolf-Reichwein-Schule und am Bahnhof Dorheim (eigene Fotoaufnahmen, 2025)	104
Abbildung 76: Erreichbarkeiten zu Fuß – Grundschulen	109
Abbildung 77: Erreichbarkeiten zu Fuß – Nahversorgung (Supermarkt)	110
Abbildung 78: Schmale Gehwege in der Weiherstraße, am Edelspfad, in der Bruchenbrückener Straße und auf dem Mainzer-Tor-Weg (eigene Fotoaufnahmen, 2025)	111
Abbildung 79: Beispielhaftes Gehwegparken in der Saarstraße (links) und Poller an der Fußgängerzone in der Wilhelm-Leuschner-Straße (rechts) (eigene Fotoaufnahme, 2025)	112
Abbildung 80: Angstraum am Bahnhof Dorheim (eigene Fotoaufnahme, 2025) und an der Unterführung in der Gebrüder-Lang-Straße (cyclomedia, 2024)	113
Abbildung 81: Hauptstraße in Fauerbach und Adolf-Reichwein-Schule mit katholischer Kindertagesstätte St. Marien auf der Saarstraße (cyclomedia, 2024; eigene Fotoaufnahme, 2025)	114
Abbildung 82: Mängel aus Öffentlichkeit bezogen auf den Fußverkehr (längs) (Quelle: Dokumentation 1. Planungswerkstatt)	115
Abbildung 83: Fehlende Bordsteinabsenkung am Fußgängerüberweg in der Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)	116
Abbildung 84: Fehlende Barrierefreiheit am Fußgängerüberweg in der Bismarckstraße (cyclomedia, 2024)	116
Abbildung 85: Mängel aus Öffentlichkeit bezogen auf den Fußverkehr (quer) (Quelle: Dokumentation 1. Planungswerkstatt)	117
Abbildung 86: Stadtmobil Carsharing (eigene Fotoaufnahme, 2025)	120
Abbildung 87: Parkplatz am Bahnhof Dorheim	121
Abbildung 88: Park-&-Ride-Anlage am Bahnhof Bruchenbrücken	121

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stufen der Angebotsqualität (SAQ _v) (FGSV, 2008)	19
Tabelle 2: Erreichbarkeit der umliegenden Grund-, Mittel- und Oberzentren	20
Tabelle 3: Die 10 relevanten Ein- und Auspendelbeziehungen (Bundesagentur für Arbeit, 2023).....	21
Tabelle 4: Mobilitätskennwerte	25
Tabelle 5: Probleme und Chancen (Mobilität in Friedberg)	31
Tabelle 6: Straßenkategorien gemäß RAS 06 (FGSV, 2006)	34
Tabelle 7: Probleme und Chancen (Kfz-Verkehr (fließend))	48
Tabelle 8: Probleme und Chancen (Kfz-Verkehr (ruhend))	63
Tabelle 9: Haltestellenkategorien (Seisenberger, Pajares, & Thakkar, 2024)	70
Tabelle 10: Einteilung der ÖV-Güteklassen (Seisenberger, Pajares, & Thakkar, 2024)	73
Tabelle 11: Vorgaben zur Bedienungsqualität aus dem Nahverkehrsplan	76
Tabelle 12: Bedienungszeiten und -häufigkeiten der Stadtteile von Montag bis Freitag in den Ferien	77
Tabelle 13: Bedienungszeiten und -häufigkeiten der Stadtteile am Samstag	77
Tabelle 14: Bedienungszeiten und -häufigkeiten der Stadtteile am Sonntag	78
Tabelle 15: Erhobene Fahrten und Linienweg während der Fahrgastzählung und -befragung	78
Tabelle 16: Ergebnisse der Fahrgastzählung	80
Tabelle 17: Probleme und Chancen (ÖPNV)	91
Tabelle 18: Radverkehrsaufkommen gemäß Dauerzählstellen von Hessen Mobil (2024)	96
Tabelle 19: Probleme und Chancen (Radverkehr)	105
Tabelle 20: Probleme und Chancen (Fußverkehr)	118
Tabelle 21: Probleme und Chancen (Shared Mobility)	122

Literaturverzeichnis

- ADFC Bad Nauheim/Friedberg e.V. (2024). *ADFC-Fahrradklima-Test 2024*. Abgerufen am 12. 10 2025 von <https://www.adfc-badnauheim-friedberg.de/Fahrradklimatest2024>
- AGNH. (2025). *Nahmobilität. Mobiles Hessen*. Abgerufen am 11. 06 2025 von <https://www.nahmobil-hessen.de/>
- Bannenberg, B. (2022). *Ergebnisse der Kompass-Bürgerbefragung 2022 in Friedberg (Hessen)*. Gießen: Justus-Liebig-Universität Gießen.
- Bertelsmann Stiftung. (o. A.). *Wegweise Kommune*. Abgerufen am 15. 09 2025 von <https://www.wegweiser-kommune.de>
- book-n-drive. (o.D.). *So viel Auto wie ich will. B-n-d*. Abgerufen am 06. 10 2025 von [book-n-drive-Carsharing, : https://www.book-n-drive.de/](https://www.book-n-drive.de/)
- Bundesagentur für Arbeit. (2023). *Pendleratlas*. Abgerufen am 02. 09 2025 von <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. (2025). *Mehr Pendlerinnen und Pendler in Deutschland*. Abgerufen am 20. 06 2025 von <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/pendeln-in-deutschland-2024.html>
- Bundesamt für Raumentwicklung Schweiz (ARE). (2022). *ÖV-Güteklassen Berechnungsmethodik ARE*.
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (2025). *Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030*. Von <https://www.bvwp-projekte.de/> abgerufen
- Bundesministerium für Verkehr. (2025). *Fußverkehrsstrategie*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr.
- Bundesministerium für Verkehr. (2025). *Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR)*. Abgerufen am 12. 07 2025 von <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>
- Bundesministerium für Verkehr. (2025). *Fußverkehrsstrategie des Bundes*. Abgerufen am 18. 10 2025 von <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/fussverkehrsstrategie.html>
- Bundesverwaltungsgericht. (2024). *Zu den Voraussetzungen eines Anspruchs von Anwohnern gegen die Straßenverkehrsbehörde auf Einschreiten gegen verbotswidrig auf den Gehwegen geparkte Fahrzeuge*. Abgerufen am 20. 07 2025 von <https://www.bverwg.de/pm/2024/28>
- Carsharing. (2022). Abgerufen am 30. 09 2025 von Alle Carsharing Anbieter im Test: <https://carshare-vergleich.de/>
- cyclomedia. (2024). *Street Smart*. Abgerufen am 15. 10 2025 von <https://streetsmart.cyclomedia.com/>
- Deutsche Bahn AG. (2025). Von Ab Sonntag gilt der neue DB-Fahrplan: Änderungen für Hessen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland im Überblick: <https://www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-frankfurt-de/presseinformationen-regional/Ab-Sonntag-gilt-der-neue-DB-Fahrplan-Aenderungen-fuer-Hessen-Rheinland-Pfalz-und-dem-Saarland-im-Ueberblick--13696194> abgerufen
- DKE. (2023). *Technischer Leitfaden, LADEINFRASTRUKTUR ELEKTROMOBILITÄT*. Von Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik in in DIN und VDE. abgerufen
- FGSV. (2001). *Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)*. Köln: FGSV Verlag.
- FGSV. (2002). *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)*. Köln: FGSV-Verlag.

- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2008). *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2012a). *Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2012b). *Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen*. Köln: FGSV Verlag.
- FGSV. (2013). *Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2013). *Hinweise zum Fahrradparken (EAÖ)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2018). *Hinweise für die Durchführung von Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten. Ergänzungen zu den EVE (Empfehlungen für Verkehrserhebungen) aus der Perspektive der Planungspraxis*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2022). *Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima)*. FGSV-Verlag: Köln.
- FGSV. (2023). *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FIRU. (2022). *Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)*.
- FIRU mbH. (2020). *ISEK Friedberg - Auswertung der Befragungsergebnisse - Jugendbeteiligung*.
- Frankfurter Neue Presse. (15. 09 2025). *Erste Angebote für Herbst erwartet*. Abgerufen am 30. 09 2025 von <https://www.fnp.de/lokales/wetteraukreis/friedberg/erste-angebote-fuer-herbst-erwartet-93936818.html>
- Hagen Schüller et al. (2020). Systematische Untersuchung sicherheitsrelevanten Fußgängerhaltens. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft 299*.
- HEINZ + FEIER GmbH. (2023). *Verkehrsuntersuchung zum Wohnbauvorhaben Am Kindergarten in Friedberg-Fauerbach*.
- Hessen Agentur. (2019). *Gemeindedatenblatt: Friedberg (Hessen)*. Abgerufen am 30. 07 2025 von https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/440008.pdf
- Hessen Mobil. (o.D.). *Landesweite Datenbank für die Radwegweisung in Hessen*. Abgerufen am 08. 08 2025 von <https://mobil.hessen.de/landesweite-datenbank-fuer-die-radwegweisung-in-hessen>
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung. (2017). *Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität*. Wiesbaden: AGNH.
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung. (2018). *Hessenstrategie Mobilität 2035*. Wiesbaden: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung.
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung. (2017). *Nahmobilitätsstrategie für Hessen*. Wiesbaden: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung.
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum. (2023). https://wirtschaft.hessen.de/radwegebau-an-bundes-und-landesstrassen-in-hessen?displayFirst=map_first. Abgerufen am 15. 08 2025 von Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen in Hessen.
- Hessisches Statistisches Landesamt. (2023). *Zahlen von A bis Z. Bevölkerung in Hessen*. Abgerufen am 15. 09 2025 von Bevölkerung in Hessen am 31. Dezember nach Verwaltungsbezirken und Gemeinden seit 2011: <https://statistik.hessen.de/unsere-zahlen/bevoelkerung>

- Hessisches Statistisches Landesamt. (2025). *Zahlen von A bis Z. Bevölkerung in Hessen*. Abgerufen am 15. 09 2025 von Bevölkerung in Hessen ab 2022 zum Stichtag 30. Juni und 31. Dezember nach Gemeinden und Geschlecht: <https://statistik.hessen.de/unsere-zahlen/bevoelkerung>
- Hiess, H. (2017). *Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen*. Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK).
- Hochschule RheinMain Fachgruppe Mobilitätsmanagement. (2023). *Mobilitätsstationen im Wetteraukreis - Ein Einstieg für Friedberg (Hessen)*. Hochschule RheinMain.
- IFH Köln. (2024). *Studie Vitale Innenstädte 2024 - Langversion*. Köln: IFH.
- Johann-Peter-Schäfer-Schule. (o.D.). *Gefahrenpunkte Schulweg*.
- Länder, S. Ä. (2024). Zensus 2022 - Bevölkerungszahlen in Gitterzellen.
- Magistrat der Stadt Friedberg (Hessen) u. FIRU mbH. (2022). *Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)*. Kaiserslautern.
- NOW GmbH. (2025). *Das StandortTOOL*. Abgerufen am 11. 10 2025 von <https://standorttool.de/>
- Plplus. (2020). *Erläuterungsbericht – Bestandsanalyse der Bushaltestellen in Friedberg (Hessen)*.
- Regionalverband FrankfurtRheinMain. (2024). *Auf den Punkt gebracht: Die Metropolregion FrankfurtRheinMain. Regionales Monitoring 2024*. Frankfurt am Main: Selbstverlag.
- Rhein-Main, S. (o.D.). *flexibel, günstig und umweltfreundlich - stadtmobil Rhein-Main*. Abgerufen am 10. 09 2025 von <https://rhein-main.stadtmobil.de/privatkunden/>
- RMV. (2025). *Linienfahrpläne Wetteraukreis*.
- Schlothauer & Wauer. (2025). *Verkehrsuntersuchung Kaiserstraße*.
- Seisenberger, S., Pajares, E., & Thakkar, N. (2024). 15. Deutscher Nahverkehrstag. *Die ÖV-Güteklassen – Ein Methodenvergleich*. Koblenz.
- Shared-Use-Mobility-Center. (2025). *What is shared mobility?* Abgerufen am 12. 09 2025 von Shared-Use Mobility Center: <https://sharedusemobilitycenter.org/what-is-shared-mobility/>
- SnappCar. (o.D.). *Auto mieten in deiner Nachbarschaft - Privates Carsharing*. Abgerufen am 01. 09 2025 von <https://www.snappcar.de/>
- Stadt Friedberg. (2023). *Gesammelte Anforderungen und Anträge für die ÖPNV-Ausschreibung 2024*.
- Stadt Friedberg. (2023). *Konversionsfläche Ray barracks*. Abgerufen am 09. 10 2025 von https://www.friedberg-hessen.de/index_main.php?unid=3177
- Stadt Friedberg. (2024). *Planunterlagen zum Umbau von Bushaltestellen im Stadtgebiet*.
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder. (2025). *Gemeinsames Statistikportal*. Abgerufen am 08. 10 2025 von <https://www.statistikportal.de/de/gemeindeverzeichnis/06440008>
- VCD- Wetterau-Vogelsberg. (2024). *Vor Ort - Mobilität für Menschen*. Abgerufen am 15. 11 25 von Übergabe Lastenrad an BioMarkt Friedberg.: <https://hessen.vcd.org/startseite/detail/uebergabe-lastenrad-an-biomarkt-friedberg>
- VDV. (2019). *VDV-Schrift 4 Verkehrsschließung, Verkehrsangebote und Netzqualität im ÖPNV*.
- Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH. (2024). *Linienetzplan Wetteraukreis*.
- Wetterauer Zeitung. (2024). *Erster NoParking Day auf der Kaiserstraße*.
- Wetterauer Zeitung. (2024). *Fauerbach: Raser gefährden Kinder auf dem Schulweg*.
- Wetteraukreis. (2021). *Bevölkerung der einzelnen Ortsteile im Wetteraukreis (2022)*. Abgerufen am 05. 09 2025 von <https://web.archive.org/web/20230810230213/https://wetteraukreis.de/statistik/bevoelkerung-einwohner/-innen-nach-ortschaften>

Wetteraukreis. (2024). *GIS Daten Wetteraukreis*. Abgerufen am 20. 08 2025 von
<https://gis.wetterau.de/GISWetterau/synserver?project=Monitoring&client=core&language=de&view=Bevoelkerungsdichte>

WVI GmbH. (2025). Zentrales Haltestellenverzeichnis. Abgerufen am 30. 10 2025 von
<https://zhv.wvigmbh.de/Account/Login.aspx?ReturnUrl=%2fAccount%2fDefault.aspx>

ZOV-Verkehr; IGDB. (2020). *Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV)*. Friedberg: ZOV-Verkehr.

1 Aufgabenstellung

Mit diesem *Sustainable Urban Mobility Plan* (SUMP) liegt der Stadt Friedberg (Hessen) einschließlich aller Stadtteile die Grundlage für einen nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung mit Zielhorizont 2035 vor. Der SUMP fungiert als ganzheitliches, strategisches Planungsinstrument der kommunalen Mobilitätsplanung und betrachtet und integriert alle Verkehrsträger und relevanten Akteurinnen und Akteure der Stadtgesellschaft. Er zielt darauf ab, die Mobilitätsbedürfnisse aller Bürgerinnen und Bürger zu erfüllen und dadurch die Lebensqualität in der Stadt zu steigern. Wesentliches Merkmal eines SUMP ist die Einbindung von Stakeholdern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft sowie eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung.

Anlass zur Erstellung eines solchen Plans für die Stadt war der Wunsch Friedbergs, die Mobilitätslandschaft künftig klimafreundlicher, sicherer und lebenswerter zu gestalten. Die Stadt Friedberg gehört zur Metropolregion Frankfurt RheinMain und hat einen direkten S-Bahnanschluss. Durch den Abzug der US-Armee 2007 bieten die freigewordenen Konversionsflächen erhebliches Entwicklungspotenzial. Zusätzlich befindet sich die Stadt derzeit in einem intensiven innerstädtischen Gestaltungsprozess.

Planungsaufgabe ist die Erarbeitung eines strategischen Konzeptes als Handlungsgrundlage für die Entwicklung von Verkehr und Mobilität für die nächsten zehn Jahre, das Politik und Verwaltung bei Entscheidungen als Orientierung dient. Der Mobilitätsplan wird die Mobilitätsbedürfnisse der Stadt erfassen und auf Basis der Analysen Angebote strategisch weiterentwickeln. Der SUMP wird verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifend ökologische, ökonomische und soziale Aspekte in funktionalen Räumen von Stadt und Umland entwickeln.

Folgende **Inhalte und Bearbeitungsschritte** umfasst der vorliegende Plan:

- Durchführung einer Bestandsanalyse, die alle relevanten Planungsthemen berücksichtigt eigene Erhebungen umfasst sowie Probleme und Chancen ableitet (s. Kapitel 3)
- Festlegung einer Strategie und das Aufzeigen von Szenarien (s. Kapitel 4)
- Entwicklung und Ausarbeitung von Maßnahmen mit Prioritäten und Verantwortlichkeiten (s. Kapitel 5)
- Erarbeitung eines Konzeptes zur Evaluation (Kapitel 6)
- Integrierte Betrachtung und Zusammenfassung (Kapitel 7)

Dabei ist die Flughöhe des SUMP zu berücksichtigen. Er stellt keine Detailplanung dar, sondern bildet vielmehr eine strategische Entscheidungsgrundlage für anstehende verkehrspolitische Entscheidungen. Er soll bei der Priorisierung und Einordnung von Maßnahmen unterstützen, welche die verkehrlichen Rahmenbedingungen in den nächsten zehn Jahre mit prägen werden. Im Fokus steht folglich die Frage: „Was muss wann getan werden, um die politisch beschlossenen Ziele zu erreichen?“.

Das Dokument ist als Zwischenergebnis zu verstehen, das mithilfe des Evaluationskonzeptes kontinuierlich fortgeschrieben, ergänzt und weiterentwickelt werden kann.

2 Planungsrahmen

In folgendem Kapitel wird der Planungsrahmen des SUMP dargestellt. Dieser umfasst Erläuterungen zum SUMP, zu bestehenden Konzepten und Planungen, zu erfolgten Planungsdialogen und Beteiligungen, sowie zu erfolgten Erhebungen.

2.1 Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)

„SUMP“ steht für *Sustainable Urban Mobility Plan*, also nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan. Dieser ist ein strategischer Planungsansatz, der darauf abzielt, die nachhaltige Mobilität in städtischen Gebieten zu fördern. Folgende Aspekte sind wesentliche Merkmale eines SUMP:

- Ein SUMP integriert **verschiedene Verkehrsträger** und berücksichtigt die Wechselwirkungen zwischen Stadtplanung, Siedlungsstruktur und Mobilität. Das bedeutet, dass der Plan nicht nur den motorisierten Individualverkehr, sondern auch den öffentlichen Nahverkehr sowie den Rad- und Fußverkehr aufgreift und siedlungsstrukturelle sowie stadtplanerische Effekte auf Mobilitätsbedürfnisse mitdenkt.
- Ein SUMP fördert **umweltfreundliche, soziale und wirtschaftliche Lösungen** für die städtische Mobilität. Dabei wird darauf geachtet, dass die Maßnahmen ökologisch verträglich sind, soziale Gerechtigkeit fördern und wirtschaftlich tragfähig sind.
- Der Prozess zur Erstellung eines SUMP umfasst die Einbeziehung verschiedener Interessengruppen. Eine **breite Beteiligung** von Behörden, Unternehmen, Schulen sowie Bürgerinnen und Bürgern stellt sicher, dass die Bedürfnisse und Meinungen aller Betroffenen in die Planung einfließen.
- Ein SUMP entwickelt eine **klare Vision und konkrete Maßnahmen** mit Blick auf die langfristige Verbesserung der städtischen Mobilität.

Die Erarbeitung erfolgt in mehreren Stufen, die in Abbildung 1 vereinfacht abgebildet sind. Der Plan beginnt mit einer Vorbereitungsphase und der Analyse der bestehenden Mobilitätssituation. Darauf aufbauend werden eine Strategie und langfristige Ziele für die Mobilität in der Stadt definiert. Anschließend werden konkrete Maßnahmen entwickelt und Umsetzungsschritte definiert. In der Phase der Umsetzung werden die geplanten Maßnahmen tatsächlich durchgeführt und die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft.

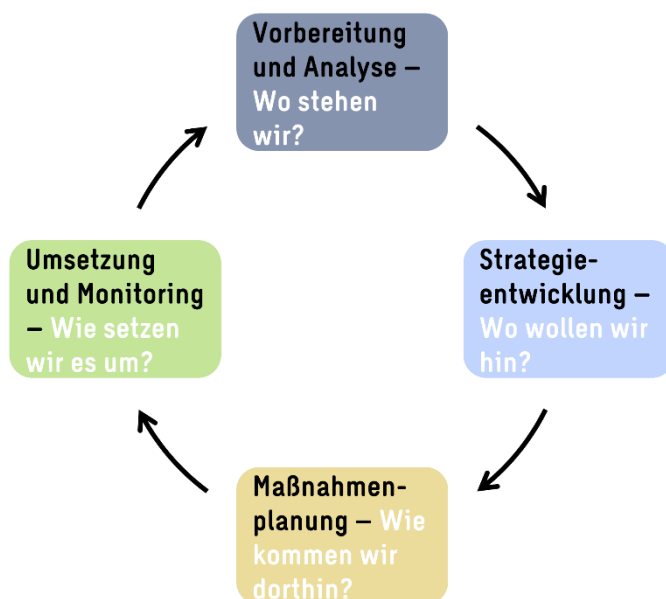


Abbildung 1: Vereinfachter Planungsprozess eines SUMP

2.2 Vorliegende Konzepte und Planungen

Die Stadt Friedberg setzt im Bereich Verkehr und Mobilität auf zahlreiche bereits vorliegende oder schon umgesetzte Konzepte auf. Es liegen Konzepte und Planungen vor; Ziele und Maßnahmen wurden formuliert und beschlossen. Für den vorliegenden SUMP ist es essenziell, bestehende Daten zu sichten, zusammenzuführen und diese gemeinsam weiterzudenken sowie weiterzuentwickeln.

Bundesverkehrswegeplan 2030

Der „Bundesverkehrswegeplan 2030“ (nach einem Kabinettsbeschluss vom 03.08.2016 und dem darauf aufbauenden Ausbaugesetz vom 02.12.2016) ist das wichtigste Planungsinstrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes für einen Zeitraum von zehn bis 15 Jahren. Er soll bis 2030 gelten.

Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan 2030 war eine realistische, belastbare Prognose über die zukünftige Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs. Zu diesem Zweck wurde eine wissenschaftlich fundierte Verkehrsprognose mit dem Zieljahr 2030 erarbeitet. Diese Verkehrsprognose wurde im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung auf das Prognosejahr 2040 inzwischen für einen Prognoseplanfall 1 „Basisprognose 2040“ fortgeschrieben. Geplant ist außerdem ein Prognoseplanfall 2 „Szenario 2040 – beschleunigte globale Transformation“ sowie drei Langfristprognosen für das Prognosejahr 2050. Die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Investitionsvolumen beziehen sich auf den Erhalt und den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur des Bundesfernstraßennetzes, des Schienennetzes und der Wasserstraßen.

Folgende **Planungen** sind für die Stadt Friedberg von Bedeutung:

- B 275 Ortsumfahrung Friedberg / Ortsumfahrung Ossenheim (vordringlicher Bedarf)
- B 455 Anschlussstelle Friedberg zwischen A 5 und Rosbach v. d. Höhe: Erweiterung von zwei auf vier Fahrstreifen (vordringlicher Bedarf)
- A 5 Anschlussstelle Friedberg – Autobahnkreuz Gambach: Erweiterung von sechs auf acht Fahrstreifen (weiterer Bedarf)
- A 5 Autobahnkreuz Bad Homburg – Anschlussstelle Friedberg: Erweiterung von sechs auf acht Fahrstreifen (weiterer Bedarf)
- Schienenkorridor Mittelrhein, Zielnetz 1: Ausbau der Strecke Hagen / Köln – Siegen – Gießen – Friedberg – Hanau mit Blockverdichtung auf der Strecke Wetzlar – Gießen-Bergwald – Friedberg und höhenfreier Verknüpfung in Friedberg (vordringlicher Bedarf) (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2025)

Fußverkehrsstrategie 2025

Die „Fußverkehrsstrategie 2025“ des Bundesministeriums für Verkehr wurde zur Stärkung des Fußverkehrs aufgestellt. Die Ziele der Strategie umfassen die Betrachtung des Fußverkehrs als gleichberechtigte Mobilitätsform, den Schutz von Zufußgehenden, die Steigerung der Lebensqualität, die Förderung der Gesundheit, die Unterstützung der lokalen Wirtschaft sowie die Förderung von Klima- und Umweltschutz. Im Rahmen der Handlungsfelder gesetzliche Rahmenbedingungen, kommunale Planung, Finanzierung und Förderung, Verwaltungsstrukturen und Bewusstseinsbildung sowie Forschung und Evaluierung sind zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs vorgesehen (Bundesministerium für Verkehr, 2025). Im

Rahmen der „Fußverkehrsstrategie 2025“ werden mithilfe der „Förderinitiative Fußverkehr“ innovative Modellvorhaben (investiv und nicht investiv) zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur gefördert. Weitere Fördermöglichkeiten des Fußverkehrs im Bereich Digitalisierung und an der Schnittstelle zu anderen Verkehrsmitteln bestehen laut Bundesministerium für Verkehr im Nationalen Radverkehrsplan, im Innovationsprogramm mFUND, im Programm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ und im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung (Bundesministerium für Verkehr, 2025).

Nahverkehrsplan 2020

Für den Nahverkehr Friedbergs existiert kein separater Nahverkehrsplan, sondern eine Integration in den „Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV)“ (Landkreise Wetterau, Vogelsberg und Gießen) in der Fortschreibung von 2020. Neben einer Bestandsaufnahme und Mängelanalyse im Nahverkehr umfasst der Plan konkrete Anforderungen sowie Maßnahmen und deren Bewertung. Die Erschließung Friedbergs mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird grundsätzlich aus Gutachtersicht positiv bewertet (ZOV-Verkehr; IGDB, 2020). Folgende **Hinweise** werden dennoch festgehalten:

- Ergänzungen einzelner Wochenendfahrten auf den Linien FB-01 und FB-32, um die Erschließung von Ossenheim und Ockstadt zu verbessern
- Berücksichtigung der Erschließung des Neubaugebietes Steinernen Kreuzweg im Nordwesten der Kernstadt
- Prüfung der Erschließung des derzeit leerstehenden Geländes der Ray Barracks (ZOV-Verkehr; IGDB, 2020)

Im Plan werden auch Vorgaben für die zukünftige Angebotskonzeption aus dem übergreifenden „verbundweitem Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main – 2. Fortschreibung 2020-2030“ zusammengefasst. Für Friedberg sind unter anderem folgende **Vorgaben** relevant:

- **Main-Weser-Bahn:** Änderung der Taktlagen und Bedienkonzepte nach Abschluss des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg
 - S-Bahnlinie S 6 im 30-Minuten-Takt über Frankfurt Hbf und Frankfurt Süd zwischen Friedberg und Langen
 - Bedienung aller Halte der RB 37 zwischen Gießen und Frankfurt ganztägig im Stundentakt
 - Einführung schnellerer RE-Züge, als „Hessen-Express“ vermarktet, zwischen Kassel und Frankfurt (HE 3) sowie zwischen Siegen und Frankfurt (HE 4)
- **Strecke Friedberg-Friedrichsdorf:** Weiterführung der RB 16 nach Bad Homburg nach Umstellung der Strecke Bad Homburg – Usingen auf S-Bahnbetrieb
- **Horloffalbahn (Nidda-Friedberg):** Infrastrukturausbau und Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit
- **Prüfung von Expressbuslinien:** Bündingen – Friedberg und Usingen – Bad Nauheim – Friedberg, sonst einzelne beschleunigte Fahrten zu Hauptverkehrszeit
- Verbesserung des Angebotes von **Buslinien**, z. B. Optimierung der parallelen Bedienung der Buslinie 362 und Ausweitung des Betriebszeitraums der Buslinie 363 (ZOV-Verkehr; IGDB, 2020)

Zuletzt werden im Nahverkehrsplan Maßnahmen im Bereich der flexible Angebotsformen und zur Verbesserung der Nahmobilität beschrieben sowie die Haltstelleninfrastruktur definiert (ZOV-Verkehr; IGDB, 2020).

Hessenstrategie Mobilität 2035

Die „Hessenstrategie Mobilität 2035“ ist eine langfristige Mobilitätsstrategie des Landes Hessen mit dem Ziel, die zukünftige Mobilität ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltig zu gestalten. Folgende **Fokusbilder** werden jeweils mit Zielsetzungen, Beschreibungen und Beispielen erläutert:

- Effiziente Infrastruktur weiter stärken
- Digitalisierung und intelligenten Verkehr vorantreiben
- Güterverkehr multimodal weiterentwickeln
- Nahmobilität und Vernetzung unterstützen
- Verlässlichen Rahmen schaffen: Planung und Gesetze

Mit dem Fachzentrum „Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen“ werden landesweites Wissen und Aktivitäten gebündelt. Gefördert wird beispielsweise die Erstellung von SUMPs (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, 2018).

Nahmobilitätsstrategie Hessen 2017

Die „Nahmobilitätsstrategie für Hessen“ von 2017 gibt einen strategischen und inhaltlichen Rahmen für die verkehrspolitische Orientierung in Richtung Nahmobilität. Sie definiert zentrale Handlungsfelder, Ziele, Akteurinnen und Akteure, Maßnahmen sowie Instrumente zur Förderung der Nahmobilität. Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen fungiert dabei als zentrale Koordination und Netzwerk. Die Ziele der Nahverkehrsstrategie umfassen die Erhöhung der Lebensqualität in hessischen Städten und Gemeinden, die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr, die Verbesserung der sozialen Teilhabe an Mobilität, die Verbesserung der Standortqualität für die lokale Wirtschaft, die Verringerung des Ressourceneinsatzes sowie die Verringerung der Schadstoff-, Lärm- und CO₂-Emissionen im Verkehr. Als zentrale Handlungsfelder gelten dabei 1. Infrastruktur; 2. politische, finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen; 3. Kommunikation und Bildung und 4. Innovation (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, 2017). Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen stellt zusätzlich Informationen zur Nahmobilität und zur Förderung der Nahmobilität zur Verfügung (z. B. in Form von Broschüren), betreibt die „Akademie Nahmobilität“ mit Workshops und Seminaren sowie informiert über Fördermittel auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene (AGNH, 2025). **Vom Land Hessen werden beispielsweise Konzepte, Planungen und der Bau von Infrastruktur für die Nahmobilität und Öffentlichkeitsarbeit gefördert**, um die Ziele der „Nahmobilitätsstrategie für Hessen“ zu erreichen (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, 2017).

Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2022

Der Stadt Friedberg liegt ein 2022 beschlossenes Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) vor, welches bei der planerischen Vorsorge für die städtebaulichen Folgen demografischer und wirtschaftlicher Strukturveränderungen unterstützt. Für die Gesamtstadt zeigt es Zielperspektiven und Handlungsstrategien im Sinne einer nachhaltigen und zukunftsgerechten Entwicklung auf und entwirft unter anderem für den Bereich Mobilität bereits Strategien und Schlüsselvorhaben für die künftige Stadtentwicklung.

Das ISEK stellt klar die Standortvorteile heraus, welche sich durch die gute Erreichbarkeit über unterschiedliche Verkehrswege ergibt. Gleichzeitig benennt es Maßnahmen, wie die Reduzierung und sinnvolle Lenkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), die Verkehrssicherheit für alle Straßenverkehrsteilnehmer, die sinnvolle Steuerung und Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Sicherung und den Ausbau des ÖPNV-Angebotes und die Förderung und Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs sowie alternativer Mobilitätsformen. Folgende **Schlüsselvorhaben** mit kurzfristigem Umsetzungshorizont sind benannt:

- Neukonzeptionierung der Kaiserstraße
- Modernisierung und der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs, die Verlängerung der Personenunterführung Bahnhof Richtung Fauerbach und die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
- Erstellung eines gesamtstädtischen Fuß- und Radverkehrskonzeptes

Auf diesen Erkenntnissen sowie den Ergebnissen aus den Beteiligungsrunden (Arbeitsgruppen, Jugendbeteiligung, Onlinebeteiligung) wird der vorliegende SUMP aufbauen.

Klimaschutzkonzept für Friedberg (unter Vorbehalt)

Für die Stadt Friedberg wird derzeit ein Klimaschutzkonzept erstellt, in dessen Rahmen unter anderem der lokale Endenergieverbrauch und die lokalen Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) analysiert sowie Maßnahmen zu deren Reduzierung vorgeschlagen werden. Der Verkehr trug im Jahr 2022 29 % (270 GWh/a) zum Gesamtenergieverbrauch der Stadt bei und war damit nach der Wirtschaft und den Haushalten der drittgrößte Energieverbraucher. Aufgrund der überwiegenden Anzahl an Pkw mit Verbrennungsmotoren verursachte der Verkehr mit 38 % (ca. 63.000 t/a) im Jahr 2022 den größten Anteil der gesamtstädtischen THG-Emissionen. Um den Verkehr in Friedberg zu vermeiden, zu verlagern und verbessert abzuwickeln, werden folgende **Potenziale** aufgeführt (Quelle wird nach Veröffentlichung eingefügt):

- Reduzierung der Personenkilometer von 346 Mio. auf 338 Mio. Pkm/a
- Verlagerung der Wege vom Pkw auf den Umweltverbund um 35 %
- Substitution von Pkw mit Verbrennungsmotoren (116 g THG/Pkm) auf elektrisch betriebene Pkw (3 g THG/Pkm) (Quelle wird nach Veröffentlichung eingefügt)

Ferner werden folgende **Maßnahmen** vorgeschlagen, um eine weitestmögliche Treibhausgasneutralität auf dem Stadtgebiet zu erreichen und damit einen adäquaten Beitrag zu den nationalen und internationalen Klimaschutzziele zu leisten:

- Flächendeckendes Parkraummanagement
- Ausbau des ÖPNV-Angebots
- Ausbau der Fuß und Radverkehrsinfrastruktur
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Quelle wird nach Veröffentlichung eingefügt)

Empfehlungspapier Mobilstationen im Wetteraukreis

Im Empfehlungspapier „Mobilstationen im Wetteraukreis – Ein Einstieg für Friedberg (Hessen)“ aus dem Jahr 2023 werden 14 Standorte für Mobilstationen mit Ausstattung und Priorisierung empfohlen sowie mögliche Betreibermodelle, Fördermöglichkeiten und die Finanzierung erläutert (Hochschule RheinMain Fachgruppe Mobilitätsmanagement, 2023).

Radverkehrsplan des Wetteraukreises 2018 / 2019

Die zweite Fortschreibung des „Radverkehrsplans des Wetteraukreises“ identifiziert Defizite in der überörtlichen Radinfrastruktur und liefert Hinweise auf geeignete Maßnahmen sowie deren verantwortliche Akteuren und Akteure. Ziel dieser Fortschreibung ist es, die Bedingungen für die alltägliche Nutzung des Fahrrads weiter zu verbessern und den Fahrradanteil an der Mobilität zu erhöhen. Die definierten Maßnahmenprojekte zielen darauf ab, Lücken im Radwegenetz zu schließen und die Netzstruktur zu verbessern. Teil des Konzepts ist zudem die Entwicklung eines Alltagsroutennetzes, das sich in zentrale Haupt- und Nebenrouten gliedert. Für die Erarbeitung des SUMP werden Netzdefinition, Mängelhinweise sowie vorgedachte Ausbaumaßnahmen aufgegriffen und weiterentwickelt.

Vitale Innenstädte 2024

Im Rahmen der Studie „Vitale Innenstädte 2024“ wurden Erhebungen in deutschen Innenstädten zu Struktur, Motiven, Verhalten, Bewertung und Erwartungen von Besuchenden durchgeführt. Die Studie beinhaltet einen Handlungsleitfaden für die Vitalisierung von Innenstädten und Steckbriefe für Beispielmaßnahmen (IFH Köln, 2024).

Stellplatzsatzung der Stadt Friedberg 2023

Die Stellplatzsatzung der Stadt Friedberg von 2023 ist eine vollständige Überarbeitung der Stellplatzsatzung von 2019. Sie regelt die Anforderungen und Vorschriften für die Bereitstellung von Stellplätzen bei Bauvorhaben, umfasst damit also Vorgaben für die Anzahl, die Ausführung, die Barrierefreiheit und den Standort sowohl für Kfz- als auch für Radabstellplätze. Die Satzung geht über die reine Beschreibung der Stellplatzvorhaltung hinaus und enthält Aspekte zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität. Diese umfassen neben der Stärkung von Fahrradabstellanlagen beispielsweise die Erweiterung des Reduktionsbereichs in der Altstadt mit einer 50 % geringeren Stellplatzpflicht, um in den dicht bebauten, denkmalgeschützten Bereichen Grünstrukturen zu erhalten und den historischen Stadtraum zu schützen. Daneben wurde die Stellplatzsatzung mit dem Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) gekoppelt. Dadurch sollen die Festsetzungen des GEIG von Antragstellenden beachtet und in ihre Planungen integriert werden.

Verkehrsuntersuchung Kaiserstraße 2025

Ziel der Verkehrsuntersuchung war es, die verkehrlichen Wirkungen der Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Kaiserstraße für den Prognosehorizont 2035 zu untersuchen. In Abhängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden unterschiedliche hohe Verlagerungseffekte des Durchgangsverkehrs von der Kaiserstraße auf Alternativrouten, insbesondere auf die B 3 sowie die Straßenachse westlich der Gleise in der Kernstadt erwartet.

Planungen zur Kaiserstraße

Unter dem Motto „Von der historischen Handelsstraße zum grünen Begegnungsraum“ liegen erste Planungsansätze (Wettbewerb) zum Umbau der Kaiserstraße vor, die die konkrete Entwicklung der zentrale Verkehrsachse in Friedberg prägen.

Aktivitäten in Bezug zur Schulischen Mobilität

Für den Wetteraukreis wurde im Rahmen des Programms „Besser zur Schule“ ein Schülerradrouthenetz definiert, welches weitgehend sichere und empfehlenswerte Routen zu den weiterführenden Schulen digital abrufbar macht. Für die Augustinerschule und die Philipp-Diefenbach-Schule existieren Schulwegepläne, die die empfohlenen Gehwege zur Schule im Nahbereich der Schule ausweisen.

Konversionsfläche „Ray Barracks“

Die Ray Barracks sind ein 74 ha großes ehemaliges Militärgelände im Süden der Friedberger Kernstadt, das sich in Besitz der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben befindet. Auf dieser letzten großen Konversionsfläche in der Metropolregion FrankfurtRheinMain soll ein nachhaltiges Stadtquartier (Arbeitstitel „Vision Green Barracks“) entstehen, wobei 12 ha für öffentliche Nutzungen und 62 ha für die privatwirtschaftliche Veräußerung mit Wohnraum für insgesamt rund 5.000 Menschen vorgesehen sind (Stadt Friedberg, 2023). Investorinnen und Investoren können derzeit im Rahmen eines EU-weiten Verhandlungsverfahrens mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb Angebote mit einem groben Bebauungskonzept einreichen (Stand: Oktober 2025) (Informationen der Stadtverwaltung).

Weitere Aktionen und Projekte

Die Stadt Friedberg nimmt an einigen Aktionen teil, um den Blick auf nachhaltige Mobilitätsformen und gerechte Flächenverteilung zu lenken. So wurden im September 2024 im Rahmen des „NoParking Days“ zwei Kfz-Stellplätze in der Kaiserstraße in Aufenthaltsfläche umgewandelt (Wetterauer Zeitung, 2024).

2.3 Planungsdialog und Öffentlichkeitsbeteiligung

Für die Entwicklung eines SUMP ist von ausschlaggebender Bedeutung, alle relevanten Interessenträger in den gesamten Planungsprozess einzubeziehen und ihre spezifischen Belange und Wünsche zu berücksichtigen. So kann die Planung akzeptiert und letztlich wirksam werden. Die Erarbeitung des SUMP wurde wesentlich durch die Erkenntnisse und Ergebnisse von Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung zur inhaltlichen Ausgestaltung mitgeprägt. Die Protokolle zu den Beteiligungsterminen liegen als Anhang 2 bei.



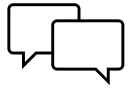
Planungswerkstätten

Vor dem Hintergrund, dass Friedberger Bevölkerung das Verkehrsangebot und -geschehen jeden Tag erleben und persönliche Erfahrungen machen, ist die Beteiligung der Öffentlichkeit von großer Relevanz. Am 15.05.2025 wurde zu einer **1. Planungswerkstatt** im Alten Schwimmbad eingeladen. Die Frage der Notwendigkeit eines SUMP für Friedberg wurde erläutert und das Gesamtprojekt vorgestellt. An vier Thementischen wurden die Optimierungspotenziale für Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit, Mobilitätsangebote sowie Netze und Verbindungen für die Gesamtstadt eruiert. Es wurden kreative Ideen gesammelt, Herausforderungen benannt und Visionen für ein modernes Verkehrssystem entwickelt. Die Anmerkungen bildeten dabei relevante Grundlage für die Bestandsanalyse und Definition von Handlungspotenzialen. Eindrücke der Planungswerkstatt sind in Abbildung 2 dargestellt.



Abbildung 2: Eindrücke der ersten Planungswerkstatt am 15.05.2025 (Fotoaufnahmen: Stadtverwaltung Friedberg, 2025)

2. Planungswerkstatt folgt



Planungsgespräche

Mit dem Ziel, vorläufige Ergebnisse vorzustellen und abzustimmen sowie Wünsche, Bedarfe und Ideen von Seiten unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure / Interessensvertretungen einzusammeln oder Maßnahmen zu konkretisieren, fanden mehrere **Planungsgespräche** statt:

- 25.08.2025 zum Thema Kaiserstraße / Handel mit dem Innovationsquartier Kaiserstraße
- 24.09.2025 zu den Belangen des Radverkehrs mit ADFC und VCD
- 01.10.2025 zum Thema Szenarien und Klimaschutz mit der Klimaschutzmanagerin Friedberg
- 24.10.2025 zu den Themen von Straßenverkehrsbehörde und Ordnungsamt
- # weitere folgen



Steuerungsgruppe

Die Steuerungsgruppe ist ein wichtige Beteiligungsgremium im Prozess des SUMP und vertritt die Perspektive der Mobilitätsnutzenden in der Stadt Friedberg. Die von der Stadtverwaltung eingeladenen Personen umfassen Vertreterinnen und Vertreter aller politischen Fraktionen, Behindertenvertretung, Studentische Vertretung, Städtische Schülervertretung, Schulelternbeirat, Jugendbeirat, Seniorenbeirat, IHK und Handwerkskammer, Mobilitätsmanagement, Kita-Stadtteilernbeirat, Ausländerbeirat und Ehrenamtsbüro. Die Steuerungsgruppe wurden über den Sachstand des Bearbeitungsprozesses kontinuierlich informiert und gleichzeitig aktiv in die Erarbeitung des SUMP eingebunden. Der Kreis hat ein Mitsprache- und Mitgestaltungsrecht bei der Projektbearbeitung, indem die Ergebnisse des Konzeptes rückgespiegelt, diskutiert und feinjustiert werden. Folgende **Termine** fanden statt:

- 30.10.2025 zu Bestandsanalyse, Leitbild und Szenarien
- 22.04.2025 zu Maßnahmenvorschlägen



Verwaltungsinterner Arbeitskreis

Ein verwaltungsinterner Arbeitskreis wurde ins Leben gerufen und verstetigt, um die Abstimmung zwischen dem Planungsbüro und der Verwaltung zu erleichtern. Im Rahmen mehrerer in der Regel monatlicher Jourfixe trafen sich die Mitglieder regelmäßig, um organisatorische und inhaltliche Fragen zum Prozessablauf zu besprechen. Eingeladen waren das Mobilitätsmanagement, das Tiefbauamt, der Radverkehrsbeauftragte, die Wirtschaftsförderung, die Straßenverkehrsbehörde, die Stadtplanung und das Planungsbüro.

2.4 Erhebungen

Im Rahmen des Bearbeitungsprozesses fanden umfangreiche Erhebungen statt, welche nachstehend beschrieben werden.

2.4.1 Haushaltsbefragung

Mit dem Ziel, Informationen über das Mobilitätsverhalten der Friedberger Bürgerinnen und Bürger zu erhalten, wurde eine repräsentative Haushaltsbefragung durchgeführt. Hierzu wurden 5.000 Haushalte aus allen Stadtteilen zufällig über das Einwohnermeldeamtsregister ausgewählt und per Post zur Teilnahme aufgerufen. Bei der Erstellung, Durchführung und Auswertung der Haushaltsbefragung wurden die Hinweise für Mobilitätsbefragungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2018) berücksichtigt.

Die Befragung wurde vom 18.03.2025 bis zum 20.04.2025 durchgeführt. Als Stichtag für das Eintragen von zurückgelegten Wegen wurde Dienstag, der 18.03.2025 gewählt. Der Tag eignete sich für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens. An dem Tag lagen keine Extremwettereignisse oder sonstige negativen Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten vor. Eckdaten der Befragung sind in Abbildung 3 zusammengefasst.





Befragungszeitraum  18.03.2025 – 20.04.2025	Inhalte der Befragung  Haushaltsmerkmale Personenmerkmale
Möglichkeiten zur Teilnahme  Online-Fragebogen / Papier-Fragebogen	 Allgemeines Mobilitätsverhalten Mobilitätsangebote in Friedberg Wegeprotokoll

Abbildung 3: Eckdaten der Haushaltsbefragung in Friedberg

Von den 5.000 zufällig ausgewählten Haushalten haben 989 Haushalte einen ausgefüllten Fragebogen zurückgesandt bzw. online ausgefüllt. Insgesamt beteiligten sich 1.608 Personen, was einer Rücklaufquote von knapp 20 % und einem Anteil von rund 5 % der Friedberger Bevölkerung entspricht (Hessisches Statistisches Landesamt, 2025). Damit kann der Rücklauf als repräsentativ für die Gesamtstadt bewertet werden. Der Fragebogen und eine ausführliche Datenauswertungen sind dem Anhang I zu entnehmen.

2.4.2 Betriebsbefragung

Für das Mobilitätskonzept ist nicht nur die Mobilität der Bevölkerung Friedbergs von Bedeutung, sondern auch die der vor Ort Beschäftigten. Um diese zu erfassen, wurden die größten Betriebe im Friedberger Stadtgebiet zur Teilnahme an einer Befragung aufgerufen. Letztlich wurden Betriebsbefragungen bei fünf Arbeitgebern im Friedberger Stadtgebiet (Stadtverwaltung, Stadtwerke, Fresenius, Pegasus,

Gesundheitszentrum Wetterau) durchgeführt sowie Mobilitätsdaten von zwei weiteren Betrieben der Auswertung zur Verfügung gestellt (Technische Hochschule, Wetteraukreis). Der Fragebogen umfasste **Fragen** zu folgenden Themen:

- Arbeits- und Wohnort
- Arbeitsumfang und -weg
- Verkehrsmittelnutzung und -verfügbarkeit
- Angebots- und Mobilitätsangebot
- persönliche Angaben

Die Befragungen fanden als Online-Befragungen in jedem Betrieb in einem individuellen Zeitraum statt. Auf Grundlage der Befragung wurde für jeden Betrieb ein Mobilitätssteckbrief erstellt, der den Betrieben zur Verfügung gestellt wird. Die Ergebnisse sind in Form von Handouts dem Anhang 4 zu entnehmen.

2.4.3 Verkehrszählungen

Um die Verkehrsmengen zuverlässig quantifizieren und bewerten zu können, fand zusätzlich zu vorliegenden Verkehrsmengendaten eine umfangreiche Erhebung in gesamten Stadtgebiet Friedbergs statt. Das Erhebungskonzept und die Lage der Netzobjekte zeigt die nachstehende Abbildung 4.



Abbildung 4: Verkehrserhebungskonzept

Insgesamt wurden 28 Knotenpunkte und 3 Querschnitte erfasst. Die Knotenpunkte wurden für 24 h erfasst. Die Querschnitte wurden zusätzlich zum Donnerstag auch am Wochenende, den 07.06.2025 und 08.06.2025, erhoben.

2.4.4 Parkraumerhebung

Der ruhende Verkehr stellt einen wichtigen Bestandteil der städtischen Mobilität dar und beeinflusst sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die Flächennutzung im öffentlichen Raum. Eine systematische Parkraumerhebung dient als Grundlage, das bestehende Angebot an Stellplätzen zu erfassen, Nutzungsmuster zu analysieren und gezielte Maßnahmen zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung abzuleiten.

Damit diese Fragestellungen fundiert untersucht werden können, wurde in Abstimmung mit der Stadt Friedberg das Erhebungsgebiet (vgl. Kapitel 3.3.1) festgelegt. Dieses umfasst den zentralen Innenstadtbereich mit der Kaiserstraße als Hauptachse sowie die fußläufig erreichbaren und angrenzenden öffentlichen Parkflächen. Das Angebot an öffentlichen Stellplätzen im Untersuchungsgebiet wurde erfasst und nach Art (öffentlicher Straßenraum, Parkfläche etc.) sowie Bewirtschaftungsformen differenziert. Die Parkraumnachfrage wurde durch eine Parkraumerhebung mit anonymisierter Kennzeichenerfassung erhoben. Neben der Auslastung konnten so auch Kennwerte wie die durchschnittliche Parkdauer und der Stellplatzumschlag ermittelt werden. Die Erhebung erfolgte an einem repräsentativen Werktag (Donnerstag, 05.06.2025) in sieben Zeitscheiben zwischen 6:00 und 20:00 Uhr nach den Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2023) bei günstigen Witterungsbedingungen.

3 Phase 1 – Analyse der Mobilitätssituation

In der Vorbereitungs- und Analysephase wird die Mobilitätssituation aus Sicht aller Verkehrsmittel (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, neue Mobilitätsformen) und Nutzendengruppe analysiert, mit dem Ziel, Probleme und Chancen im gesamten funktionalen Stadtgebiet zu identifizieren. Die vorgenannten Beteiligungstermine und Erhebungen liefern hierzu wichtige Datengrundlagen. Es wird ein Überblick über die Mobilitätssituation und den Planungsrahmen generiert, der bei der Entwicklung weiterer Schritte für die Stadt Friedberg essenziell ist.

3.1 Mobilität in Friedberg

In folgendem Kapitel wird die allgemeine Verkehrssituation Friedbergs hinsichtlich der Lage und verkehrlichen Anbindung, der Bevölkerungsentwicklung, der Erreichbarkeiten, der Pendlerverflechtungen, der Unfallhäufigkeiten und dem Mobilitätsverhalten beschrieben und analysiert. Das Kapitel schließt mit einer Zusammenfassung der Probleme und Chancen ab.

3.1.1 Lage, Anbindung und Siedlungsstruktur

Die Stadt Friedberg (Hessen) liegt im Süden des Bundeslandes Hessens und am nördlichen Rand der Metropolregion FrankfurtRheinMain. Sie ist Verwaltungssitz des Wetterauskreises, in dessen westlichem Teil sie sich räumlich befindet.

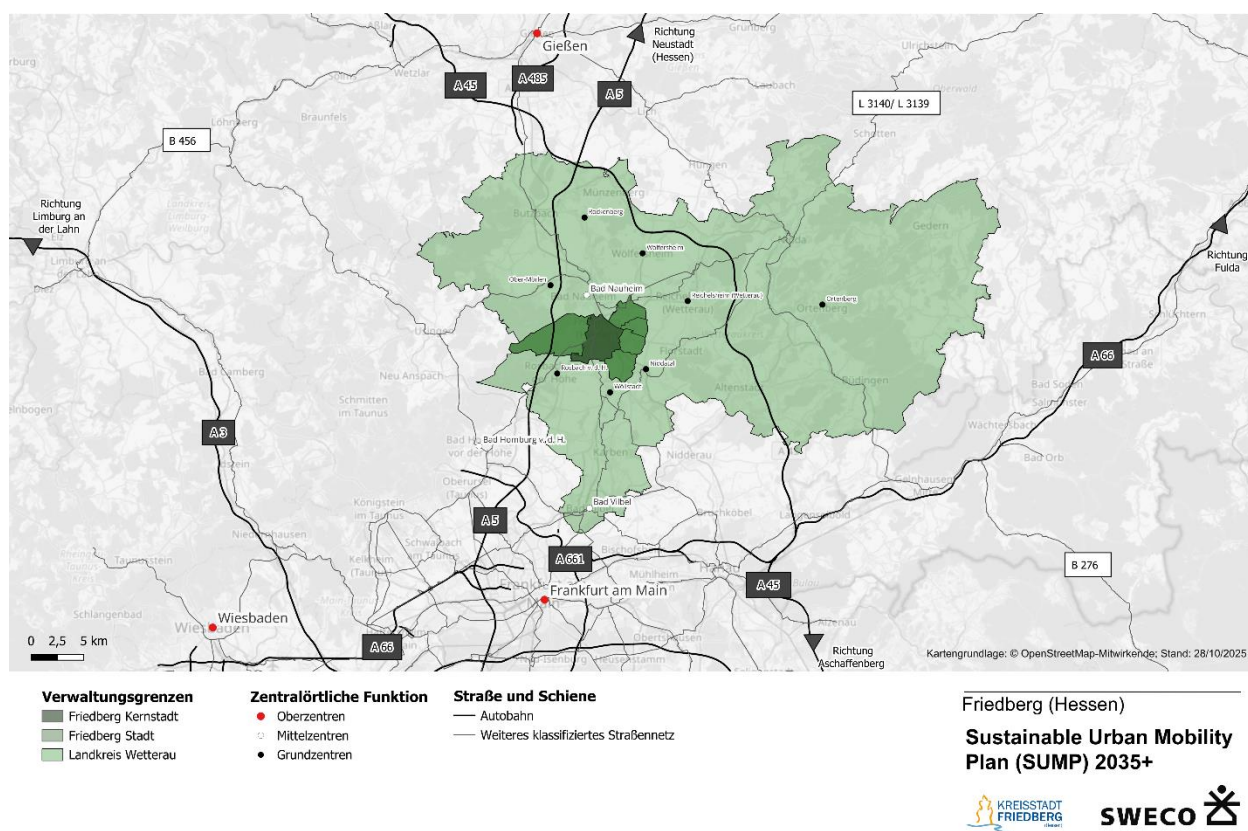


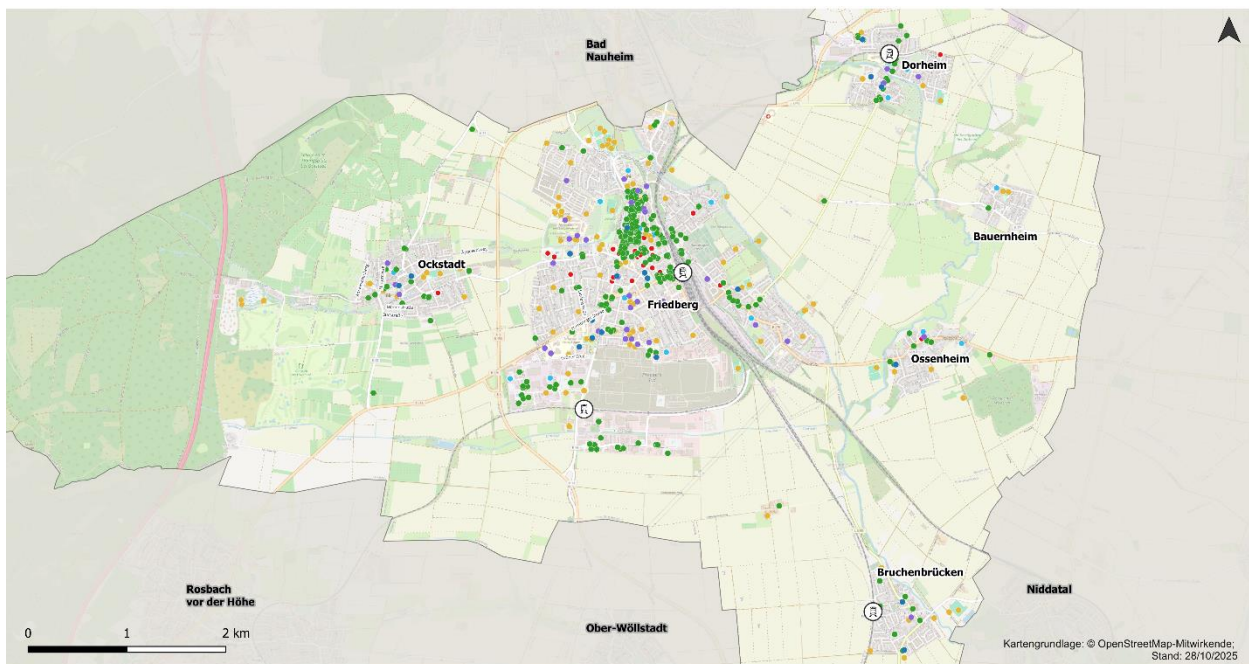
Abbildung 5: Lage der Stadt Friedberg

Friedberg grenzt an mehrere Nachbarkommunen, darunter die Stadt Bad Nauheim und die Gemeinde Wölfersheim im Norden, die Stadt Reichelsheim, die Stadt Florstadt und die Stadt Niddatal im Osten, die Gemeinde Wöllstadt und die Stadt Rosbach vor der Höhe im Süden sowie die Gemeinde Wehrheim (Hochtaunuskreis) im Westen (siehe Abbildung 5).

Die Stadt Friedberg unterteilt sich mit einer Gemarkungsfläche von 50,18 km² (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2025) in die sogenannte Kernstadt und in die Stadtteile Bruchenbrücken, Dorheim, Ockstadt, Ossenheim und Bauernheim. Fauerbach wurde 1901 eingemeindet und gehört heute zur Kernstadt. Friedbergs Kernstadt ist der bevölkerungsreichste Stadtteil (Wetteraukreis, 2024).

Mit ihren 30.400 Einwohnenden im Jahr 2024 (Hessisches Statistisches Landesamt, 2025) sowie ihren Angeboten hinsichtlich Infrastruktur, Dienstleistungen, Handel und Bildungseinrichtungen erfüllt die Stadt die Funktion einer Mittelstadt. Gemäß Hessen Agentur (2019) übernimmt die Stadt zudem Teilfunktionen eines Oberzentrums. Die Stadt fungiert als bedeutender Knotenpunkt für die umliegenden Gemeinden und bietet eine Vielzahl von Freizeit- und Bildungseinrichtungen. Dazu zählt unter anderem der Campus Friedberg der Technischen Hochschule Mittelhessen (THM) mit knapp 4.000 Studierenden. Insgesamt zählt die Stadt 13.447 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte mit Wohnort in der Kommune (Wetteraukreis, 2024). Mehrere große und einige mittelständische Unternehmen haben ihren Unternehmenssitz in der Stadt in der Wetterau gewählt. Größter Wirtschaftszweig sind die Dienstleistungen mit über 7.100 Beschäftigten. Mit zwölf öffentlichen Schulen, über 5.000 Schülerinnen und Schülern sowie 20 Kindertageseinrichtungen ist der Bereich Bildung und Soziales eines der Aushängeschilder der Stadt und unterstreicht die wichtige Funktion Friedbergs auch über die städtische Grenze hinaus.

Öffentliche Gebäude bzw. Verwaltungsfunktionen haben ihren Standort überwiegend im Stadtzentrum. Das Rathaus als zentrales Gebäude für Verwaltung und Dienstleistungen liegt an der Mainzer-Tor-Anlage; das Landratsamt befindet sich ebenfalls zentral gelegen am Europaplatz. Die Bedeutung der Kernstadt bezogen auf besucherintensive Orte lässt sich in nachstehender Abbildung 6 deutlich erkennen. Ferner bündeln sich die meisten Points of Interests aus Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen (grüne Punkte), aber auch Bildung (lila) und medizinische Versorgung (rot) in der Kernstadt, in Altstadt- und Bahnhofsnähe und vereinzelt in den Ortskernen der Stadtteile. Sport, Kultur- und Freizeiteinrichtungen haben ihren Standort überwiegend an den Ortsrändern (gelb) (siehe Abbildung 6 und Abbildung 7). Die Lage der Points of Interests sind Grundlage für die Definition von Zielnetzen im Fuß- und Radverkehr (s. Kapitel 3.5.1 u. 3.6.1).



Points of Interests

- Öffentliche Gebäude / Verwaltung
- Bildungseinrichtungen
- Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen
- Sport-/Kultur-/Freizeiteinrichtungen
- Medizinische Versorgung

- Ⓡ Bahnhof
- Stadtgebiet

Friedberg (Hessen)
Sustainable Urban Mobility
Plan (SUMP) 2035+



Abbildung 6: Points of Interests (POIs) im Stadtgebiet

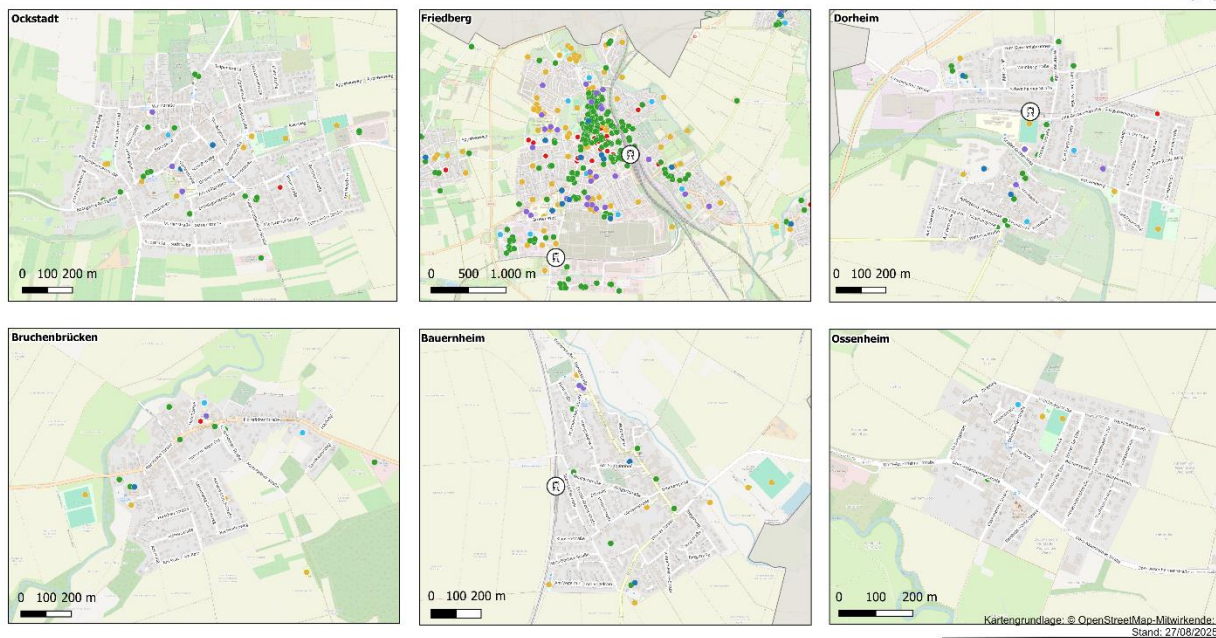


Abbildung 7: Points of Interests (POIs) auf Stadtteilebene

3.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Zu den grundlegenden Kennwerten einer Stadt und ihrer Mobilität zählen die Bevölkerungszahlen, die für Friedberg im Folgenden vorgestellt werden.

Bevölkerungsentwicklung bis 2025

In der Stadt Friedberg (Hessen) lebten 2024 rund 30.400 Personen, wobei in den vergangenen Jahren ein stetiges Bevölkerungswachstum zu verzeichnen war. Zwischen 2011 und 2024 lag dieses bei + 11 % (Hessisches Statistisches Landesamt, 2023; Hessisches Statistisches Landesamt, 2025). Dies ist in Abbildung 8 dargestellt.

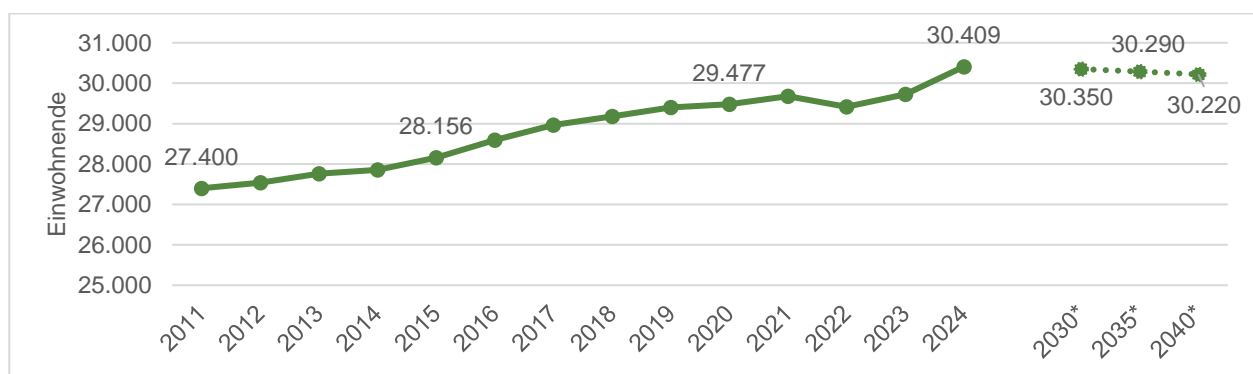


Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung in Friedberg zwischen 2011 und 2024 (zum 31. Dezember) und Bevölkerungsprognose für 2030, 2035 und 2040 (* geschätzte Werte) (Hessisches Statistisches Landesamt, 2023; Hessisches Statistisches Landesamt, 2025; Bertelsmann Stiftung, o. A.)

Mit 70 % lebte 2022 ein Großteil der Friedberger Bevölkerung in der Friedberger Kernstadt. Es folgten die weiteren fünf Stadtteile Ockstadt mit 10 % der Einwohnenden, Dorheim mit 8 %, Bruchenbrücken mit 6 %, Ossenheim mit 4 % und Bauernheim mit 2 %, was Abbildung 9 zeigt (Wetteraukreis, 2021).

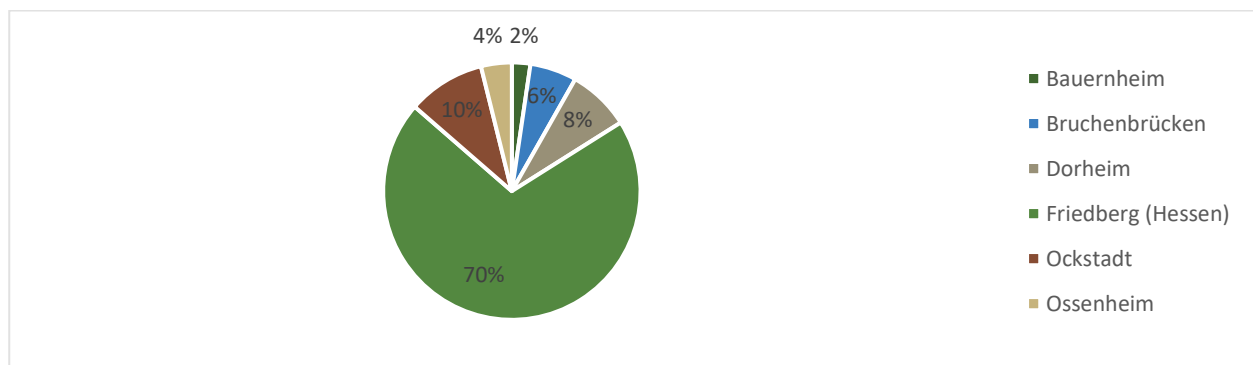


Abbildung 9: Bevölkerung in den Friedberger Stadtteilen 2022 (Wetteraukreis, 2021)

Ein Großteil des Bevölkerungswachstums Friedbergs ist auf ein leicht positives Wanderungssaldo zurückzuführen. Während das natürliche Bevölkerungssaldo der Stadt zwischen 2016 und 2023 bei knapp 0,6 pro 1.000 Personen lag (durchschnittlich 198 Geburten und 182 Sterbefälle pro Jahr), erreichte das

Wanderungssaldo in diesem Zeitraum durchschnittlich knapp 10 pro 1.000 Personen (durchschnittlich 3.417 Zuzüge und 3.127 Fortzüge pro Jahr) (Bertelsmann Stiftung, o. A.). Diese Bevölkerungsentwicklung ist in Abbildung 10 dargestellt.

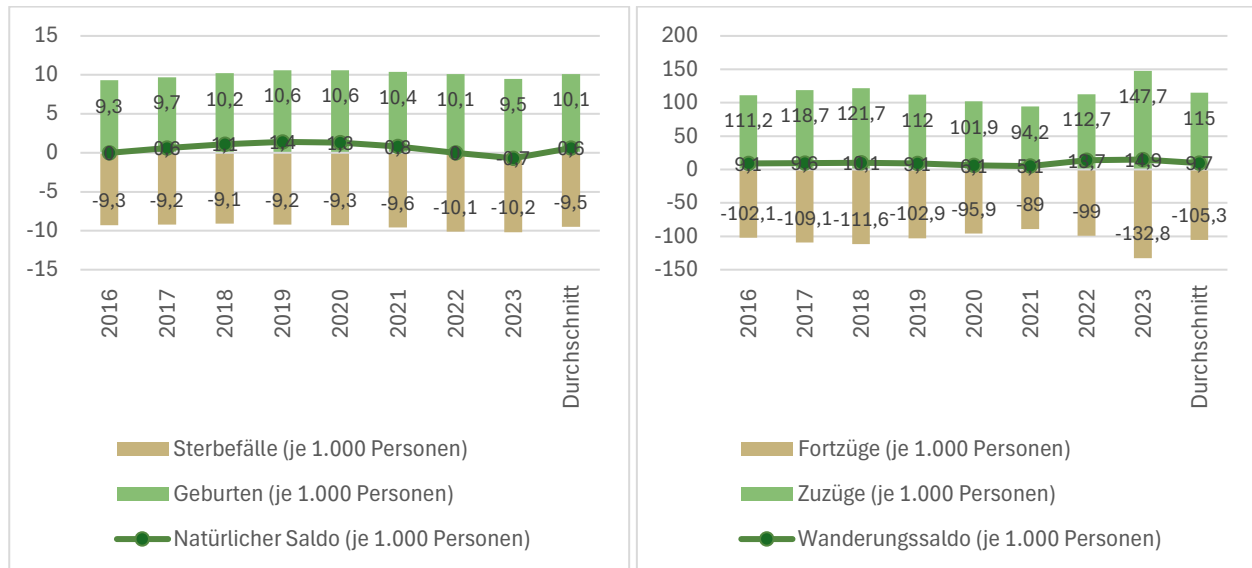


Abbildung 10: Natürliche Bevölkerungsentwicklung in Friedberg von 2016 bis 2023 (links) und Bevölkerungsentwicklung in Friedberg durch Wanderungen von 2016 bis 2023 (rechts) (Bertelsmann Stiftung, o. A.)

Für die Kernstadt Friedberg ist die Bevölkerungsentwicklung mit + 21 % seit 2011 deutlich positiv, während Ortsteile wie Dorheim und Bauernheim in den vergangenen Jahren weniger starke Einwohnerentwicklungen aufweisen. Folglich wird der Trend sichtbar, dass sich der Zuwachs der letzten Jahre insbesondere auf die Kernstadt und den Versorgungsbereich konzentriert (Wetteraukreis, 2024).

Bevölkerungsentwicklung bis 2035

Im Vergleich zum Jahr 2020 wird bis zum Jahr 2030 ein weiteres Bevölkerungswachstum für die Stadt Friedberg prognostiziert. So schätzte die Bertelsmann Stiftung (o. A.), dass bis zum Jahr 2030 die Friedberger Bevölkerung um weitere 3 % auf 30.350 Personen im Vergleich zum Jahr 2020 wächst (siehe Abbildung 8). Damit unterschreiten die Prognosen die heutige Bevölkerungsentwicklung bereits (2024: 30.400 Personen). Für die Jahre 2035 und 2040 prognostizierte die Bertelsmann Stiftung (o. A.) einen leichten Rückgang der Bevölkerung. Vom Regionalverband FrankfurtRheinMain (2024) wurde hingegen im Jahr 2024 für den gesamten Wetteraukreis eine Bevölkerungszunahme von 7,5 bis 11,3 % bis 2045 prognostiziert. Zusammenfassend ist daher in Friedberg von einer Bevölkerungszunahme in den kommenden zehn bis 15 Jahren auszugehen. Einen positiven Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung werden mit rund 5.000 zusätzlichen Personen die geplanten Entwicklungen auf der Konversionsfläche Ray Barracks haben. Die Stadt wird dem Demografie-Typ „Moderat wachsende Städte und Gemeinden mit regionaler Bedeutung“ zugeordnet (Bertelsmann Stiftung, o. A.).

3.1.3 Erreichbarkeiten umliegender Zentren (RIN)

Um die Erreichbarkeit zwischen Friedberg und den umliegenden Ober-, Mittel und Grundzentren zu untersuchen, wird die Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (FGSV, 2008) herangezogen. In der folgenden Tabelle 1 sind die Stufen der Angebotsqualität (SAQ_v) dargestellt.

Tabelle 1: Stufen der Angebotsqualität (SAQ_v) (FGSV, 2008)

SAQ _v	Beschreibung
A	Sehr gute Qualität
B	Gute Qualität
C	Befriedigende Qualität
D	Ausreichende Qualität
E	Mangelhafte Qualität
F	Unzureichende Qualität

Als Kriterium zur Beschreibung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität im Kfz-Verkehr wird der Zeitaufwand mit der Luftliniengeschwindigkeit und dem Reisezeitverhältnis verwendet. Dabei wird die Reisezeit zu Nebenverkehrszeiten herangezogen, um zu prüfen, ob zum Erreichen eines zentralen Ortes grundsätzlich eine geeignete Verbindung im Netz verfügbar ist (FGSV, 2008). Die Qualitätsstufen wurden jeweils für die Verbindungsfunktionsstufen überregional (II) zu den nächsten Ober- und Mittelzentren sowie regional (II) zu den nächsten Grundzentren untersucht (siehe Tabelle 2). Die verbindungsbezogenen Angebotsqualität Friedbergs im Kfz-Verkehrsnetz lässt sich im Hinblick auf die Erreichbarkeit der umliegenden Grund-, Mittel- und Oberzentren mit der Stufe A und damit durchweg als sehr gut bewerten. Für die Bewertung der innerörtlichen Erreichbarkeiten werden in den folgenden Kapiteln die jeweiligen Netze (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) betrachtet.

Tabelle 2: Erreichbarkeit der umliegenden Grund-, Mittel- und Oberzentren

	Reisezeit*	Luftlinien- entfernung**	Luftlinien- geschwindigkeit	Qualitäts- stufe
Oberzentren				
Frankfurt am Main	29 min	25 km	45 km/h	A
Gießen	33 min	28 km	45 km/h	A
Mittelzentren				
Bad Nauheim***	9 min	4 km	-	-
Bad Vöhl	22 min	17 km	39 km /h	A
Bad Homburg v. d. H.	20 min	15 km	38 km/h	A
Grundzentren				
Rosbach v. d. H.	6 min	6 km	40 km/h	A
Wöllstadt	7 min	5 km	30 km/h	A
Niddatal	12 min	6 km	24 km/h	A
Florstadt	12 min	8 km	32 km/h	A
Reichelsheim	13 min	9 km	34 km/h	A
Ober-Mörlen	18 min	6 km	20 km/h	A
Rockenberg	21 min	11 km	31 km/h	A
Wölfersheim	16 min	9 km	34 km/h	A

* Die Reisezeit entspricht der Zugangs-, Beförderungs- und Abgangszeit. Die Beförderungszeit wurde auf Grundlage von OSM zwischen dem Kernbereich Friedbergs und denen der zentralen Orte ermittelt. Die Zugangs- und Abgangszeit wurde auf Grundlage der RIN geschätzt.

** Die Luftlinienentfernung wurde zwischen den Kernbereichen der zentralen Orte ermittelt.

*** Entfernung zu gering zur Bestimmung der Qualitätsstufe.

3.1.4 Pendelverflechtungen

Deutschlandweit pendeln 60 % der Beschäftigten zur Arbeit, arbeiten also in einer anderen Kommune als sie wohnen (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2025). Frankfurt am Main übt eine hohe Anziehungskraft auf Arbeitskräfte aus dem Umland aus. Nach München zählt die Stadt die höchsten Einpendelnden. Für die verkehrsgünstig gelegene Stadt Friedberg überrascht folglich nicht, dass die Quote der Pendelnden an allen Beschäftigten bei über 70 % liegt.

Nachstehende Tabellen und Abbildungen zeigen die Pendelverflechtungen der Stadt Friedberg. Die stärksten Verflechtungen werden mit der Stadt Frankfurt am Main dokumentiert. 3.393 Personen pendeln täglich in die Mainmetropole aus, zudem pendeln von dort zusätzlich 530 Personen ein. An zweiter Stelle steht die Gemeinde Bad Nauheim, aus welcher mit über 1.400 ungefähr so viele Personen ein- wie auspendeln (siehe Tabelle 3, Abbildung 11 und Abbildung 12).

Tabelle 3: Die 10 relevanten Ein- und Auspendelbeziehungen (Bundesagentur für Arbeit, 2023)

Quellort (Quellort → Fried- berg)	Einpen- delnde (2023)	Entfer- nung (km)	Zielort (Friedberg → Zielort)	Auspen- delnde (2023)	Entfer- nung (km)
Bad Nauheim	1.420	5,4	Frankfurt am Main	3.393	24,5
Butzbach	665	13,3	Bad Nauheim	1.448	5,4
Wölfersheim	582	10,4	Rosbach v.d.Höhe	439	6,5
Frankfurt am Main	520	24,5	Bad Homburg v. d. Höhe	438	14,8
Florstadt	473	10,8	Karben	407	10,3
Reichelsheim	448	8,3	Gießen	348	28,4
Niddatal	422	7,8	Bad Vilbel	285	15,1
Rosbach v. d.Höhe	388	6,5	Friedrichsdorf	249	11
Nidda	359	22,6	Oberursel	247	19,2
Wöllstadt	319	4,9	Butzbach	236	13,3

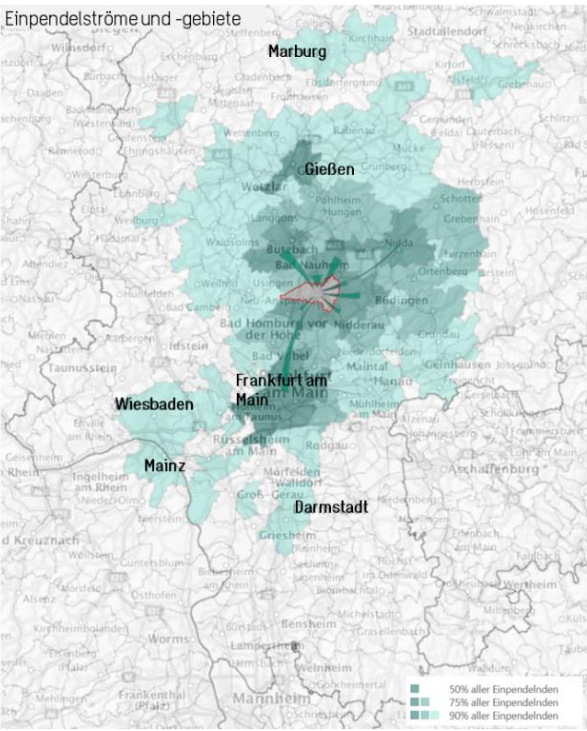


Abbildung 11: Einpendelströme und -gebiete (Bundesagentur für Arbeit, 2023)

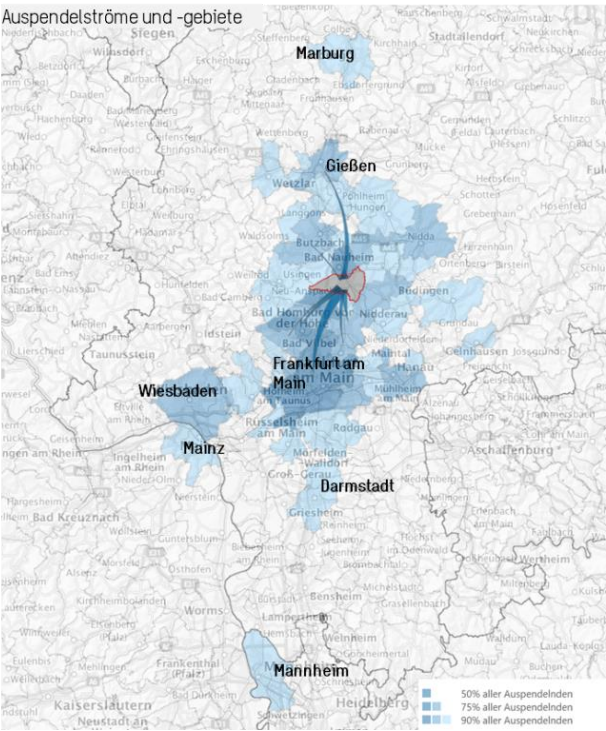


Abbildung 12: Auspendelströme und -gebiete (Bundesagentur für Arbeit, 2023)

Vor dem Hintergrund ist zudem erwähnenswert, dass Friedberg trotz Nähe zu Frankfurt am Main ein leicht positives Pendlersaldo von 0,5 % aufweist. Es pendeln mehr Menschen in die Stadt ein als aus (siehe Abbildung 13).

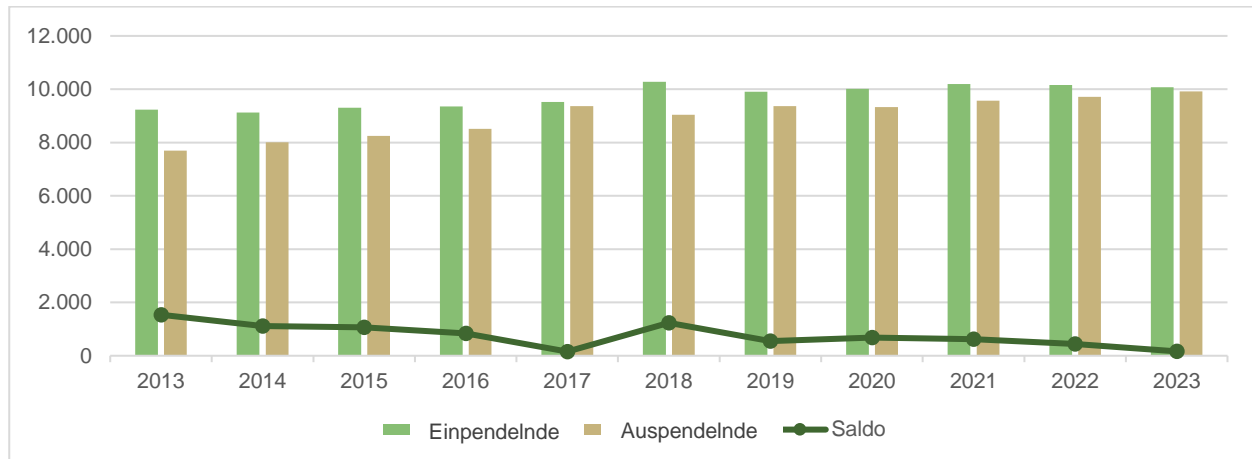


Abbildung 13: Tägliche Pendelbewegungen von und nach Friedberg (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) (Eigene Abbildung nach (Bundesagentur für Arbeit, 2023))

2023 pendelten täglich 10.077 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Friedberg ein und 9.915 aus. Unter Hinzuziehung von Beamten, Selbständigen und geringfügig Beschäftigten liegt die Zahl der Einpendelnden bei 12.272 und die der Auspendelnden bei 11.619. Hinzu kommen 2.675 Pendelnde, die innerhalb der Stadt Friedberg ihren Weg zur Arbeit zurücklegen (Bundesagentur für Arbeit, 2023). Die Darstellung der vergangenen Jahre (nur sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) zeigt, dass die Zahl der Einpendelnden im Zeitraum 2013 bis 2023 um + 9 % gestiegen ist, die der Auspendelnden dagegen um + 29 % (siehe Abbildung 13).

Die Zahl von täglich 22.667 Pendelbewegungen verdeutlicht, dass Pendelnde einen erheblichen Anteil am Verkehrsaufkommen haben und damit eine wichtige Zielgruppe für verkehrspolitische Maßnahmen darstellen.

3.1.5 Unfallhäufungen

Unfallhäufungen werden nach dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) in Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) unterschieden (FGSV, 2012b). Eine UHS liegt vor, wenn in einem Radius von 50 m um den Achsschnittpunkt von Knotenpunkten oder außerhalb des Knoteneinflusses innerhalb von 50 m auf Stadtstraßen beziehungsweise 300 m auf Landstraßen und 1.000 m auf Richtungsfahrbahnen von Autobahnen eine lokal begrenzte Häufung von Unfällen festgestellt wird. Innerorts wird zwischen UHS-leicht (mindestens fünf Unfälle gleichen Typs innerhalb eines Jahres) und UHS-schwer (mindestens fünf Unfälle mit Personenschaden innerhalb von drei Jahren) differenziert. Außerorts werden ausschließlich UHS-schwer identifiziert; hierfür kommt ein gewichteter Grenzwert zur Anwendung, bei dem Unfälle mit Schwerverletzten fünffach und Unfälle mit Leichtverletzten zweifach gewichtet werden. Eine UHS-schwer liegt vor, wenn die gewichtete Summe mindestens 15 beträgt.

Unfallhäufungslinien (UHL) beschreiben ein linienförmiges Unfallgeschehen. Innerorts sind hierfür mindestens drei Unfälle mit Personenschaden des Unfalltyps 4 (Zufußgehende beim Überschreiten der Fahrbahn) erforderlich, deren gegenseitige Abstände jeweils unter 300 m liegen, was auf ein Missverhältnis zwischen Querungsbedarf und vorhandener Infrastruktur hinweist. Auf Landstraßen liegt eine UHL vor, wenn mindestens drei Unfälle mit Schwerverletzten beliebigen Unfalltyps mit jeweils unter 600 m Abstand zueinander aufgetreten sind. Als Datengrundlage für die Analyse der Unfallhäufungen werden die Daten des Unfallatlas im 3-Jahreszeitraum von 2022 bis 2024 verwendet und in Abbildung 14 dargestellt (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2025). Die Datengrundlage enthält nur Unfälle mit Personenschaden, weshalb UHS-leicht nicht untersucht werden können.

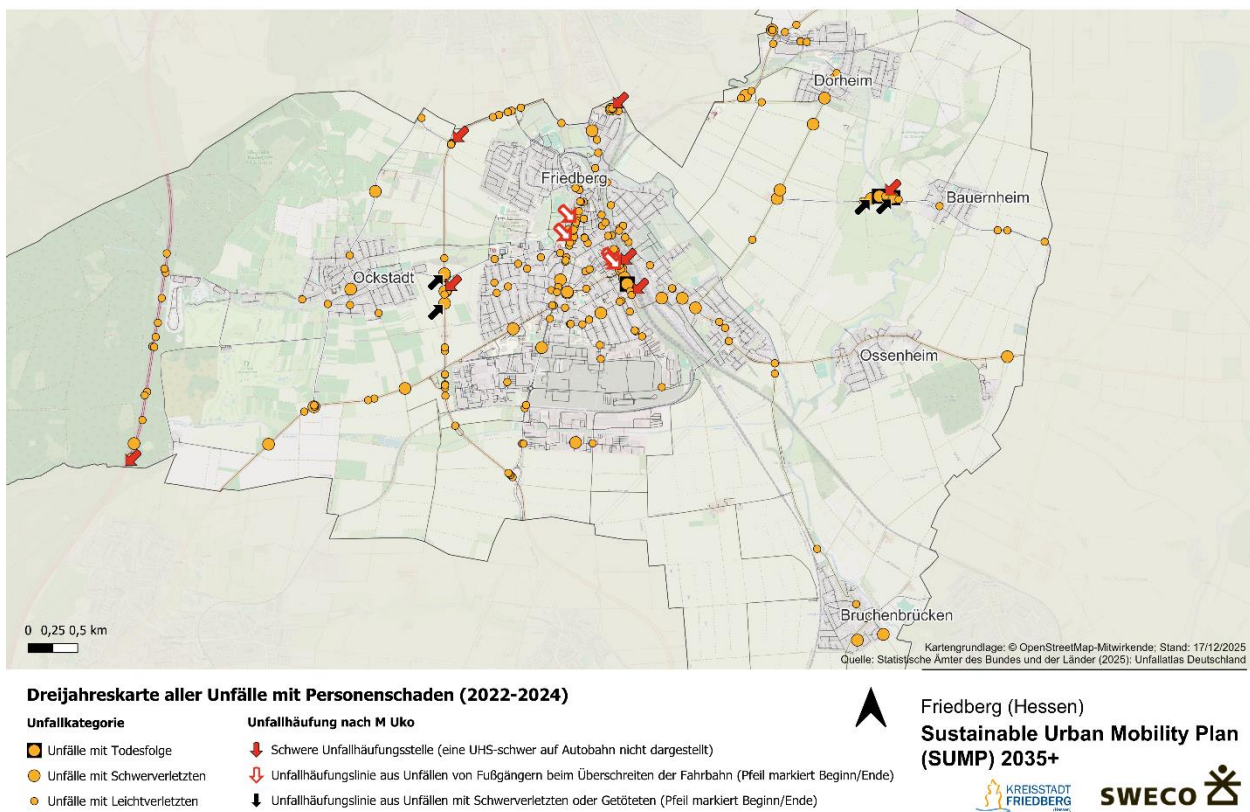


Abbildung 14: Unfallhäufungen bei Unfällen mit Personenschaden im Zeitraum 2022 bis 2024

Im untersuchten Dreijahreszeitraum wurden 248 Unfälle mit Personenschaden polizeilich erfasst. Hinsichtlich der Unfallkategorien traten 3 Unfälle mit Todesfolge, 36 Unfälle mit Schwerverletzten und 209 Unfälle mit Leichtverletzten im Stadtgebiet auf. Insgesamt weisen 40 Unfälle eine Beteiligung des Radverkehrs und 26 Unfälle eine Beteiligung des Fußverkehrs auf.

Innerorts wurden **Unfallhäufungen** an folgenden Standorten festgestellt:

- UHS-schwer an der Einmündung Karlsbader Straße / Hanauer Straße (5 Unfälle, davon 4 mit Radverkehrsbeteiligung)
- UHL und UHS-schwer auf der Hanauer Straße im Bereich zwischen Haupteingang des Bahnhofs und Park-&-Ride-Parkplatz P2 (5 Unfälle, davon 4 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung)
- UHL auf der Kaiserstraße im Bereich zwischen den Hausnummer 82 und 114 (3 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung, davon 2 im Bereich der Bushaltestelle Kaiserstraße)

Außerorts wurden **Unfallhäufungen** an folgenden Standorten festgestellt:

- UHS-schwer und UHL auf der Dorn-Assenheimer Straße vor Bauernheim im Bereich einer Kurve (5 Unfälle, davon 2 mit Todesfolge)
- UHS-schwer und UHL auf der B455 im Bereich der Einmündung zur Ockstädter Straße (8 Unfälle)
- UHS-schwer auf der B455 im Bereich der Einmündung zur K21 (8 Unfälle)
- UHS-schwer am Knotenpunkt B455 / Gießener Straße (7 Unfälle)
- UHS-schwer auf der A5 in Richtung Frankfurt am Main (6 Unfälle, davon 1 Unfall im Stadtgebiet Friedbergs)

Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

Bezugnehmend auf die Verkehrssicherheit in Friedberg haben die Bürgerinnen und Bürger folgende **Wünsche**:

- Priorisierung von Schulwegen bzw. Fokus auf Kinder
- Beseitigung von parkenden Autos auf Radwegen und in Kreuzungen hinein
- Autofreie bzw. auf den Fuß- und Radverkehr ausgelegte Kaiserstraße

3.1.6 Mobilitätsverhalten

Im Rahmen der im März und April 2025 durchgeführten Haushaltsbefragung wurde das Mobilitätsverhalten der Friedberger Bevölkerung untersucht (vgl. Kapitel 2.4.1 zur methodischen Vorgehensweise). Nachfolgende Tabelle fasst die Mobilitätskennwerte für Friedberg zusammen und setzt diese in Vergleich mit den Kennwerten des vergleichbaren Raumtyps „Mittelstadt, städtischer Raum, Stadtregion“ aus der Regionalstatistischen Raumtypologie (Bundesministerium für Verkehr, 2025).

Tabelle 4: Mobilitätskennwerte

Indikator	Friedberg	Raumtyp*	Einheit
Mobilität mobile Personen	3,0	2,9	Wege / Person und Tag
Binnenverkehr	65 %	-	Anteil am Gesamtwegeaufkommen
Wegelänge	7,7	12,9	Kilometer / Person und Tag
Pkw-Besitz	1,22	1,5	Private Pkw je Haushalt
Führerscheinbesitz	88 %	92 %	Anteile an allen Personen ab 18 Jahren
Fahrrad-Besitz	2,04	-	Fahrräder / Haushalt

* „Mittelstädte, städtischer Raum, Stadtregion“ (MiD, 2017)

Verkehrsmittelverfügbarkeit

- Pkw (Verbrenner, Elektro-Autos):** Im Mittel besitzt ein Haushalt in Friedberg 1,22 Pkw, wobei etwa 10 % davon (0,12 pro Haushalt) Elektro-Autos sind. Insgesamt gaben 9 % der Haushalte an, mindestens ein Elektro-Auto zu besitzen. Im Vergleich zum regionalstatistischen Raumtyp „Mittelstädte, städtischer Raum, Stadtregion“ mit 1,50 Pkw je Haushalt fällt der Pkw-Besitz in Friedberg somit geringer aus (MiD, 2017).
- Fahrräder (Fahrrad, Pedelec / E-Bike / Lastenfahrrad):** Die Haushalte besitzen im Mittel 2 Fahrräder, wovon Pedelecs / E-Bikes etwa 19 % und Lastenfahrräder etwa 1 % ausmachen.

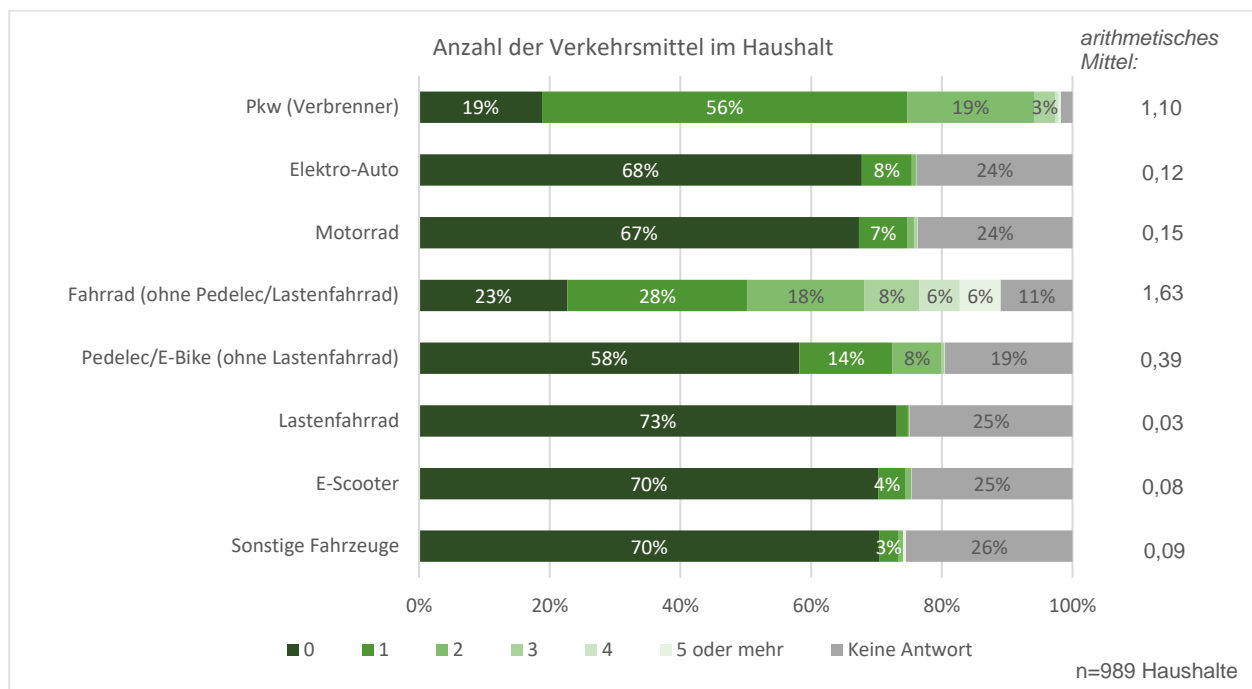


Abbildung 15: Anzahl der Verkehrsmittel im Haushalt

Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

- **Zu Fuß:** 65 % der Befragten legen (fast) täglich Wege zu Fuß zurück.
- **Pkw (als Fahrende / Mitfahrende):** Etwa 63 % der Befragten nutzen mindestens wöchentlich den Pkw als Fahrende und weitere 38 % als Mitfahrende.
- **Fahrrad:** Rund ein Viertel der Befragten (26 %) fährt mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad, 35 % fahren nie Fahrrad.
- **ÖPNV:** Die Nutzungshäufigkeiten von S-Bahn, Bus und (Regional-)bahn sind ähnlich – die Zahl der Befragten, die mindestens wöchentlich mit dem ÖPNV fahren, liegt im Bereich von 15 bis 20 %. Etwa ein Drittel nutzt (fast) nie S-Bahn oder (Regional-)bahn, wobei dieser Anteil bei Bussen etwa die Hälfte der Befragten (51 %) und bei Anruf-Linien-Taxis oder Kleinbussen sogar 90 % der Befragten umfasst.

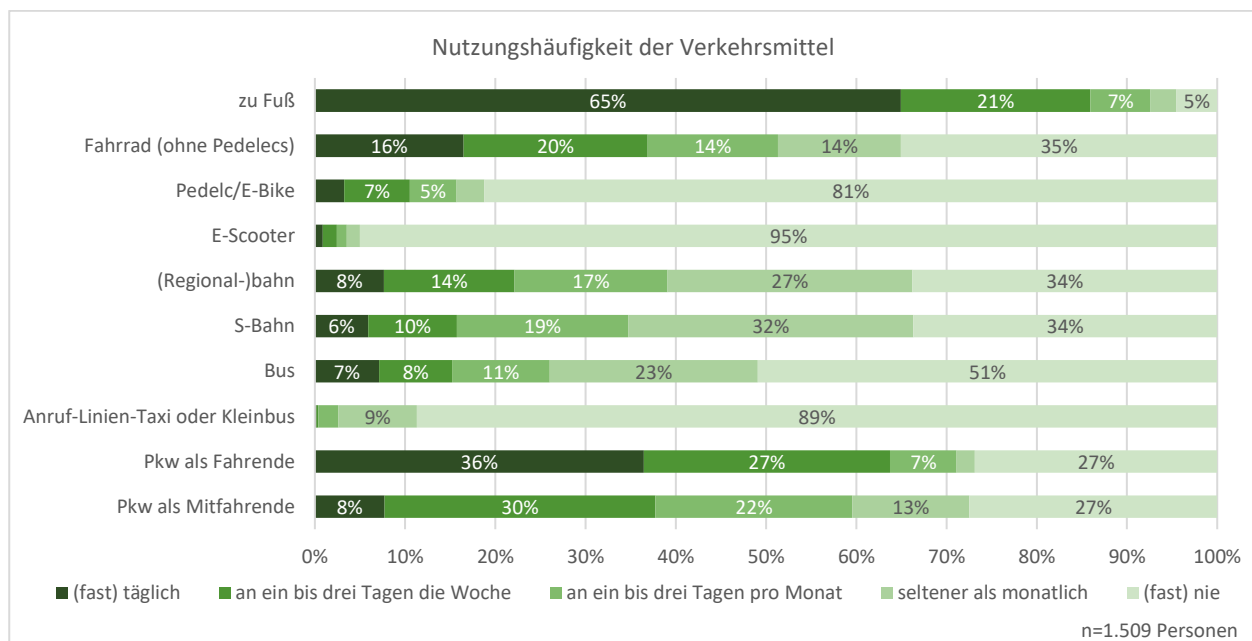


Abbildung 16: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Saisonale Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung

- **Zu Fuß:** Etwa 43 % geben an, häufiger im Sommer zu Fuß zu gehen.
- **Fahrräder (Fahrrad, Pedelec / E-Bike):** Etwa 69 % der Befragten geben an, das Fahrrad häufiger im Sommer als im Winter zu nutzen, wobei der Wert bei Pedelec- und E-Bike-Fahrenden mit 46 % leicht geringer ausfällt.
- **ÖPNV:** Mehr als zwei Drittel der Befragten geben an, im Sommer und im Winter etwa gleich häufig S-Bahn, (Regional-)bahn, Bus und Anruf-Linien-Taxi oder Kleinbus zu fahren.
- **Pkw (als Fahrende / Mitfahrende):** 70 % bzw. 77 % der Befragten geben an, im Sommer und im Winter etwa gleich häufig den Pkw als Fahrende bzw. als Mitfahrende zu nutzen.

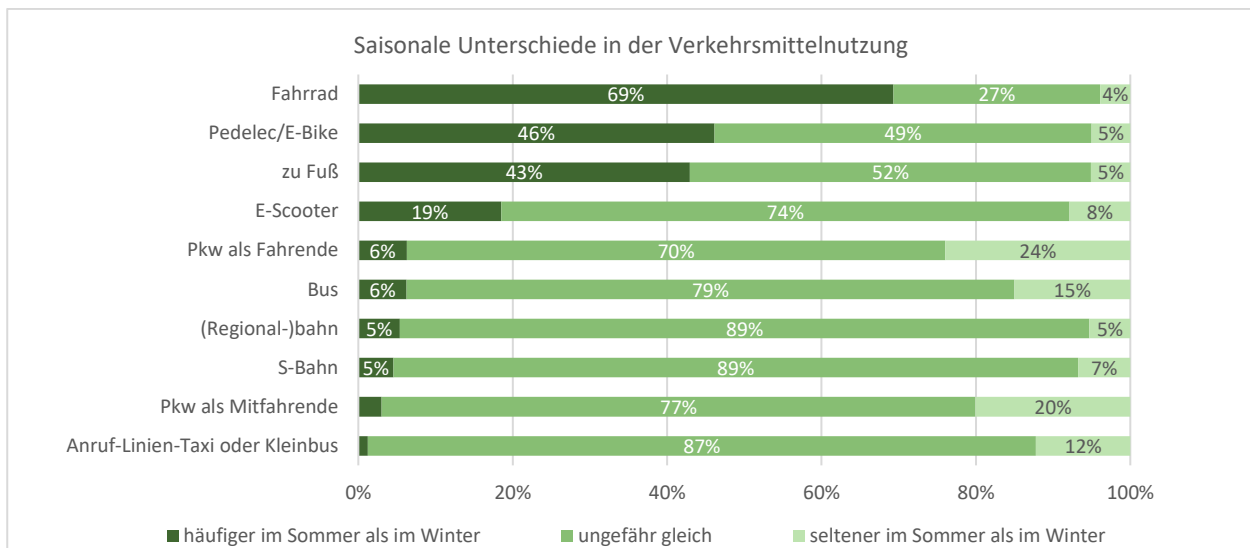


Abbildung 17: Saisonale Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung

Zufriedenheit mit verschiedenen Mobilitätsangeboten

- **Hohe Zufriedenheiten:** Die Befragten sind überwiegend zufrieden mit den Bedingungen fürs Zu-fußgehen, mit der S-Bahn und (Regional-)bahn und dem Angebot für den Pkw-Verkehr.
- **Ausgeglichene Zufriedenheiten:** Etwa ausgeglichen ist die Zufriedenheit für das Busangebot. Das Parkplatzangebot und die Bedingungen für Radfahrende werden leicht negativ bewertet.
- **Geringe Bekanntheit:** Die weiteren Angebote wurden nur von einem kleinen Teil der Befragten beurteilt. Die Anruf-Linien-Taxis oder Kleinbusse werden jedoch positiv, das Carsharing-Angebot als ausgeglichen und die Lademöglichkeiten für E-Autos sowie das Bikesharing-Angebot als eher negativ bewertet.

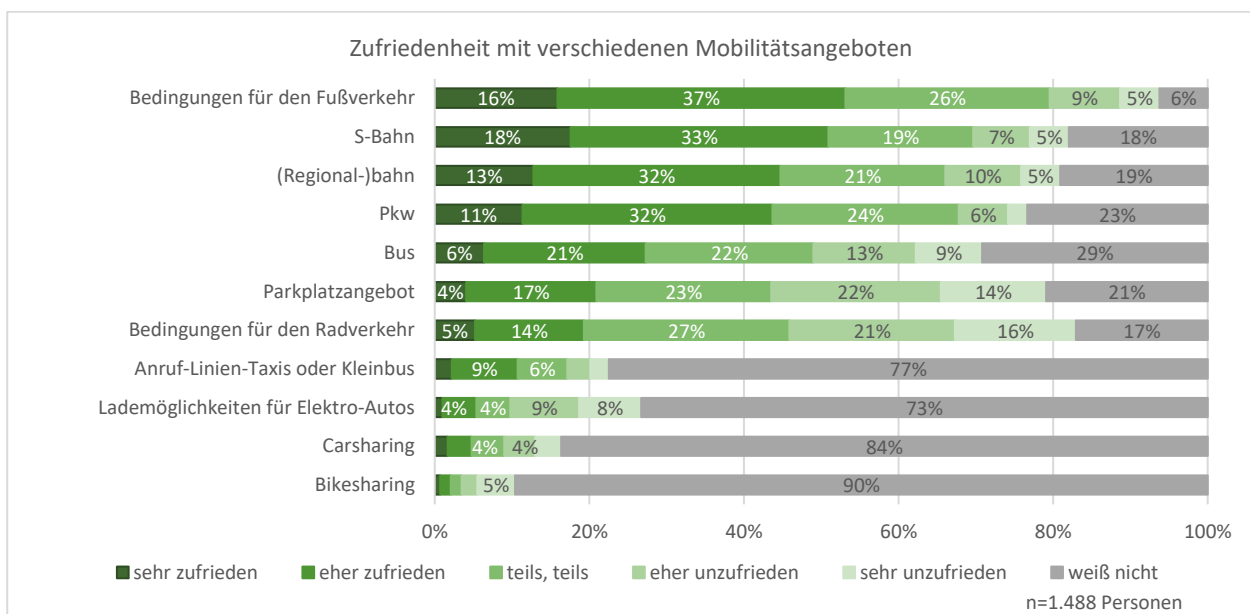


Abbildung 18: Zufriedenheit mit verschiedenen Mobilitätsangeboten

Modal Split

Insgesamt werden in Friedberg im Vergleich zu Städten des gleichen regionalstatistischen Raumtyps mehr Wege zu Fuß und weniger mit dem Pkw (als Fahrende / Mitfahrende) zurückgelegt, während es sich bei den übrigen Verkehrsmitteln (ÖPNV, Fahrrad) ähnlich verhält (siehe Abbildung 19).

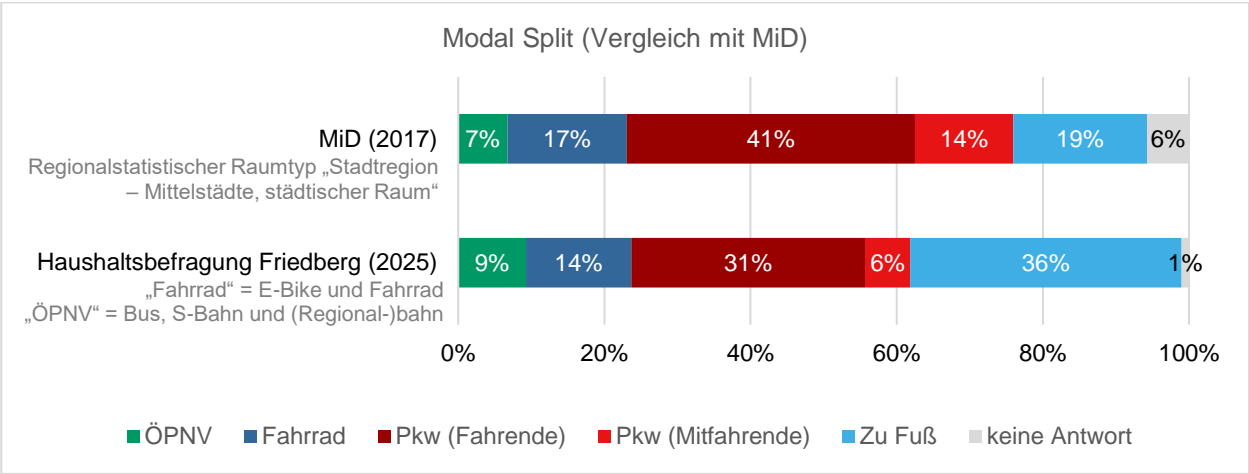


Abbildung 19: Modal Split der Wege (Vergleich mit MiD)

Modal Split
(nach Stadtteilen)

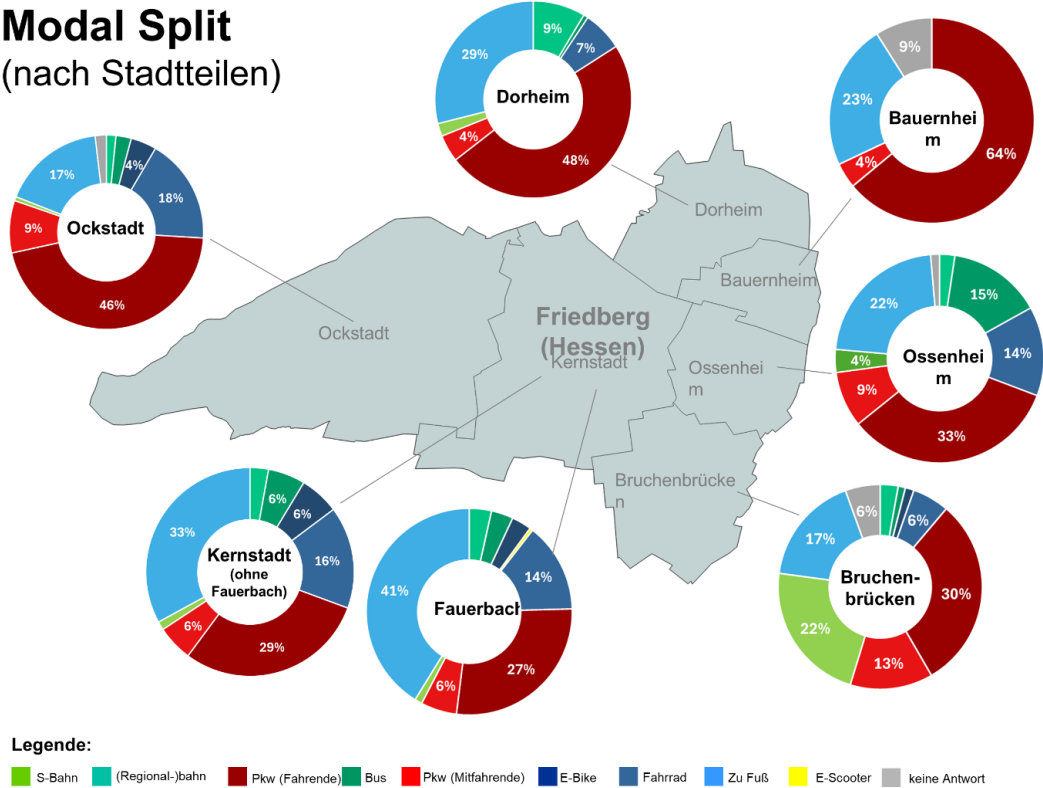


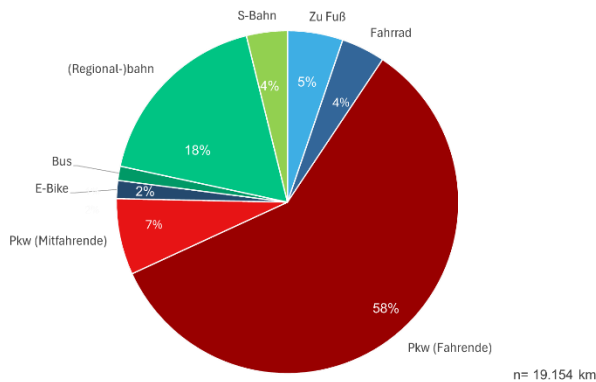
Abbildung 20: Modal Split nach Wegen (nach Stadtteilen) (Hinweis: Die Kernstadt und Fauerbach wurden separat abgefragt, da Fauerbach in der Einwohnenden-/Haushaltsstatistik separat aufgeführt wird. Diese Statistiken bildeten die Grundlage zur Versendung der Fragebögen.)

Differenziert nach Stadtteilen lassen sich folgende **Erkenntnisse** zum Modal Split ableiten (siehe Abbildung 20):

- **ÖPNV:** Mit 15 % ist der Bus-Anteil in Ossenheim am höchsten. In Dorheim wird mit 9 % am meisten (Regional-)bahn gefahren und in Bruchenbrücken mit 22 % am meisten S-Bahn.
- **Pkw (als Fahrende / Mitfahrende):** In Ossenheim, Bruchenbrücken, Fauerbach und Friedberg (Kernstadt) fällt der Anteil für Pkw (als Fahrende) mit jeweils rund ein Drittel im Vergleich zu den anderen Stadtteilen am geringsten aus. In Dorheim und Ockstadt sind es rund die Hälfte der Wege und in Bauernheim mit rund zwei Drittel (64 %) am meisten.
- **Zu Fuß:** Am geringsten fällt der Fußwegeanteil in Ockstadt (17 %) aus, am höchsten in der Kernstadt (33 %) und Fauerbach (41 %).
- **Fahrrad:** Die meisten Wege mit dem Fahrrad werden jeweils anteilmäßig in Ockstadt (18 %) und Kernstadt (16 %) zurückgelegt.

Der Modal Split nach Verkehrsleistung zeigt die Anteile der Verkehrsmittel an der insgesamt zurückgelegten Strecke. Im Unterschied zum klassischen Modal Split, der die Anzahl der Wege betrachtet, macht die Verkehrsleistung die zurückgelegte Distanz sichtbar. Damit werden besonders die längeren Wege, wie sie häufig mit dem Pkw oder der Bahn zurückgelegt werden, stärker gewichtet. Das Ergebnis für Friedberg ist im nachstehenden Diagramm veranschaulicht.

Modal Split (nach Verkehrsleistung)



Am Stichtag wurden insgesamt 19.154 km zurückgelegt. Davon entfielen rund 58 % auf Pkw-Fahrende, weitere 7 % auf Pkw-Mitfahrende. Der Anteil des ÖPNV lag bei insgesamt etwa 23 %. Der Radverkehr erreichte 4 %, der Fußverkehr 5 %, und die E-Bike-Nutzung 2 %.

Abbildung 21: Modal Split nach Fahrleistung

Weitere Auswertungen sind dem Ergebnisbericht zur Haushaltsbefragung zu entnehmen (vgl. Anhang 1).

Schul- und Pendelwege im Fokus

- **Verkehrsmittelwahl auf Schulwegen:** 42 % der Schulwege werden zu Fuß zurückgelegt, gefolgt von jeweils 19 % mit dem Fahrrad bzw. dem ÖPNV (Bus oder Regionalbahn). 14 % der Haushalte geben an, ein oder mehrere Kinder mit Pkw zur Schule zu bringen bzw. zu holen. Mit Blick auf die Friedberger Kernstadt lässt sich beobachten, dass 10 % der Kinder, die in der Kernstadt und innerhalb der Kernstadt zur Schule gehen, von ihren Eltern mit dem Pkw gebracht bzw. geholt werden.
- **Verkehrsmittelwahl auf Pendelwegen:** Für die anteilmäßig stärksten Pendelverflechtungen, nämlich Friedberg und Frankfurt am Main, wurde die Verkehrsmittelwahl auf Arbeits- bzw. Ausbildungswege im Detail beleuchtet. In Friedberg werden knapp zwei Drittel der Arbeits- bzw. Ausbildungswege zu Fuß (32 %) oder mit dem Fahrrad, E-Bike oder E-Scooter (31 %) zurückgelegt. Weitere 28 % entfallen auf Wege mit Pkw als Fahrende oder Mitfahrende und der Rest (8%) auf den ÖPNV (Bus, (Regional-)bahn oder S-Bahn). Nach Frankfurt am Main wird zu rund drei Fünfteln (59 %) mit dem ÖPNV und zu rund zwei Fünfteln (39 %) mit dem Pkw als Fahrende oder Mitfahrende gependelt. Der verbleibende Anteil entfällt auf Wege mit dem Fahrrad, E-Bike oder E-Scooter.

3.1.7 Probleme und Chancen

Aus der vorangegangenen Analyse lassen sich folgende Probleme und Chancen für die Mobilität in Friedberg ableiten:

Tabelle 5: Probleme und Chancen (Mobilität in Friedberg)

Themen	Probleme	Chancen
Erreichbarkeiten umliegender Zentren	Die sehr gute Pkw-Erreichbarkeit Friedbergs erschwert die Konkurrenzfähigkeit umweltfreundlicherer Alternativen.	Friedberg ist als Mittelzentrum kategorisiert, was die zentralörtliche Bedeutung für umliegende Kommunen verdeutlicht.
Bevölkerungsentwicklung	Das prognostizierte Bevölkerungswachstum wird zu einem stärkeren Verkehrsaufkommen führen, was eine Herausforderung für die Stadt und das Verkehrssystem darstellt.	Im Vergleich zum Jahr 2020 wird bis zum Jahr 2030 ein weiteres Bevölkerungswachstum für die Stadt Friedberg prognostiziert.
Pendlerverflechtungen	Die Pendlerquote Friedbergs von 70 % führt zu einem hohen Verkehrsaufkommen.	Das leicht positive Pendelsaldo verdeutlicht Friedbergs Bedeutung als Arbeitsstandort in der Region.
Unfallhäufigkeiten	Es lassen sich mehrere Unfallhäufigkeiten in der Kernstadt und im umliegenden Landstraßennetz sowie auf einer Richtungsfahrbahn der A5 verorten.	
Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung	Die Zahl der Befragten, die mindestens wöchentlich mit dem ÖPNV fahren, liegt im Bereich von 15 bis 20 %. Etwa ein Drittel nutzt (fast) nie S-Bahn oder (Regional-)bahn. In Bezug auf den Modal Split gibt es Unterschiede zwischen den Stadtteilen.	39 % der Pendelwege nach Frankfurt am Main und 28 % der Pendelwege in Friedberg werden aktuell mit dem Pkw zurückgelegt. Hieraus ergibt sich Verlagerungspotenzial.
		65 % der Befragten legen (fast) täglich Wege zu Fuß zurück. Insgesamt werden in Friedberg im Vergleich zu Städten des gleichen regionalstatistischen Raumtyps mehr Wege zu Fuß und weniger mit dem Pkw zurückgelegt.

3.2 Kfz-Verkehr (fließend)

In folgendem Kapitel wird der fließende Kfz-Verkehr in Friedberg betrachtet. Im Rahmen des SUMP **analysieren** wir folgende Themen:

- Straßennetz im Bestand
- Zulässige und gefahrene Geschwindigkeiten
- Verkehrsmengen und -beziehungen
- Leistungsfähigkeiten und Engstellen im Straßennetz
- Ladeinfrastruktur
- Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

3.2.1 Straßennetz im Bestand

Durch ihre zentrale Lage in der Region Wetterau ist die Stadt Friedberg sehr gut an das überregionale klassifizierte Straßenverkehrsnetz angebunden. Zum klassifizierten Straßennetz zählen alle Straßen der folgenden **Kategorien**:

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße und Kreisstraße

Gemäß hessischem Straßengesetz ist das Land Baulastträger von Landesstraßen und der Wetteraukreis Baulastträger der Kreisstraßen. Für Gehwege und Parkplätze entlang von Ortsdurchfahrten ist die Stadt Friedberg Träger der Straßenbaulast.

Der Standort kennzeichnet sich durch eine sehr günstige Lage an einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt zwischen Frankfurt und Gießen. Die nachstehende Abbildung 22 hebt das klassifizierte Straßennetz hervor.

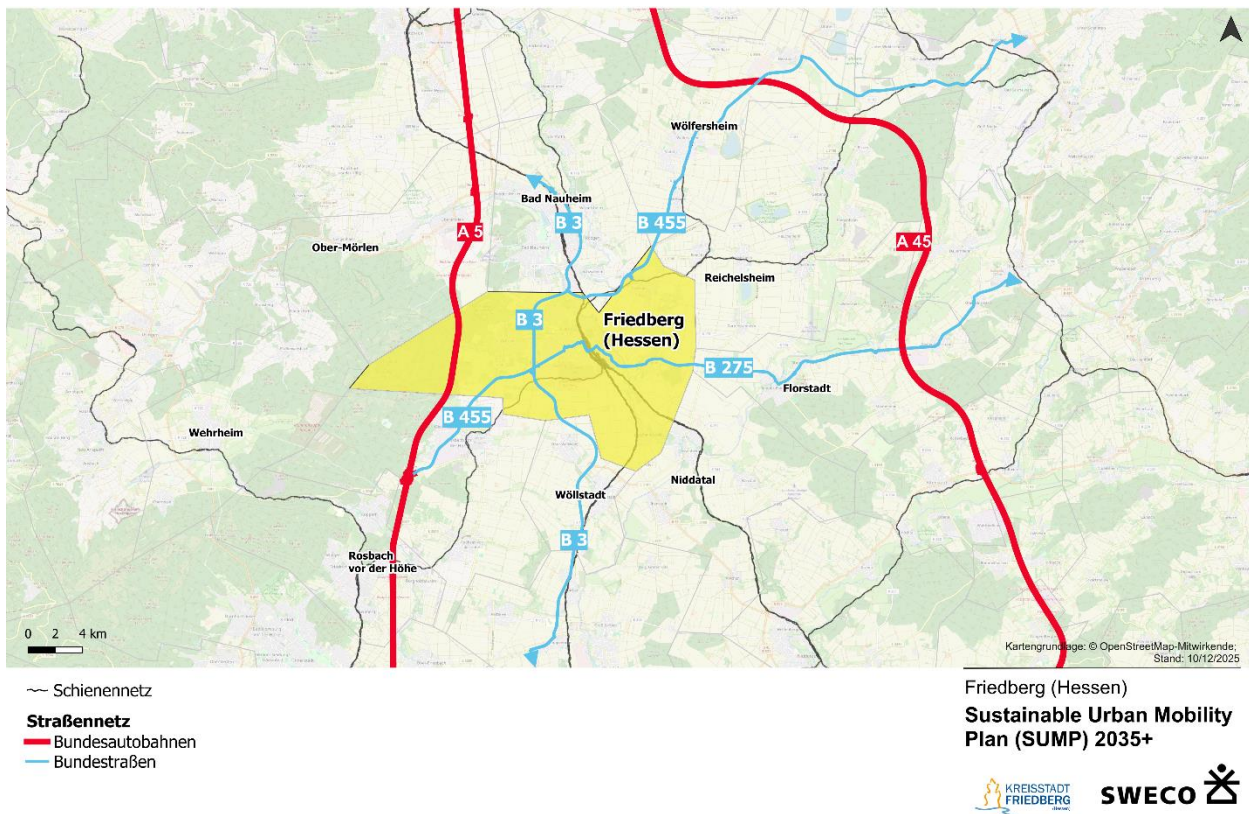


Abbildung 22: Klassifiziertes Straßennetz

Auf regionaler Ebene ist Friedberg über mehrere Bundesstraßen (blau) an das überörtliche Straßennetz angebunden. Während die B 3 westlich der Kernstadt in Nord-Süd-Richtung verläuft und die B 455 nördlich nach Osten abzweigt und dabei die Innenstadt nur tangiert, führen B 455 bzw. B 275 in Ost-West-Richtung durch die Stadtmittel. Über die genannten Bundesstraßen besteht Anschluss an die Autobahn A 5 und damit an eine der wichtigsten Nord-Süd-Achsen Deutschlands. Über die B 3 in nördlicher Richtung gelangt man nach Bad Nauheim sowie die gleichnamige Anschlussstelle, die für Verkehre aus Friedberg in Richtung Gießen von Relevanz ist. Verkehre in die Rhein-Main-Region verwenden die B 455 nach Südwesten und die Anschlussstelle Friedberg. Darüber hinaus sichert die A45, welche über die B275 in östlicher Richtung erreicht wird, die Anbindung an den südwestlichen Raum. Unterschiedliche Ziele in Bad Nauheim können über die bereits aufgeführte B 3, die östliche K 21 sowie die dazwischen liegende nicht klassifizierten Straßen Burgefelder Straße sowie Gießener Straße erreicht werden. Neben den Bundesstraßen sichern östlich von Friedbergs Kernstadt die L 3351 sowie K 171 eine gute Anbindung an die Ortsteile Dorheim, Bauernheim und Buchenbrücken.

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) definieren anhand von Kategorie-Gruppen und Verbindungsfunktionsstufen Kategorien von Stadtstraßen. Die Kategorie-Gruppen umfassen anbaufreie Hauptverkehrsstraßen (VS), angebaute Hauptverkehrsstraßen (HS) und Erschließungsstraßen (ES). Die Verbindungsfunktionsstufen reichen von überregional (II) und regional (III) bis hin zu nachräumig (IV) und kleinräumig (V) (FGSV, 2006). Daraus ergeben sich Straßenkategorien mit verschiedenen Eigenschaften, die folgender Tabelle dargestellt sind.

Tabelle 6: Straßenkategorien gemäß RAST 06 (FGSV, 2006)

Kategorie-gruppe	Verbin-dungs-funktions-stufe	Straßenkategorie	Anzahl Bahnen	Verknüpfung	Zulässige Höchstge-schwindigkeit	Besonderheiten
VS	Überregio-nal (II), regi-onal (III)	Anbaufreie Stra-ßen im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete	Ein- oder zweibah-nig	Plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignal-anlage oder Kreisverkehre	Im Vorfeld bebauter Gebiete: vorzugsweise 70 km/h; innerhalb be-bauter Gebiete: i. d. R. 50 km/h	Lockere Bebauung, tertiäre Nutzung, fahrbahnseitige Ver-kehrsflächen für den NMIV
HS	Regional (III), nahräu-mig (IV)	Angebaute Stra-ßen innerhalb be-bauter Gebiete	Ein- oder zweibah-nig	Plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignal-anlage oder Kreisverkehre	i. d. R. 50 km/h	Auch Ortsdurchfahr-ten möglich; Bun-des-, Landes-, Kreis- oder Gemein-destraßen; ÖPNV; Radverkehr vorzug-weise gesondert
ES	Nahräumig (IV), klein-räumig (V)	Angebaute Stra-ßen innerhalb be-bauter Gebiete, die v. a. der unmittel-baren Erschlie-ßung der angren-zenden bebauten Grundstücke oder dem Aufenthalt dienen	einbah-nig	Mit ES: plan-gleiche Knoten-punkte ohne Lichtsignalan-lage; mit HS: plangleiche Knotenpunkte mit / ohne Lichtsignalan-lage oder Kreisverkehre	i. d. R. 30 km/h	Unmittelbare Er-schließung der an-grenzenden bebau-ten Grundstücke und Aufenthalt, flä-chenhafte Erschlie-ßung

Anhand verkehrlicher und städtebaulicher Merkmale differenziert die RAST 06 typische Entwurfssituationen dieser Straßenkategorien aus (z. B. Quartiersstraße, örtliche Geschäftsstraße), die unter anderem übliche Verkehrsstärken, Straßenraumbreiten und Entwurfselemente enthalten (FGSV, 2006). In der Friedberger Kernstadt sind alle drei Kategoriegruppen VS, HS und ES vorhanden. So lässt sich die Bundesstraßen B 3 der Kategoriegruppe VS zuordnen. Die Bundesstraßen B 455 und B 275, die Landesstraße L 3351 (Dorheimer Straße) sowie die Kreisstraßen K 12 (Ockstädter Straße) und K 24 (Frankfurter Straße) sind entsprechen dagegen außerhalb des Siedlungsbereichs der Kategoriegruppen VS und im Siedlungsbereich der Kategoriegruppe HS. Nachstehende Abbildung zeigt die funktionale Kategorisierung der Straßenzüge in der Friedberger Kernstadt gemäß RAST 06 (FGSV, 2006). Die Zuordnung informiert über die Funktion der jeweiligen Straße und leitet für zukünftige Planungen Entwurfparameter ab. Die Darstellung unterstützt zudem dabei, Zielkonflikte zu gewichten, wenn Funktionen wie Aufenthalt und Erschließung abzuwägen sind.

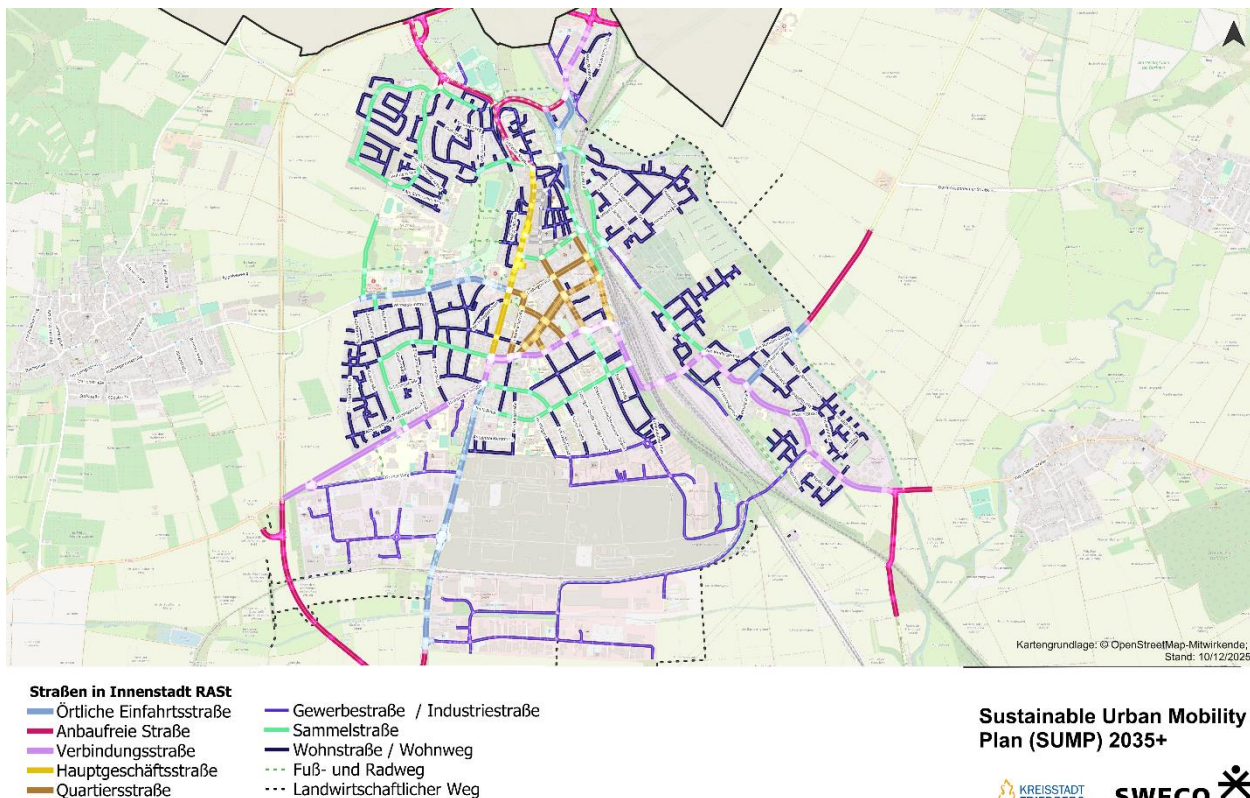


Abbildung 23: Straßenkategorisierung nach RAST

3.2.2 Geschwindigkeiten

Über die Mobilitätsbefragung hinaus wurde ein Floating-Car-Datensatz des Anbieters TomTom beschafft. Floating-Car-Daten (FCD) sind anonymisierte Bewegungs- und Geschwindigkeitsdaten, die von fahrenden Fahrzeugen oder Smartphones per GPS erfasst werden. Sie zeigen, wie schnell und wo Verkehr tatsächlich fließt, und werden für Stau- und Ereigniserkennung, Reisezeit- und Routenberechnung, Verkehrsprognosen und Planung genutzt. Quellen sind z. B. Navigationsgeräte, Flottenfahrzeuge, Carsharing und Apps. Durch Map-Matching werden die Punkte dem Straßennetz zugeordnet.

Kfz-Geschwindigkeiten sind ein zentraler Hebel für Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero, Lärm- und Emissionsminderung sowie die Aufenthaltsqualität im Straßenraum. Zielgeschwindigkeiten sind entsprechend der Netzfunktion, dem Umfeld (Wohnquartiere, Schulwege, ÖPNV-Achsen) und den Unfalllagen festzulegen; Grundlage bilden StVO / VwV-StVO und lokale Unfallanalysen. Geschwindigkeitsbeschränkungen (z. B. Tempo 30 in Wohngebieten und an sensiblen Einrichtungen, differenzierte Regelungen auf Hauptstraßen) sollten konsistent, nachvollziehbar und gebietsübergreifend vernetzt sein.

Die wahrgenommenen Geschwindigkeiten liegen häufig über den tatsächlich gemessenen. So werden in der Öffentlichkeitsbeteiligung unter anderem Kaiserstraße, Mainzer-Tor-Weg, Leonhardstraße, Kettelerstraße und entlang der Hauptstraße in Fauerbach überhöhte Geschwindigkeiten als Mangel benannt.

Die nachstehende Abbildung zeigt die gültigen Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Gesamtstadt, gemäß Auswertung der Floating-Car-Daten.

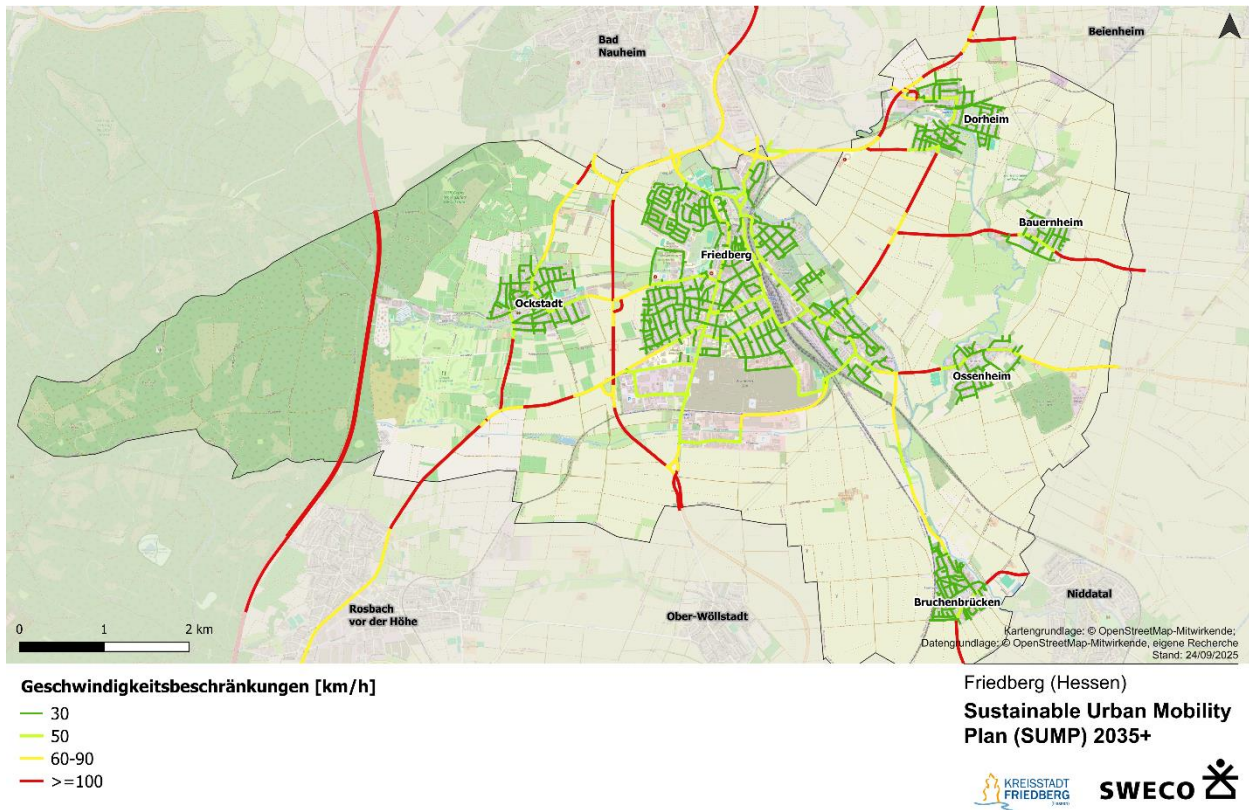


Abbildung 24: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bestand

Hervorzuheben sind die **folgenden Regelungen**:

- Auf dem innerörtlichen klassifizierten Straßennetz gilt grundsätzlich Tempo 50. Ausnahmen mit Tempo 30 sind die Folgenden:
 - Saarstraße (B 475) zwischen Mainzer-Tor-Anlage und Edelpfad zwischen 7:00 Uhr und 17:00 Uhr
 - Hauptstraße in Fauerbach zwischen Kirchgasse und Wassergasse sowie zwischen Wassergasse und Göbelheimer Hohl zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr (Lärmschutz).
 - in den Stadtteilen Abschnitte der Ortsdurchfahrten in Dorheim, Ockenstadt, Bruchengraben und Ossenheim
- Auf dem nicht-klassifizierten Straßennetz gilt Tempo 50 auf der Kaiserstraße, Karlsbader Straße, die gesamte Straßenachse westlich sowie östlich der Schiene in der Kernstadt und die Gießener Straße und Burgfeldstraße, welche im Norden der Kernstadt in Richtung Bad Nauheim sowie B 3 / B 455 führen.
- In den Gewerbegebieten im Süden Friedbergs gilt mit Ausnahme der Freseniusstraße (Tempo 70) ebenfalls Tempo 50.

- Die außerorts liegenden Straßen weisen teilweise keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf. In den meisten Fällen wird im Vorfeld von Knotenpunkten die erlaubte Geschwindigkeit auf 70 km/h reduziert.

Das meiste Verkehrsaufkommen liegt zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr vor. Für diesen Zeitraum zeigt die folgende Abbildung 25 den Median der Geschwindigkeiten aller Dienstage, Mittwoch und Donnerstag (Normalwerkstage) aus 2024, welche anhand der Floating-Car-Daten ausgewertet wurden. Der Median bedeutet, dass 50 % aller Fahrzeuge langsamer und 50 % schneller als diese Geschwindigkeit fahren.

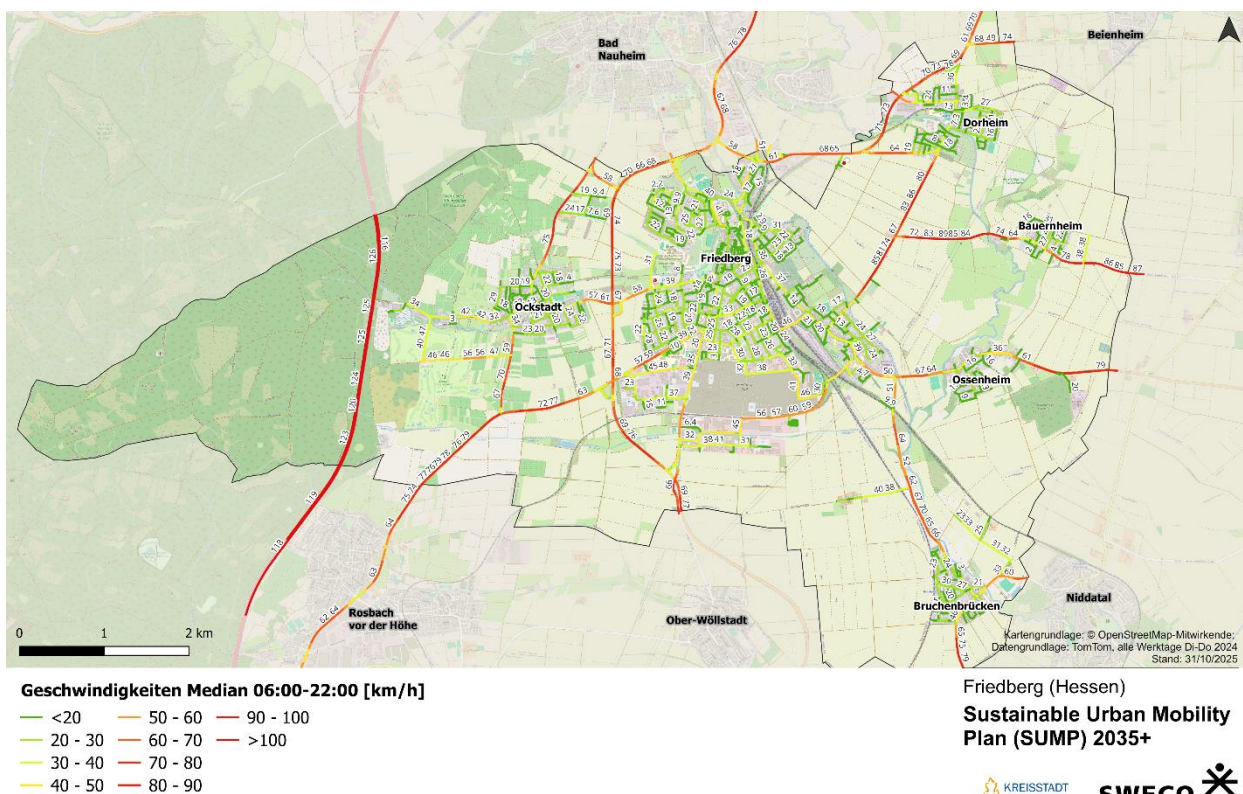


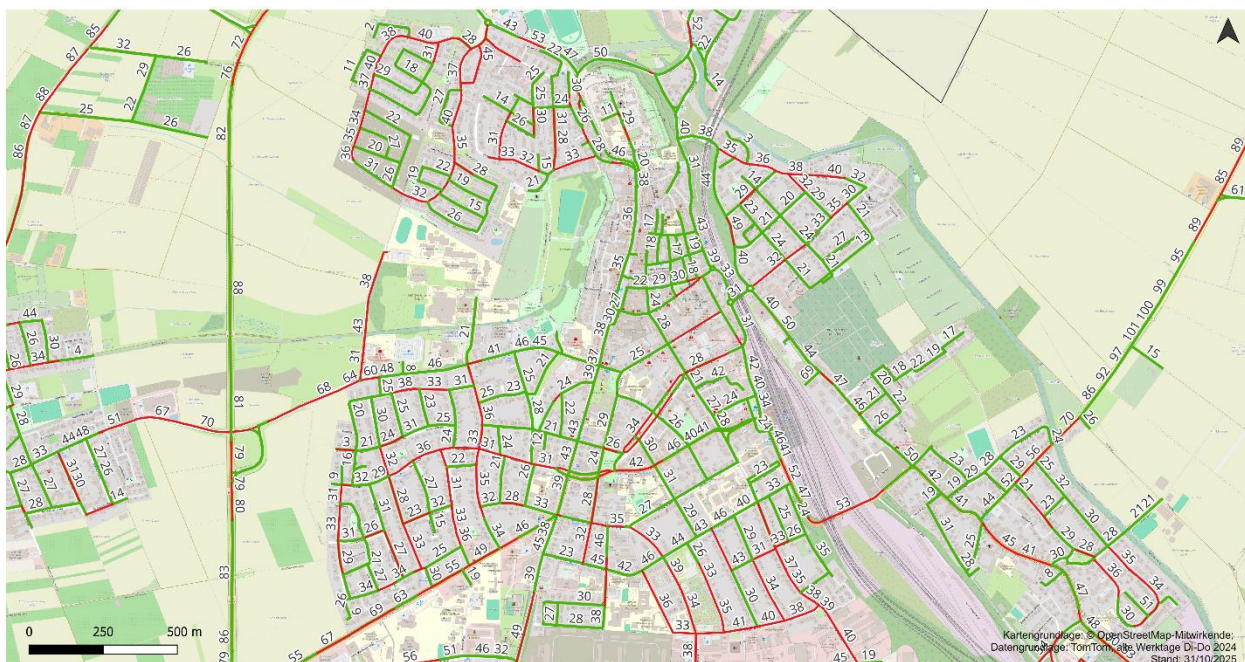
Abbildung 25: Median Geschwindigkeiten tagsüber

Folgende **Ergebnisse** sollen hervorgehoben werden:

- In den Wohngebieten mit dessen Wohnstraßen liegt die Median-Geschwindigkeit fast ausschließlich unter 30 km/h.
- In der Kaiserstraße nördlich der Einmündung Ockstädter Straße liegt die Median-Geschwindigkeit zwischen 30 und 40 km/h. Auch auf dem weiteren innerörtlichen Hauptstraßennetz werden überwiegend Geschwindigkeiten von im Mittel unter 40 km/h gefahren.
- Auf einigen Einfallstraßen der Kernstadt, insbesondere Frankfurter Straße aus Süden (K 24) und Homburger Straße aus Westen, liegt die Median-Geschwindigkeit im Bereich des Ortsschilds bei 45-55 km/h

- In den Ortsteilen liegen die Median-Geschwindigkeiten auf den Hauptstraßen überwiegend zwischen 30 und 40 km/h.

Bei Betrachtung der Mediangeschwindigkeiten entsteht der Eindruck, dass objektiv keine Probleme mit zu hohen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr in den Siedlungsgebieten der Stadt Friedberg existieren. Dieser Eindruck muss allerdings bei Betrachtung der V_{85} relativiert werden. Die V_{85} (85-Perzentil-Geschwindigkeit) ist wichtig, weil sie die tatsächlich gefahrene Betriebsgeschwindigkeit abbildet: 85 % der Fahrzeuge fahren langsamer, 15 % schneller. Sie dient als belastbarer Indikator für Straßenraum- und Entwurfsqualität, hilft bei der Festlegung und Überprüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, zeigt Bedarf für Maßnahmen und korreliert mit dem Unfallrisiko. In der nachstehenden Abbildung 26 sind in der Kernstadt Straßenzüge mit dieser V_{85} zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr beschriftet sowie rot markiert, wenn diese für eine Richtung über der Geschwindigkeitsbeschränkung liegt. Die Beschriftung bezieht sich auf eine der beiden Richtungen.



V85-Geschwindigkeit 6:00-22:00 Uhr [km/h]

— $V_{85} \leq$ Geschwindigkeitsbeschränkung

— $V_{85} >$ Geschwindigkeitsbeschränkung

● Schule

● Kindergarten

Die V_{85} -Geschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge eingehalten wird.

Friedberg (Hessen)

**Sustainable Urban Mobility
Plan (SUMP) 2035+**



Abbildung 26: V_{85} und Geschwindigkeitsübertretungen tagsüber

Es zeigen sich zahlreiche **Geschwindigkeitsüberschreitungen** an folgenden Orten:

- In der **Saarstraße** des Abschnitts mit Tempo 30 zwischen 7:00 und 17:00 Uhr liegt die V₈₅ bei 43-48 km/h. Eine tiefere Analyse bestätigt, dass auch im Zeitraum mit Tempo 30 die V₈₅ deutlich über 30 km/h liegt. Besonders problematisch: Hier befindet sich neben einem Kindergarten auch die Adolf-Reichwein-Schule.
- Im Bereich der **Hauptstraße** in Fauerbach mit Tempo 30 kommt es ebenfalls mit einer V₈₅ zwischen 41 und 45 km/h häufig zu Geschwindigkeitsübertretungen. Auch in diesem Bereich besonders problematisch: Dort befindet sich die Grundschule Fauerbach.
- Primär auf den Einfallstraßen der **Frankfurter Straße** aus Süden (K 24) und **Homburger Straße** liegt die V₈₅ über der erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h.
- In den Wohngebieten lässt sich auf zahlreichen Straßen, die häufig die Funktion einer Sammelstraße übernehmen, eine V₈₅ größer als das Tempolimit von 30 km/h feststellen. Fahrdynamische Trassierung und Querschnittsgestaltung fördern auf Sammelstraßen in der Regel ein unangepasstes Geschwindigkeitsniveau.
- In der Kaiserstraße liegt die V₈₅ zumeist unter 40 km/h, zulässig ist Tempo 50.
- An folgenden weiteren Straßen mit einem hohen Sicherheitsbedürfnis aufgrund von Schulen und Kindergärten liegt die V₈₅ über der erlaubten Geschwindigkeit (30 km/h):
 - Heinrich-Busold-Straße (Kindertagesstätte)
 - Im Wingert (mehrere Schulen)
 - Am Dachspfad (Kindergarten)
 - Mainzer-Tor-Weg (Kindergarten)
- Nicht in der Karte dargestellt sind die Stadtteile. In allen Tempo-30-Abschnitten der Ortsdurchfahrten liegt die V₈₅ überwiegend über 40 km/h. Die erlaubten Geschwindigkeiten werden entsprechend häufig überschritten. Dies betrifft auch den Bereich **vor den jeweiligen Schulen/Kindergarten in Dorheim (Wetteraustraße), Ockstadt (Bachgasse) und Ossenheim (Florstädter Straße).**
- In Bauernheim, wo als einziger Stadtteil keine abschnittsweise Tempo-30-Beschränkung vorliegt, liegt die V₈₅ in der Ortsdurchfahrt (K 171) bei 50 bis teilweise 75 km/h kurz nach dem Ortsschild innerorts.

Einige Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wurden im Stadtgebiet bereits ergriffen. Darunter Einengungen im Straßenraum, Poller zur Absperrung von Verkehrsflächen, Temporeduzierung und Hinweisschilder auf spielende Kinder, siehe nachstehende Abbildungen.



Abbildung 27: Verkehrsberuhigungsmaßnahme in Bauernheim (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 29: Poller in der Wilhelm-Leuschner-Straße (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 28: Einengung der Fahrbahn im Knotenpunktbereich Mainzer Tor-Weg / Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)

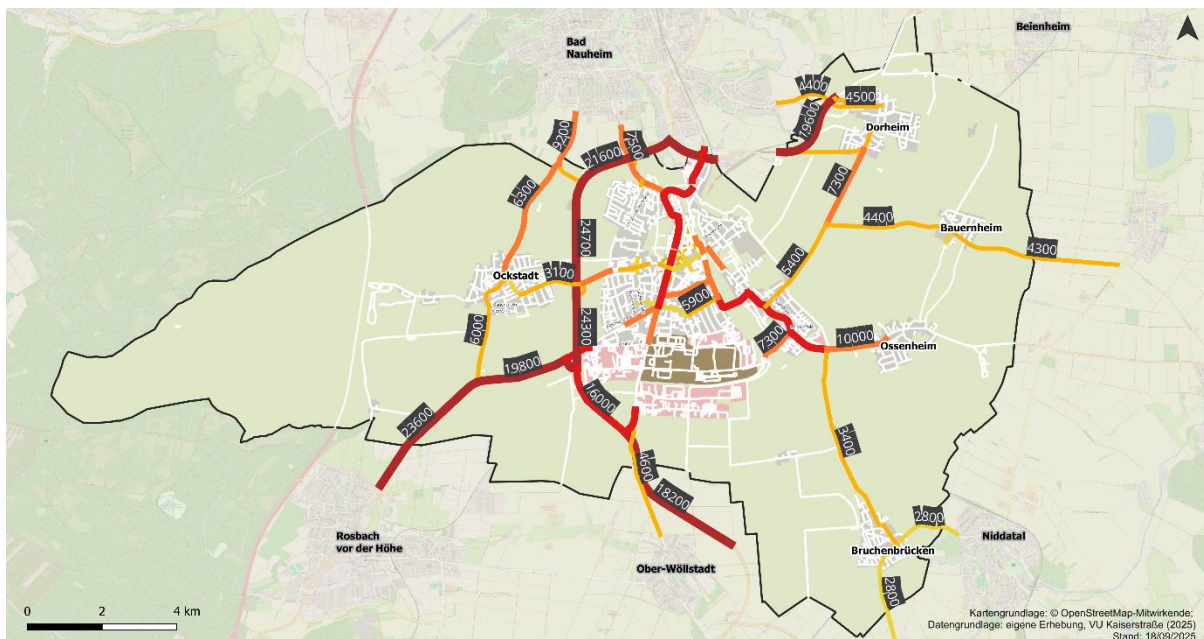


Abbildung 30: Tempo 30 in der Bismarckstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)

3.2.3 Verkehrsmengen und Verkehrsbeziehungen

Die hohe Anzahl und Dichte an klassifizierten Straßen und die sehr gute Anbindung Friedbergs an das Straßennetz spiegeln eine hohe Kfz-Verkehrsbelastungen auf den Straßen wider.

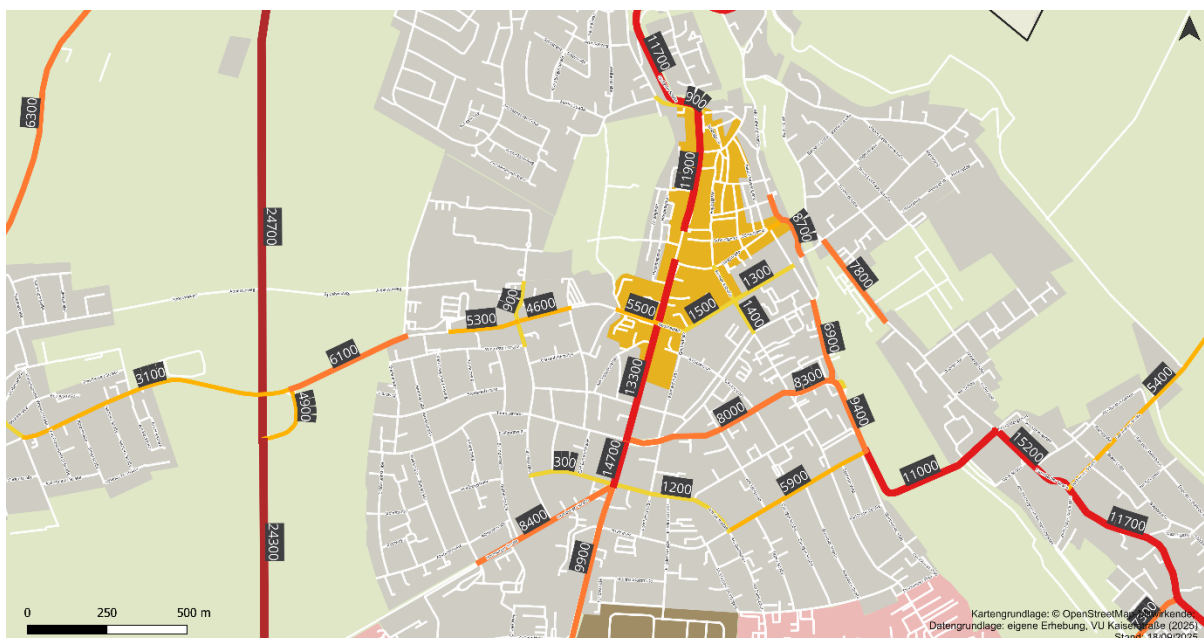
Für einige Teilbereiche, insbesondere Fauerbach, lagen bereits aktuelle Verkehrszählungen aus 2023 vor, die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung der Kaiserstraße erhoben wurden (Schlothauer & Wauer, 2025). Die Ergebnisse dieser Zählung fließen daher teilweise in die nachstehenden Abbildung 31 und Abbildung 32 ein. Diese zeigt den durchschnittlichen täglichen Verkehr von Montag bis Freitag (DTVw5) im Stadtgebiet. Anschließend erfolgt eine detaillierte Darstellung der Verkehrsmengen im Kernstadtbereich.



Friedberg (Hessen)
Sustainable Urban Mobility
Plan (SUMP) 2035+



Abbildung 31: Verkehrsmengen DTVw5 2025 Gesamtstadt



Friedberg (Hessen)
Sustainable Urban Mobility
Plan (SUMP) 2035+



Abbildung 32: Verkehrsmengen DTVw5 2025 Kernstadt

Die höchsten Verkehrsmengen sind entlang des Bundesstraßennetz festzustellen. Die B 3 wird nördlich der aus südwestlichen einmündenden B 455 von zwischen 21.000 und 25.000 Kfz/24 h belastet. Die südwestliche B 455 ist mit knapp 20.000-23.600 Kfz/24 h ebenfalls stark ausgelastet. Die B 455 im Nordosten weist ebenfalls mit ca. 20.000 Kfz/24 h eine hohe Verkehrsbelastung auf. Auf dem außerörtlichen weiteren Straßennetz sind überwiegend Verkehrsstärken zwischen ca. 3.000 und 9.000 Kfz/24 h zu finden.

In der Kernstadt Friedberg stellen primär die nicht klassifizierte Kaiserstraße sowie die B 275 als klassifizierte Straße hoch belastete Achsen dar. Die Kaiserstraße weist Belastungen zwischen 12.000 und 15.000 Kfz/24 h auf. Die Verkehrsbelastung fällt sukzessive von der Einmündung B 275/K 24 (Frankfurter Straße) nach Norden bis zur Burg ab. Die innerörtliche B 275 ist zwischen dem Abschnitt Bahnhof bis Fauerbach besonders stark belastet mit bis zu 15.000 Kfz/24 h. Im Bereich des Zentrums weist die B 275, die dort als Saarstraße verläuft, eine immer noch hohe Belastung von ca. 8.000 Kfz/24 h auf.

Die Kernstadt Friedbergs besitzt sieben zentrale Einfahrtsstraßen, die folgende **Funktionen** erfüllen (von Westen ausgehend im Uhrzeigersinn):

- **Ockstädter Straße:** Relevant für lokale Verkehre aus / in Richtung Ockstadt und als Zubringer zur B 3
- **Burgfeldstraße:** Wichtige Verbindungsachse zwischen Friedberg und Bad Nauheim sowie als Zubringer B 3
- **Gießener Straße:** Wichtige Verbindungsachse zwischen Friedberg und Bad Nauheim sowie als Zubringer B 455 / B 3
- **L 3351:** Relevant für lokale Verkehre aus/in Richtung Bauernheim und Dorheim
- **B 275 Ost:** Regionale Verbindungsachse sowie für lokale Verkehre aus / in Richtung Ossenheim
- **K 24 (Frankfurter Straße):** Wichtige Einfallstraße Friedbergs und Zubringer zur B 3
- **B 275 Südwest (Homburger Straße):** Regionale Verbindungsachse, Zubringer zur B 3 sowie A 5 (Anschlussstelle Friedberg)

Auf Basis der Floating-Car-Daten wurden Quell-Zielverkehre sowie Durchgangsverkehre für alle Normalwerktage aus 2024 analysiert. Die nachstehende Abbildung 33 verdeutlicht die Verkehrsmengen an diesen Einfahrtsstraßen sowie die Anteile des Durchgangsverkehrs, also dem Anteil der Verkehrsmenge an dem Querschnitt, der keinen Quell- oder Zielort in der Kernstadt Friedbergs aufweist.

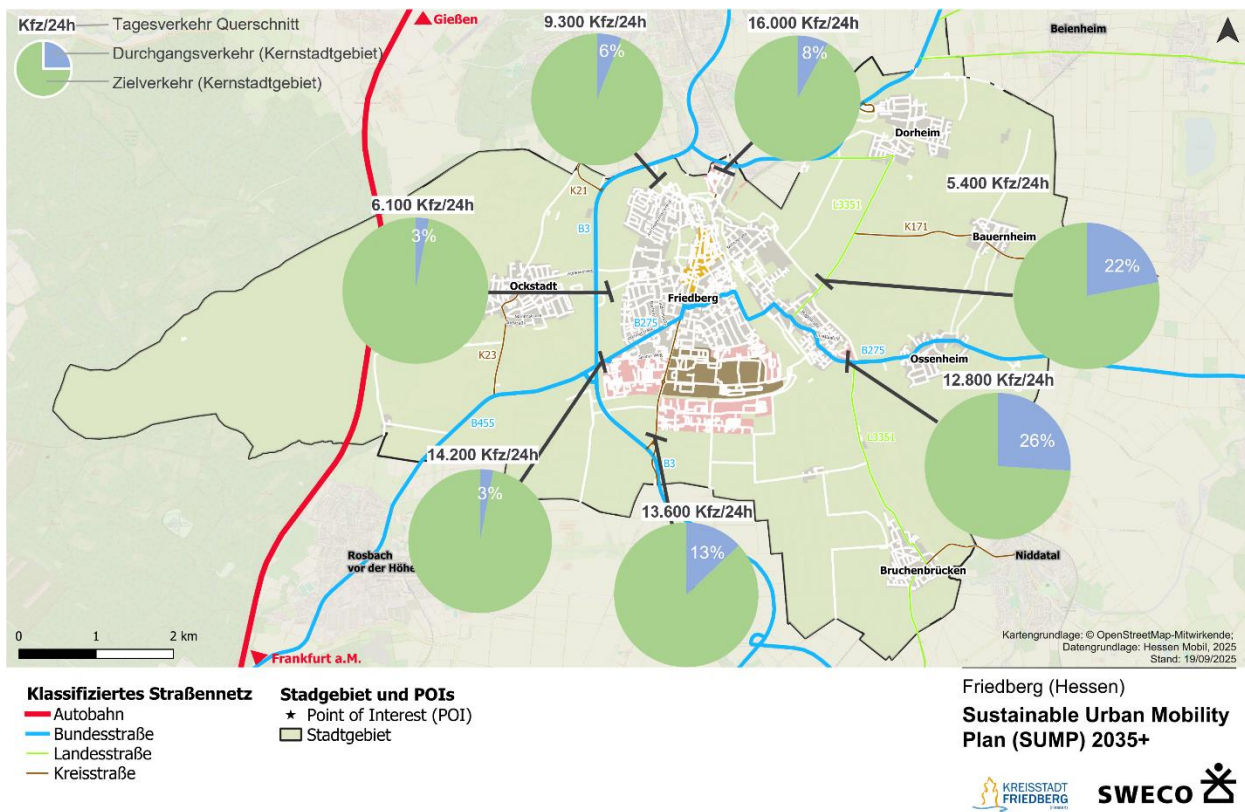


Abbildung 33: Verkehrsmengen an Einfahrtsstraßen und die Anteile des Durchgangsverkehrs

Der aus der sowie in die Kernstadt fahrende Verkehr ist mit großer Mehrheit Quell-Zielverkehr der Kernstadt und nur zu einem geringen Anteil Durchgangsverkehr. An einem Normalwerktag fahren knapp 40.000 Kfz/24 h in die Kernstadt hinein und knapp 40.000 Kfz/24 h wieder heraus. Der Durchgangsverkehr macht lediglich einen Anteil von 11 % aus. Dies verdeutlicht die hohe Bedeutung des Ein- und Auspendelverkehrs sowie der Funktion Friedbergs als Mittelzentrum.

Die am stärksten belasteten Einfahrtsstraßen der Kernstadt sind die Gießener Straße aus Norden, die B 275 im Südwesten sowie Osten und die K 24 (Frankfurter Straße) aus Süden mit einer Querschnittsbelastung von 13.000-16.000 Kfz/24 h. Der relativ und absolut höchste Anteil des Durchgangsverkehrs tritt an der östlichen B 275 auf. Von den knapp 13.000 Kfz/24 h an diesem Querschnitt sind 26 % (ca. 3.300 Kfz/24 h) dem Durchgangsverkehr zuzuordnen. Dieser stammt zum größten Anteil aus der K 24 (Frankfurter Straße).

Darüber hinaus ist hervorzuheben, dass Ockstadt stark von Durchgangsverkehr in nord-südlicher Richtung. Mit ca. 3.000 Kfz/24 h etwa die Hälfte des Verkehrs auf der K 23 südlich von Ockstadt stammt aus Bad Nauheim und orientiert sich maßgeblich nach Rosbach bzw. zur BAB A 5. Der Ortsteil Bauernheim ist ebenfalls stark von Durchgangsverkehr geprägt. Die durch Bauernheim verlaufende K 171 (ca. 4.400 Kfz/24 h) verbindet Fahrzeuge aus Richtung Florstadt kommend, welche in Richtung Bad Nauheim fahren.

Die B 3 stellt wie bereits dargestellt die am höchsten belastete Achse im Stadtgebiet dar. Sie nimmt eine wichtige regionale und lokale Verteilerfunktion ein. Die Analyse der Floating-Car-Daten zeigt, dass die B 3 nach Süden eine identisch hohe Verbindungsfunktion für den Frankfurter Raum darstellt wie die A 5 über die B 455 und Anschlussstelle Friedberg. Verkehre aus der südlichen B 3 an der Stadtgrenze verteilen sich gemäß folgender Abbildung 34 auf folgende Anschlüsse.

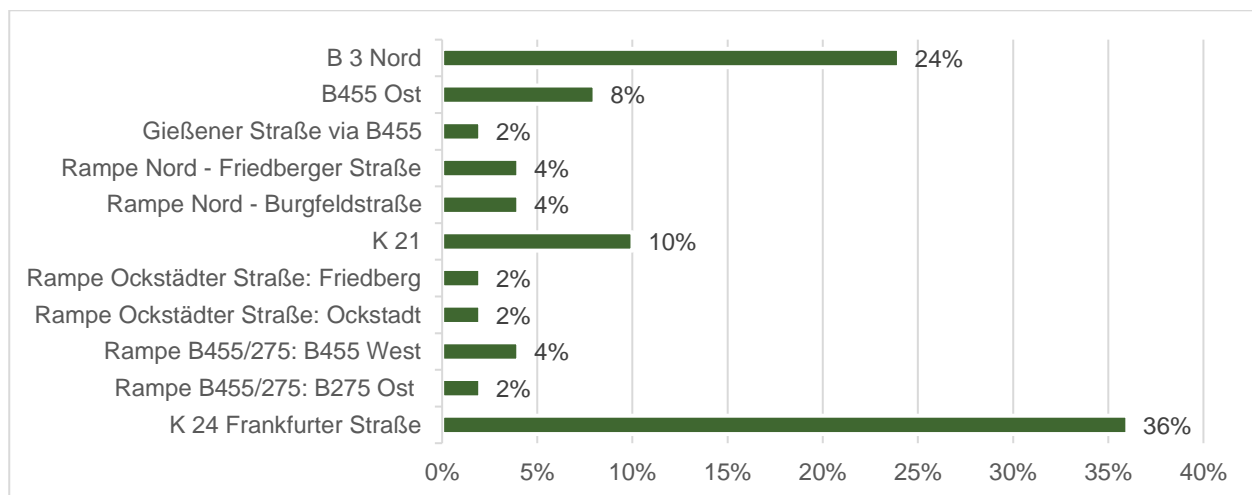


Abbildung 34: Ziele aus B 3 Süd (Stadttrand)

Mehr als ein Drittel des Verkehrs fließt an der K 24 (Frankfurter Straße) nach Friedberg ab. Damit ist dieser Anschluss mit Abstand am höchsten belastet. Der entlang der B 3 durchgehende Verkehr, also Verkehr der auf der B 3 bleibt, macht mit knapp 25 % einen geringeren Anteil aus. Lediglich die K 21 stellt einen weiteren nennenswerten Abfluss dar. Die 10 % des Verkehrs der südlichen B 3 orientieren sich jedoch nach Bad Nauheim. Die weiteren Anschlüsse spielen mit überwiegend weniger als 5 % eine untergeordnete Rolle. Betrachtet man das anschließende Straßennetz zeigt sich, dass etwa die Hälfte des Verkehrs aus der südlichen B 3 Friedberg als Ziel hat. Dies entspricht etwa 4.500 Kfz/24 h. Die gleiche Menge gilt für den Verkehr in Richtung B 3 Süd. Betrachtet man die Verkehre von der B 3 nördlich des Abzweigs der B 455 ergibt sich folgende Aufteilung in Abbildung 35.

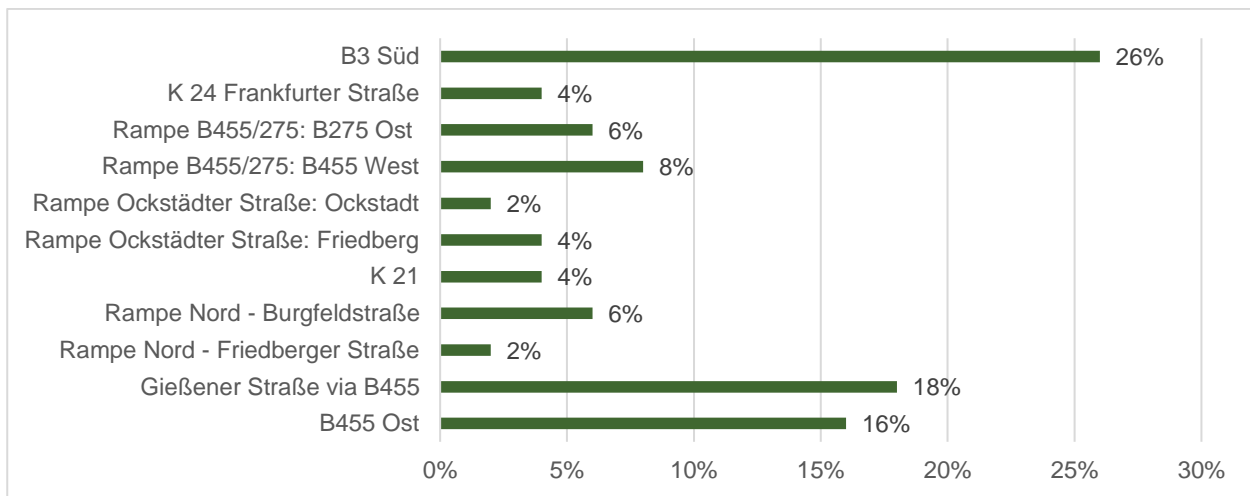


Abbildung 35: Ziele aus B 3 Nord (nördlich des Abzweigs B455)

Die deutliche Mehrheit des Verkehrs, der nach Friedberg fließt, verwendet die Gießener Straße, welche über die B 455 erreicht wird (18 %). Die weiteren Anschlüsse nach Friedberg werden etwa ähnlich gering belastet. Insgesamt hat ca. 45 % des dort fahrenden Verkehrs Friedberg als Ziel. Ca. 25 % verbleibt auf der B 3 und ca. 16 % fährt weiter auf die B 455 nach Osten.

3.2.4 Leistungsfähigkeiten / Engstellen im Straßennetz

Ein leistungsfähiges innerstädtisches Kfz-Verkehrsnetz sichert die verlässliche Erreichbarkeit für Gewerbe, Handwerk, Lieferverkehr und Kundschaft – eine Grundvoraussetzung für die städtische Wirtschaft. Klare Netzstrukturen und Hierarchien bündeln den Verkehr auf geeignete Achsen, entlasten Wohngebiete und erhöhen die Verkehrssicherheit. Flüssige Abläufe reduzieren Staus, Umwege und Parksuchverkehr und senken damit Emissionen, Lärm und Energieverbrauch. Leistungsfähige Knoten und ein robustes, redundantes Netz erhöhen die Resilienz bei Störungen und verbessern zudem die Reaktionszeiten von Rettungsdiensten und die Abwicklung von Baustellen- und Veranstaltungsverkehren. Auch für diesen Zweck wird darauf geachtet, dass das klassifizierte Straßennetz angemessen leistungsfähig ist und für die vorgesehenen Verkehrsstärken durchgängig bleibt.

Außerorts ist in erster Linie die B 3 als Engpass zu nennen. Eine Leistungsfähigkeitsüberprüfung ergab, dass der zweistreifige Querschnitt in den Spitzenstunden morgens sowie nachmittags in einigen Abschnitten nicht leistungsfähig ist. Ebenfalls sind die fünf dreiarmligen, signalisierten Anschlussknoten hoch belastet. Die in Baulast von Hessen Mobil befindliche Verkehrsachse reagiert damit sehr sensibel auf temporär erhöhte Verkehrsmengen. Es bestehen kaum Kapazitätsreserven. Zudem ist die B 3 offizielle Bedarfsumleitung der parallel verlaufenden A 5.

In der Kernstadt stellen insbesondere die signalisierten Knotenpunkte auf der hoch belasteten Kaiserstraße im Zentrum Engstellen dar. So wird bspw. der Knotenpunkt Kaiserstraße / Frankfurter Straße / Homburger Straße / Mainzer-Tor-Weg/Gutenbergstraße, und der Knotenpunkt 12, Kaiserstraße / Ockstädter Straße / Goetheplatz, jeweils von täglich 17.000 Kfz/24 h befahren. Am dazwischen liegenden Knotenpunkt am Mainzer Tor treten ähnliche hohe Verkehrsmengen auf, die B 275 knickt dort ab und der Knotenpunkt weist

ähnlich zu Knotenpunkt 11 einen hohen Flächenbedarf auf. Auch unmittelbar des Bahnhofs am Knotenpunkt der Saarstraße (B 275) mit der Hanauer Straße (Knotenpunkt 15) ist der Verkehrsfluss in den Spitzenstunden häufig nicht flüssig. Dort besteht an den beiden Furten (Querung der nördlichen sowie südlichen Hanauer Straße) ein sehr hoher Querungsbedarf von jeweils 3.000-4.000 zu Fuß Gehenden pro Tag.

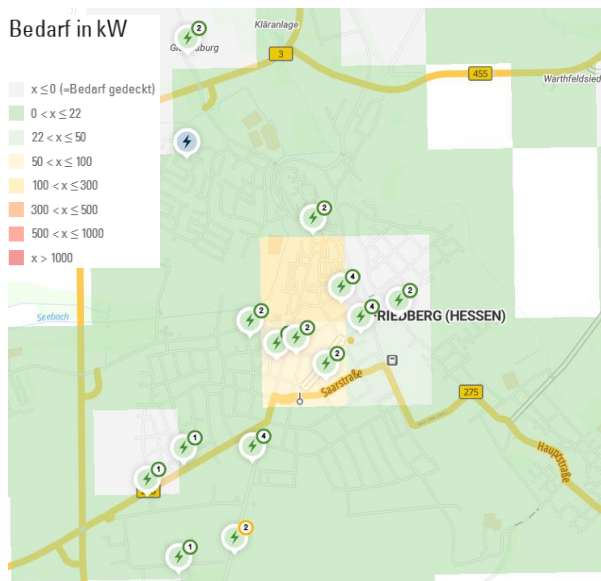
Über den Zentrumsbereich hinaus stellt die B 275 in Fauerbach wie bereits dargestellt eine hoch belastete Achse dar, die ausschließlich vorfahrtsregelte Knotenpunkt aufweist. Entsprechend kritisch stellt sich die Verkehrssituation für auf die B 275 (links-)einbiegende Fahrzeuge dar, welche ausreichende Zeitlücken finden müssen. Diese Leistungsfähigkeit ist entlang der Achse gemäß einer Verkehrsuntersuchung aus 2023 (HEINZ + FEIER GmbH, 2023) nur bedingt leistungsfähig. Es ist mit zunehmenden Leistungsdefiziten zu rechnen.

3.2.5 Ladeinfrastruktur

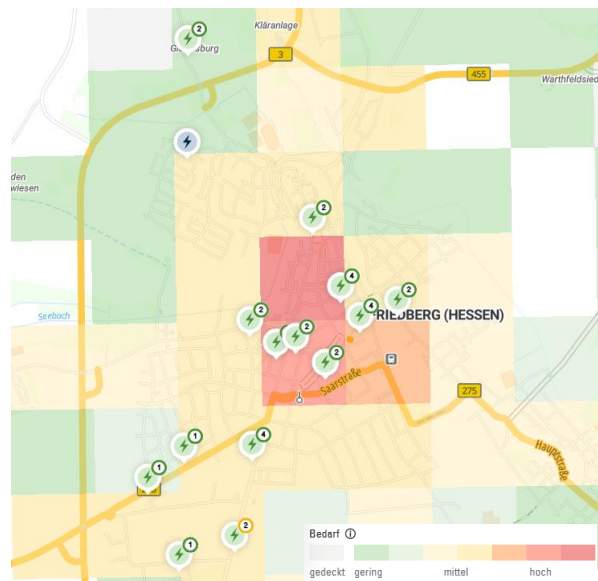
Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge spielt eine zentrale Rolle im Hinblick auf die Ziele der Klimaneutralität und des CO₂-Reduktionsplans. Dies muss vorausschauend geschehen. Die Klimaziele setzen eine vorauslaufende Entwicklung dieser Infrastruktur voraus, mit einer fundierten Bedarfsplanung für sowohl öffentlich zugängliche als auch private Ladepunkte (DKE, 2023). Im Rahmen des vorliegenden Konzeptes werden potenzielle Bedarfspunkte im Stadtgebiet ermittelt.

Zum Stand Juli 2025 sind im Friedberger Stadtgebiet vereinzelt Ladesäulen für Elektrofahrzeuge auffindbar. Zehn davon betreibt die Oberhessische Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG) an zentralen innerstädtischen Standorten – etwa in der Kaiserstraße (Nr. 2 und 155), auf dem Konrad-Adenauer-Platz, in der Hanauer Straße 9-13 sowie in der Ockstädter Straße 11, am Schützenrain (siehe Abbildung 37) oder am Goetheplatz. Daneben betreibt die OVAG Ladesäulen in allen Stadtteilen. Auch im öffentlichen Parkhaus in der Alten Bahnhofsstraße 6 können Elektrofahrzeuge geladen werden. Vereinzelt stehen private Lademöglichkeiten auf Supermarktparkplätzen zur Verfügung, z.B. bei ALDI Süd in der Fauerbacher Straße. Die Verteilung der öffentlichen Ladesäulen konzentriert sich derzeit auf eher hoch frequentierte Verkehrsachsen und zentrale Versorgungsbereiche.

Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur koordiniert und steuert den Ausbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur. Ein Instrument für die datenbasierte Bedarfsplanung ist das Standort-TOOL (NOW GmbH, 2025), welches die Planung der Ladeinfrastruktur auf kommunaler Ebene ermöglicht und dabei hilft, potenzielle Engpässe zu identifizieren. Die Verortung des Ladebedarfs im Alltagsverkehr basiert auf den deutschlandweiten Ladebedarfen. Es werden Annahmen zu Fahrzeughochlauf, Fahrzeugauslegung, Ladeinfrastruktur und Mobilitäts- und Ladeverhalten getroffen. Nachstehende Abbildung zeigen den Bestand der Ladepunkte (links) und den Bedarf 2035 (rechts).



Bestand Ladepunkte und Bedarf 2025



Bedarf Zeithorizont 2035 – Referenzszenario

Abbildung 36: Lade-Infrastruktur sowie Defizite Bestand / Prognose (StandortTool, NOW GmbH 2025)

Das Referenz-Szenario 2035 stützt sich auf die Annahmen, die einen realistischen zukünftigen Zustand beschreiben. Es wird eine moderate Verfügbarkeit nicht öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur und keine besondere Betonung auf HPC-Ladeinfrastruktur angenommen.

3.2.6 Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

Hinsichtlich des Kfz-Verkehrs äußern die Friedberger Bürgerinnen und Bürger folgende **Wünsche**:

- Bessere Anbindung von Friedberg an die A 5
- Übersichtlichere, weniger umständliche Einbahnregelungen in Friedberg
- Verkehrsberuhigte Bereiche oder Bodenschwellen in Wohngebieten
- Tempolimit 30 km/h in der Kaiserstraße



Abbildung 37: Einbahnstraßenregelung in der Kettelerstraße (links) und Ladesäule am Schützenhain (rechts) (eigene Fotoaufnahmen, 2025)

3.2.7 Probleme und Chancen

Aus der vorangegangenen Analyse lassen sich folgende Probleme und Chancen in Tabelle 7 für den fließenden Kfz-Verkehr ableiten:

Tabelle 7: Probleme und Chancen (Kfz-Verkehr (fließend))

Themen	Probleme	Chancen
Geschwindigkeiten	Im Stadtgebiet bestehen zahlreiche Straßen mit Geschwindigkeitsüberschreitungen , auch in verkehrsberuhigten Bereichen, Ortsdurchfahrten sowie in der Nähe von Schulen und KiTas / Kindergärten.	Die Floating Car Daten zeigen, dass im zentralen Bereichen entlang der Kaiserstraße die V_{85} unter 40 km/h liegt. Es wird überwiegend langsam gefahren. Einige Beispiele im Stadtgebiet zeigen bereits umgesetzte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung .
Verkehrsmengen und Verkehrsbeziehungen	Durch die hohe Anzahl und Dichte an klassifizierten Straßen und die sehr gute Anbindung Friedbergs an das Straßennetz bestehen hohe Kfz-Verkehrsbelastungen .	Es besteht eine sehr gute Anbindung an das höherrangige Straßennetz . Der Quell- und Zielverkehr in der Kernstadt hat in Friedberg als Mittelstadt eine deutlich größere Bedeutung als der Durchgangsverkehr.
Leistungsfähigkeiten / Engstellen / Straßennetz	Engstellen im Straßennetz umfassen die B 3, die B 275 sowie Knotenpunkte auf der Kaiserstraße, am Mainzer Tor, in der Saarstraße und in der Hanauer Straße. Mit der Entwicklung der Ray-Barracks-Fläche wird sich die Situation zusätzlich verschärfen.	Die im Bundesverkehrswegeplan verankerte neue Ortsumfahrung wird den zusätzlich induzierten Verkehr der neuen Siedlungsgebiete gut aufnehmen können.
Ladeinfrastruktur	Die Anzahl an Ladesäulen im Friedberger Stadtgebiet ist noch gering . Ihre Standorte konzentrieren sich auf eher hoch frequentierte Verkehrsachsen und zentrale Versorgungsbereiche.	Im Friedberger Stadtgebiet sind erste Ladesäulen für Elektrofahrzeuge in Betrieb. Das Laden ist bereits in allen Stadtteilen möglich .

**Erkenntnisse
aus der Haus-
haltsbefra-
gung**

Es bestehen Wünsche nach einer
besseren **Anbindung Friedbergs an
die A 5**.

Es bestehen Wünsche nach übersichtliche-
ren **Einbahnregelungen**, nach mehr **ver-
kehrsberuhigten Bereichen** sowie nach ei-
nem **Tempolimit von 30 km/h** in der Kai-
serstraße.

3.3 Kfz-Verkehr (ruhend)

Die Analyse des ruhenden Verkehrs setzt sich aus Betrachtung des Parkraumangebotes sowie der Parkraumnachfrage zusammen.

Im Rahmen des SUMP analysieren wir folgende **Elemente**:

- Stellplatzkapazitäten
- Stellplatzbewirtschaftung
- Parkraumauslastung
- Stellplatzumschlag
- Parkdauer und Nutzendengruppen
- Beobachtungen und Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

3.3.1 Stellplatzkapazitäten

Das öffentliche Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet umfasst insgesamt 1.488 Stellplätze und verteilt sich auf verschiedene Parkflächen, ein Parkhaus sowie den definierten Streckenabschnitt der Kaiserstraße. Die größten Kapazitäten bieten das City Parkhaus (578 Stellplätze), die Stadthalle (194 Stellplätze) sowie die Stellplätze entlang der Kaiserstraße (161 Stellplätze). Weitere größere Anlagen befinden sich an der Philipp-Dieffenbach-Schule (146 Stellplätze) und am Burgfeldparkplatz (94 Stellplätze). Ergänzt wird das Angebot durch kleinere Parkflächen an Sparkasse, Stadtkirche, Konrad-Adenauer-Platz, Burg sowie an den Bahnhofstandorten. Die nachstehende Abbildung gibt einen Überblick über das Erhebungsgebiet sowie die erfassten Stellplatzkapazitäten. Die weiteren Analysen beziehen sich folglich auf das vorab zur Erhebung festgelegte Untersuchungsgebiet.

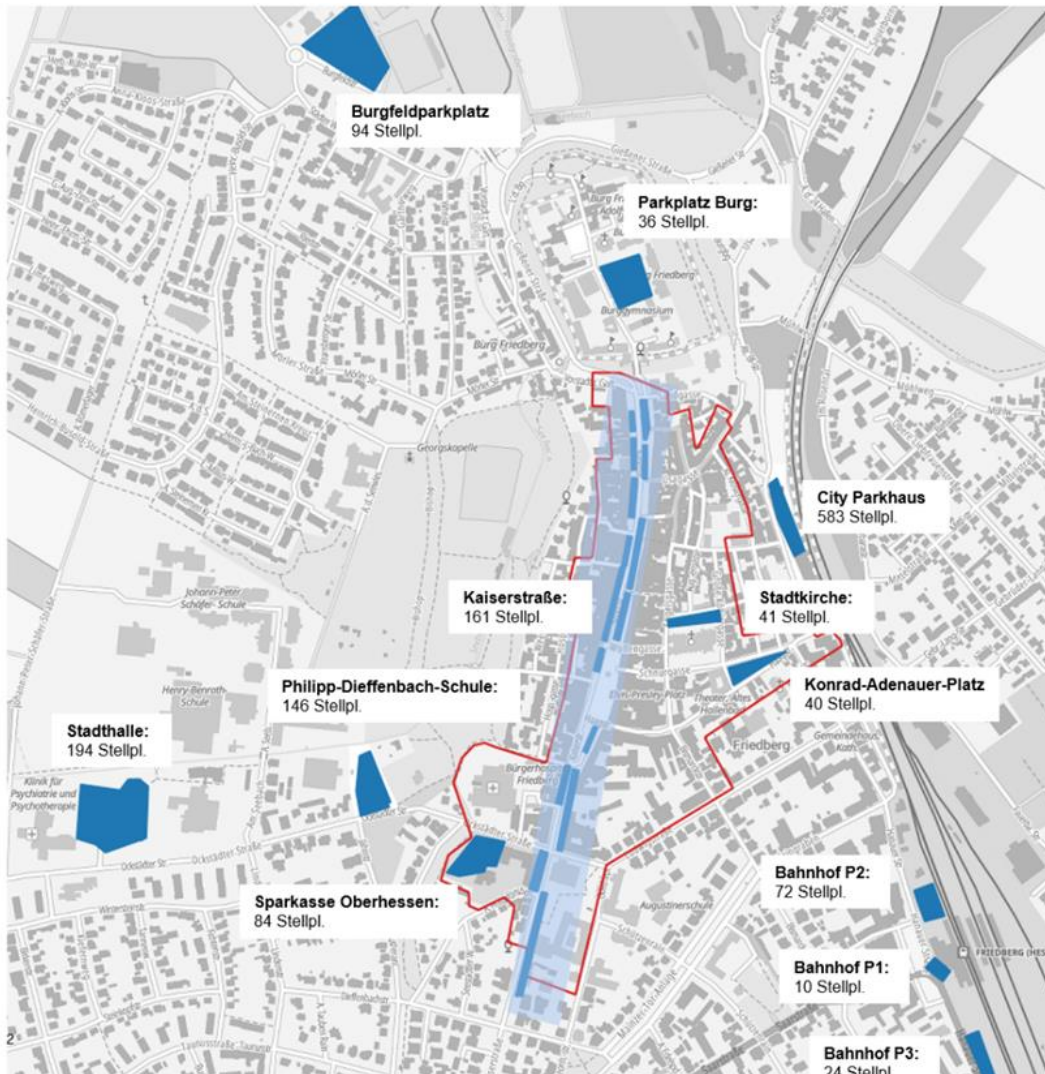


Abbildung 38: Untersuchungsgebiet ruhender Verkehr

3.3.2 Parkraumbewirtschaftung

Parkraumbewirtschaftung stellt ein wichtiges Steuerungsinstrument zur Organisation des ruhenden Verkehrs dar. Sie beeinflusst die Verfügbarkeit von Stellplätzen und trägt dazu bei, die Parkdauer sowie die Nutzung durch verschiedene Nutzengruppen zu steuern. Im Folgenden wird das bestehende Bewirtschaftungssystem im Erhebungsgebiet beschrieben.

Für etwas mehr als drei Viertel der vorhandenen Stellplätze gilt eine Parkscheinregelung. Kostenfreies Parken ist lediglich an der Stadthalle, dem Burgfeldparkplatz sowie auf einem kurzen Abschnitt der Kaiserstraße zwischen Dieffenbachstraße und Goethestraße möglich. Der Parkplatz Burg wird als Mischgebiet (knapp 2 %) klassifiziert, da hier auf einer Fläche Bewohner- und Beschäftigtenparken verortet sind. Darüber hinaus im direkten Untersuchungsgebiet sind insgesamt 16 Stellplätze barrierefrei zugänglich. Ergänzend wurden vier Stellplätze für Carsharing, acht Stellplätze mit öffentlicher Ladeinfrastruktur sowie drei Taxi-Stellplätze dokumentiert. Aufgrund ihrer geringen Anteile (jeweils unter 1 %) sind diese in der grafischen Darstellung nicht gesondert ausgewiesen.

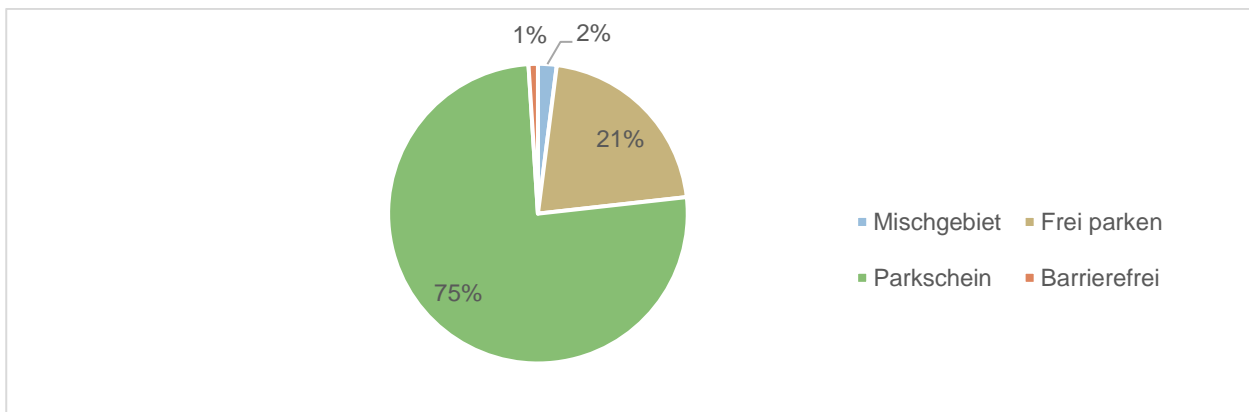


Abbildung 39: Parkmöglichkeiten nach Bewirtschaftungsart

3.3.3 Parkleitsystem und wegweisende Beschilderung

Eine wirksame Parkraumlenkung erfordert ein schlüssiges und klar strukturiertes Parkleitsystem. Dieses dient nicht nur der Orientierung, sondern stellt auch ein wichtiges Instrument zur Steuerung des Parksuchverkehrs und zur besseren Auslastung bestehender Stellplatzkapazitäten dar. Grundsätzlich wird zwischen statischen Systemen, die über feste Beschilderungen auf Parkeinrichtungen hinweisen, und dynamischen Systemen unterschieden, die mithilfe von Echtzeitdaten freie Kapazitäten anzeigen. Gerade in Städten der Größenordnung Friedbergs kommen überwiegend statische Wegweisungssysteme zum Einsatz, da diese mit vertretbarem Aufwand eine ausreichende Orientierungsfunktion gewährleisten und den örtlichen Anforderungen in der Regel genügen.

In Friedberg ist ein flächendeckend konzipiertes Parkleitsystem nur eingeschränkt vorhanden. In eine übergreifende Wegweisung ist nur das City-Parkhaus über statische Wegweiser an den Haupteinfallsstraßen angebunden. Die vorhandene Wegweisung enthält jedoch keine ergänzenden Informationen zu Stellplatzkapazitäten (z. B. „City-Parkhaus – 587 Stellplätze“), sodass die Größenordnung der einzelnen Anlagen im Straßenraum nicht unmittelbar erkennbar ist (siehe Abbildung 40 und Abbildung 41). Darüber hinaus ist auch die Stadthalle an einzelnen Zufahrtsstraßen, aber vergleichsweise sehr punktuell ausgewiesen. Damit sind die beiden größten Parkmöglichkeiten der Innenstadt grundsätzlich in eine Form der Wegweisung eingebunden. Darüber hinaus sind keine weiteren Parkmöglichkeiten ausgewiesen.



Abbildung 40: Wegweisung City-Parkhaus am Knotenpunkt Kaiserstraße / Mainzer-Tor-Anlage



Abbildung 41: Wegweisung City-Parkhaus in der Saarstraße

3.3.4 Parkraumauslastung

Die Auslastung beschreibt das Verhältnis zwischen Stellplatzangebot und tatsächlicher Belegung einer definierten Parkeinheit (Straßenabschnitt, Parkfläche etc). Zur Bewertung des Parkdrucks wird die in den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) (FGSV, 2012a) **vorgesehene Skala** herangezogen:

- Sehr hoher Parkdruck: 90–100 %
- Hoher Parkdruck: 80–90 %
- Mittlerer Parkdruck: 70–80 %
- Geringer Parkdruck: 60–70 %
- Kein Parkdruck: < 60 %

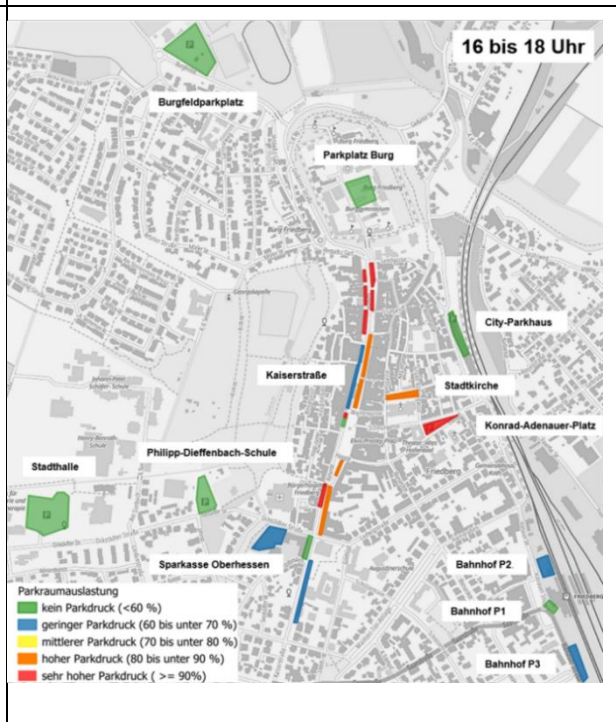
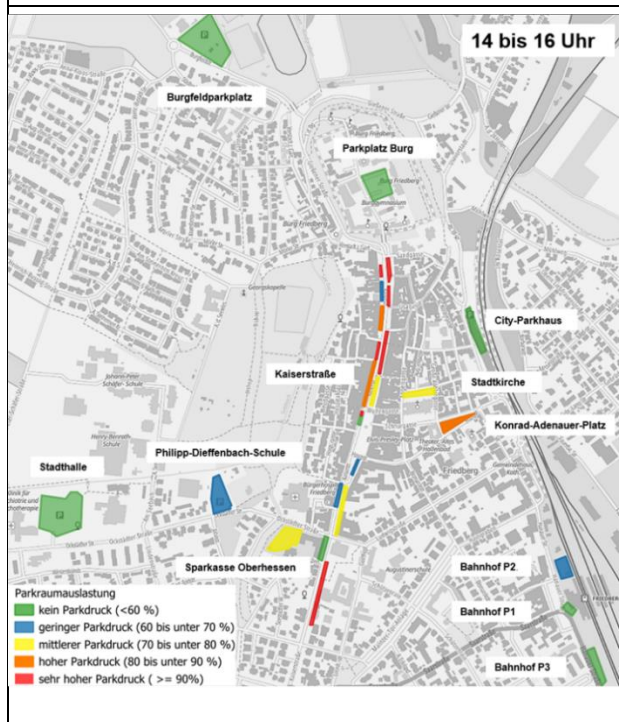
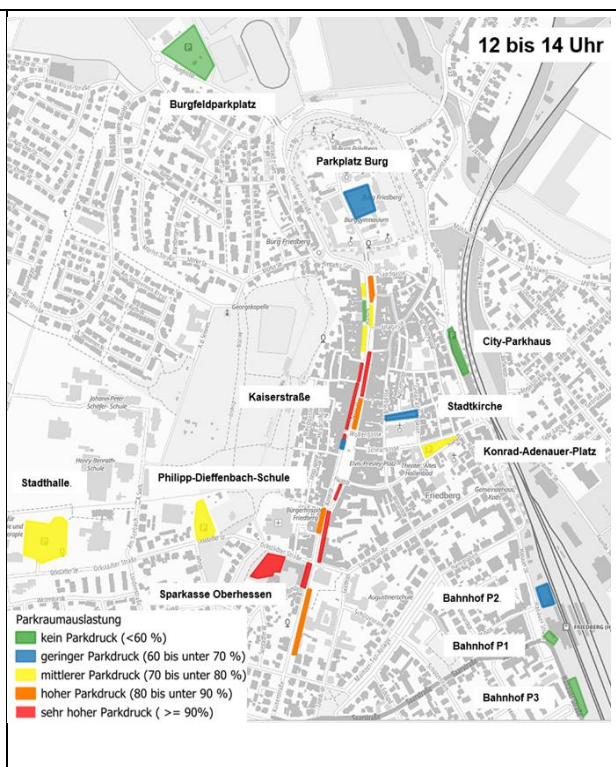
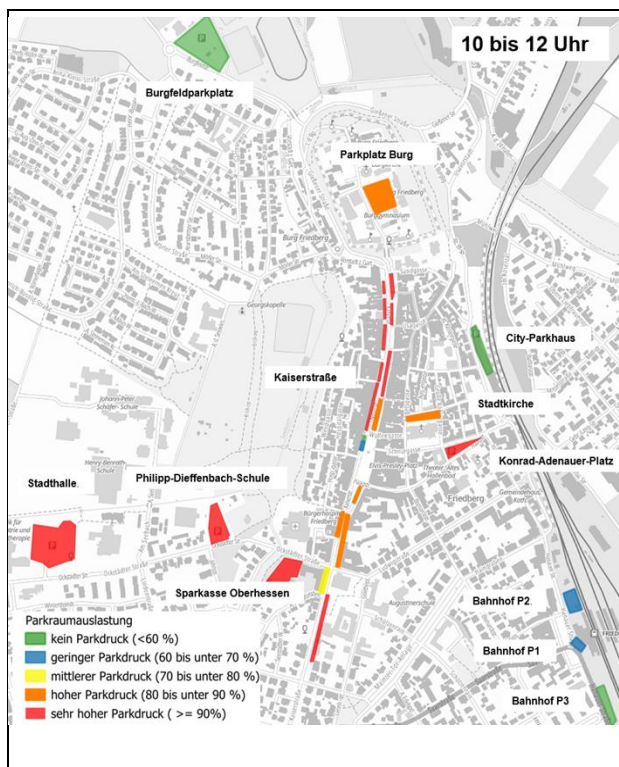
Nachfolgend wird die Parkraumauslastung in der Kaiserstraße sowie den vorab definierten Parkeinheiten dargestellt. Für das City-Parkhaus wurden keine eigenen Erhebungen durchgeführt, da von den Stadtwerken Friedberg entsprechende Daten vorlagen. Diese decken den Zeitraum 01.01.2024 bis 07.08.2025 ab und zeigen den durchschnittlichen Belegungsverlauf eines Donnerstags. Es ist zu berücksichtigen, dass im Cityparkhaus ein Großteil der Stellplätze an Dauerparkende vermietet ist. Kurzzeitparkende können allerdings auch unbelegte Dauerparkplätze nutzen. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Auslastung des Untersuchungsgebiets im Tagesverlauf und ermöglichen eine differenzierte Analyse der zeitlichen und räumlichen Nutzungsmuster. Die Auswertung zeigt in den Vormittagsstunden hohe bis sehr hohe **Auslastungszahlen** für folgende **Bereiche**:

- Kaiserstraße
- Stadthalle
- Philipp-Dieffenbach-Platz
- Konrad-Adenauer-Platz
- Sparkasse Oberhessen
- Stadtkirche

Mit Ausnahme des Parkplatz Stadthalle handelt es sich hierbei um zentral an der Achse Kaiserstraße gelegene Parkmöglichkeiten. Die Parkraumauslastung lässt ab dem frühen Nachmittag bei den genannten Parkeinheiten deutlich nach, wobei vor allem in der Kaiserstraße bis in den Abend hinein abschnittsweise hohe bis sehr hohe Auslastungszahlen vorliegen. Auch die Parkflächen Stadtkirche und Konrad-Adenauer-Platz bleiben auf einem vergleichsweise hohen Niveau.

Gleichzeitig bestehen auch vormittags noch weitreichende Kapazitäten im Untersuchungsgebiet darunter die drei Parkflächen am Bahnhof (P1, P2 und P3) sowie das City-Parkhaus (auf Basis der Auswertungsdaten durch die Stadtwerke Friedberg). Ein ähnliches Bild ergibt sich für den Burgfeldparkplatz, der über weite Teile des Tages schwach ausgelastet war. Lediglich am Abend stieg die Auslastung dort auf ein hohes Niveau von etwas mehr als 80 % an. Dies steht mutmaßlich im Zusammenhang mit Nutzungen der angrenzenden Sportanlage.





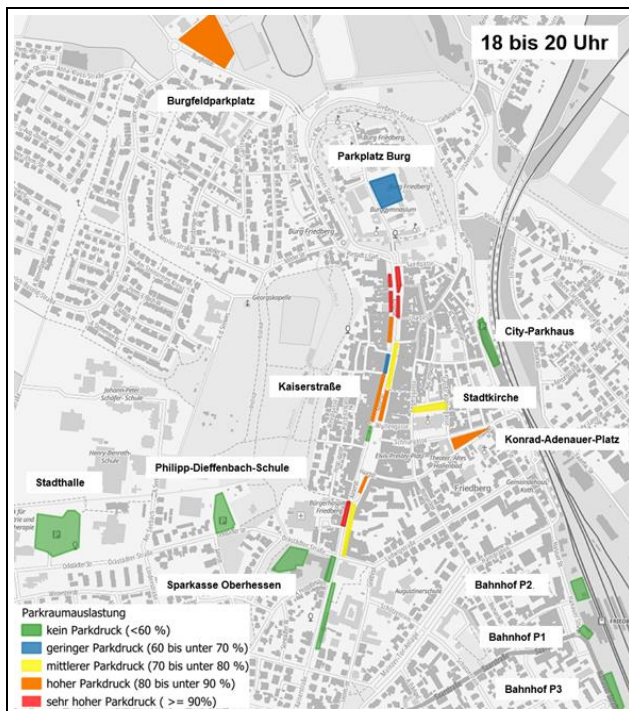


Abbildung 42: Parkraumauslastung in Zeitscheiben 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr

3.3.5 Stellplatzumschlag

Während die Auslastung lediglich angibt, wie viele Stellplätze zu bestimmten Zeitpunkten belegt sind, liefert der Stellplatzumschlag Hinweise auf die Nutzungsdynamik im Tagesverlauf (siehe Abbildung 43). Der mittlere Stellplatzumschlag wird auf Ebene einer definierten Parkeinheit berechnet. Er beschreibt, wie oft ein Stellplatz im Tagesverlauf durchschnittlich genutzt wird, indem die Zahl der unterschiedlichen Fahrzeuge in Relation zur Stellplatzzahl gesetzt wird.

Ein hoher Umschlagswert deutet auf häufige Wechsel und eine intensivere Nutzung hin. Die Erhebung erfolgte im 2-Stunden-Takt, sodass die dargestellten Umschlagswerte als Mindestwerte interpretiert werden müssen. Die **Auswertung** zeigt deutlich:

- Je näher eine Parkfläche an der Kaiserstraße liegt, desto höher ist der Stellplatzumschlag. Besonders die dunkelblau markierten Abschnitte (Umschlag > 4) in der Kaiserstraße weisen eine hohe Fluktuation auf. Diese Nutzung spricht für eine starke Kurzzeitnutzung, z. B. für Einkäufe oder Erledigungen.
- Im Gegensatz dazu zeigen weiter entfernte Flächen – etwa die Bahnhofsparkplätze (P1, P2, P3) oder der Burgfeldparkplatz – deutlich geringere Umschlagswerte. Diese eher statische Nutzung weist auf längere Parkvorgänge oder Dauerparken hin.

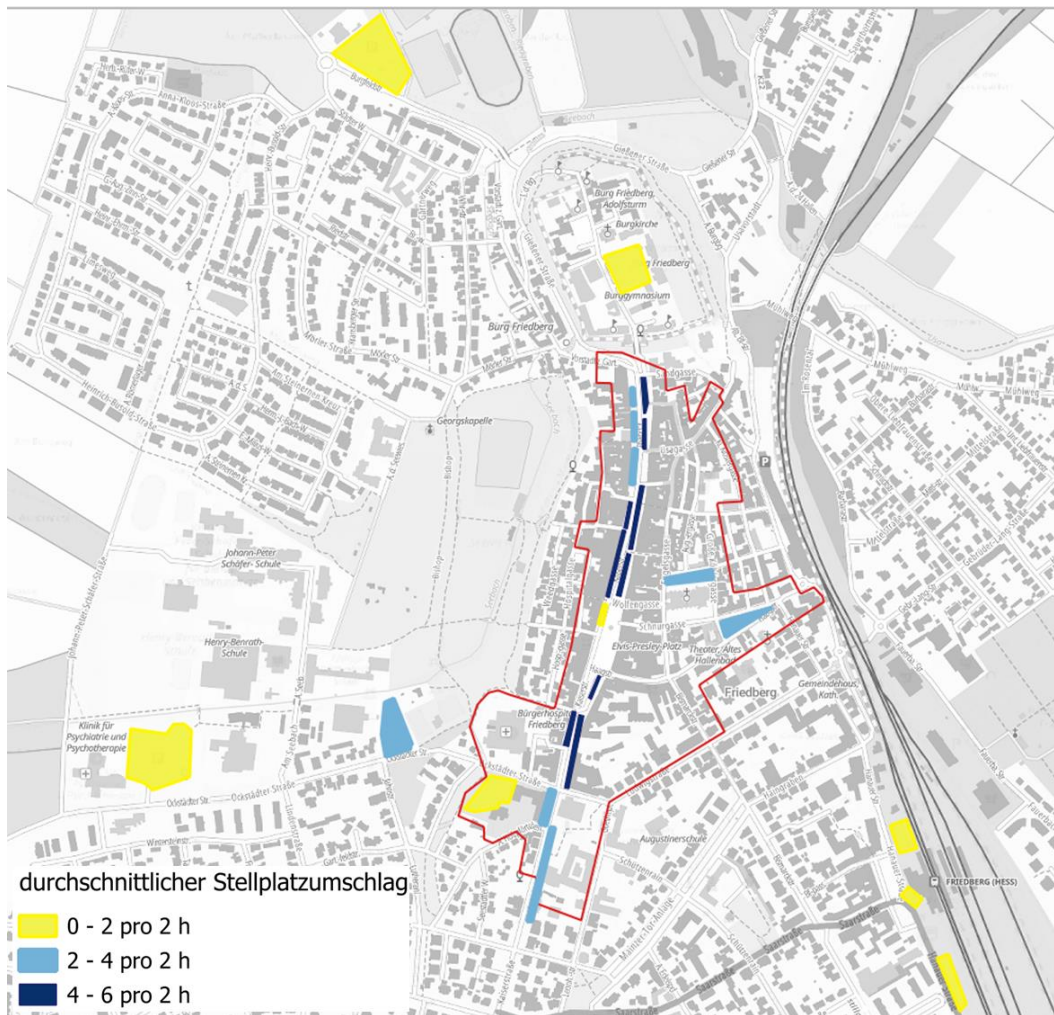


Abbildung 43: Stellplatzumschlag

3.3.6 Parkdauer und Nutzendengruppen

Ergänzend zum Stellplatzumschlag wurde die Parkdauer einzelner Parkvorgänge erfasst. Daraus lassen sich typische Nutzendengruppen ableiten, die unterschiedliche Anforderungen an den öffentlichen Parkraum stellen. Ziel ist es, die vorhandene Nutzung besser zu verstehen und mögliche Steuerungsansätze differenzierter bewerten zu können.

Die Kategorisierung der Parkdauer erfolgte einheitlich für den Zeitraum zwischen 6:00 und 20:00 Uhr. Dadurch ist eine vergleichbare und konsistente Auswertung über sämtliche Standorte und Zeiträume hinweg gewährleistet. Dabei wurden die folgenden vier Gruppen unterschieden:

Kategorie	Parkdauer	Typische Nutzungsmotive
Kurzzeitparken	bis 2 Stunden	Einkäufe, Erledigungen
Mittelzeitparken	> 2 bis ≤ 6 Stunden	Besuchende, Pendelnde
Langzeitparken	über 6 Stunden	Dauerparkende, Anwohnende, Pendelnde

Die nachfolgende Auswertung zeigt die prozentuale Verteilung der Parkvorgänge nach Aufenthaltsdauer im Erhebungsgebiet. Dabei zeigen sich folgende **Auffälligkeiten**:

- Etwa 70 % der Parkvorgänge entfallen auf Kurzzeitparken.
- Rund ein Viertel der Nutzungen liegt im Bereich Mittelzeitparken.
- Langzeitparken über sechs Stunden ist die Ausnahme.
- Ganztägig unbewegte Fahrzeuge treten nur vereinzelt auf.

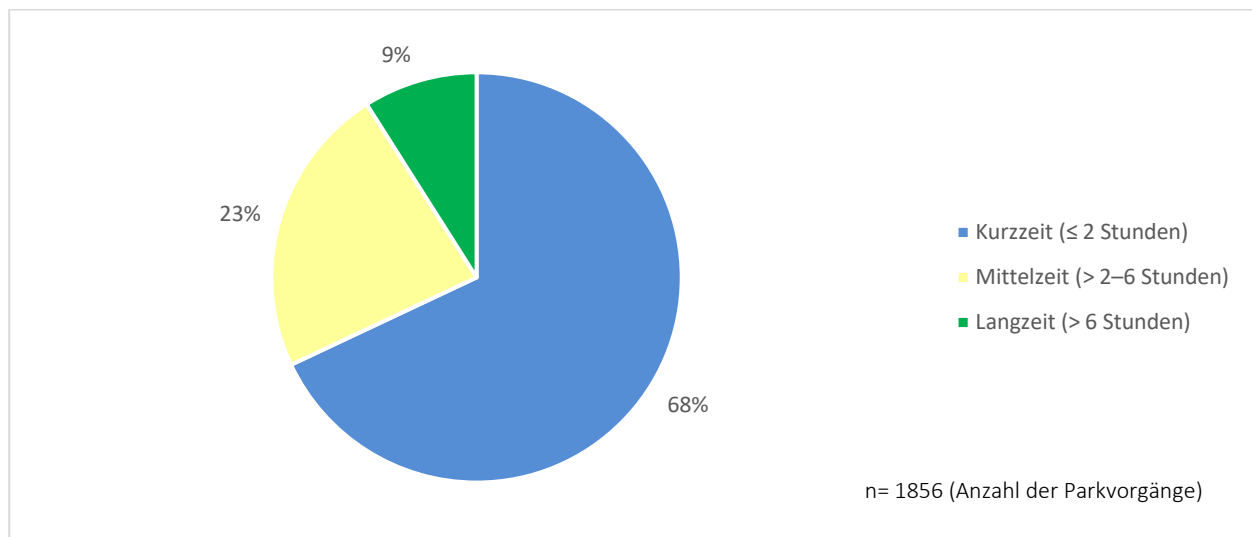


Abbildung 44: Prozentuale Verteilung der Parkvorgänge nach Aufenthaltsdauer

Diese Ergebnisse unterstreichen den hohen Anteil an kurzfristigen, dynamischen Nutzungen, etwa durch Kundschaft des Einzelhandels oder Personen mit kurzen Erledigungen und einen vergleichsweise geringen Bedarf an Dauerparken im betrachteten Zeitfenster. Für eine genauere Einordnung der räumlichen Unterschiede folgt im nächsten Schritt eine standortspezifische Betrachtung (siehe Abbildung 45). Die Auswertung erfolgt hier fahrzeugbezogen. Die prozentualen Anteile beziehen sich auf die Anzahl der erfassten Parkvorgänge, die anhand ihrer Parkdauer den Klassen ≤ 2 h, > 2 bis ≤ 6 h und > 6 h zugeordnet wurden. Dabei wird ersichtlich, in welchen Teilbereichen welche Aufenthaltsdauern besonders häufig vorkommen – etwa die starke Ausprägung von Kurzzeitparkern entlang der Kaiserstraße oder der höhere Anteil an Mittel- und Langzeitnutzung auf den randliegenden Flächen. Die Kaiserstraße wurde dabei aufgrund ihrer funktionalen Einheit als zusammengefasster Bereich dargestellt.

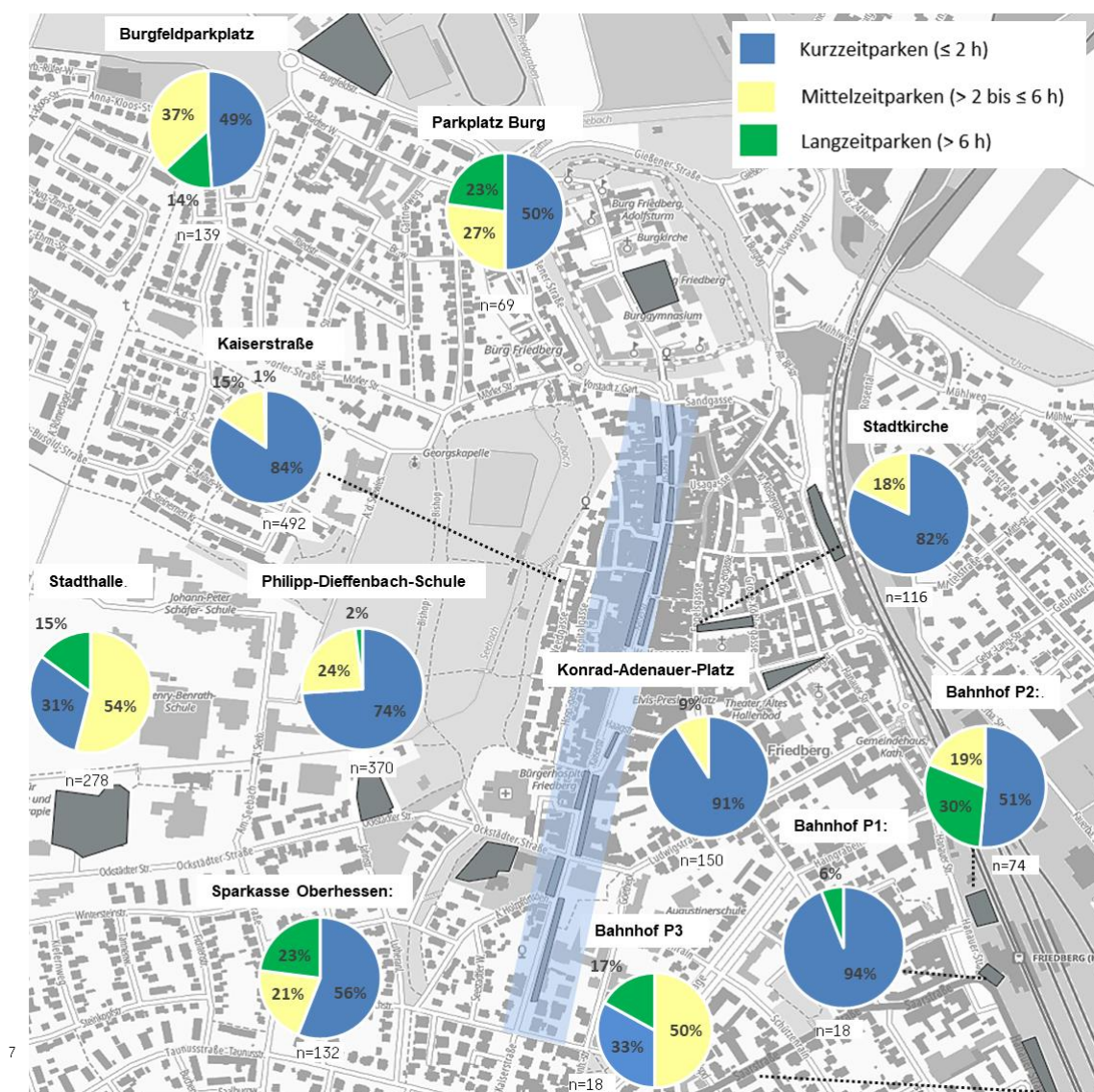


Abbildung 45: Prozentuale Anteile Parkdauer nach Standorten

3.3.7 Bewertung der Parkraumregelung

Durch die Art und Weise der Parkraumbereitstellung kann in erheblichem Maße Einfluss auf die Ziel- und Verkehrsmittelwahl, auf die Qualität des Verkehrsablaufs und teilweise sogar auf die Flächennutzung im Umfeld genommen werden. In der Regel sollte daher das Parken vorrangig nicht im öffentlichen, sondern im privaten Raum verortet werden (FGSV, 2023).

Die Bewertung der Parkraumbewirtschaftung erfolgt auf Grundlage der einschlägigen FGSV-Regelwerke, insbesondere der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023) und der Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 2012). Ergänzend werden praxisorientierte Maßstäbe aus dem Leitfaden Parkraummanagement Berlin (SenUVK, 2022) sowie klimaorientierte Empfehlungen der E-Klima (FGSV, 2020) herangezogen.

Zentrale Anforderungen und Kriterien, die sich hier ableiten lassen, die für das Untersuchungsgebiet besonders relevant sind:

Lenkungswirkung und Steuerungsfähigkeit

Rund drei Viertel der erfassten Stellplätze im Untersuchungsgebiet unterliegen einer Parkscheinpflicht. In den bewirtschafteten Zonen mit Parkzeitbegrenzung, insbesondere entlang der Kaiserstraße, zeigen sich überwiegend höhere Stellplatzumschläge und geringere Parkdauern. Dies weist auf eine gewisse Flächenrotation und eine Nutzung durch Besuchs- und Erledigungsverkehr hin. Trotz seiner vergleichsweise peripheren Lage wird der Parkplatz an der Stadthalle überwiegend für längere Parkdauern genutzt, was auf die dort geltende kostenfreie Parkregelung zurückzuführen ist. Dadurch übernimmt er eine entlastende Funktion für die bewirtschafteten Stellplätze in der Innenstadt.

Flächeneffizienz und Raumverträglichkeit

Das bestehende Parkraumangebot und die vorliegende Bewirtschaftungsform entlang der Kaiserstraße machen das Parken auf dieser zentralen Achse besonders attraktiv. Dies führt zwar zu einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt, geht jedoch zulasten anderer Nutzungen des Straßenraum, insbesondere des Rad- und Fußverkehrs und wirkt sich nachteilig auf die Aufenthaltsqualität aus.

Auslastung und Verfügbarkeit

Trotz dieser grundsätzlich vorhandenen Steuerungswirkung gelingt es mit den bestehenden Bewirtschaftungsformen bislang nur eingeschränkt, den ruhenden Verkehr räumlich gleichmäßig zu verteilen. Die Erhebungsergebnisse zeigen für die zentralen Parkflächen der Kaiserstraße sowie an der Stadtkirche und Stadthalle vormittags Auslastungen zwischen 80 % und 100 %, was gemäß EVE (2012) einem hohen bis sehr hohen Parkdruck entspricht. Periphere Anlagen, wie das City-Parkhaus, die Parkplätze am Bahnhof oder der Burgfeldparkplatz, weisen dagegen über weite Teile des Tages deutliche Reserven auf.

3.3.8 Weitere Beobachtungen

Darüber hinaus wurden weitere **Beobachtungen**¹ festgestellt. Diese umfassen unter anderem:

- In der **Kaiserstraße** wird vermehrt **Parken in zweiter Reihe** festgestellt. Auch im absoluten Halteverbot wird an der Bushaltestelle Kaiserstraße geparkt.
- Die Schülerinnen und Schüler des Burggymnasiums sorgen für einen hohen Parkdruck im nördlichen Zentrumsbereich. Neben dem Bereich in der Burg wird auch in der näheren Umgebung, z.B. der Weiherstraße geparkt.
- Im **Umfeld der THM** herrscht ein hoher Parkdruck.
- Auf dem Parkplatz an der Stadthalle konnten am frühen Nachmittag **ausgeprägte Hol- und Bringverkehre** im Kontext der angrenzenden Schulen beobachtet werden.
- Im Stadtgebiet wurden bereits **Maßnahmen zur Unterbindung von Halten am Fahrbahnrand** unternommen, z.B. in der Friedberger Straße (siehe Abbildung 48).
- **Stellplätze für Menschen mit Behinderung** sind im Stadtgebiet, insbesondere in der Kernstadt, teils nicht barrierefrei zugänglich, z.B. aufgrund von Kopfsteinpflaster. An Markttagen ist das barrierefreie Stellplatzangebot reduziert.



Abbildung 46: Parken im öffentlichen Straßenraum in der Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahmen, 2025)

¹ Die aufgelisteten Aspekte resultieren aus Vor-Ort-Begehungen und Befahrungen sowie ergänzend aus Hinweisen aus Planungsgesprächen und Öffentlichkeitsterminen. Die Auflistung ist nicht abschließend; dieser Hinweis gilt gleichermaßen für alle weiteren Beobachtungsübersichten im Bericht.



Abbildung 47: Parken in zweiter Reihe in der Kaiserstraße
(cyclomedia, 2024)



Abbildung 48: Poller in der Friedberger Straße
(eigene Fotoaufnahme, 2025)

3.3.9 Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden ergänzend das Parkverhalten und die bevorzugten Stellplatzstandorte der Bevölkerung abgefragt. Die Ergebnisse geben Aufschluss über die tatsächliche Nutzungsmuster und Präferenzen beim Parken im Untersuchungsgebiet.

Haushaltsbefragung

- **Allgemeines Parkverhalten:** Etwa 60 % der Fahrzeuge werden in einer eigenen Garage / Carport abgestellt und etwa 6 % auf einem eigenen Tiefgaragenstellplatz. Für etwa ein Drittel der Fahrzeuge steht kein eigener Stellplatz zur Verfügung. Mehr als 80 % der Fahrzeuge, für die es einen eigenen Stellplatz gibt, parken auch dort, und nicht im öffentlichen Straßenraum oder in einer öffentlichen Parkgarage. Im Umkehrschluss parken rd. ein Fünftel der Fahrzeuge, für die es einen eigenen Stellplatz gibt, im öffentlichen Straßenraum oder in einer öffentlichen Tiefgarage.
- **Üblicher Parkort in der Kaiserstraße:** Etwa die Hälfte (55 %) der Befragten parkt in der Innenstadt üblicherweise in der Kaiserstraße und etwa ein Fünftel (23 %) geben an, üblicherweise bei der Stadtkirche zu parken. Die übrigen Parkmöglichkeiten (City-Parkhaus, Stadthalle, Philipp-Diefenbach-Schule, Konrad-Adenauer-Platz, Bahnhof, Burgfeldparkplatz, Parkfläche Sandgasse) spielen mit jeweils weniger als 10 % eine untergeordnete Rolle.

3.3.10 Probleme und Chancen

Aus der vorangegangenen Analyse lassen sich folgende Probleme und Chancen für den ruhenden Kfz-Verkehr ableiten:

Tabelle 8: Probleme und Chancen (Kfz-Verkehr (ruhend))

Themen	Probleme	Chancen
Parkraumauslastung	Vormittags hohe bis sehr hohe Auslastungen in zentralen Bereichen.	Gleichzeit bestehen umfassende Kapazitäten am Burgfeld, im City-Parkhaus und am Bahnhof und damit positive Verlagerungspotenziale
Parkleit- und Informationssysteme	Das bestehende statische Parkleitsystem bindet in erster Linie das City-Parkhaus ein. Der Parkplatz an der Stadthalle als zweitgrößte Parkmöglichkeit ist punktuell eingebunden. Darüber hinaus sind keine weiteren Parkmöglichkeiten ausgewiesen.	Ein schlüssiges und klar strukturiertes Parkleitsystem könnte Verkehr verlagern. Es dient nicht nur der Orientierung, sondern stellt auch ein wichtiges Instrument zur Steuerung des Parksuchverkehrs und zur besseren Auslastung bestehender Stellplatzkapazitäten dar.
Parkraumbewirtschaftung	Das bestehende System ordnet den ruhenden Verkehr und erreicht in den bewirtschafteten Kernbereichen eine gute Flächenrotation. Gleichzeitig bleiben periphere Kapazitäten ungenutzt ; die räumliche Lenkungswirkung ist ausbaufähig.	Durch eine an das Parkraumangebot / Parkraumnachfrage angepasste Parkraumbewirtschaftung kann die Flächenschonung die Lenkungswirkung, effiziente Nutzung des Parkraumes und die Raumverträglichkeit verbessert werden.
Weitere Beobachtungen	<p>In der Kaiserstraße wird in zweiter Reihe und an der Bushaltestelle Kaiserstraße im absoluten Halteverbot geparkt. Es besteht ein hoher Parkdruck im Umfeld der Burg.</p> <p>Im Stadtgebiet, insbesondere im Kernstadtbereich sind barrierefreie Stellplätze teils schwierig zugänglich.</p>	Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Kaiserstraße und Verstärkung von Kontrollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in der Kaiserstraße. Durch gezielte Maßnahmen wie die Ausweisung alternativer Parkmöglichkeiten (Hol- und Bringzonen), die Förderung nachhaltiger Mobilität (Fahrrad, ÖPNV) sowie eine verstärkte Kontrolle können langfristig Konflikte reduziert und die Aufenthaltsqualität im Umfeld des Burggymnasiums verbessert werden.

**Erkenntnisse
aus der Haus-
haltsbefra-
gung**

Bei Besuch der Kaiserstraße parken rd. 75 % der Besuchenden entweder in der Kaiserstraße oder bei der Stadtkirche. Weitere Parkhäuser spielen eine untergeordnete Rolle.

Rund 20 % der Fahrzeuge, für die es einen eigenen Stellplatz (Garage / Carport, (angemieteter) Stellplatz in Tiefgarage) gibt, werden im öffentlichen Straßenraum oder in einer öffentlichen Parkgarage geparkt.

3.4 ÖPNV

In folgendem Kapitel werden Angebot und Nachfrage des öffentlichen Verkehrs in Friedberg analysiert. Folgende **Analysebausteine** sind dabei relevant:

- ÖPNV-Angebot im Bestand
- Haltestellenausstattung und Barrierefreiheit im Stadtgebiet
- ÖV-Güteklassen für das Stadtgebiet
- ÖV-Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt
- Fahrgastaufkommen
- Erkenntnisse der Fahrgastbefragung
- Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

Zusammenfassend werden die Ergebnisse dieser Analyse in einem abschließenden Kapitel „Probleme und Chancen“ verdichtet.

3.4.1 ÖPNV-Angebot im Bestand

Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs wird in Friedberg durch die Verkehrsträger Straße und Schiene bereitgestellt. Nachstehend werden die vorhandenen Angebote erläutert.

ÖPNV Straße

Das Liniennetz für Friedberg ist in Abbildung 49 für alle Linien ab 6 Fahrtenpaaren dargestellt und folgt der Form eines Radialnetzes, bei dem in der Regel Halbmesserlinien sternförmig vom Bahnhof zu den Stadtteilen führen (in der Abbildung grau). Ausschließlich innerhalb der Kernstadt verkehren zudem die Stadtbuslinien FB-30 / -31 als überwiegend gegenläufige Ringlinien. Die Linien FB-70 / -71 verlaufen zusätzlich tangential durch die Kernstadt in nord-südlicher Richtung (in der Abbildung hellrot).

Folgende **Umsteigehaltestellen** sind bedeutsam:

- Bahnhof in Friedberg
- Kaiserstraße
- Burg
- Saarstraße
- Frankfurter Straße

Die Linien 362, 363, FB-36 und FB-40 sowie Linienvariationen, wie die Verlängerung der Linie FB-1 zu Schulbeginn zur Henry-Benrath-Schule, sind wegen der geringen Anzahl an Fahrtenpaaren nicht dargestellt.

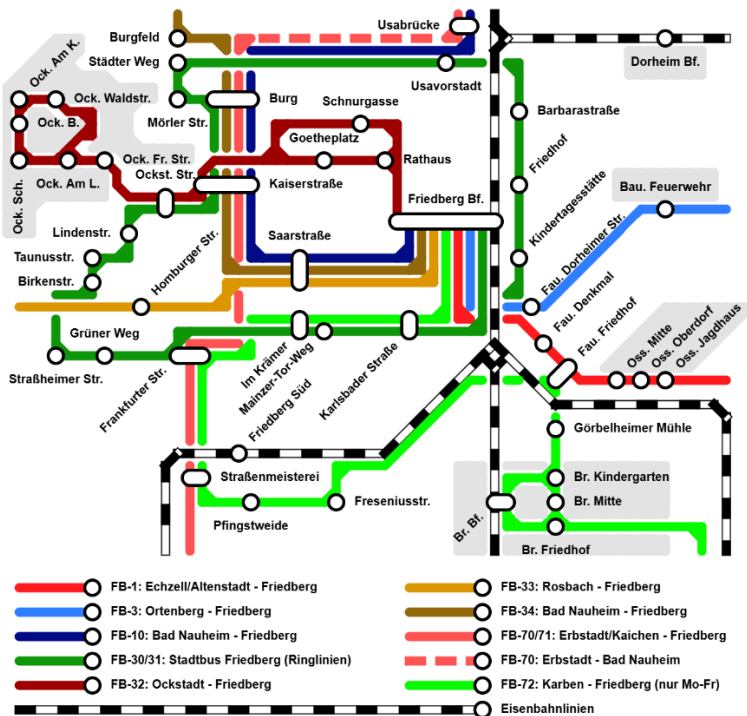


Abbildung 49: Liniennetzplan für Friedberg (ab 6 Fahrtenpaaren von Mo-Fr), eigene Darstellung

Im Stadtgebiet von Friedberg existieren die vier Bahnhöfe Friedberg Bahnhof, Friedberg Süd, Dorheim Bahnhof und Bruchenbrücken Bahnhof, welche durch den Schienenverkehr bedient werden.

Schienengebundener Personennahverkehr (SPNV)

Von Friedberg Bahnhof über die weiteren Bahnhöfe im Stadtgebiet verkehren folgende **Linien**:

- Linie RB 16 über Friedberg Süd nach Friedrichsdorf (Taunus)
- Linie S 6 über Brüchenbrücken Bahnhof und Frankfurt am Main weiter nach Langen
- Linie RB 47 über Dorheim Bahnhof nach Wölfersheim-Södel
- Linie RB 48 ebenfalls über Dorheim Bahnhof nach Nidda

Am Bahnhof in Friedberg halten zudem die Linien RB 37, RB 40, RB 41, RB 49, RE 30, RE 98 und RE 99. Die Regionalzüge gewährleisten insbesondere eine Anbindung nach Frankfurt sowie nach Hanau in Richtung Süden und in Richtung Norden nach Kassel, Gießen und Marburg sowie Siegen (zumeist über Bad Nauheim).

Schienengebundener Fernverkehr

Friedberg ist bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 im Zweistundentakt direkt an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angebunden. Die Verbindung verläuft auf einer bedeutenden Nord-Süd-Achse zwischen Hamburg und Stuttgart bzw. Karlsruhe und erschließt zentrale Städte wie Hannover, Göttingen, Kassel, Marburg, Gießen, Frankfurt am Main und Heidelberg. Einzelne Züge fahren über Hamburg hinaus bis Westerland (Sylt) oder über Karlsruhe hinaus bis Konstanz. Diese Direktverbindungen ermöglichen eine komfortable, umsteigefreie Anbindung wirtschaftlich relevanter Regionen und stärken Friedbergs Rolle als

attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort im Rhein-Main-Gebiet. Auch der Frankfurter Flughafen ist mit einem Umstieg in rund 60 min gut erreichbar.

Mit der Fahrplanänderung im Dezember 2025 soll bis zum 11.07.2026 kein ICE mehr in Friedberg halten und ab dann nur noch eine Fahrt je Richtung und Tag zwischen Frankfurt am Main und Westerland (Sylt) mit Halt in Friedberg angeboten werden (Deutsche Bahn AG, 2025), was insbesondere für berufsbedingte Reisetätigkeiten eine enorme Einschränkung der Erreichbarkeit bedeutet.

3.4.2 Haltestellenausstattung und Barrierefreiheit

Vorgaben für die Ausstattung von Haltestellen des ÖPNV werden in den „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (EAÖ) der FGSV beschrieben (FGSV, 2013). Der Umfang der Haltestellenausstattung wird in Abhängigkeit vom Fahrgastaufkommen und der Funktion der Haltestelle im Liniennetz bestimmt. Generelle Anforderungen an die Haltestellenausstattung umfassen die Barrierefreiheit, Witterungsbeständigkeit, Wartungsfreundlichkeit, Vandalismusresistenz und Ausbaufähigkeit. Die empfohlene Ausstattung von Haltestellen des ÖPNV umfasst laut den EAÖ folgende **Bestandteile**:

- Haltestellenkennzeichnung gemäß StVO, BOStrab und BOKraft
- statische Fahrgastinformation
- dynamische Fahrgastinformation (bei Straßenbahnhaltestellen und Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion)
- Fahrkartenautomat und Entwerter (falls kein Fahrkartenkauf im Fahrzeug möglich ist oder bei stark frequentierten Haltestellen)
- Wetterschutzeinrichtungen (bei nennenswerten Aufkommen an Einsteigenden),
- Sitzgelegenheiten (bei nennenswerten Aufkommen an Einsteigenden)
- Beleuchtung (sofern verkehrliche und betriebliche Belange sowie Gestaltungselemente es erlauben)
- Service- und sonstige Einrichtungen (z. B. Briefkästen, Abfalleimer, öffentliche Toiletten) (FGSV, 2013)

Neben den Vorgaben für die Ausstattung von Haltestellen der EAÖ bestehen solche ebenfalls im Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe. In dem Nahverkehrsplan werden die Haltestellen je nach Lage, Verkehrsmittel, Fahrgastaufkommen sowie Anzahl an Umsteigeverbindungen und Umsteigern in die vom RMV verwendeten Haltestellenkategorien differenziert: Zentrale Umsteige-Haltestelle (A), Stations-Haltestelle (B), Umsteige-Haltestelle (C), Haltestelle (D), Haltepunkt (E) und Ausstiegsposition (SF). Die verschiedenen Haltestellen sollen optisch ins Ortsbild integriert, an zweckmäßigen Stellen errichtet und optimal ins Fußwegenetz eingebunden werden. Ferner sollen sie ein freundliches Erscheinungsbild haben sowie barrierefreie und kurze Wege zu den Zielen und in die Wohngebiete ermöglichen (ZOV-Verkehr; IGDB, 2020). Neben der barrierefreien Gestaltung wird die folgende **Ausstattung der Haltestellen** angestrebt:

- „Haltestellenschild (nach Gestaltungslinien des RMV) mit H-Zeichen, Haltestellenname (Ortsname, ggf. Ortsteilname, Haltestellenbezeichnung), Liniennummer mit Verkehrsmittelpiktogramm, Zielangabe/n und ggf. Bussteignummer

- Einheitlich gestalteter und in auch für Rollstuhlfahrende und Kinder lesbarer Höhe angebrachter Aushangfahrplan
- Sicheres (Ausleuchtung) und sauberes Umfeld (Abfallbehälter und Aschenbecher)
- Ausgestaltung und Zugänglichkeit im Sinne von Fahrgästen mit Mobilitätsbeeinträchtigung [...]
- Transparenter Wetterschutz
- Sitzgelegenheiten (möglichst aus nicht kälteleitenden Materialien)
- Ausreichend dimensionierte Aufstellfläche
- Keine Behinderung durch den Individualverkehr“ (ZOV-Verkehr; IGDB, 2020)

Für Haltestellen mit höherer Kategorie (A-C) wird ferner folgende **Ausstattung** angestrebt:

- „Zusätzliche Fahrgastinformation wie Liniennetzdarstellung, Anschlusshinweise, elektronische Fahrplanauskunft, Tarifinformationen, Umgebungsplan der Haltestelle oder Stadtplan
- Ausreichend dimensionierter Wetterschutz (trockener Übergang zwischen den Verkehrsmitteln), genügend Sitzgelegenheiten und gute Beleuchtung
- Zusätzliche Infrastruktur wie Notruf, öffentliche Toiletten u. ä.
- Fahrradabstellplätze (überdacht und abschließbar), P&R-Plätze
- Ggf. private Infrastruktur wie Kioske, Imbissstuben, Läden und weitere Serviceeinrichtungen“ (ZOV-Verkehr; IGDB, 2020)

Die Herstellung von Barrierefreiheit an Haltestellen ist essenziell, um allen Personen, insbesondere Menschen mit eingeschränkter Mobilität, einen uneingeschränkten Zugang zum öffentlichen Nahverkehr zu ermöglichen. Kommunen sind nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu angehalten, Haltestellen im öffentlichen Nahverkehr bis 2022 barrierefrei zu gestalten, um den uneingeschränkten Zugang für alle Bürgerinnen und Bürger, insbesondere für Menschen mit Behinderungen, zu gewährleisten.

Gemäß dem Zentralen Haltestellenverzeichnis (WVI GmbH, 2025) verfügt die Stadt, zusätzlich zu vier Bahnhöfen, über ein Netz von 57 Bushaltestellen mit insgesamt 103 Haltepunkten. Eine detaillierte Bestandsanalyse, die im Jahr 2020 vom Büro Plplus durchgeführt wurde, untersuchte die 91 Haltepunkte, die sich in der Baulastträgerschaft der Stadt befinden. Drei weitere zu diesem Zeitpunkt geplante Haltepunkte waren nicht Gegenstand der Untersuchung (Plplus, 2020). Die Ergebnisse hinsichtlich des **barrierefreien Ausbaus** zeigten:

- Als vollständig barrierefrei ausgebaut („endausgebaut“) wurden zehn Haltepunkte klassifiziert, die über Sonderbordsteine mit mindestens 18 cm Höhe, eine Warteflächenbreite von mindestens 2,5 m und taktile Leitsysteme verfügen
- 33 Haltepunkte wurden als „teilausgebaut“ eingestuft, die mindestens über einen Sonderbordstein oder ein Leitsystem verfügen
- 48 Haltepunkten wurde als „nicht ausgebaut“ bewertet

Um den Anteil barrierefreier Haltestellen zu erhöhen, sind schrittweise Ausbaumaßnahmen geplant (Stadt Friedberg, 2024). Für November 2025 ist der Ausbau von elf Haltepunkten vorgesehen. Nach Abschluss dieser Maßnahme wird sich die Anzahl der vollständig ausgebauten Haltepunkte auf 21 erhöhen, während

32 als teilausgebaut und 38 als nicht ausgebaut eingestuft sein werden. Eine weitere Maßnahme für neun zusätzliche Haltepunkte befindet sich in Planung und würde die Bilanz auf **29 vollständig ausgebaute, 27 teilausgebaute und 36 nicht ausgebaute Haltepunkte** verbessern. Dabei nicht berücksichtigt sind der Kaiserstraßenausbau, der barrierefreie Umbau des (Bus-)Bahnhofs und Haltestellen außerhalb der Baulastträgerschaft der Stadt Friedberg.

Als Haltestellen der Kategorie A-C nach Nahverkehrsplan können die Haltestellen der Kategorie IV und höher im Rahmen der Güteklassenberechnung (vgl. Kapitel 3.4.3) angesehen werden, da hier jeweils mehrere Linien verkehren und das Bedienintervall häufiger als 20 min je Richtung ist. **Alle Haltestellen dieser Kategorie befinden sich in Planung oder in Bau.** Für die Haltestellen Kaiserstraße und Friedberg Bahnhof erfolgt aufgrund der besonderen verkehrlichen Bedeutung eine kurze **Beschreibung der aktuellen Ausstattung:**

- Die **Haltestelle Kaiserstraße** verfügt beidseitig über Fahrgastwartehallen; die Fahrbahn kann über eine Fußgängerschutzanlage gequert werden. Beide Haltpunkte sind als Haltestellenbuchten ausgebildet, jedoch zu kurz, sodass Busse nicht möglichst spaltfrei anfahren können. Taktile Leitelemente sind nur vereinzelt vorhanden; der Bordstein am Halt Richtung Friedberg Bahnhof weist keinen ausreichenden Überstand auf und die Aufstellfläche des Haltepunkts Richtung Bad Nauheim ist in den Hauptverkehrszeiten zu klein (vgl. Kapitel 3.4.6.2). Fahrradabstellanlagen sind beidseitig in geringem Umfang vorhanden, ebenso öffentliche Toiletten am Elvis-Presley-Platz. Dynamische Fahrgastinformationen oder eine elektronische Fahrgastauskunft sind nicht vorhanden; eine Umgestaltung der Kaiserstraße ist in Planung.
- Die **Haltestelle Friedberg Bahnhof** ist beidseitig nicht barrierefrei ausgebaut. Am Halt Richtung Innenstadt fehlen Fahrgastwartehallen und ein ausreichendes Sitzplatzangebot, die Aufstellfläche reicht in Spitzenzeiten nicht aus (vgl. Abbildung 50). Es gibt keine dynamischen Fahrgastinformationen oder elektronische Fahrgastauskunft und 90 % der Jugendlichen gaben im Rahmen der ISEK-Beteiligung an, sich ungern am Bahnhof aufzuhalten (FIRU mbH, 2020). Am Bahnhof stehen kostenpflichtige Toiletten, Park-&-Ride-Parkplätze und Fahrradabstellanlagen zur Verfügung; zudem ist eine Fußgängerschutzanlage vorhanden. Ein barrierefreier Umbau des Bahnhofs befindet sich seitens der Deutschen Bahn in Planung.



Abbildung 50: Bahnhofsvorplatz (eigene Fotoaufnahmen, 2025)

3.4.3 ÖV-Güteklassen

Die Bewertung der Erschließungs- und Bedienungsqualität des öffentlichen Verkehrs in Friedberg erfolgt durch die Berechnung von ÖV-Güteklassen nach der in Abbildung 51 beschriebenen Methodik. In einem mehrstufigen Prozess werden dabei zunächst Haltestellenkategorien abhängig vom bedienten Verkehrsmittel und deren Bedienungshäufigkeit (Intervallklassen) gebildet und anschließend mit netzscharfen Fußwegedistanzen die ÖV-Güteklassen berechnet (siehe Abbildung 51).

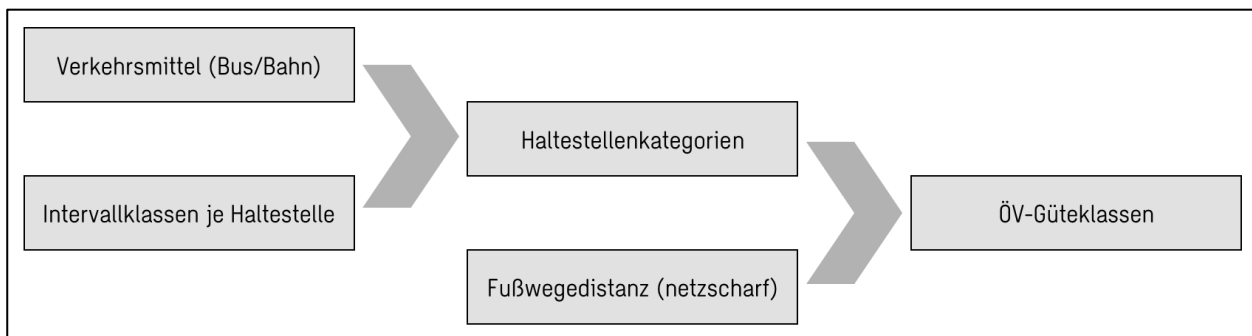


Abbildung 51: Methodik zur Berechnung der ÖV-Güteklassen, Eigene Darstellung

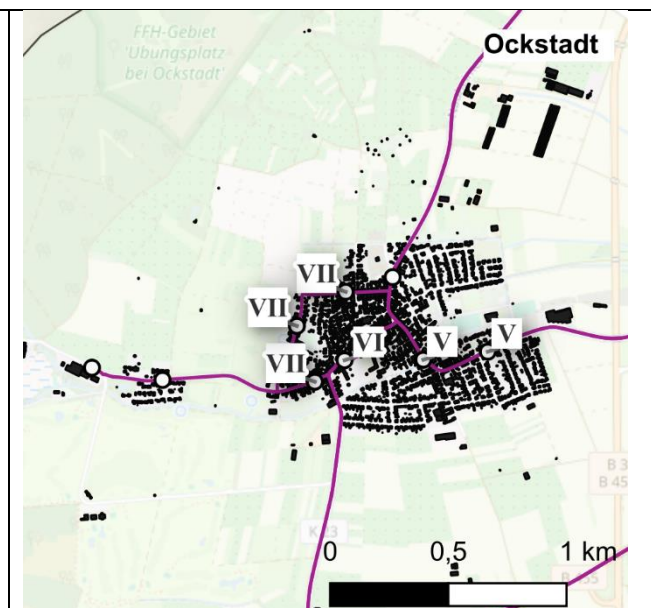
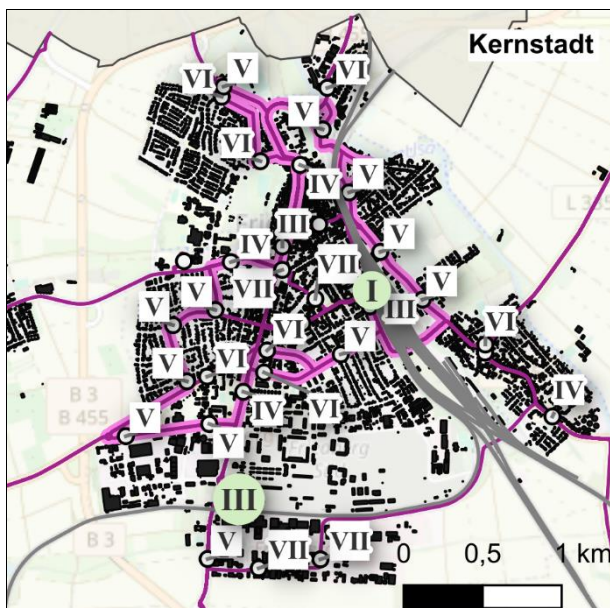
Mit der DELFI-Auskunft des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) werden an einem Normalwerk- und Schultag alle Abfahrten der jeweiligen Haltestelle in der Zeit von 6:00 bis 20:00 Uhr erfasst und deren Summe anschließend halbiert, um für jede Linie den Einfluss aus Hin- und Rückrichtung zu eliminieren. Durch die ermittelten Abfahrten und den bedienten Verkehrsmitteln erfolgt eine Einteilung in Haltestellenkategorien nach Tabelle 9. Die Kategorisierung entspricht der vom Büro Plan4Better entwickelten Methodik (Seisenberger, Pajares, & Thakkar, 2024), die als Mittelweg zwischen den Einteilungen des Schweizer Bundesamts für Raumentwicklung (ARE, 2022) und der Methodik der Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (Hiess, 2017) verstanden werden kann. Ab einem Bedienintervall (je Richtung) von 120 min wird keine Haltestellenkategorie mehr zugewiesen, da keine ausreichende Bedienungsqualität mehr vorhanden ist.

Tabelle 9: Haltestellenkategorien (Seisenberger, Pajares, & Thakkar, 2024)

Bedienintervall	Bahn	Bus
< 5 min	I	II
5 ≤ x < 10 min	I	III
10 ≤ x < 20 min	II	IV
20 ≤ x < 40 min	III	V
40 ≤ x < 60 min	IV	VI
60 ≤ x < 120 min	V	VII

Das Ergebnis der Kategorisierung kann nachstehender Abbildung 52 entnommen werden. Folgende **Aspekte** fallen in der Auswertung der Kategorisierung auf:

- Der **Bahnhof in Friedberg** weist die **höchste Kategorie I** auf. Hier verkehren neben der S-Bahnlinien S 6 insgesamt sieben Regionalbahn-, drei Regionalexpress- und ICE-Linien.
- Die drei weiteren **Bahnhöfe in Dorheim, Bruchenbrücken und Friedberg Süd** lassen sich der **Kategorie III** zuordnen.
- In Dorheim und Bruchenbrücken ist auffällig, dass in Bahnhofsnähe die Haltestellenkategorie der Bushaltestellen sehr gering ist. Das ÖV-Angebot wird hier fast ausschließlich durch die Bahnlinien bereitgestellt.
- Mit der **Kategorie III** erreichen die **Bushaltestellen an der Kaiserstraße und am Bahnhof in Friedberg** die höchste Kategorie der Bushaltestellen im Stadtgebiet.
- Die **Bushaltestellen Saarstraße, Ockstädter Straße, Frankfurter Straße, Fauerbach Friedhof und Burg** erreichen die **Kategorie IV**.
- Die Stadtbuslinien FB-30 und -31, die als gegenläufige Ringlinien verkehren, sind rosa dargestellt. Die Haltestellen entlang dieser Ringlinien erreichen überwiegend die Kategorie V.
- Die Stadtteile Ossenheim und Ockstadt sind ebenfalls mit Haltestellen der Kategorie V an Friedberg angebunden.
- Der **Stadtteil Bauernheim** ist mit einer Haltestelle der Kategorie VI angebunden und weist daher **das geringste Bedienintervall** aller Stadtteile auf.



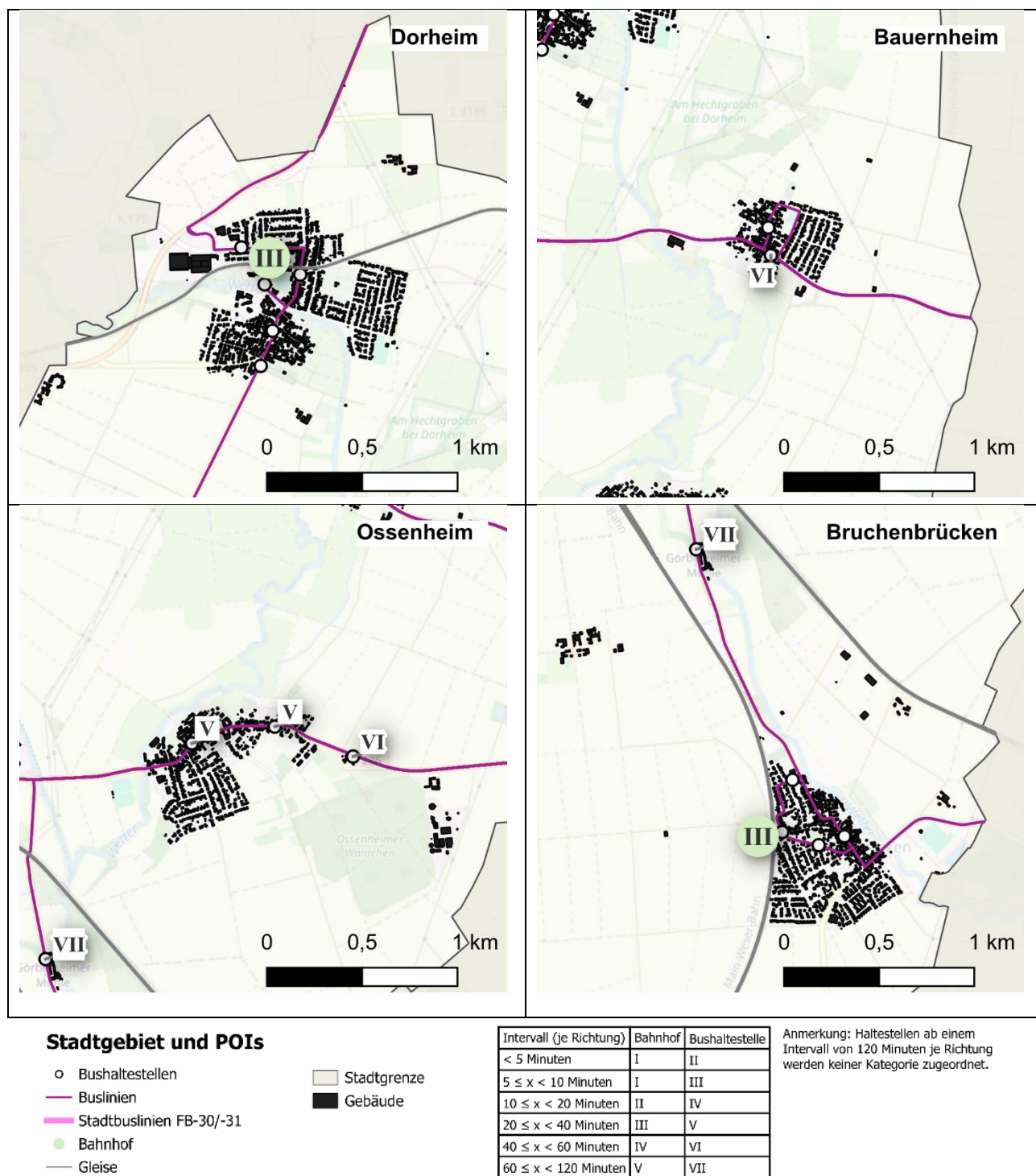


Abbildung 52: Haltestellenkategorien (Normalwerktag von 6:00 bis 20:00 Uhr), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Durch die Haltestellenkategorien und netzscharfe Fußwegedistanzen werden nach Tabelle 10 die ÖV-Güteklassen von A (höchstrangige Erschließungsqualität) bis F (Basiserschließung) berechnet. Bei der Einteilung wird davon ausgegangen, dass für Haltestellen mit höherer Kategorie auch längere Fußdistanzen

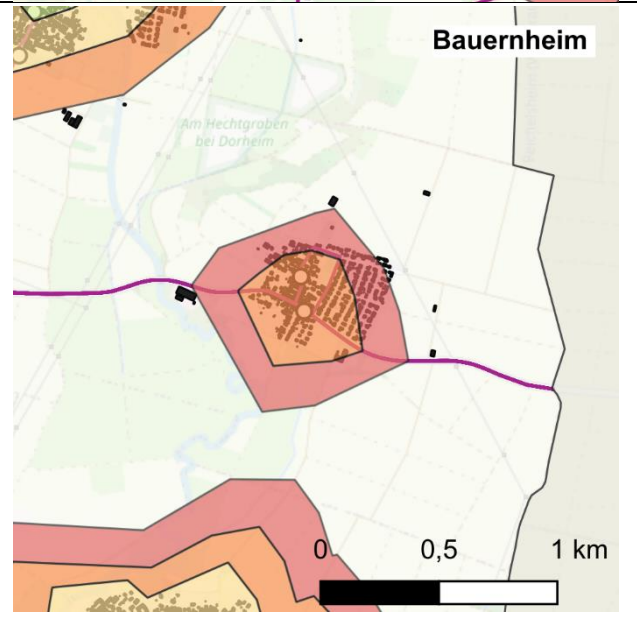
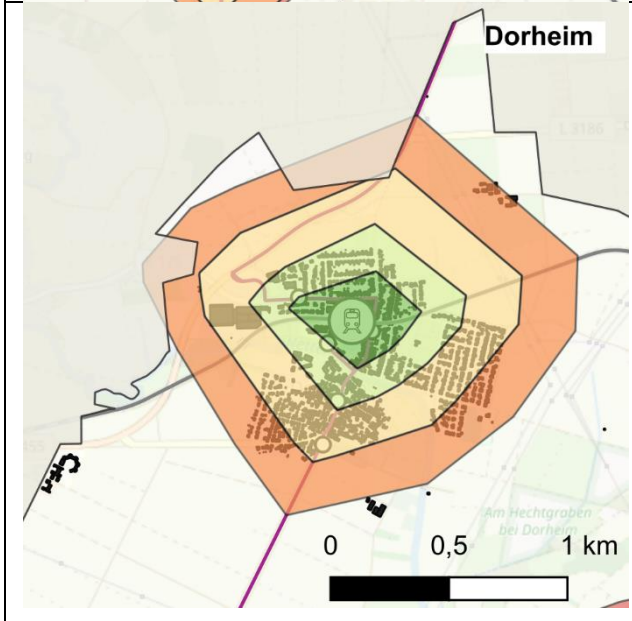
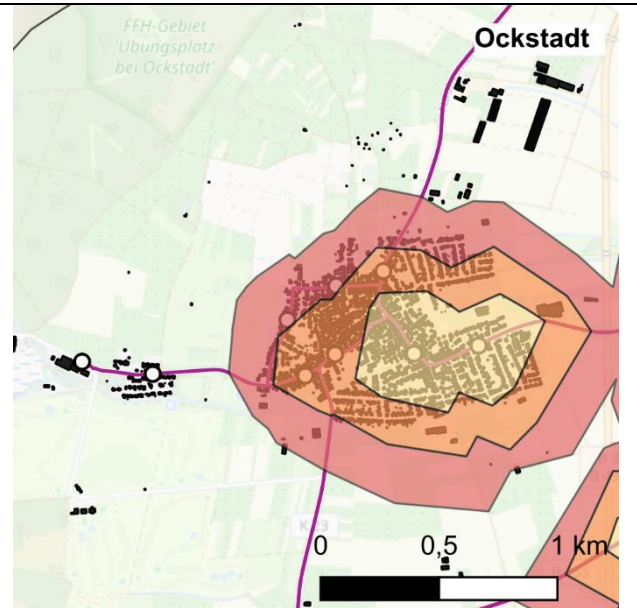
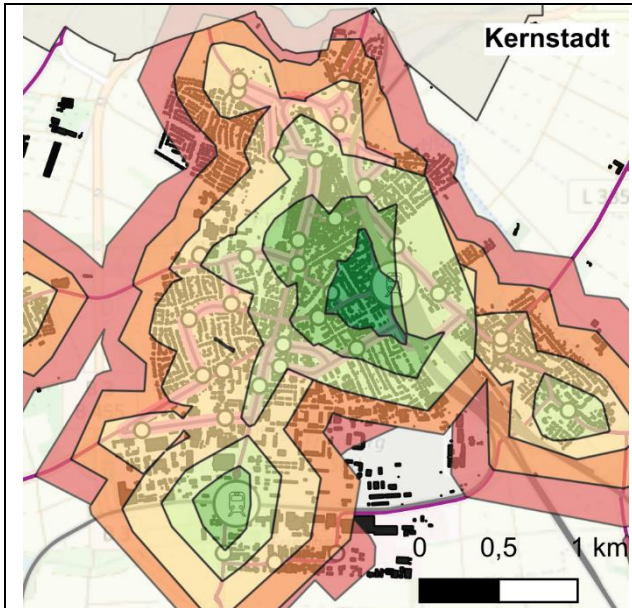
zurückgelegt werden oder diese bereits mit dem Fahrrad angefahren werden. So wird einer Bushaltestelle mit Kategorie IV (Intervall 10 bis unter 20 min) in einer Entfernung von 751 bis 1.000 m die gleiche Kategorie zugeordnet wie bei Kategorie VII (Intervall 60 bis unter 120 min) bei unter 300 m Entfernung.

Tabelle 10: Einteilung der ÖV-Güteklassen (Seisenberger, Pajares, & Thakkar, 2024)

	Netzscharfe Distanzen			
Kategorie	< 300 m	300-500 m	501-750 m	751-1.000 m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	-
VI	E	F	-	-
VII	F	-	-	-

Die Ergebnisse der Kategorisierung können Abbildung 53 als Karte und Abbildung 54 nach Bevölkerungsanteil je Stadtteil (Zensus 2022) entnommen werden. Sie beziehen sich nur auf den Zeitraum von Montag bis Freitag während der Schulzeit zwischen 6:00 und 20:00 Uhr. Außerhalb dieses Zeitraums weicht die Bedienungs- und Erschließungsqualität deutlich ab (vgl. Kapitel 3.4.4). In den Bevölkerungsdaten ist das Neubaugebiets Steinernes Kreuz noch nicht enthalten.

- Insgesamt wird **für 99 % der Bevölkerung Friedbergs mindestens eine ÖV-Basiserschließung** (Güte F) und für 63 % eine gute ÖV-Erschließung (Güte D) erreicht.
- In der **Kernstadt** ist die **Erschließungsqualität insgesamt am höchsten**. Hier ergibt sich um den Bahnhof eine Region mit der höchstrangigsten ÖV-Erschließung (Güte A), in der insgesamt 4 % der Gesamtbevölkerung leben.
- Eine unzureichende ÖV-Güte liegt in Teilen des Neubaugebiets Steinernes Kreuz im Nordwesten und für Bereiche der Ray Barracks im Süden der Kernstadt vor.
- Die Mediängüte in Bezug auf die Bevölkerung der Kernstadt liegt bei C – sehr gute ÖV-Erschließung.
- Durch die Bahnhöfe in Dorheim und Bruchenbrücken entstehen in diesen Stadtteilen ebenfalls Bereiche mit sehr guter (Güte C) oder hochrangiger Erschließung (Güte B). Die Mediängüte liegt hier, genauso wie on Ossenheim, bei D – gute ÖV-Erschließung. In Ossenheim wird diese Güteklasse durch zwei Bushaltestellen der Kategorie V erreicht (vgl. Abbildung 53).
- Die Gemeindeteile **Ockstadt und Bauernheim** weisen eine **Mediängüte von E** auf – gute ÖV-Basiserschließung. Während im östlichen Teil Ockstadts durch Bushaltestellen der Kategorie V teilweise eine gute ÖV-Erschließung (Güte D) gewährleistet werden kann, weist das **Gebiet Bauernheims** ausschließlich die **ÖV-Güteklassen E und F** auf, da hier nur eine Haltestelle mit einem Bedienintervall von unter 120 min besteht.



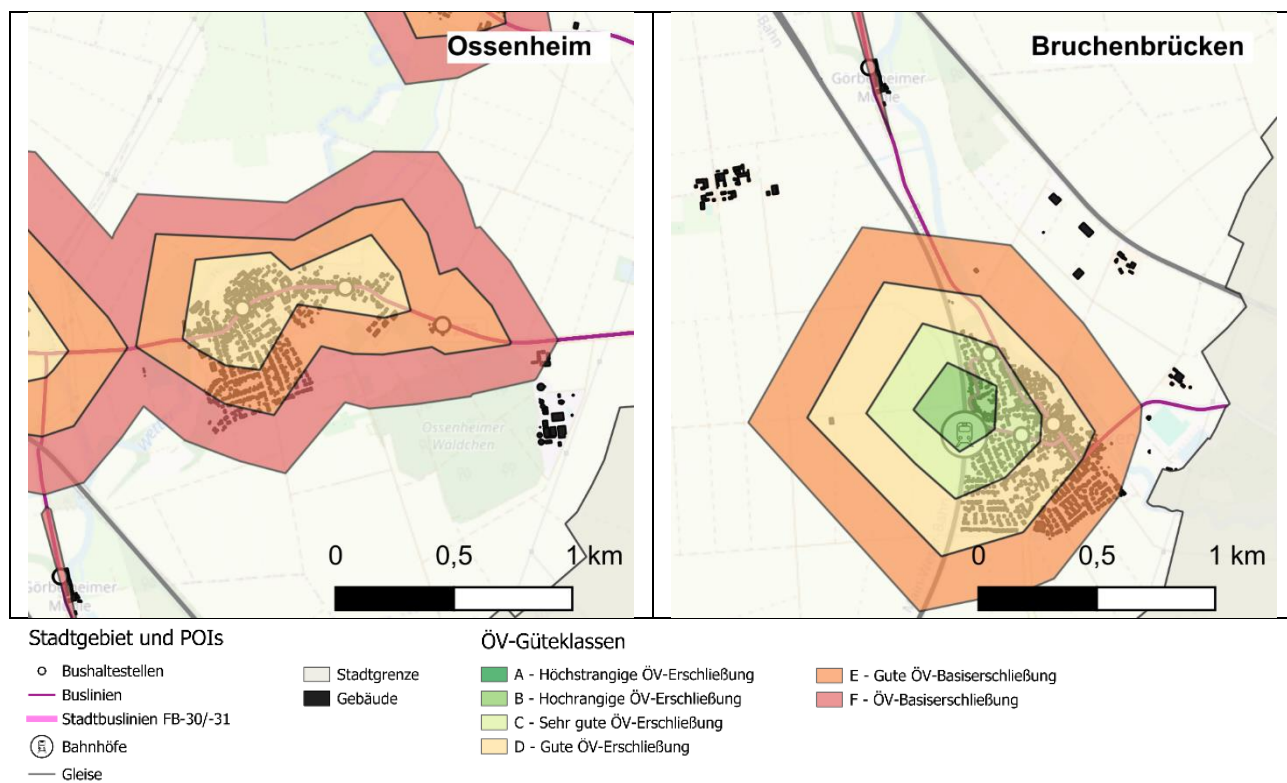


Abbildung 53: Räumliche Verteilung der ÖV-Güteklassen (Normalwerktag von 6:00 bis 20:00 Uhr), Kartengrundlage: © OpenStreet-Map-Mitwirkende

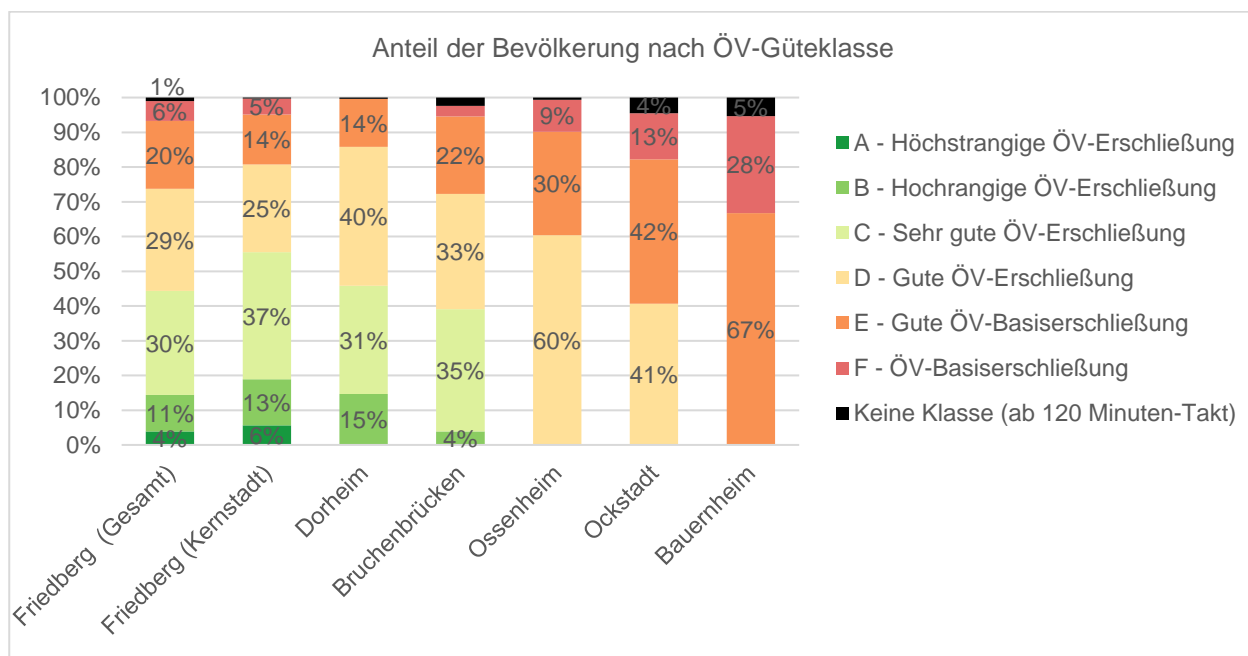


Abbildung 54: Bevölkerungsanteile nach ÖV-Güteklasse (Normalwerktag von 6:00 bis 20:00 Uhr), Bevölkerungsdaten vom Zensus (2022)

3.4.4 Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt

Die ÖPNV-Anbindung der Stadtteile Friedbergs kann dem Liniennetzplan in Abbildung 49 entnommen werden. Dorheim wird im Wesentlichen durch die Regionalbahnlinien RB 47 / 48 und Bruchenbrücken durch die S-Bahn S 6 und die Buslinie FB-72 an die Kernstadt angebunden. Zwischen Friedbergs Kernstadt und Bauernheim verkehrt die Buslinie FB-3 und nach Ossenheim die Linie FB-1. Der Stadtteil Ockstadt wird durch die Linie FB-32 angeschlossen.

Im Nahverkehrsplan werden Vorgaben zur Bedienungsqualität gemacht, die als „Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge“ beschrieben werden und für den Bereich der Stadtteile (Kategorie 2 im Nahverkehrsplan) in Tabelle 11 zusammengefasst werden (ZOV-Verkehr; IGDB, 2020). Die Angaben für Montag bis Freitag gelten zur Ferienzeit und sind während Schultagen zu erhöhen. Die Vorgaben können auch durch flexible Bedienungsformen wie Anrufsammel- (AST) oder Anruflinientaxis (ALT) erreicht werden. Für den Stadtteil Bauernheim gelten die Werte in Klammern, da Stadtteile mit weniger als 1.000 Einwohnenden eine Kategorie herabgestuft werden. In Friedberg besteht zudem der politische Wunsch, die Bedienungszeiten von Montag bis Donnerstag auf 22:00 Uhr und von Freitag bis Samstag auf 24:00 Uhr zu erweitern (Stadt Friedberg, 2023).

Tabelle 11: Vorgaben zur Bedienungsqualität aus dem Nahverkehrsplan, Werte für Bauernheim in Klammern (ZOV-Verkehr; IGDB, 2020)

Zeitraum	Grundtakt	Von - Bis	Fahrtenpaare
Montag bis Freitag	1 h-Takt (2 h-Takt)	6:00 bis 21:00 Uhr (20:00 Uhr)	18 (10)
Samstag	1 h-Takt (2 h-Takt)	6:00 bis 20:00 Uhr	15 (8)
Sonn- und Feiertage	Nach Bedarf	Nach Bedarf	8 (6)

Die tatsächlichen Bedienungszeiten und Fahrtenpaare sind in Tabelle 12 bis Tabelle 14 beschrieben (RMV, 2025). Fahrtenpaare sind die zusammengehörige Kombination aus Hin- und Rückfahrt einer Linie. Bei einzelnen Abweichungen, wie einer zusätzlichen Fahrt Freitagabends oder ungleicher Fahrtenanzahl der Richtungen einer Linie, wird das jeweils höchste Fahrtenangebot ausgewiesen.

Die Zielvorgaben des Nahverkehrsplans werden zu jeder Zeit für jeden Stadtteil erfüllt, insbesondere in Bruchenbrücken und Dorheim. Auch für die weiteren Stadtteile Friedbergs liegt das Fahrtenangebot von Montag bis Freitag (siehe Tabelle 12) deutlich über den Grundanforderungen des Nahverkehrsplans (siehe Tabelle 11). Es wären einzelne zusätzliche Fahrten Freitagabends notwendig, um eine Anbindung bis 24:00 Uhr zu gewährleisten.

Tabelle 12: Bedienungszeiten und -häufigkeiten der Stadtteile von Montag bis Freitag in den Ferien, eigene Berechnungen auf Grundlage der Linienfahrpläne (RMV, 2025)

Montag bis Freitag (Ferienzeit)			
Stadtteil	Linie	Von - Bis	Anzahl Fahrtenpaare
Dorheim	RB 47 / 48	4:57 - 23:55 Uhr	34
Bauernheim	FB-3	4:44 - 21:38 Uhr	17
Ossenheim	FB-1	4:41 - 22:40 Uhr	34
Bruchenbrücken	S 6	Durchgängig	47
	FB-72	5:46 - 18:56 Uhr	15
Ockstadt	FB-32	5:32 - 21:14 Uhr	28

An Samstagen (siehe Tabelle 13) werden die Stadtteile Ossenheim und Ockstadt nur durch das im Nahverkehrsplan vorgesehene Grundangebot von 15 Fahrtenpaaren an die Kernstadt angebunden, was für Ossenheim eine Reduktion des Angebots im Vergleich zum Zeitraum Montag bis Freitag von mehr als 50 % entspricht. In Ockstadt werden die Fahrten ausschließlich durch Anruflinientaxis durchgeführt, wofür mindestens 60 min vor der Fahrt eine Anmeldung erfolgen muss. Hier endet die letzte Fahrt bereits um 21:04 Uhr. Nach Bauernheim erfolgen ebenfalls 15 Fahrten mit der letzten Ankunft in Bauernheim um 20:26 Uhr. Laut Nahverkehrsplan wären nur 8 Fahrten nach Bauernheim als Grundangebot vorgesehen.

Tabelle 13: Bedienungszeiten und -häufigkeiten der Stadtteile am Samstag, eigene Berechnungen auf Grundlage der Linienfahrpläne (RMV, 2025)

Samstag			
Stadtteil	Linie	Von - Bis	Fahrtenpaare
Dorheim	RB47 / 48	6:49 - 23:55 Uhr	24
Bauernheim	FB-3	6:01 - 20:26 Uhr	15
Ossenheim	FB-1	5:57 - 23:18 Uhr	15
Bruchenbrücken	S6	Durchgängig	44
	FB-72	-	0
Ockstadt	FB-32 (<u>nur als ALT</u>)	6:24 - 21:04 Uhr	15

An Sonntagen (Tabelle 14) werden die Stadtteile Ossenheim und Bauernheim lediglich durch je 8 Fahrtenpaare an die Kernstadt angebunden. Nach Ockstadt verkehren 11 Fahrtenpaare, jedoch lediglich als Anruflinientaxi.

Tabelle 14: Bedienungszeiten und -häufigkeiten der Stadtteile am Sonntag, eigene Berechnungen auf Grundlage der Linienfahrpläne (RMV, 2025)

Sonntag			
Stadtteil	Linie	Von - Bis	Fahrtenpaare
Dorheim	RB 47 / 48	7:33 - 23:55 Uhr	22
Bauernheim	FB-3	8:01 - 19:26 Uhr	8
Ossenheim	FB-1	7:51 - 22:28 Uhr	8
Bruchenbrücken	S 6	Durchgängig	42
	FB-72	-	0
Ockstadt	FB-32 (nur als ALT)	8:24 - 19:04 Uhr	11

3.4.5 Fahrgastaufkommen

Zur Ermittlung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV innerhalb des Friedberger Stadtgebietes wurden während der Schul- und Vorlesungszeiten vom 25.04.2025 bis zum 17.06.2025 Fahrgastzählungen durchgeführt. Die Erhebungen erfolgten in der Regel in einer Früh- und Spätschicht für jeweils einen Normalwerktag (Montag bis Freitag) sowie einen Samstag, wobei die Linien FB-30 / -31 und samstags die Linien FB-70 / -71 gemeinsam erhoben wurden. An jeder Haltestelle wurden die Einsteiger, Aussteiger und die resultierende Besetzung gezählt und während der Fahrt zwischen den Haltestellen Fahrgastbefragungen durchgeführt, die in Kapitel 3.4.6.3 beschrieben werden. Die Anzahl der erhobenen Fahrten und der Linienweg der Zählung je Linie kann Tabelle 15 entnommen werden. Insgesamt wurden Zählungen auf 386 Fahrten durchgeführt. Auf Grund von personellen Ausfällen sind für die Linien FB-1 / -70 / -71 am Samstag nur Daten aus der Spätschicht und für die Linie FB-72 am Normalwerktag nur Daten aus der Frühschicht vorhanden.

Tabelle 15: Erhobene Fahrten und Linienweg während der Fahrgastzählung und -befragung

Linie	Richtung	Wochentag	Erhobene Fahrten	Linienweg Erhebung
1	ab Friedberg Bhf.	Normalwerktag	16	FB Bhf. - Ober-Florstadt
				FB Bhf. - Nieder-Fl. Rat- / Bürgerhaus
				FB Bhf. - Nieder-Fl. Messeplatz
	ab Ober-Florstadt	Samstag	4	FB Bhf. - Ober-Florstadt
		Normalwerktag	16	Ober-Florstadt - FB Bhf.
				Nieder-Fl. Rat- / Bürgerhaus - FB Bhf.
				Nieder-Fl. Messeplatz - FB Bhf.
3	ab Friedberg Bhf.	Normalwerktag	14	Ober-Florstadt - FB Bhf.
				FB Bhf. - Heuchelheim
				FB Bhf. - Dorn-Assenheim
	ab Reichelsheim Bhf.	Samstag	13	FB Bhf. - Reichelsheim Bhf.
		Normalwerktag	13	Heuchelheim - FB Bhf.
				Dorn-Assenheim - FB Bhf.
				Reichelsheim Bhf. - FB Bhf.
10	ab Friedberg Bhf.	Normalwerktag	4	FB Bhf. - Bad Nauheim Bhf.
	ab Bad Nauheim Bhf.	Normalwerktag	4	Bad Nauheim Bhf. - FB Bhf.

30	Ringlinie	Normalwerktag	26	FB Bhf. - FB Bhf.
		Samstag	9	FB Bhf. - FB Bhf.
31	Ringlinie	Normalwerktag	31	FB Bhf. - FB Bhf.
		Samstag	14	FB Bhf. - FB Bhf.
32	ab Friedberg Bhf.	Normalwerktag	26	FB Bhf. - Ockstadt Usinger Str.
				FB Bhf. - Ockstadt Waldstraße
	ab Ockstadt Usinger Str.	Normalwerktag	26	Ockstadt Usinger Str. - FB Bhf.
				Ockstadt Waldstraße - FB Bhf.
33	ab Friedberg Bhf.	Normalwerktag	15	FB Bhf. - Nieder-Rosbach Hessenring
				FB Bhf. - Ober-Rosbach Bhf.
		Samstag	13	FB Bhf. - Nieder-Rosbach Hessenring
				FB Bhf. - Ober-Rosbach Bhf.
	ab Ober-Rosbach Bhf.	Normalwerktag	14	Ober-Rosbach Bhf. - FB Bhf.
				Nieder-Rosbach Hessenring - FB Bhf.
		Samstag	13	Ober-Rosbach Bhf. - FB Bhf.
				Nieder-Rosbach Hessenring - FB Bhf.
34	ab Friedberg Bhf.	Normalwerktag	16	FB Bhf. - Bad Nauheim Bhf.
		Samstag	15	FB Bhf. - Bad Nauheim Bhf.
	ab Bad Nauheim Bhf.	Normalwerktag	16	Bad Nauheim Bhf. - FB Bhf.
		Samstag	15	Bad Nauheim Bhf. - FB Bhf.
70	ab Bad Nauheim Bhf.	Normalwerktag	3	Bad Nauheim Bhf. - FB Bhf.
				Bad Nauheim Bhf. - Ober-Wöllstadt Rathaus
		Samstag	2	FB Burg - Nieder-Wöllstadt Bhf.
	ab Nieder-Wöllstadt Bhf.	Normalwerktag	4	Nieder-Wöllstadt Bhf. - Bad Nauheim Bhf.
				Ober-Wöllstadt Rathaus - Bad Nauheim Bhf.
71	ab Friedberg Burg	Normalwerktag	6	FB Burg - Nieder-Wöllstadt Bhf.
		Samstag	5	FB Burg - Nieder-Wöllstadt Bhf.
	ab Nieder-Wöllstadt Bhf.	Normalwerktag	6	Nieder-Wöllstadt Bhf. - FB Burg
		Samstag	3	Nieder-Wöllstadt Bhf. - FB Burg
72	ab Friedberg Bhf.	Normalwerktag	2	FB Bhf. - Assenheim Bruchentr. Str.
				FB Bhf. - Bruchentrücken Mitte
	ab Assenheim Br. Str.	Normalwerktag	1	Assenheim Bruchentr. Str. - FB Bhf.

Die Ergebnisse der Fahrgastzählung sind in Tabelle 16 dargestellt. Der Mittelwert stellt das arithmetische Mittel über alle erhobenen Fahrten dar. Für die Berechnung des Besetzungsgrades wird eine Kapazität von 70 Plätzen angesetzt (siehe Abbildung 55 links), was bei Stehplätzen 4 Personen/m² entspricht. Nach dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sollte in der Hauptverkehrszeit ein Besetzungsgrad am maximal belasteten Querschnitt von 65 % nicht überschritten werden (VDV, 2019). Abbildung 55 (rechts) wurde während einer Erhebung in einem Standardbus auf der Linie FB-3 aufgenommen und zeigt als Referenzbild einen Besetzungsgrad von 64 %. Es ist ersichtlich, dass bereits deutliche Einschränkungen im Komfort vorliegen. In Tabelle 16 sind Besetzungsgrade ab 65 % gelb und ab 100 % rot markiert. Linien mit weniger als vier Fahrten pro Tageskategorie werden grau und kursiv dargestellt.

Tabelle 16: Ergebnisse der Fahrgastzählung

Linie	Richtung	Besetzung				Besetzungsgrad			
		Normalwerktag		Samstag		Normalwerktag		Samstag	
		Mittelwert	Max.	Mittelwert	Max.	Mittelwert	Max.	Mittelwert	Max.
1	ab Friedberg Bhf.	17	69	16	36	25%	99%	23%	51%
	ab Ober-Florstadt	14	59	26	42	21%	84%	37%	60%
3	ab Friedberg Bhf.	11	45	3	14	16%	64%	4%	20%
	ab Reichelsheim Bhf.	9	24	5	17	13%	34%	7%	24%
10	ab Friedberg Bhf.	4	11	kein Linienverkehr		6%	16%	kein Linienverkehr	
	ab Bad Nauheim Bhf.	6	25			9%	36%		
30	Ringlinie	14	55	6	18	20%	79%	9%	26%
31	Ringlinie	7	51	6	23	10%	73%	8%	33%
32	ab Friedberg Bhf.	6	34	Anruflinientaxi		8%	49%	Anruflinientaxi	
	ab Ockstadt Usinger Str.	5	53			8%	76%		
33	ab Friedberg Bhf.	11	53	5	17	16%	76%	8%	24%
	ab Ober-Rosbach Bhf.	11	40	4	13	16%	57%	6%	19%
34	ab Friedberg Bhf.	20	46	27	100	28%	66%	39%	143%
	ab Bad Nauheim Bhf.	21	62	34	97	30%	89%	49%	139%
70	ab Bad Nauheim Bhf.	8	20	3	8	12%	29%	4%	11%
	ab Nieder-Wöllstadt Bhf.	21	55	9	24	31%	79%	13%	34%
71	ab Friedberg Burg	6	20	5	15	8%	29%	8%	21%
	ab Nieder-Wöllstadt Bhf.	7	14	4	6	11%	20%	6%	9%
72	ab Friedberg Bhf.	6	12	kein Linienverkehr		9%	17%	kein Linienverkehr	
	ab Assenheim Bruch. Str.	28	38			40%	54%		



Abbildung 55: Kapazität der verwendeten Standardbusse (links) und Besetzungsgrad von 64 % auf der Linie FB-3 (rechts; eigene Fotoaufnahmen, 2025)

An Normalwerktagen ist die Auslastung der Friedberger Buslinien überwiegend relativ hoch. Es kam zu **Überschreitungen des Besetzungsgrades von 65 % auf den Linien FB-1, -30, -31, -32, -33, -34 und -70**. Bei den Linien FB-31 und FB-32 ist jedoch im Mittel eine eher geringe Besetzung festzustellen. Die Linie FB-10 weist eine über den gesamten Fahrweg eine niedrige Besetzung auf. An Samstagen ist die

Besetzung insgesamt eher gering und deutlich niedriger als an Normalwerktagen. Nur auf der Linie FB-34 kommt es zu starken Überlastungen, was jedoch durch einen Schienenersatzverkehr zwischen Friedberg und Gießen am Erhebungstag begründet ist. Hervorzuheben ist die Linie 1, welche samstags eine hohe mittlere Auslastung aufweist.

Die mittleren und maximalen Besetzungen aller erhobenen Querschnitte der Linien FB-1, -30, -31 und -34, welche sich durch eine hohe mittlere und / oder maximale Auslastung kennzeichnen sowie häufig als überlastet aufgeführt werden, sind in den folgenden Abbildungen dargestellt. Die Linie 1 ab Ober-Florstadt überschreitet werktäglich ab Nieder-Florstadt Messeplatz den Besetzungsgrad von 65 %. In der Richtung ab Friedberg Bahnhof wird der kritische Besetzungsgrad schon ab Friedberg Bahnhof erreicht und reicht ab Nieder-Florstadt Schule bis etwa zur Kapazitätsgrenze. Während die Linie FB-30 eine durchweg hohe bis sehr hohe Besetzung aufweist mit dem höchstbelasteten Querschnitt zwischen der Ockstädter Straße und der Lindenstraße, ist dies bei der Linie FB-31 nur bis etwa zur Haltestelle Grüner Weg der Fall, wobei sich die Auslastungsspitzen hier auf Fahrten zwischen 7 Uhr und 9 Uhr vom Bahnhof mit den Hauptwegzwecken zur Arbeit und zur Schule beschränken. Die Linien FB-30 und FB-31 wurden zudem während der Normalwerkstage an unterschiedlichen Tagen erhoben. Auf der Linie FB-34 ab Bad Nauheim Bahnhof werden werktäglich sehr hohe Auslastungen zwischen Bad Nauheim Aliceplatz und Friedberg Saarstraße erreicht, wobei der höchstbelastetste Querschnitt zwischen Burgfeld und Burg liegt. Ab Friedberg Bahnhof ist die Auslastung etwas geringer, wobei 65 % Besetzungsgrad im Abschnitt zwischen Burg und Bad Nauheim Usa-Wellenbad erreicht wird. Am Samstag wird auf der Linie FB-34 die Kapazität auf allen Querschnitten durch den Schienenersatzverkehr überschritten. Trotzdem ist eine deutliche Zunahme der Besetzung im Bereich zwischen Bad Nauheim Aliceplatz und Kaiserstraße erkennbar, die auf eine hohe Fahrgastnachfrage schließen lässt.

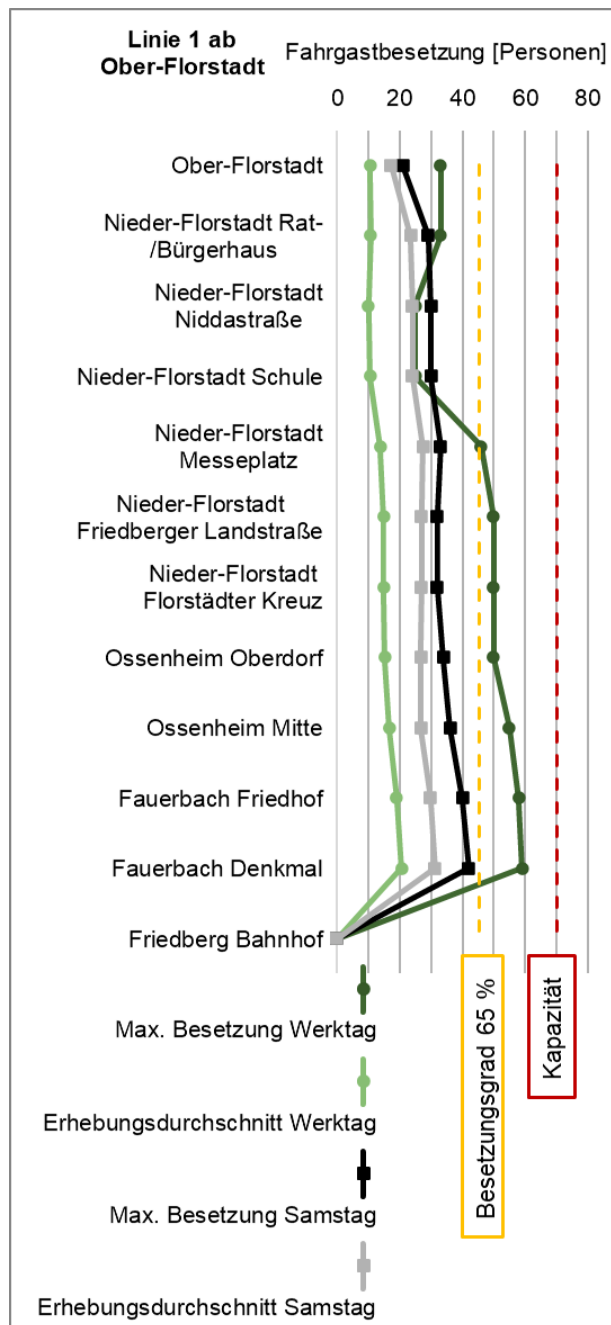
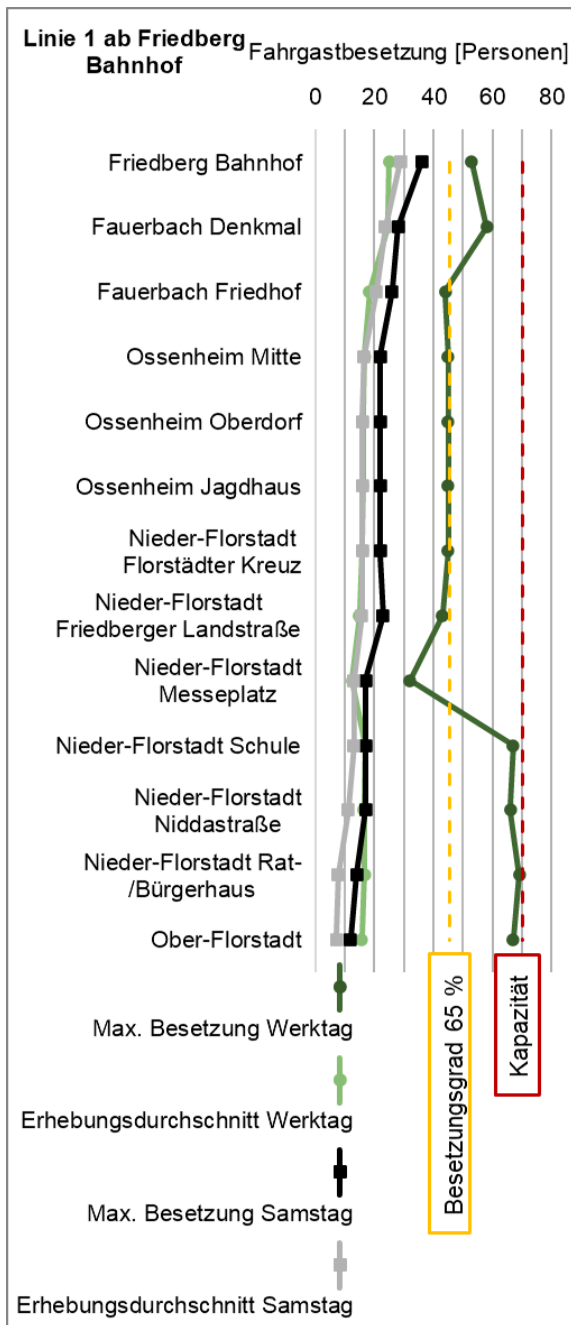


Abbildung 56: Fahrgastbesetzung auf der Linie FB-1 ab Friedberg Bahnhof (links) und Ober-Florstadt (rechts)

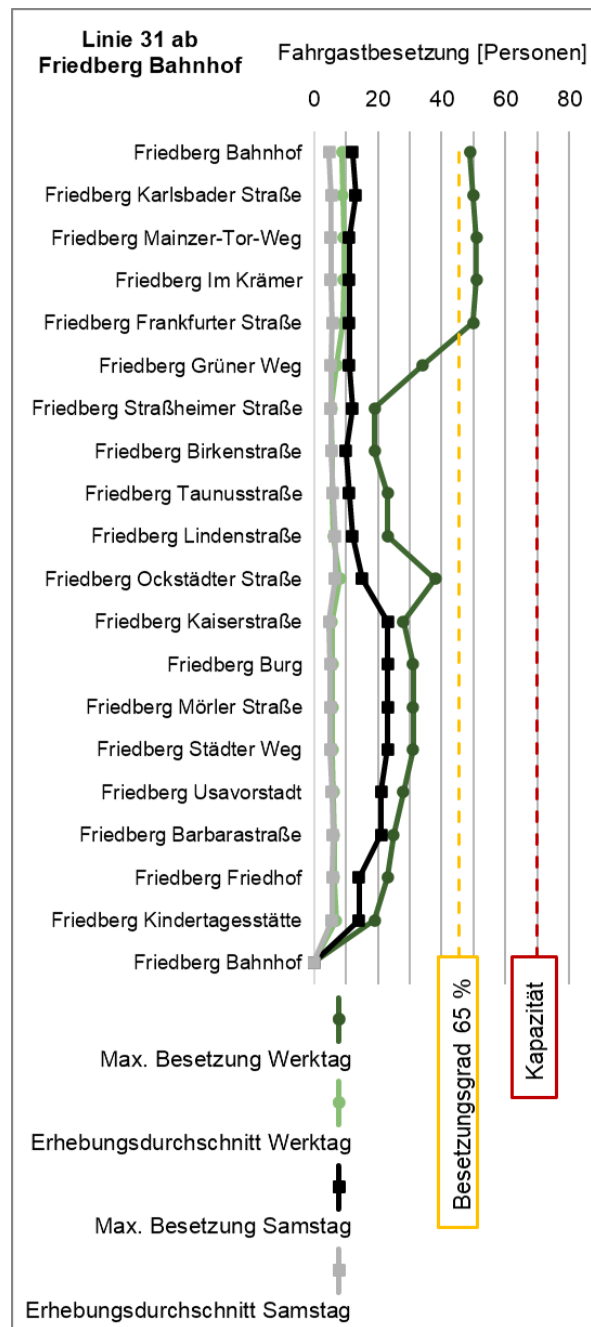
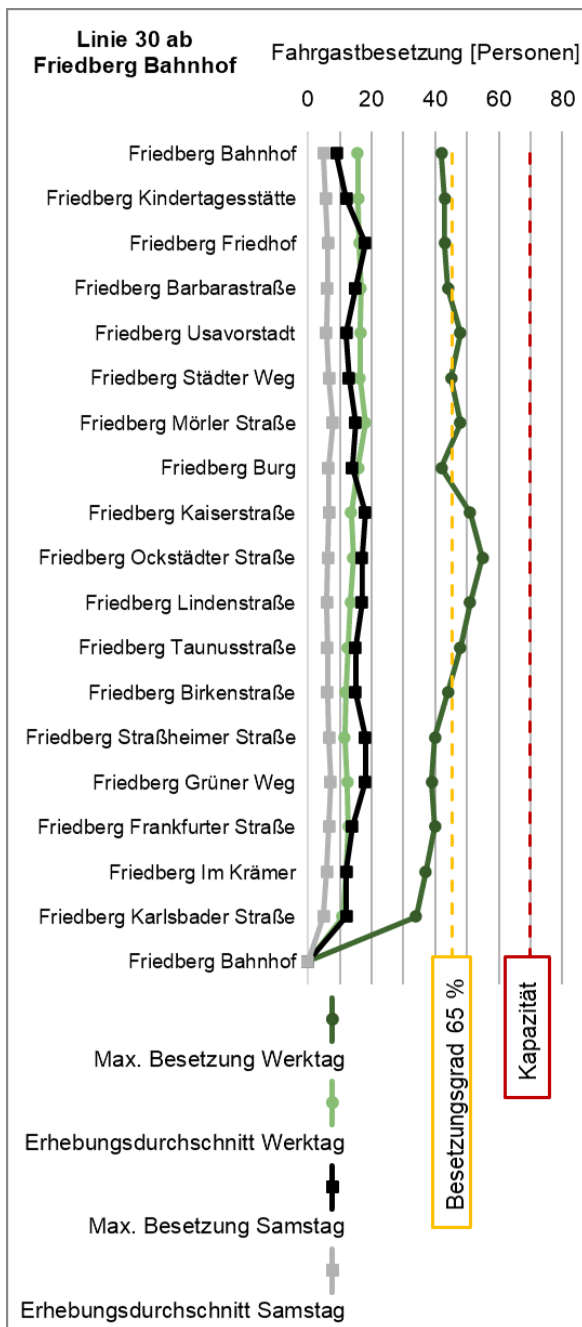


Abbildung 57: Fahrgastbesetzung der Linie FB-30 (links) und FB-31 (rechts)

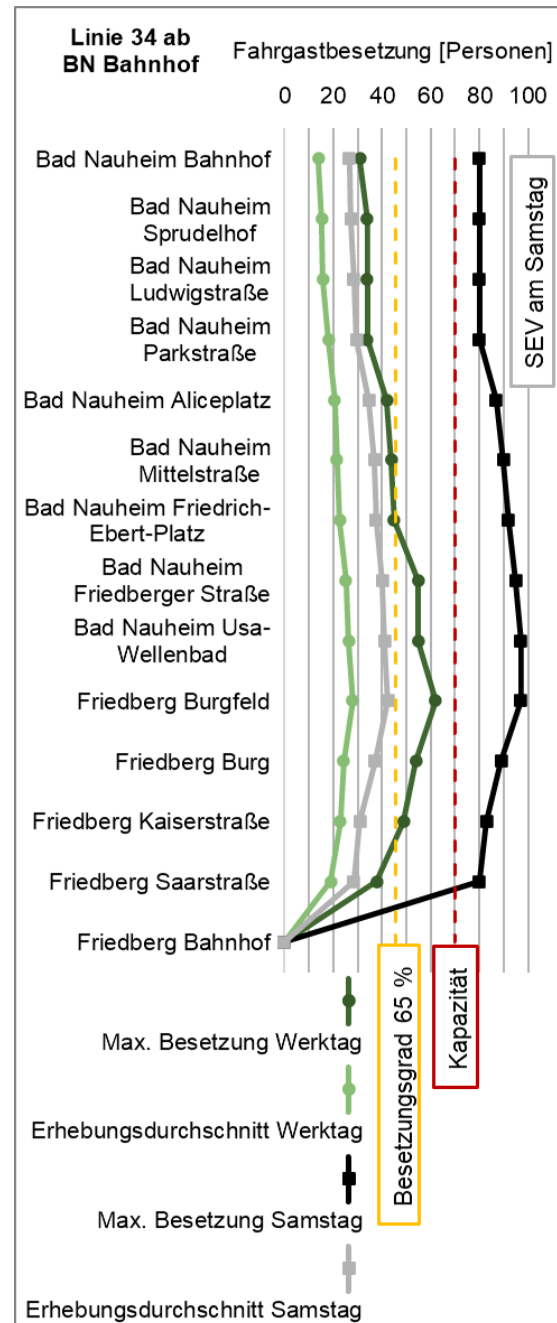
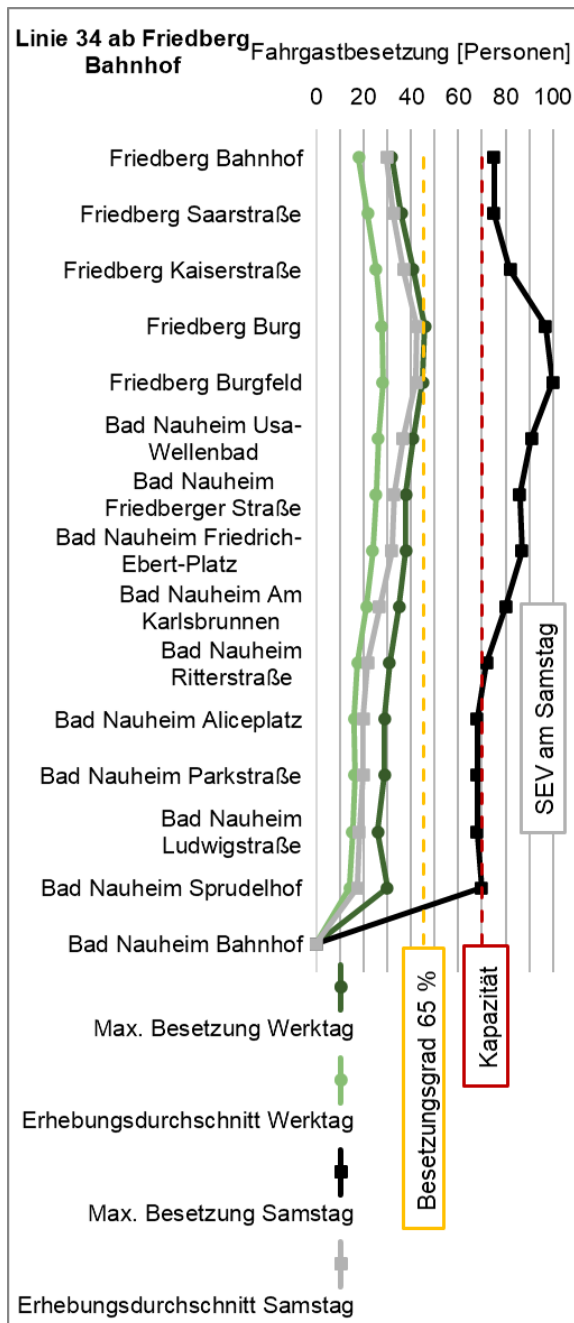


Abbildung 58: Fahrgastbesetzung auf der Linie FB-34 ab Friedberg Bahnhof (links) und ab Bad Nauheim Bahnhof (rechts)

3.4.6 Erkenntnisse aus der Fahrgastbefragung

Nachstehend werden die Erkenntnisse der Fahrgasterhebungen dokumentiert, welche an den Haltestellen Friedberg Bahnhof, Kaiserstraße sowie in fahrenden Bussen durchgeführt wurden.

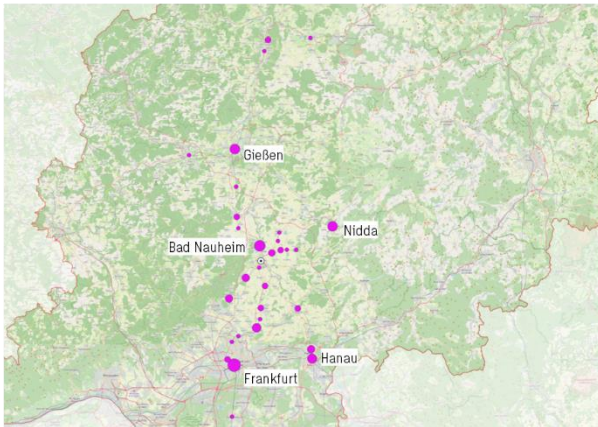
3.4.6.1 Friedberg Bahnhof

Am Bahnhof Friedberg wurden am Freitag, den 28.03.2025 sowie am Mittwoch, den 02.04.2025 Fahrgastbefragungen durchgeführt. Insgesamt wurden 216 Personen befragt, überwiegend am Bahnsteig (136 Personen) und am Bussteig (60 Personen). Erhoben wurden die Art der An- und Weiterreise, der Reisezweck, die Reishäufigkeit sowie Hinweise zu möglichen Verbesserungen am Bahnhof und im Bahnhofsareal.

Die **Ergebnisse** lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Radverkehr sowie motorisierter Individualverkehr (MIV) spielten bei An- und Weiterreise eine untergeordnete Rolle. Von 216 Befragten reisten 7 Personen mit dem Fahrrad an bzw. weiter und 35 Personen mit dem Pkw (15 Pkw-Fahrende und 20 Pkw-Mitfahrende). Unter den Pkw-Fahrenden nutzte lediglich rund ein Drittel den Park-&-Ride-Parkplatz am Bahnhof. Eine Person nannte die Kosten als Grund für die Nichtnutzung. Die Anreiseentfernungen mit dem Pkw lagen zwischen 2 und 30 km. Der Mittelwert betrug 10,3 km.
- Insgesamt 97 Personen gaben an, mit der S- oder Regionalbahn anzureisen, und 136 Personen, mit diesen Verkehrsmitteln weiterreisen zu wollen. Die Ziele der Anreise mit dem Schienenverkehr sind in Abbildung 59 in Rosa und die Ziele der Weiterreise in Blau dargestellt. Am häufigsten wurden Frankfurt, Bad Nauheim und Gießen sowie darüber hinaus Nidda, Butzbach, Hanau und Marburg genannt.
- Mit dem Bus reisten 39 Personen an und 62 Personen planten eine Weiterreise mit dem Bus. Die Quell- und Zielorte der Busfahrten liegen überwiegend im Friedberger Stadtgebiet. Vereinzelt wurden Rosbach vor der Höhe und Bad Nauheim genannt.
- Zu Fuß reisten 43 Personen an und 5 Personen weiter. Die längste zurückgelegte Fußwegdistanz betrug etwa 4 km, im Mittel lag sie bei etwa 1,1 km.
- Beim Reisezweck dominierte der Arbeitsweg (84 Personen). Zudem gaben 40 Personen Freizeitwege und 38 Personen den Weg zur Schule bzw. Ausbildungsstätte an.
- Hinsichtlich der Reishäufigkeit erklärten 90 Befragte, die Reise (fast) täglich zu unternehmen, und 52 Befragte, mehrmals pro Woche unterwegs zu sein.
- Der meistgenannte Verbesserungsvorschlag für den Friedberger Bahnhof war die Barrierefreiheit (68 Personen). Im Wesentlichen wurden fehlende Aufzüge sowie Schwierigkeiten bei der Fahrradmitnahme aufgrund steiler Treppen kritisiert. 39 Personen nannten die Pünktlichkeit bzw. Zuverlässigkeit und 21 Personen bemängelten die Sauberkeit, wobei insbesondere die Unterführung hervorgehoben wurde. Alle Verbesserungsvorschläge sind in Abbildung 60 dargestellt.

S-Bahn und Regionalbahn: Anreise (n=97)



Weiterreise (n=136)

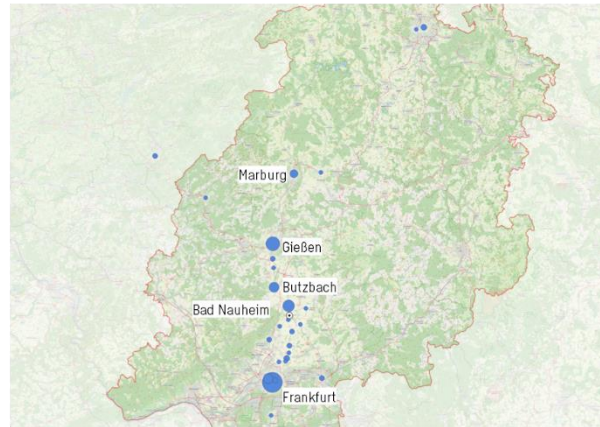


Abbildung 59: Quellen und Ziele bei An- und Weiterreise mit S- oder Regionalbahn, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

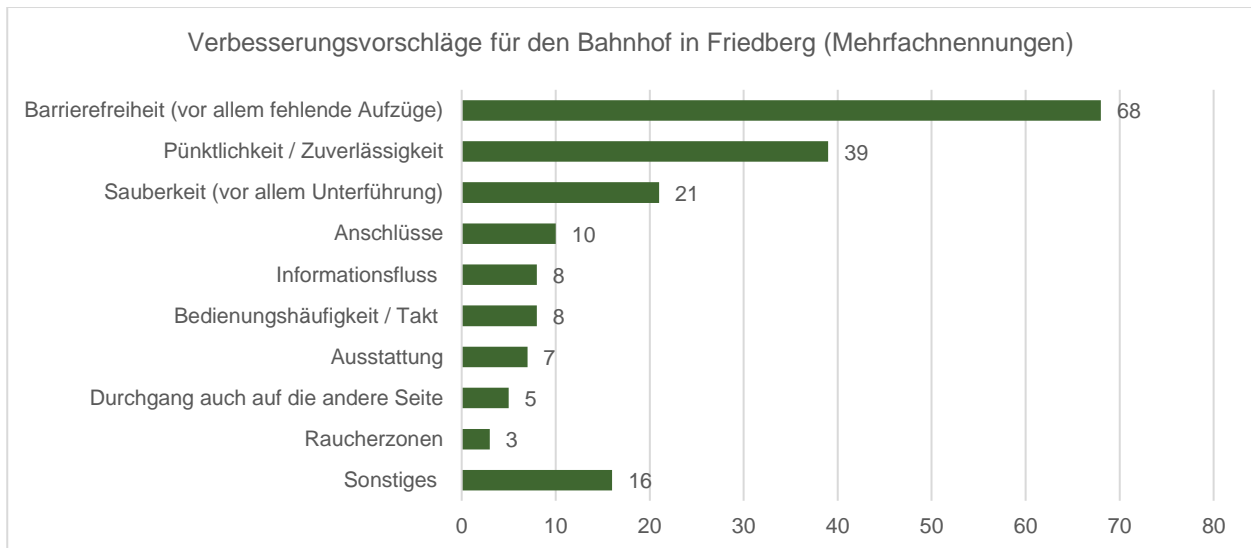


Abbildung 60: Verbesserungsvorschläge für den Bahnhof in Friedberg (Mehrfachnennungen)

3.4.6.2 Kaiserstraße

An der Bushaltestelle Kaiserstraße wurden am Mittwoch, den 09.04.2025 sowie am Donnerstag, den 08.05.2025 Fahrgastbefragungen durchgeführt. Insgesamt wurden 103 Personen befragt. Es bestand eine geringere Fahrgastfrequenz sowie eine geringere Teilnahmebereitschaft als am Bahnhof. Erhoben wurden die Art der An- und Weiterreise, der Reisezweck, die Reisehäufigkeit sowie Hinweise zu möglichen Verbesserungen an der Bushaltestelle und der Kaiserstraße insgesamt.

Die **Ergebnisse** lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Anreise:** Mehrheit zu Fuß (75 Personen), zudem 23 mit dem Bus als Umsteiger; von diesen kamen etwa die Hälfte aus dem Friedberger Stadtgebiet und ein Viertel aus Bad Nauheim.

- Weiterreise: Fast ausschließlich mit dem Bus (96 Personen); Ziele etwa zur Hälfte in Bad Nauheim und zu rund einem Drittel innerhalb des Friedberger Stadtgebiets.
- Reisezwecke: An der Haltestelle sind die Gründe fürs Unterwegssein vielfältiger als am Bahnhof. Zwar dominieren weiterhin Arbeitswege (27 Personen) und Freizeitaktivitäten (21), zusätzlich spielen jedoch Einkauf (18), Arztbesuche (14) sowie Schule / Ausbildung (14) eine Rolle, was die Versorgungsfunktion der Stadt als Mittelzentrum unterstreicht.
- Reisehäufigkeit: Etwa die Hälfte der Befragten ist (fast) täglich unterwegs; rund ein Drittel nutzt die Verbindung mehrmals pro Woche.
- Verbesserungsvorschläge Haltestelle Kaiserstraße: Am häufigsten wurde der Takt der Linien kritisiert, insbesondere ist die Linie 34 nach Bad Nauheim zu Schulzeiten stark überfüllt. Die Häufigkeit der Nennungen ist in Abbildung 61 dargestellt. Im Bereich Verkehrssicherheit wurden zu wenig Platz in Schulspitzen, teils als zu hoch empfundene Fahrgeschwindigkeiten sowie ein oft zu großer Spalt zwischen Bordstein und Bus bemängelt, der vor allem Personen mit Rollator den Einstieg erschwert.
- Wünsche zum Ausbau der Kaiserstraße: Im Vordergrund steht der Wunsch nach einer höheren Aufenthaltsqualität. Genannt wurden mehr Begrünung, breitere und barrierefreie Gehflächen (u. a. rollstuhlgerecht), zusätzliche Sitzgelegenheiten und mehr Abfallbehälter; zudem soll der Außengastronomie mehr Fläche eingeräumt werden. Etwa ein Drittel äußerte sich zum Parkraum, wobei sich etwas mehr als die Hälfte dieser Gruppe ein größeres Angebot wünscht. Eine Übersicht der Wünsche ist in Abbildung 62 dargestellt.

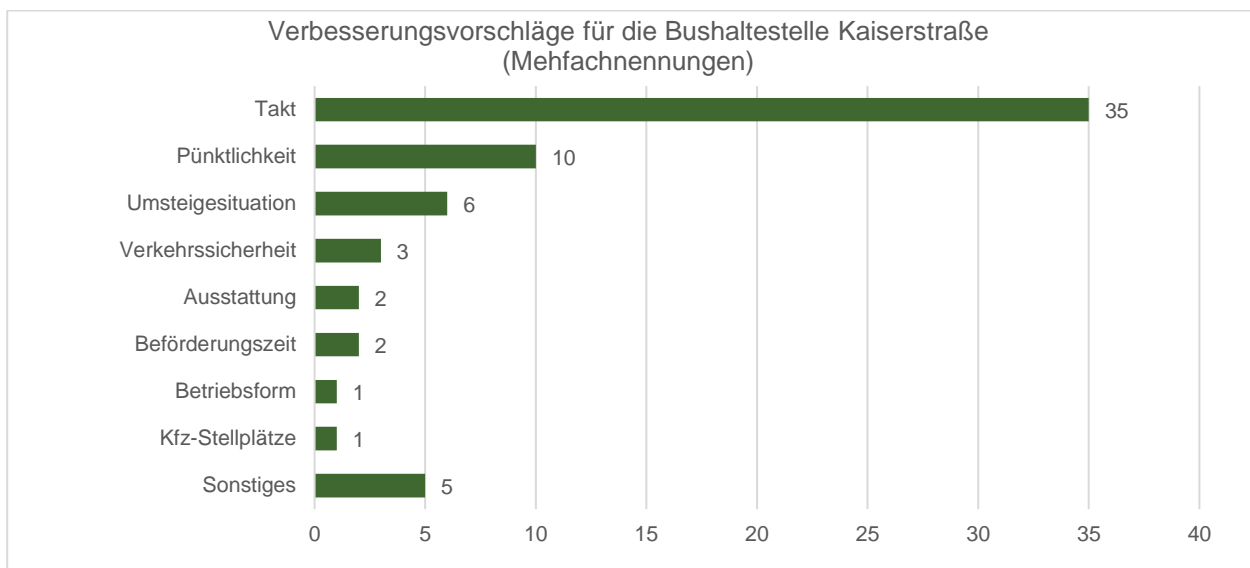


Abbildung 61: Verbesserungsvorschläge für die Bushaltestelle Kaiserstraße (Mehfachnennungen)

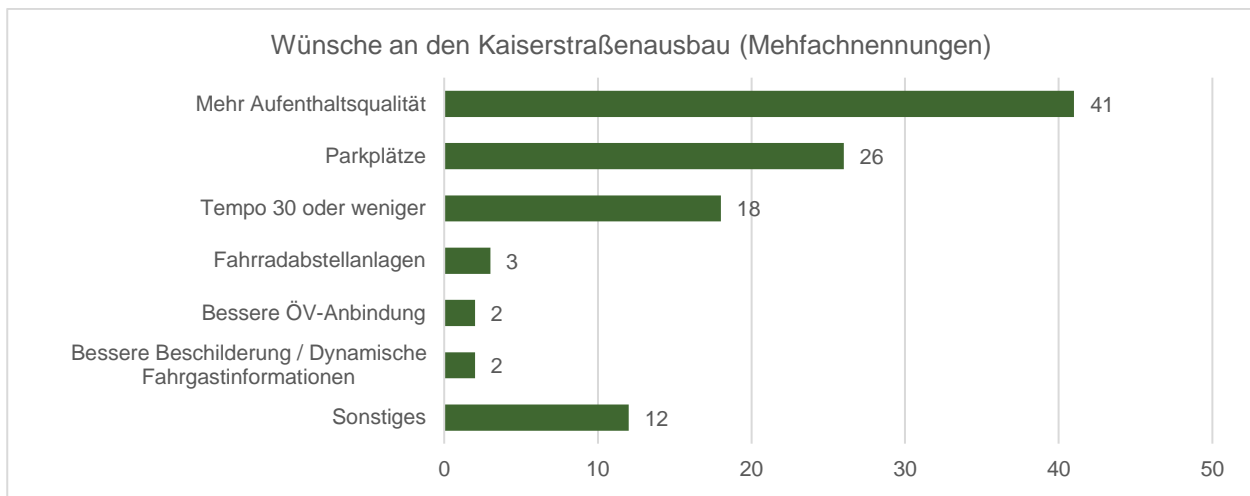


Abbildung 62: Wünsche an den Kaiserstraßenausbau (Mehfachnennungen)

3.4.6.3 Fahrgastbefragung in den Bussen

Während der Fahrgastzählung (vgl. Kapitel 3.4.5) wurden auch Befragungen durchgeführt. Insgesamt wurden 1.291 Personen befragt. Erhoben wurden die Art der An- und Weiterreise, der Reisezweck, die Zufriedenheit mit den Anschlüssen und ob der Wunsch besteht, die Bedienungszeit der Linie in den Abendstunden auszuweiten.

Die **Ergebnisse** lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Vor- und Nachlauf:** 78 % aller Vor- und Nachläufe erfolgen zu Fuß, etwa 14 % entfallen auf Bus–Bahn-Umstiege und circa 7 % auf Bus–Bus-Umstiege. Weitere Verkettungen, insbesondere mit Fahrrad oder MIV, spielen kumuliert mit nur 1 % eine vernachlässigbare Rolle.
- **Reisezwecke Montag bis Freitag:** Der Weg zu Schule und Arbeit macht zusammen etwa ein Drittel aus. Die Kategorien „Restliche Aktivitäten“ und „Private Erledigungen“ liegen bei je etwas weniger als einem Viertel und der verbleibende Anteil entfällt überwiegend auf Freizeitfahrten.
- **Reisezwecke Samstag:** Freizeit Zwecke stellen die Ursache für etwa die Hälfte aller Fahrten dar, rund ein Drittel dient dem Einkaufen und der Rest wird vor allem durch Fahrten zur Arbeit bestimmt.
- **Zufriedenheit mit Anschlüssen:** Bei Bus–Bahn-Umstiegen (ohne S-Bahn) sind fast zwei Drittel eher oder sehr zufrieden, wobei die Unzufriedenheit vor allem durch häufige Verspätungen entsteht. Beim Bus–S-Bahn-Umstieg ist etwa die Hälfte zufrieden. Kritik betrifft vor allem Verspätungen und bei rund einem Viertel zu kurze Umsteigezeiten. Bei Bus–Bus-Umstiegen ist zwar etwa die Hälfte zufrieden, jedoch ein Drittel eher oder sehr unzufrieden. Hauptgründe sind vor allem zu lange Umsteigezeiten und teilweise mangelnde Ausstattung / Aufenthaltsqualität sowie Verspätungen. Details zu Werten und Gründen sind in Abbildung 63 und Abbildung 64 aufgeführt.
- **Wunsch nach erweiterten Bedienungszeiten abends:** Die Frage „Würden Sie die Linie auch in den späten Abendstunden und / oder nachts verwenden?“ beantwortet auf den Linien 72, 1, 10 mindestens jede zweite Person mit „ja“ oder „vielleicht“. Der Bedarf variiert stark je Linie, es gilt zudem die Anzahl der befragten Personen zu berücksichtigen (n). Die vollständige Auswertung je Linie zeigt Abbildung 65.

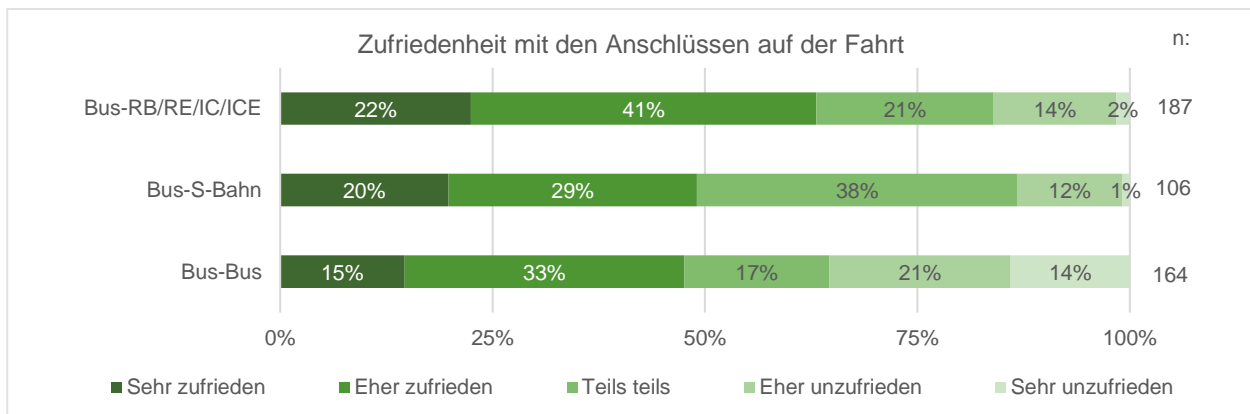


Abbildung 63: Zufriedenheit mit den Anschlüssen auf der Fahrt

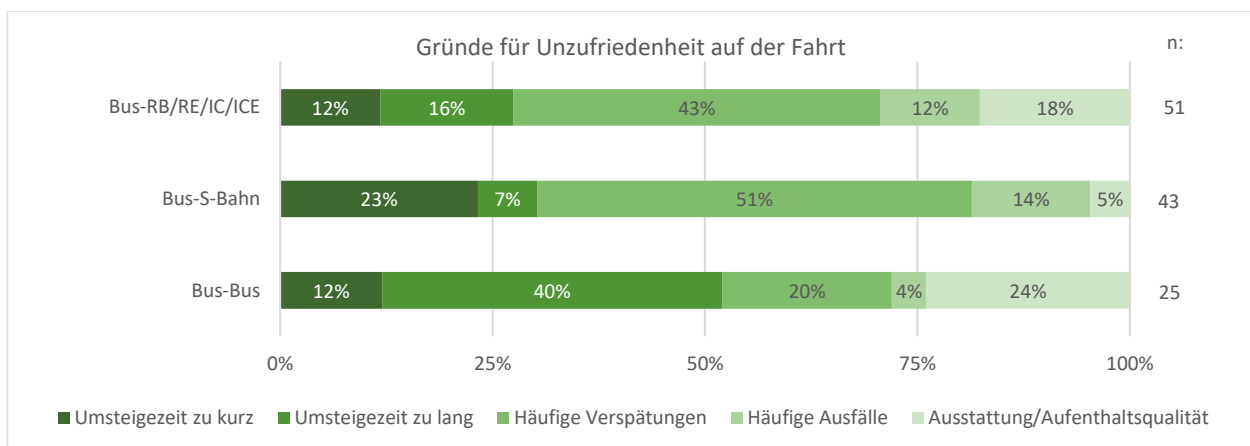


Abbildung 64: Gründe für Unzufriedenheit auf der Fahrt

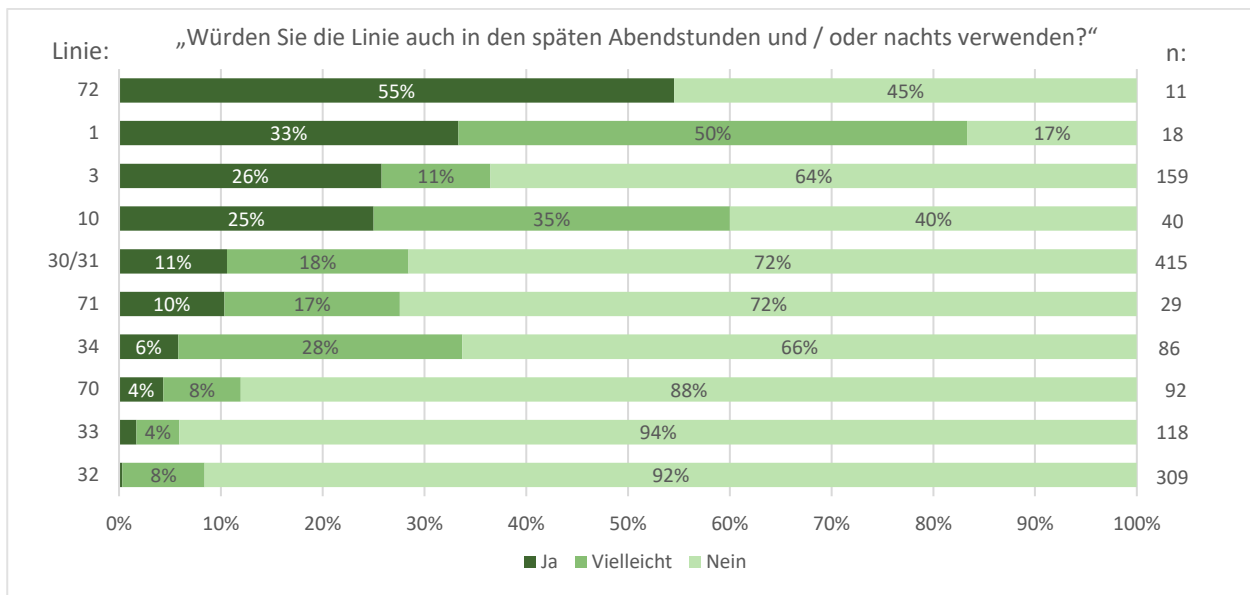


Abbildung 65: Antworten auf Frage „Würden Sie die Linie auch in den späten Abendstunden und / oder nachts verwenden?“

3.4.7 Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

In der Haushaltsbefragung wurden mehrere Fragen zum ÖPNV gestellt, deren Antworten Aussagen zu Ticketverfügbarkeiten, Zufriedenheiten und Wünschen zulassen.

Zum Zeitkartenbesitz lassen sich **folgende Aussagen** treffen:

- **Zeitkartenbesitz:** Etwa 58 % der Befragten besitzen keine Zeitkarte. Die häufigste Zeitkarte ist das Deutschlandticket (19 %), gefolgt von dem Jobticket (11 %). Einige wenige besitzen Schülertickets, Wochen- / Monats- / Jahreskarten oder Seniorentickets.
- **Gründe für Zeitkarten-Nichtbesitz:** Am häufigsten wurde genannt, nicht so oft Bus oder Bahn zu fahren (37 %), mangelnde Zuverlässigkeit (16 %) und eine unzureichende Anbindung (12 %). Ticketpreise, Kostenübernahme durch den Arbeitgeber und Haltestellenentfernung spielen eine untergeordnete Rolle.

Als **Gründe für (häufigeres) Bus- und Bahnfahren** wurden mit jeweils mehr als 20 % genannt:

- Weniger Verspätungen (35 %)
- Häufigere Abfahrten (33 %)
- Schnellere Verbindungen (31 %)
- Billigere Tickets (29 %)
- Weniger Umstiege (21 %)

Zur **Verbesserung des ÖPNV-Angebots** in Friedberg **wünschen Bürgerinnen und Bürger** sich...

- eine bessere Verbindung der einzelnen Stadtteile untereinander mit dem ÖPNV, z. B. Anschluss des Neubaugebiets „Am Sternen Kreuz“ an den ÖPNV

- eine direkte Busverbindung zwischen Friedberg und Bad Nauheim mit Halt in Fauerbach mit besserer Taktung und nächtlichen Fahrten
- eine bessere Abstimmung der Buslinien auf den Fahrplan der S-Bahn und der Regionalbahn
- überdachte Sitzmöglichkeiten an den Bushaltestellen
- günstigere Einzelfahrkarten

Am **Bahnhof** in Friedberg **wünschen Bürgerinnen und Bürger** sich...

- barrierefreie Bahnsteige sowie Zugänge zum Bahnhof
- zusätzliche Fahrradabstellanlagen am Bahnhof
- einen Aufzug im Bahnhof zur einfacheren Fahrradmitnahme in der S-Bahn
- mehr und günstigere Parkmöglichkeiten am Bahnhof
- eine durchgehende Bahnunterführung zwischen Friedberg und Fauerbach
- einen Busbahnhof für leichteres Umsteigen
- die regelmäßige Reinigung der Bahnunterführungen

3.4.8 Probleme und Chancen

Aus der vorangegangenen Analyse lassen sich folgende Probleme und Chancen für den ÖPNV ableiten:

Tabelle 17: Probleme und Chancen (ÖPNV)

Themen	Probleme	Chancen
Haltestellen-ausstattung	Nach Umsetzung aktueller Planungen ist nur ein Drittel der Haltepunkte vollständig barrierefrei ausgebaut.	Für alle Haltestellen mit hoher verkehrlicher Bedeutung existieren Planungsvorhaben hinsichtlich barrierefreien Ausbaus .
ÖV-Güteklassen & Anbindung Stadtteile	Fehlende Fahrtenpaare am Freitag- und Samstagabend nach Bauernheim, Ossenheim und Ockstadt. Von Ossenheim, Bauernheim und Fauerbach zur Kaiserstraße ist ein Umstieg erforderlich. Es bestehen Defizite in der ÖV-Güte um das Neubaugebiet am Steinernen Kreuz .	Dorheim und Bruchengraben verfügen über Bahnhöfe , was zu hoher ÖV-Güte, vielen Fahrtenpaaren über alle Wochentage hinweg und langen Bedienungszeiten beiträgt. Die Kernstadt weist im Median der Bevölkerung eine sehr hohe ÖV-Güte auf.
Fahrgastaufkommen	Von Montag bis Freitag sind mehrere Linien, insbesondere FB-1, FB-30 und FB-34, überlastet, während vereinzelt schwach ausgelastete Linien oder Teilabschnitte wie die Linie FB-10 bestehen. Am Samstag ist die Auslastung meist geringer.	Hohe Nachfrage auf dem Hauptkorridor Friedberg Bahnhof / Saarstraße / Kaiserstraße / Burg und dem Abschnitt der Linie 34 weiter über Burgfeld nach Bad Nauheim.

<p>Erkenntnisse aus der Fahrgastbefragung</p>	<p>Am Bahnhof bestehen Defizite bei Barrierefreiheit und Sauberkeit, insbesondere in der Unterführung. Die Linie 34 wegen hoher Auslastung von älteren und blinden Menschen teils gemieden. In der Kaiserstraße ist die Aufenthaltsqualität gering, es besteht der Wunsch nach Begrünung und breiteren Gehwegen.</p>	<p>Es besteht ein hohes Stammkundenniveau mit vielen (fast) täglichen und mehrmals wöchentlich durchgeführten Fahrten.</p> <p>Insgesamt gibt es wenig Umsteiger unter den Busfahrenden.</p>
<p>Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung</p>	<p>Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung entsprechen überwiegend denen der vorherigen Kapitel hinsichtlich Ausstattung und Sauberkeit des Bahnhofs und Anbindung der Stadtteile.</p>	

3.5 Radverkehr

Das Radfahren hat in den vergangenen zwei Jahrzehnten im Alltag, in der Freizeit und im Tourismus eine immer höhere Bedeutung erlangt, auch in Friedberg. Im Mittel verfügen die Friedberger Haushalte über zwei Fahrräder; jeder Vierte fährt mindestens wöchentlich einmal mit dem Rad (vgl. Ergebnisse der Haushaltsbefragung Kapitel 3.1.6). Das Fahrrad ist insbesondere auf Kurzstrecken und im innerstädtischen Nahbereich ein umweltschonendes Verkehrsmittel. Durch den Ersatz kurzer Pkw-Fahrten mit dem Fahrrad werden die gerade in diesem Distanzbereich hohen Kfz-Emissionen reduziert. Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs steigen immer mehr Personen auf das Fahrrad um. Jedes fünfte Fahrrad in Friedberg hat bereits einen Elektro-Antrieb (vgl. Kapitel 3.1.6). Weitere Wege und Steigungen können bequemer und ohne große Anstrengung zurückgelegt werden. Große systemische Vorteile des Fahrrads sind Beweglichkeit und Flexibilität. Gleichzeitig reagiert der Radverkehr sehr empfindlich gegenüber Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und gegenüber Umwegen.

Im Rahmen des SUMP werden **folgende Themen** analysiert:

- Radverkehrsnetz im Bestand
- Erreichbarkeitsradien für Radfahrende für den Stadtkern
- Radverkehrsaufkommen im Bestand
- Kernaussagen des ADFC -Fahrradklimatests
- Generelle Qualität der Radinfrastruktur
- Angebote zum Fahrradparken
- Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

Zusammenfassend werden die Ergebnisse dieser Analyse in einem abschließenden Kapitel „Probleme und Chancen“ verdichtet.

3.5.1 Radverkehrsnetz

Für die Stadt Friedberg wird im Zuge der Erstellung des SUMP das existierende Radverkehrsnetz analysiert. Derzeit sind für das Stadtgebiet Friedbergs die nachstehenden **Netze und -bestandteile** definiert:

- Für den Alltags- und Pendelverkehr stehen in Friedberg Radrouten zur Verfügung, die sich durch ein **lokales Haupt- und ein Nebennetz im Radroutenplaner Hessen** definieren. Über Haupt- und Nebennetz können im ausgebauten Zielzustand relevante Ziele in der Kernstadt sowie die Stadtteile sicher erreicht werden.
- Weiterhin liegt dem Wetteraukreis 2018 / 2019 ein Radverkehrsplan vor, welcher neben einem **definierten Kreisradroutennetz** auch Mängel und Schwachstellen im Netz aufgreift und Maßnahmenvorschläge liefert. Auf kommunaler Ebene liegt der Stadt Friedberg noch kein explizit definiertes Radverkehrsnetz vor.
- Für die weiterführenden Schulen in der Stadt wurden zudem **Schulradrouten** definiert, die sich in der Abbildung als gestrichelte Linie wiederfinden. Sie kennzeichnen den möglichst sicheren Schulweg zwischen Wohnschwerpunkten und den Schulstandorten. Die Radrouten sind teils in der Realität nicht sicher befahrbar, wegen hoher Verkehrsbelastungen oder fehlender Befestigung.

- Touristisch relevant sind die sogenannten **Themenradrouten**, wie die westliche Keltenroute von Assenheim über Friedberg nach Butzbach oder der Usatalradweg von Brombach über Usingen und Bad Nauheim nach Friedberg.

Überlagerungen zwischen kreisweitem Radnetz, Themenrouten und Schülerradrouten sind üblich. Es ergibt sich das in Abbildung 66 dargestellte Radnetz für die Stadt Friedberg.

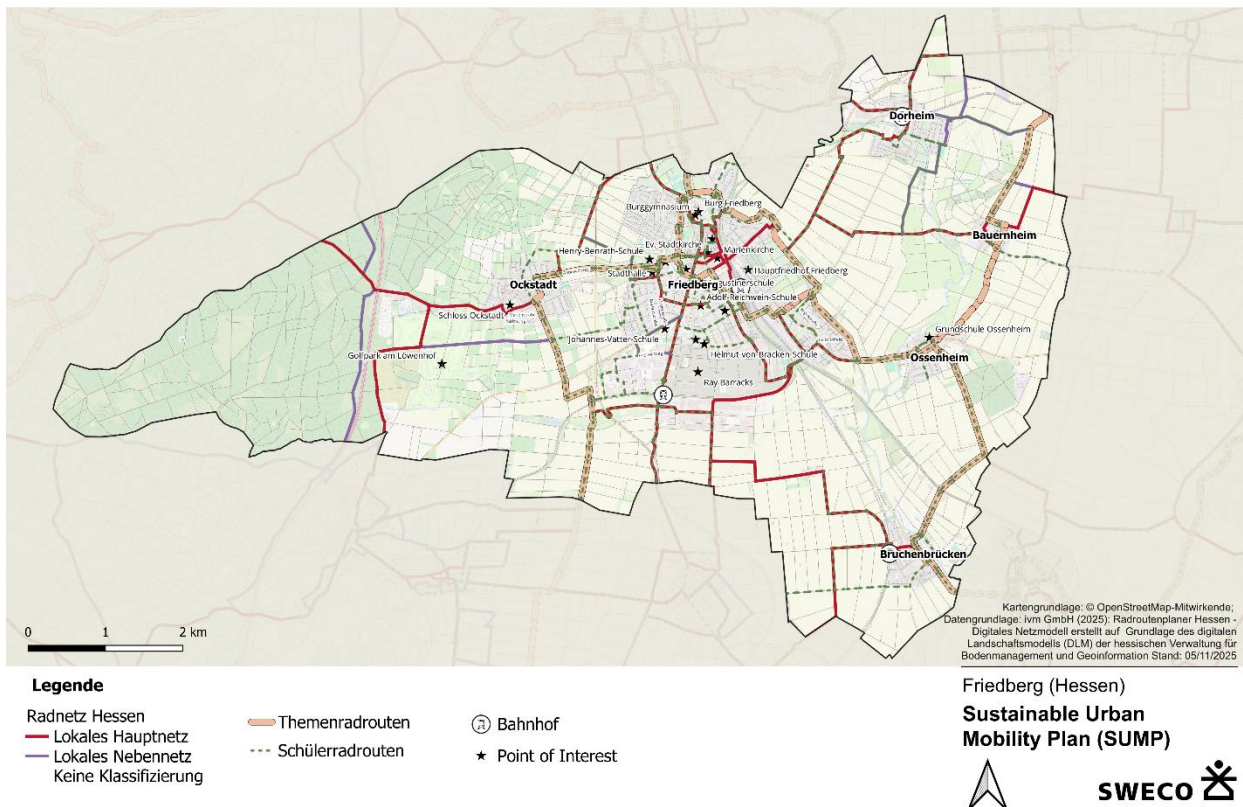


Abbildung 66: Radnetz im Bestand

Im Zielzustand sollte das Netz durch direkte, sichere, komfortabel zu befahrene und durchgehend einheitlich beschilderte Radverkehrsverbindungen ausgebildet sein. Es gilt, im Rahmen des SUMP-Prozesses ein Zielradnetz weiterzuentwickeln, das die Netzkonzeptionen aufgreift, welche auf Kreis- und Landesebene bereits vorliegen und diese auf kommunaler Ebene fortzuschreiben.

3.5.2 Erreichbarkeiten

Aufgrund ihrer kompakten Kernstadtstrukturen, geringen Distanzen und weitgehend flachen Topografie weist die Stadt Friedberg optimale Voraussetzungen für einen attraktiven Radverkehr auf. Die nachstehende Abbildung zeigt ausgehend vom Elvis-Presley-Platz die Fahrzeiten mit dem Rad in Form von Isochronen. Innerhalb von 5 min Fahrzeit sind Großteile der Friedberger Innenstadt erreichbar. Ockstadt liegt in einer Entfernung von 10 min Fahrzeit, Ossenheim, Dorheim, Bauernheim und Bruchengraben weisen mit 15 bis 20 min Fahrzeit ebenfalls gute Voraussetzungen auf, die Strecke mit dem Rad zurückzulegen.

Durch den zunehmenden Einsatz elektrisch unterstützter Fahrräder wie Pedelecs können auch größere Entfernungen zurückgelegt und Topografien, z. B. Bruchenbrücken-Friedberg, überwunden werden.

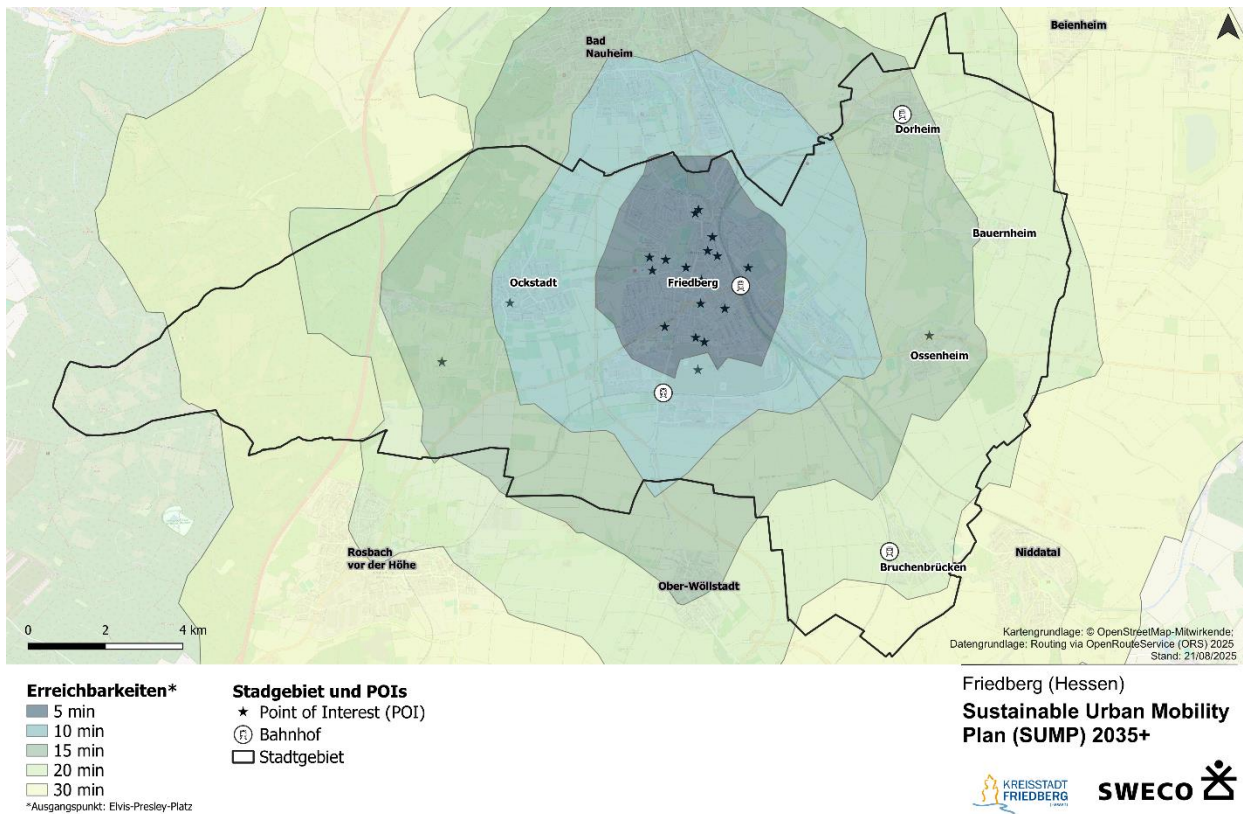


Abbildung 67: Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad

3.5.3 Radverkehrsaufkommen

Kenntnisse zum Radverkehrsaufkommen können aus der Dauerzählstellen von Hessen Mobil, der eigenen Erhebung aus Juni 2025 sowie Erhebungen der Stadtverwaltungen entnommen werden. Hessen Mobil besitzt zwei Dauerzählstellen im Stadtgebiet und eine unmittelbar an der Stadtgrenze mit folgenden Verkehrsmengen, wobei das gesamte Jahr 2024 herangezogen wird sowie für den Durchschnitt die Werktage (siehe Tabelle 18).

Tabelle 18: Radverkehrsaufkommen gemäß Dauerzählstellen von Hessen Mobil (2024)

Lage	Führungsform	Lokale Netzfunktion	Durchschnitt [Fahrräder/24h]	Maximum [Fahrräder/24h]
K24 Frankfurter Str. südl. Elvis-Presley	gemeinsamer Geh- und Radweg	Hauptnetz & Schüler-radroute	185	406
B455 zw. Friedberg & Rosbach	Mischverkehr	-	9	74
Wirtschaftsweg nordöstlich Nieder-Rosbach	Mischverkehr	Themenradroute & Schülerradroute	209	1.073

Im Rahmen der Knotenpunkterhebung im Juni 2025 wurden ebenfalls Radfahrende an einem Normalwerktag erfasst. Es lag fahrradfreundlich-sommerliches Wetter vor.

Folgende **Ergebnisse zu den Radverkehrsmengen** sollen hervorgehoben werden:

- In der Kaiserstraße nördlich der Einmündung Ockstädter Straße wurden auf der Fahrbahn zwischen 100 und 200 Radfahrende/24 h erfasst.
- Die senkrecht zur Kaiserstraße verlaufende Haagstraße ist mit etwa 300 Radfahrenden/24 h stärker mit Radverkehr belastet als die Kaiserstraße.
- Am Knotenpunkt Ockstädter Straße / Am Seebach / Lindenstraße wurde an den Furten mit in Summe ca. 600 Radfahrenden/24 h ein besonders hohes Radverkehrsaufkommen erhoben. Dies ist auf insbesondere auf die Nutzungen nördlich der Ockstädter Straße (Schulen, Sporthallen, Stadthalle) zurückzuführen.
- In der Bismarckstraße liegt ein Radverkehrsaufkommen von ca. 500/24 h vor.
- Am Knoten unmittelbar vor dem Bahnhof (Saarstraße/Hanauer Straße) wurde ein Aufkommen von insgesamt ca. 400 Radfahrenden/24 h erfasst.
- Auffallend hoch ist die Radverkehrsbelastung auf dem Radweg entlang der Burgfeldstraße, welche nach Bad Nauheim führt. Dort wurden 400 Radfahrende/24 h erhoben. Dem gegenüber wurden am Radweg an der Gießener Straße, welche nach Ober-Wöllstadt führt, lediglich 40 Radfahrende/24 h erfasst.

- Am innerörtlichen Knoten in Ockstadt (Friedberger Str. / Bachgasse), wo der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird, besteht in nord-südlicher Richtung (Bachgasse / Friedberger Str. Nord) eine Radverkehrsbelastung von knapp 200 Radfahrenden/24 h.

3.5.4 Fahrradclimatest 2024

Im zurückliegenden ADFC-Fahrradklima-Test 2024 erzielte Friedberg eine Gesamtwertung von 4,37 (Schulnotenskala, 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend). Die Benotung „ausreichend“ liegt im unteren Mittelfeld der Städte mit 20.000 bis 50.000 Einwohnenden. Im Vergleich zur Gesamtbewertung von 2022, die weniger als 0,15 Notenstufen hiervon abweicht, bleibt der Zustand der Fahrradfreundlichkeit laut ADFC konstant. Trotz einiger positiver Initiativen zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit zeigt die **Radinfrastruktur** nach wie vor erhebliche **Schwächen** (ADFC Bad Nauheim/Friedberg e.V., 2024):

- 81 % der Befragten fühlen sich beim Radfahren unsicher.
- Vor allem die Qualität und Sicherheit der Radwege sind gemäß Nutzenden problematisch.
- Es mangelt an durchgängigen und gut markierten Fahrradrouten.
- Nutzende beklagen, dass Radwege häufig abrupt enden, etwa beim Übergang außerorts–innerorts.

3.5.5 Qualität der Radinfrastrukturen (Strecken und Knotenpunkte)

Für die Qualitätsanalyse werden zunächst die vorhandenen Radverkehrsanlagen analysiert, mit den geltenden Richtlinien und Empfehlungen abgeglichen und darauf aufbauend Netzlücken als auch Mängel im bestehenden Netz identifiziert. Zusätzlich werden Problemstellen benannt, die sowohl aus den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung als auch aus eigenen Beobachtungen herangezogen wurden. Nachfolgend werden Anforderungen und Defizite auf der Strecke sowie in den Knotenpunkten betrachtet.

Netzlücken und fehlende direkte Verbindungen

Das im Bestand vorliegende Radnetz zeigt, dass bereits Radrouten im Stadtgebiet und über die Stadtgrenzen existieren. Es lassen sich dennoch Lücken identifizieren, deren Verbesserung in Zukunft anzustreben ist (siehe Abbildung 68).

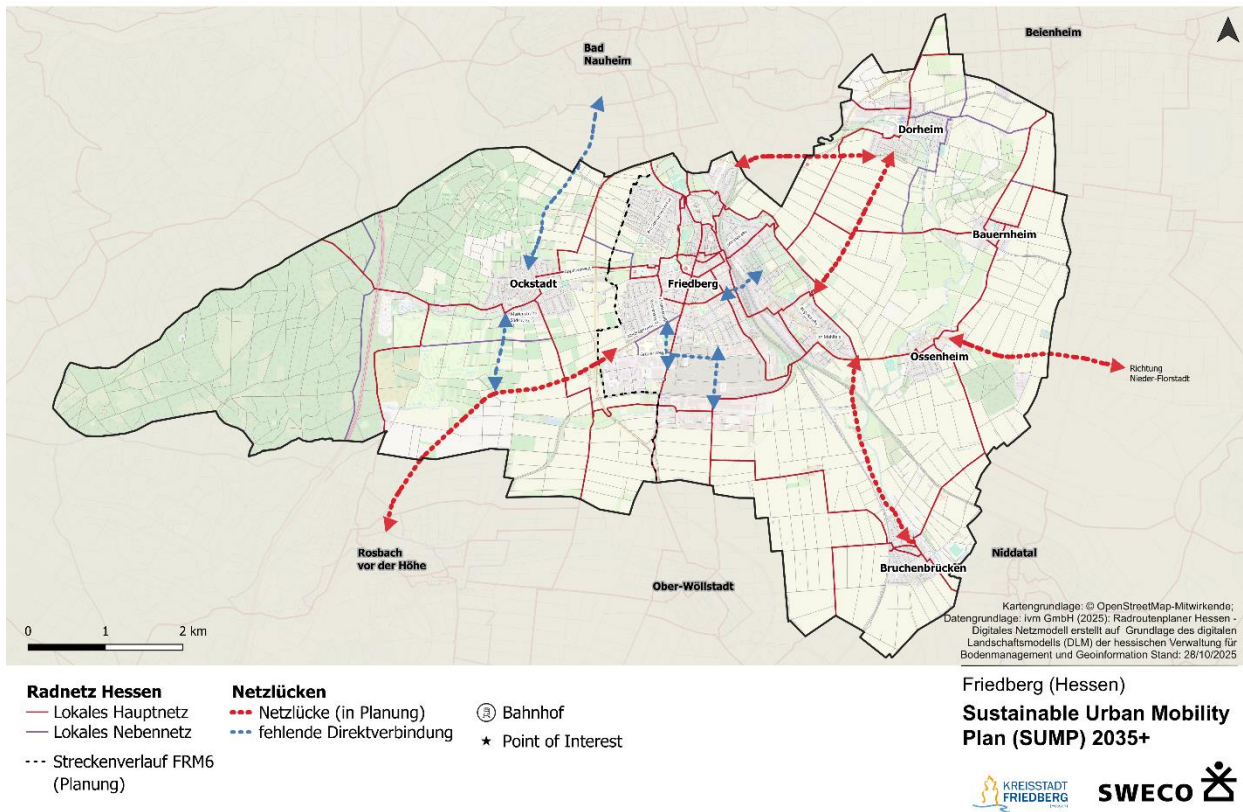


Abbildung 68: Bestandsanalyse Radverkehr - Netzlücken

Netzlücken sind:

- Verbindung zwischen Rosbach / Ober-Rosbach und Friedberg
- Verbindung zwischen Friedberg / Fauerbach und Friedberg / Dorheim
- Verbindung zwischen Friedberg / Bruchengraben und Friedberg
- Verbindung zwischen Friedberg / Ossenheim und Florstadt / Nieder-Florstadt
- Verbindung entlang der B 455 zwischen Anschlussstelle Friedberg und Rosbach / Nieder-Rosbach

Die vorgenannten Netzlücken sind laut Ministerium bereits in Planung (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum, 2023). In der Steuerungsgruppe wird bemängelt, dass die Planungsphasen sehr langwierig sind.

Fehlende Direktverbindungen beschreiben Radrouten, die zwar infrastrukturell bereits existieren, allerdings Handlungsbedarfe aufweisen.

- Barbaraviertel / Fauerbach-Kernstadt
- Ockstadt-Bad Nauheim
- Ober-Wöllstadt – Friedberg Zentrum über Kasernengelände
- Bauernheim-Dorheim
- Raddirektverbindung FRM6 (Butzbach-Frankfurt) (in Planung)

Ungeeignete Führungsform oder unzureichende Breite

Für den fließenden Radverkehr unterscheiden die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) unterschiedliche **Führungsformen**. Die wichtigsten sind:

- Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr
- Führung auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen
- Führung auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen
- Baulich angelegte Radwege
- Baulich angelegte Zweirichtungsradwege
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Gehweg Radfahrer frei

Die Auswahl der geeigneten Führungsform ist abhängig von den straßenräumlichen Situationen und Randbedingungen, insbesondere von der Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde und der zulässigen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehr. Je mehr Verkehrsbelastung an dem entsprechenden Streckenabschnitt vorhanden ist, desto eher muss der Radverkehr separat geführt werden. Bei der Umsetzung der jeweiligen Führungsformen sind die Regel- bzw. Mindestbreiten der technischen Regelwerke sowie die regelkonforme Beschilderung zu berücksichtigen. So soll ein baulich angelegter Einrichtungsradschulterweg mindestens 2,0 m und ein gemeinsamer Geh- und Radweg 2,50 m breit sein (FGSV, 2010). Das im Jahre 2022 veröffentlichte FGSV-Regelwerk „E-Klima“ (FGSV, 2022) empfiehlt, die in den RAS 06 und ERA 20210 angegebenen Regelmaße für Radverkehrsanlagen zukünftig als Mindestmaße anzusehen. Mit der Aktualisierung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, mit welcher für das Jahr 2026 zu rechnen ist, ist davon auszugehen, dass neue Radverkehrsanlagen zukünftig breiter anzulegen sind als bisher. Zudem soll bei angrenzenden Längsparkstreifen häufigem Parkwechsel ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m (bei Schrägparken 0,75 m) erkennbar sein.

Ungeeignet ist eine Führungsform immer dann, wenn die in den ERA (FGSV, 2010) definierten Mindestbreite, maximale Steigung, die Umwegigkeit, soziale Sicherheit, Sicherheitsabstände zur Fahrbahn bzw. zu parkenden Fahrzeugen oder zu festen Einbauten nicht eingehalten wird. Die Breite der Radverkehrsanlage wird regelmäßig durch temporäre Hindernisse wie Lieferverkehre und Mülltonnen oder Unebenheiten durch Wurzelbewuchs zusätzlich eingeengt.

In Überlagerung mit Begehungen vor Ort und Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit lassen sich **Verbesserungsbedarfe hinsichtlich Führungsformen** feststellen:

- Entlang der Kaiserstraße
- Entlang der Frankfurter Straße
- Entlang der Saarstraße
- Entlang der Gießener Straße
- Entlang Unterführung Freseniusstraße / Görbelheimer Hohl
- Entlang Unterführung Gebrüder-Lang-Straße
- Entlang Alte Bahnhofstraße



Abbildung 69: Alte Bahnhofstraße – Radverkehr bei Tempo 50 im Mischverkehr (cyclomedia, 2024)



Abbildung 70: Gebrüder-Lang-Straße, Unterführung (cyclomedia, 2024)



Abbildung 71: Radverkehrsanlage in der Frankfurter Straße (eigene Fotoaufnahmen, 2025)



Abbildung 72: Gemeinsamer Geh- und Radweg in der Gießener Straße (cyclomedia, 2024)

Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden

Es ergeben sich **Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden**, insbesondere dann, wenn unterschiedliche Geschwindigkeiten aufeinandertreffen:

- Konflikte mit dem Fußverkehr bei gemeinsamer Führung im Seitenraum
- Konflikte mit ruhendem Verkehr unter anderem in der Weiherstraße, in der Fichtenstraße, Vorstadt zum Garten und in der Kaiserstraße.
- Konflikte beim Fahren im Mischverkehr mit dem fließenden Kfz, insbesondere bei hohen Verkehrsmengen u.a. entlang der Kaiserstraße und / oder hohen Kfz-Geschwindigkeiten.



Abbildung 73: Weiherstraße und Kaiserstraße (eigene Fotoaufnahmen, 2025)

Barrierewirkung durch Verkehrsanlagen

Die Gleisanlagen und Hauptverkehrsstraßen führen im Stadtgebiet dazu, dass verschiedene **Liegenschaften** nicht gut an die Rad- und Fußnetze angeschlossen sind. Dazu zählen beispielhaft:

- Das Gelände / Gebäude der OVAG
- Der Bahnhof aus Richtung Fauerbach
- Die Studentenwohnanlage THM in Fauerbach

In allen Formaten der Beteiligung wurde die fehlende Unterführung am Bahnhof Richtung Fauerbach seitens der Teilnehmenden als Mangel benannt. In der Haushaltsbefragung sowie in der Haltestellenbefragung am Bahnhof taucht die Thematik explizit auch in den Freitextfeldern auf.

Knotenpunkte und Einmündungen

Für den Radverkehr ergeben sich an Knotenpunkten und Einmündungen einige Forderungen. Zu diesen zählen ausreichende Sichtbeziehungen zu anderen Verkehrsteilnehmenden, die zügige und sichere Befahrbarkeit, die eindeutige Begreifbarkeit der Vorrangverhältnisse, ausreichend dimensionierte Warteflächen und die Entschärfung des Konflikts zwischen geradeausfahrendem Radverkehr und recht abbiegenden Kfz (FGSV, 2010).

Die Führung des Radverkehrs in Knotenpunktbereichen in Friedberg weist unter anderem an nachstehenden Örtlichkeiten **Defizite** auf:

- Knotenpunkt Dorn-Assenheimer Straße / L375: keine Querungsanlage
- Knotenpunkt Gießener Straße / Frankfurter Landstraße: umwegige Radverkehrsführung über LSA
- Knotenpunkt Gießener Straße im Bereich Bushaltestelle Usabrücke
- Kaiserstraße/Ockstädter Straße: Knotenpunkt mit unklarer Verkehrsführung und Beschilderung. Der Radverkehr wird hier teilweise über Fußverkehrsanlagen geführt
- Knotenpunkt Stohrstraße / Hardbäumchesweg






Abbildung 74: Knotenpunkt Gießener Straße/Frankfurter Landstraße und Knotenpunkt Kaiserstraße / Ockstädter Straße (cyclomedia, 2024)

Wegweisungsnetz

Eine gute Radwegweisung hilft Radfahrenden, insbesondere Fahrradurlaubern und Tagesausflüglern, bei der Orientierung. Sie fühlen sich sicherer und können bequem ihr Ziel erreichen. Von entscheidender Bedeutung dabei ist, dass die Wegweisung durchgängig eine gleichbleibende Qualität aufweist, die nicht an kommunalen Grenzen endet. Um diese Kontinuität in der Wegweisung zu erreichen, hält das Land Hessen eine landesweite Datenbank (WR-DB Hessen) vor und stellt Standortdatenblätter, Schilderlayouts und Materiallisten zur Verfügung (Hessen Mobil, o.D.). Das Handbuch zur Radwegweisung in Hessen regelt für alle Aufgabenträger und Betreiber von Radwegweisungssystemen die Beschilderung für Hessen in einheitlicher Form. In Friedberg existiert flächendeckend die für Hessen standardisierte Beschilderung. Einzelne Defizite werden von Seiten der Radfahrenden benannt, wie z.B., dass die Ausschilderung der Radwege z.B. zwischen Bad Nauheim Ockstadt fehlt bzw. deutlicher sein müssen.

Beschilderung

Über die Wegweisung hinaus ist ebenso die STVO-konforme Beschilderung der Radinfrastrukturen wichtig. Mit den Zeichen 237 blaues rundes Schild mit weißem Fahrrad wir die Benutzungspflicht für Radwege deutlich. Die gängigsten Beschilderungen für den Radverkehr sind nachstehend gelistet.

	Benutzungspflichtiger Radweg (Zeichen 237)
	Benutzungspflichtiger Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240)
	Benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg (Zeichen 241-30)

Wartung / Pflege

Radverkehrsanlagen unterliegen der Verkehrssicherungspflicht. Heißt, die Reinigung wird in der Regel durch den Baulastträger übernommen. Es besteht Streupflicht an besonders gefährlichen Stellen und in Abhängigkeit der Straßenkategorie (FGSV, 2010). In der Planungswerkstatt wurde mehrfach der Hinweis gegeben, dass Wirtschaftswege, über die Radrouten durch den Kreis ausgeschildert werden, bei Nässe oder im Winter schlecht zu befahren seien. Die Straßenreinigung gibt die zu reinigenden Straßenabschnitte und Intervalle für das Stadtgebiet vor, ein spezifisches Reinigungskonzept für Radverkehrsanlagen liegt nicht vor.

3.5.6 Fahrradparken

Neben dem Angebot für den fließenden Radverkehr spielt auch die Verfügbarkeit ausreichend dimensionierter und qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen eine wesentliche Rolle zur Förderung des Radverkehrs. Gemäß den Hinweisen zum Fahrradparken (FGSV, 2013) sollen Fahrradabstellanlagen dem Fahrtziel direkt zugeordnet sowie ungehindert und auf kurzem Wege erreichbar sein. Sie sollen verkehrssicher an das Radverkehrsnetz angebunden und günstig zur Zufahrtrichtung angelegt werden. Generell sind nutzungsspezifische Anforderungen an Diebstahl und Witterungsschutz an allen Fahrradabstellanlagen zu erfüllen. Ein Wetterschutz ist vor allem bei längeren Parkdauern erwünscht. Aufgrund der geringen Platzreserven können Abstellanlagen für den Radverkehr auch zu Lasten von Pkw-Parkständen realisiert werden (FGSV, 2023).

Die Analyse von Standorten und Auslastung der Abstellanlagen für Fahrräder wurde im Rahmen der Erarbeitung qualitativ vorgenommen. Allgemein lässt sich sagen, dass sich die Parkraumnachfrage beim Radverkehr am besten durch die Einrichtung von benutzungsfreundlichen Abstellanlagen beeinflussen lässt (FGSV, 2023). Nachfolgende **Defizite** werden beim Fahrradparken festgestellt:

- An relevanten Umstiegspunkten auf die Bahn fehlen geeignete Fahrradabstellanlagen, unter anderem an den Haltepunkten Friedberg Süd und Dorheim. Vor dem Hintergrund der hohen Pendlerzahlen besteht hier großes Potenzial zu Verbesserung.
- Zudem werden am Bahnhof im Rahmen der Parkraumerhebung einige Falschparker dokumentiert, die auf das Fehlen von Abstellmöglichkeiten in Eingangsnähe hinweisen.
- Auch an zentralen Haltestellen des Busverkehrs sind Radabstellanlagen defizitär, unter anderem an den Haltestellen Friedberg Burg und Friedberg Kaiserstraße.
- Darüber hinaus fehlen an 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 und in der Altstadt Fahrradabstellmöglichkeiten.
- Im ISEK (FIRU, 2022) wird festgestellt, dass an allen in Friedberg ansässigen Schulen ein Defizit an Abstellplätzen für den Radverkehr besteht.
- Aus dem ISEK geht auch hervor, dass vorhandene Stellplätze für den Radverkehr häufig ungeeignet, zum Beispiel aufgrund „untauglicher Felgenklemmen“. Dies ist unter anderem am Kreishaus Friedberg und am Freibad Ockstadt der Fall.
- Es fehlt an attraktiven Abstellmöglichkeiten in Kombination mit der Chance, Pedelecs und E-Bikes zu laden.



Abbildung 75: Radabstellanlagen an der Adolf-Reichwein-Schule und am Bahnhof Dorheim (eigene Fotoaufnahmen, 2025)

Radverkehrsstrukturen in der Verwaltung

In der Verwaltung existieren einige Strukturen bezogen auf den Radverkehr, mit dem Ziel die infrastrukturelle und organisatorische Radverkehrsförderung weiterzuverfolgen. Folgende **Funktionen** sind eingerichtet:

- Rolle des ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten
- Runder Tisch Radverkehr
- Verantwortliche Person für den Radverkehr im Außenbereich
- Verantwortliche Person für den Radverkehr im innerstädtischen Bereich

Die im Zusammenhang mit dem Radverkehr stehenden Aufgaben werden aktuell Organisationseinheiten übergreifend bearbeitet.

3.5.7 Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

Folgende Ergebnisse lassen sich aus der Haushaltsbefragung für den Radverkehr dokumentieren.

Als **Gründe für (häufigeres) Fahrradfahren** wurden mit jeweils mehr als 20 % genannt:

- Durchgängigeres Radverkehrsnetz (49 %)
- Wege breiter und in besserem Zustand (37 %)
- Mehr sichere Abstellanlagen (26 %)
- Bessere Sichtfelder an Kreuzungen (22 %)

Zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in Friedberg **wünschen Bürgerinnen und Bürger** sich...

- ein durchgängiges und sicheres Fuß- und Radnetz, u. A.
 - eine direkte Fuß- und Radverkehrsanbindung an Friedberg entlang der L 3351
 - eine durchgängige Radweganbindung aus Richtung Ossenheim
- getrennte Fuß- und Radwege

- beidseitige Befahrbarkeit für Fahrräder entlang von Einbahnstraßen
- bessere Beleuchtung entlang der Radwege

Bürgerinnen und Bürger wünschen sich an folgenden Orten (mehr) Fahrradstellplätze:

- Mehr Fahrradstellplätze an Schulen, am Schwimmbad und am Bahnhof
- Mehr Fahrradstellplätze oder Fahrradparkhaus am Bahnhof

3.5.8 Probleme und Chancen: Zielnetz (Haupt- und Nebennetz)

Aus der vorangegangenen Analyse lassen sich folgende Probleme und Chancen für den Radverkehr ableiten:

Tabelle 19: Probleme und Chancen (Radverkehr)

Themen	Probleme	Chancen
Radnetz	Die auf kreis- und Landesebene definierten Netze wurden in der Theorie zwar definiert, in der Realität fehlt es den Netzen an Durchgängigkeit . Das Schließen von Netzlücken gestaltet sich langwierig .	Auf kreis- und Landesebene wurden bereits Radnetze definiert , darunter ein lokales Haupt- und ein Nebennetz im Radroutenplaner Hessen, ein Schülerradroutennetz für den Kreis, ein kreisweites Radnetz sowie touristisch attraktive Themenradrouten. Schließen von Netzlücken ist bereits in Planung bzw. auch bei übergeordneten Behörden bereits bekannt.
Erreichbarkeiten	Aus Richtung einiger Ein- und Auspendlerschwerpunkte fehlt es an sicheren und schnellen Radrouten , z.B. in Richtung Frankfurt am Main, Florstadt, Niddatal, Rosbach v.d. Höhe, Wöllstadt.	Aufgrund ihrer kompakten Kernstadtstrukturen, geringen Distanzen und weitgehend flachen Topografie weist die Stadt Friedberg optimale Voraussetzungen für einen attraktiven Radverkehr auf. Die geplante und beschlossene Umsetzung der Raddirektverbindung FRM6 in Richtung Butzbach und Frankfurt bietet hohes Potenzial für Pendelnde aus Friedberg. Die Anbindung des Steinernen Kreuz verbessert sich. Potenziale durch die Entwicklung der Ray Barracks .

Qualität der Radinfrastrukturen	Viele Radverkehrsanlagen sind zu schmal oder in schlechtem Zustand . Es treten an zahlreichen Streckenabschnitten und Knotenpunkten Konflikte mit ruhendem und fließendem Kfz-Verkehr auf.	Einbahnstraßen sind größtenteils für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben. Das Bestreben nach sicheren Radnetzen ist groß.
Fahrradparken	Es fehlt an ausreichend und einheitlichen, sicheren Fahrradstellplätzen an Schulen, Schwimmbad und Bahnhof sowie an Points of Interests.	Vor dem Hintergrund der hohen Pendlerzahlen besteht hier großes Potenzial zu Verbesserung von Fahrradparken bei Umstiegspunkten auf die Bahn.
Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung	Die Durchgängigkeit des Radnetzes wird stark bemängelt, die Unzufriedenheit mit dem Thema Radverkehr ist groß. Aus der Haushaltsbefragung geht hervor, dass Bürgerinnen und Bürger mit den Bedingungen für Radfahrende in Friedberg mit 37 % eher oder sehr unzufrieden sind.	Die Verfügbarkeit von Fahrrädern in Haushalten ist mit 2 Rädern pro Haushalt bereits gut. Wunsch nach Fahrradparkhäusern: Fahrradparkhäuser als Angebot stoßen unter den abgefragten neuen Mobilitätsangeboten auf das größte Interesse.

3.6 Fußverkehr

Der Fußverkehr ist die grundlegendste und ursprünglichste Form der Mobilität. Jeder Weg beginnt und endet fast immer zu Fuß, egal ob Teile der Strecke mit dem Pkw, Fahrrad oder anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Dabei spielt der Fußverkehr insbesondere bei kurzen Wegen eine Rolle: In städtischen wie auch ländlichen Gebieten beträgt ein Drittel der Wege zu Fuß nicht mehr als zwei Kilometer (Bundesministerium für Verkehr, 2025). Vor dem Hintergrund, dass das Zufußgehen gefördert wird und diese Mobilitätsform als gleichberechtigte Mobilitätsform zu betrachten, veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und Digitalisierung kürzlich ihre Fußverkehrsstrategie. Hervorgehoben werden in dieser die Ziele der Schaffung sicherer Gehwege, besserer Infrastruktur, und die Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zur Förderung der Fußgängerfreundlichkeit in Städten und Gemeinden. Ziel ist es, den Fußverkehr als gleichwertige und nachhaltige Mobilitätsform zu etablieren und bewusst zu unterstützen.

Im Rahmen des SUMP analysieren wir **folgende Themen**:

- Fußverkehrsnetz im Bestand
- Erreichbarkeitsradien für den Fußverkehr bezogen auf Grundschulen und Supermärkte
- Qualität der Fußinfrastruktur im Längs- und Querverkehr
- Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

Zusammenfassend werden die Ergebnisse dieser Analyse in einem abschließenden Kapitel „Probleme und Chancen“ verdichtet.

3.6.1 Fußverkehrsnetz

Erster Bearbeitungsschritt zur Untersuchung des Fußverkehrsnetzes in der Stadt Friedberg war die Erarbeitung und Festlegung eines Zielnetzes für den Fußverkehr. Hierzu sind die Quell- und Zielbeziehungen maßgeblich, folglich die besucherintensiven Orte. Im Stadtgebiet wurden alle Points of Interests verortet und diese mit den Wohngebieten im Untersuchungsgebiet verbunden. Besonders relevant sind hier die Schulen, Bahnhöfe, Freizeit- und Kultureinrichtungen, Einzelhandel und Orte medizinischer Versorgung. Es ergeben sich Wegebeziehungen, die sich zu einem sogenannten Wunschliniennetz zusammenfinden. In Überlagerung mit dem bestehenden Straßen- und Wegenetz ergibt sich das Zielnetz, auf welchen sich die Fußverkehre bündeln und welches für den Fußverkehr im Stadtgebiet unverzichtbar sind. Grundlage für die relevanten Netzelemente waren zudem vorliegende Schulwegpläne.

Funktional lässt sich das Fußverkehrsnetz im **Innenstadtbereich** wie folgt gliedern:

- Verkehrsberuhigter Bereich der Usagasse und Engelsgasse als attraktive Wegeverbindung zwischen Stadtkirche und Burg
- Wege entlang und innerhalb der Seewiese mit zentraler Aufenthaltsqualität
- Fußgängerzone / zentraler Versorgungsbereich östlich der Kaiserstraße, eingebettet in die historische Bebauung der Kernstadt
- Zentrale Verkehrsachse Kaiserstraße mit Gastronomie- und Einzelhandelsangebot

Außerhalb der Innenstadt sind wichtige Fußwegeachsen:

- Die Zuwegungen zu den Bahnhöfen Friedberg Süd, Bruchenbrücken, Dorheim
- Fußwege rund um die Schulen und Kindergärten
- Ortsdurchfahrten und Marktplätze der Stadtteile mit relevanten Points of Interests
- Gehwege zu Sportplätzen
- Routen in Nachbarkommunen bzw. in die Ortsteile, u.a. auch Ockstadt-Friedberg entlang des Äppelwoiweges und Friedberg / Fauerbach-Ossenheim

In Friedberg finden sich zudem viele Wanderwege, die zum Spaziergehen einladen. Touristisch bedeutsam ist der durch Friedberg verlaufende, insgesamt ca. 400 km lange Pilger- / Fernwanderweg Lutherweg 1521 von Bedeutung, der von Worms (Rheinland-Pfalz) durch Hessen bis zur Wartburg bei Eisenach (Thüringen) führt.

3.6.2 Erreichbarkeiten

Das Mobilitätsverhalten ist stark von der Infrastruktur und der Erreichbarkeit von Zielen geprägt. Wege für Einkauf, Erholung oder auch Bildung sind in der Regel zu Fuß zu bewältigen. Geringe Gehzeiten und dichte städtebauliche Strukturen fördern das Zufußgehen. Sichere und attraktive Fußwege sind wichtig, um den Fußverkehr zu unterstützen. Zu berücksichtigen ist, mobilitätseingeschränkte Personen und ältere Menschen sind langsamer unterwegs, junge Personen schneller.

Abbildung 76 zeigt die **fußläufige Erreichbarkeit von Grundschulen** im Stadtgebiet. Im Zentrum selbst ist die Erreichbarkeit für die Wohngebiete gut, wobei in den nördlichen Bereich des Steinernen Kreuzes und südwestlichen Innenstadt überwiegend 15 min Fußweg erforderlich sind. Kasernengelände und Gewerbegebiete weisen eine schlechte Erreichbarkeit auf, was an der fehlenden Zugänglichkeit liegt und zum aktuellen Zeitpunkt kein Defizit darstellt. Die Stadtteile verfügen mit Außenstellen ebenfalls über Grundschulen, sodass die Erreichbarkeiten dort gut sind. In Bauernheim existiert keine Grundschule, die Kinder fahren überwiegend mit dem Bus nach Dorheim. Vor dem Hinblick auf eine Vermeidung von Elterntaxis ist die fußläufige Erreichbarkeit von Schulen essenziell.

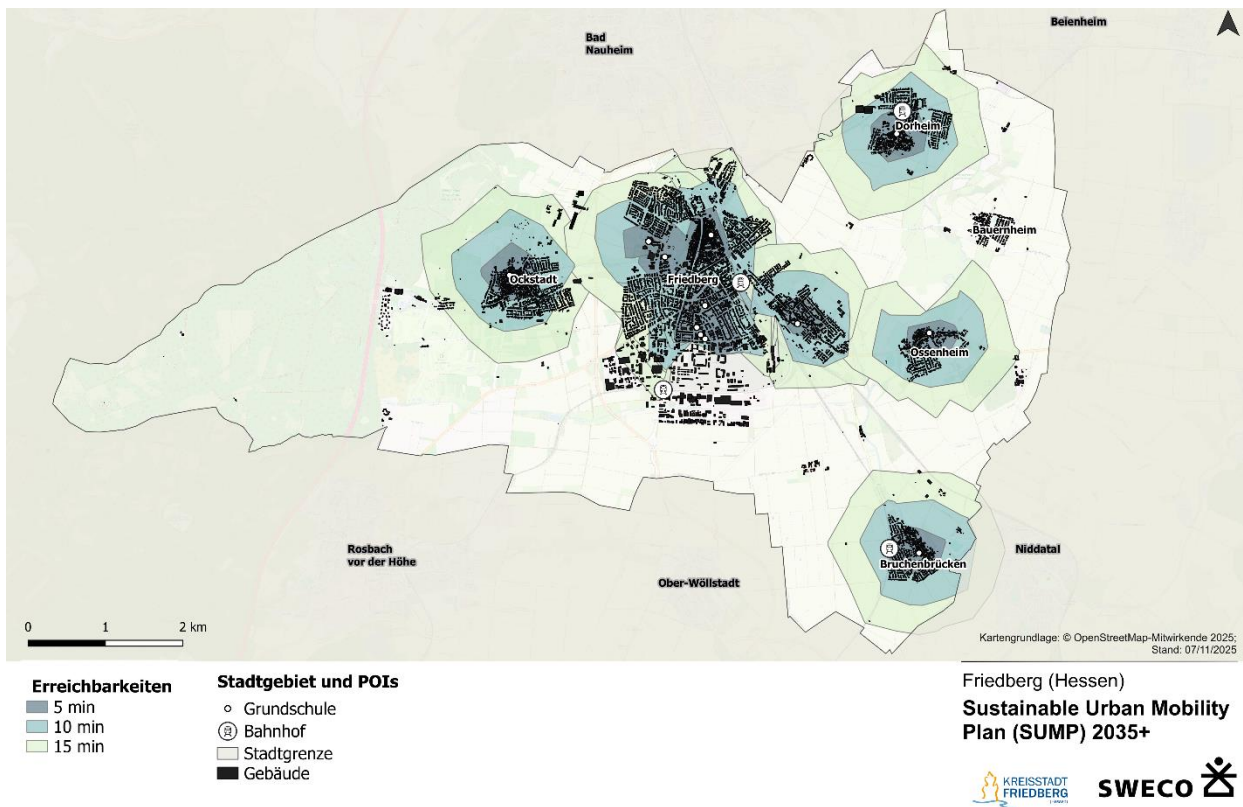


Abbildung 76: Erreichbarkeiten zu Fuß – Grundschulen

Für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen ist ein kurzer Weg zum nächsten Versorger des täglichen Bedarfs von großer Bedeutung. Mit Blick auf die **fußläufige Erreichbarkeit vorhandener Supermärkte** in Friedberg wird die verstärkte Lage der Lebensmittelhändler im Zentrum deutlich. In Bruchengraben, Ossenheim und Bauernheim fehlen Supermärkte und führen in der Konsequenz dazu, dass Pkw-Fahrten erforderlich werden. In Dorheim ist ein Supermarkt zwar vorhanden, kann fußläufig aufgrund seiner Lage aber nur von einem Drittel der Wohneinheiten innerhalb von 10 min erreicht werden. Mehr als 5 min lange Fußwege müssen im südöstlichen Bereich Fauerbachs, nördlich der Burg, im südlichen Bereich des Steinernen Kreuzes sowie im Wohngebiet südlich der Ockstädter Straße zurückgelegt werden.

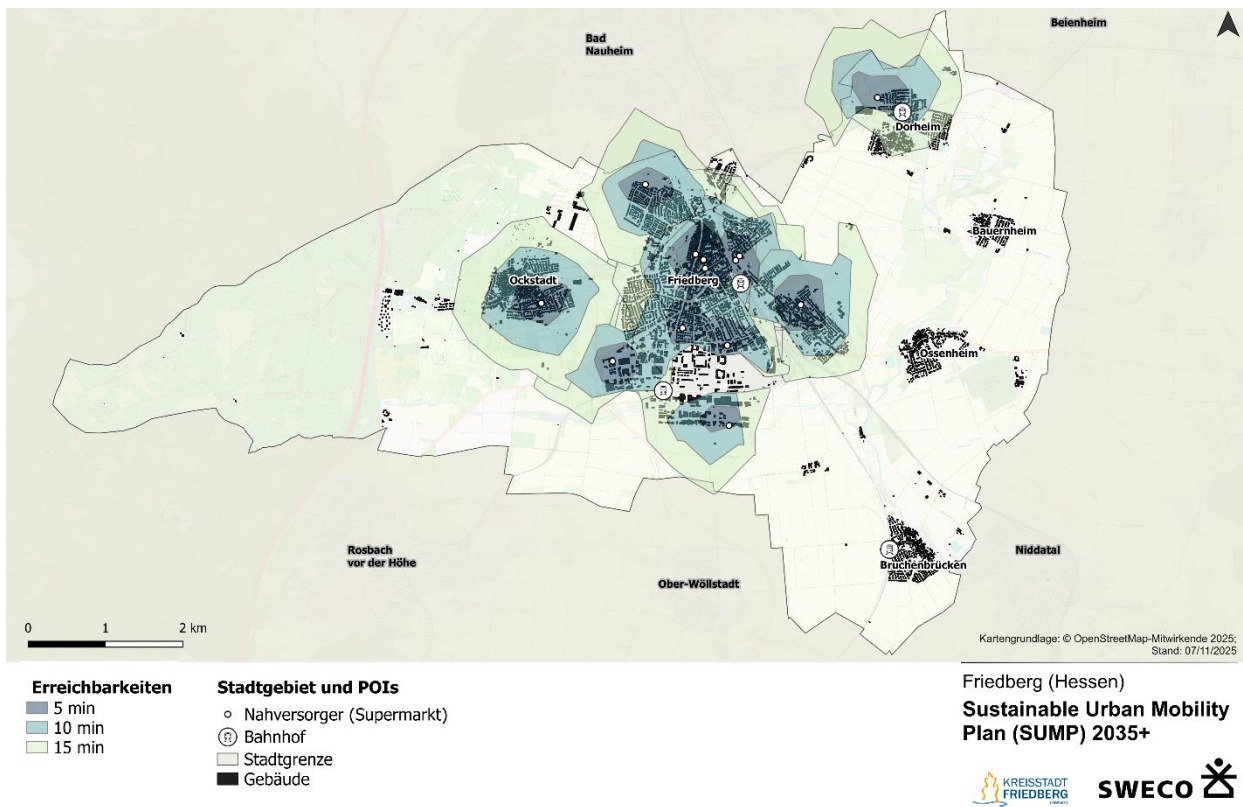


Abbildung 77: Erreichbarkeiten zu Fuß – Nahversorgung (Supermarkt)

3.6.3 Längsverkehr

Nachstehend werden für den Fußverkehr die Fußverkehrsanlagen sowohl im Längs- als auch Querverkehr analysiert. Dabei werden nicht alle Gehwege im Detail geprüft. Die Analyse beschränkt sich auf das erarbeitete Zielfußnetz und greift große Defizite und von der Öffentlichkeit hervorgehobene Örtlichkeiten heraus. Priorität haben hochfrequentierte Bereiche und die Erreichbarkeiten von Schulen, Haltestellen und weiteren besucherintensiven Zielen.

An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußverkehr nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen überall erforderlich. Die Vollständigkeit des Fußverkehrsnetzes ist für dessen Akzeptanz von entscheidender Bedeutung. Allgemein ist für möglichst direkte selbstständige Wegeverbindungen zu sorgen, sodass Zufußgehende möglichst umwegfrei geführt werden (FGSV, 2002).

In Friedberg besteht bereits ein gutes Wegenetz für den Fußverkehr. Es **fehlen dennoch Elemente**, die zu einem vollständigen und durchgängigen Netz führen:

- Ein Netzelement zwischen Fauerbach und Bahnhof – in allen Beteiligungsterminen wurde die Maßnahme zum Ausbau der Unterführung als wichtig benannt.
- Fußwegenetz durch das Kasernengelände, sowohl in Nord-Süd als auch West-Ost-Richtung (in Planung)

- Attraktive und direkte Wege zwischen Innenstadt und Seewiese, insbesondere die Erschließung des Wassers
- Direkte Verbindung zwischen Sportplatz und Bürgerhaus in Ossenheim

Zu schmale Gehwege

Die Breite von Gehwegen ist ein entscheidendes Merkmal für die Akzeptanz zur Nutzung. Insbesondere Personen mit Mobilitätseinschränkung sowie Personen mit Kinderwagen stellen erhöhte Anforderungen an die nutzbare Breite. Für Rollstuhlfahrende ist zum Wenden eine Breite von 1,50 m notwendig. Nach den ERA (FGSV, 2002) sollten sich zwei Zufußgehende begegnen können bei gleichzeitiger Einhaltung von Sicherheitsabständen zur Fahrbahn. Es ergibt sich eine Seitenraumbreite von 2,50 m. Bei geringer Verkehrsstärke wird die Anforderung auf 2,10 m reduziert, in der Umgebung bedeutender Infrastruktureinrichtungen wie Altenheimen, Schulen, Bahnhöfen und Krankenhäusern sind Breitenzuschläge zur berücksichtigen. Aufgrund der baulichen Dichte sind die Gehwege in Friedberg nicht durchgängig breit genug. Zu schmale Gehwege sind an vielen Strecken feststellbar (siehe nachstehende Abbildungen).



Abbildung 78: Schmale Gehwege in der Weiherstraße, am Edelspfad, in der Bruchenbrückener Straße und auf dem Mainzer-Tor-Weg (eigene Fotoaufnahmen, 2025)

Konflikte mit dem ruhenden Verkehr

Der ruhende Kfz-Verkehr, der insbesondere der entlang der Kaiserstraße, aber auch in den Wohnorten und Stadtteilen das Straßenbild beherrscht, führt in den Straßenräumen zu einer geringen Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr. Auch ergeben sich durch Haltevorgänge vor Schulen z. B. Konflikte zwischen Fuß- und parkenden Fahrzeugen. Falschparkende Fahrzeuge sowie große Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen verursachen Gefahren für mobilitätseingeschränkte Personen oder Kinder. Nach StVO § 12 Abs. 4 und 4a darf auf dem Gehweg grundsätzlich nicht geparkt werden, auch nicht teilweise (siehe Abbildung 79). Das Verwaltungsgericht Bremen hat zuletzt am 22. Februar 2022 entschieden, dass Anwohnende bei erheblichen Beeinträchtigungen der Gehwegbenutzung einen räumlich begrenzten Anspruch gegen die Straßenverkehrsbehörde über das Einschreiten gegen verbotswidriges Gehwegparken haben (Bundesverwaltungsgericht, 2024).

In Friedberg wird entlang der nachstehenden Örtlichkeiten und Straßenzüge Halten und Parken im Seitenraum vor allen Schulen festgestellt, verstärkt vor der Adolf-Reichwein-Schule, der Grundschule Fauerbach, Johann-Philipp-Reis-Schule. Besonders hoch ist der Bedarf an Taxis und Kleinbussen an der Wartberg-Schule, was für verkehrskritische Situationen sorgt. Ein schulisches Mobilitätsmanagement an den Schulen wurde bislang nicht durchgeführt. Schulwegpläne, die die sicheren Wege von und zur Schule aufzeigen, fehlen dem Großteil der Schulen.



Abbildung 79: Beispielhaftes Gehwegparken in der Saarstraße (links) und Poller an der Fußgängerzone in der Wilhelm-Leuschner-Straße (rechts) (eigene Fotoaufnahme, 2025)

Fehlende Aufenthaltsqualitäten und Angsträume

Aufenthaltsqualitäten in Städten sind für den Fußverkehr sehr wichtig. Sie verbessern die Attraktivität, Sicherheit und Zugänglichkeit von öffentlichen Räumen. Dies fördert mehr Fußverkehr und trägt zur Lebensqualität, Gesundheit und Umweltfreundlichkeit städtischer Gebiete bei.

In Friedberg sind Seewiese, Burggarten, Burg und Rathauspark Orte, an denen sich die Menschen gern aufhalten. Bemängelt werden in Planungswerkstatt und Haushaltsbefragung hinsichtlich **Aufenthaltsqualitäten** insbesondere die nachstehenden Orte, die teilweise auch im Rahmen der Kompass-Befragung 2022 (Bannenber, 2022) als Angsträume identifiziert wurden:

- Bahnhofplatz
- Kaiserstraße – es fehlen Aufenthaltsflächen
- Altstadt bei Dunkelheit
- Seewiese bei Dunkelheit
- Unterführung im Bahnhof
- Unterführung Fritz-Reuter-Straße
- Unterführung Gebrüder-Lang-Straße



Abbildung 80: Angstraum am Bahnhof Dorheim (eigene Fotoaufnahme, 2025) und an der Unterführung in der Gebrüder-Lang-Straße (cyclomedia, 2024)

Oberflächenmängel

Gehwege sollten eben, rutschfest, gut entwässert, barrierefrei und wartungsarm sein. Nachstehend werden ausgewählte, typische **Oberflächenmängel** gelistet, die das barrierefreie Bewegen, beispielsweise für seh-beinträchtigte Menschen oder Personen, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, in Friedberg beeinträchtigen. Die Liste ist nicht abschließend zu betrachten.

- Schlaglöcher und Unebenheiten auf Gehwegen in der Ludwigstraße
- Unbefestigte Gehweg in der Leonhardstraße
- Unebener Pflasterbelag entlang Mainzer Tor-Anlage
- Beschädigungen des Oberflächenbelag entlang Am Tauben Rain

Die Liste ist nicht abschließend zu betrachten, sie greift lediglich Beispiele auf.

Schulwegsicherheit

Damit sich Kinder und Jugendliche aktiv, eigenständig und sicher zur Schule gelangen, bedarf es sicherer Schulwege, die sich durch breite Gehwege und sichere Querungsstellen kennzeichnen.

- Von Seiten der Öffentlichkeit wird die Querung für den Fußverkehr vor der Grundschule in Fauerbach als Gefahrenstelle deklariert. Es wurden regelmäßig Rotlichtverstöße und überhöhte Geschwindigkeiten beobachtet (Wetterauer Zeitung, 2024). Auch im Rahmen der Planungswerkstatt wurde die Hauptstraße in Fauerbach hinsichtlich fehlender Schulwegsicherheit, auch schmaler Gehwege thematisiert.
- Von Seiten der Johann-Peter-Schäfer-Schule werden hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung der Routen zur Schule einige Mängel festgestellt. Diese reichen von fehlenden akustischen oder taktilen Elementen hin zu Hinweisen auf gefährliche Querungen und Kreuzungen (Johann-Peter-Schäfer-Schule, o.D.)
- Vor nahezu allen Schulen kommt es regelmäßig zu einem hohen Aufkommen an Elterntaxis. Diese gefährden durch Halte- und Wendevorgänge die zu Fuß laufenden oder radfahrenden Kinder und Jugendlichen.



Abbildung 81: Hauptstraße in Fauerbach und Adolf-Reichwein-Schule mit katholischer Kindertagesstätte St. Marien auf der Saarstraße (cyclomedia, 2024; eigene Fotoaufnahme, 2025)

Bezogen auf den Längsverkehr wurden in der Planungswerkstatt folgende Mängel aufgenommen, welche die vorgenannten Problematiken nochmals unterstreichen:

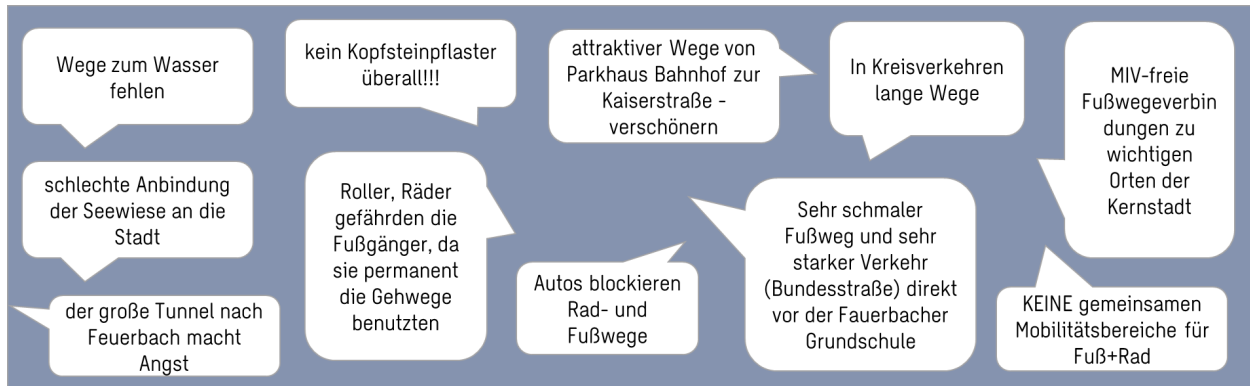


Abbildung 82: Mängel aus Öffentlichkeit bezogen auf den Fußverkehr (längs) (Quelle: Dokumentation 1. Planungswerkstatt)

3.6.4 Querverkehr

Für Querungsanlagen im Fußverkehr kommen die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006), die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (FGSV, 2002), die Angaben in der StVO §26 Fußgängerüberwege sowie die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (FGSV, 2001) zum Einsatz. Darüber hinaus existieren Empfehlungen, Merkblätter und sonstige Beschlüsse und Richtlinien. Nach FGSV (2002) sind Querungsanlagen bei zweistreifigem Straßenquerschnitt immer dann notwendig, wenn ausgeprägter Querungsbedarf besteht und Anforderungen an Verkehrsstärken und Höchstgeschwindigkeiten erfüllt sind. Zu den Risikofaktoren der Infrastruktur in Bezug auf die Sicherheit für Zufußgehende zählen unter anderem fehlende Querungshilfen wie Mittelinseln oder Mittelstreifen (Hagen Schüller et al., 2020). Aber auch fehlende Sichtbeziehungen, hohe Kfz-Geschwindigkeiten, fehlende Barrierefreiheiten oder umwegige Führungen sind Mängel, die für Querungssituationen nachteilig sind.

Barrierefreie Straßenraumgestaltung

Das Ziel von barrierefreien Straßenräumen ist es, eine Umgebung zu schaffen, die für alle Menschen, einschließlich Personen mit Behinderungen, älteren Menschen und Familien mit Kinderwagen, zugänglich und nutzbar ist. Barrierefreie Straßenräume beinhalten angepasste Gehwege, Rampen, abgesenkte Bordsteinkanten und taktile Leitsysteme, um eine inklusive urbaner Umgebung zu gewährleisten. Essenziell ist, dass alle wichtigen Informationen zur Orientierung mit mindestens zwei Sinnen wahrnehmbar sind. Insbesondere im nahen Umfeld des Pflegeheims Domicil und im Umfeld der Schulen sind die Anforderungen an barrierefreie Straßenräume hoch.

Im Bereich der Barrierefreiheit besteht im Stadtgebiet noch Handlungsbedarf. Neben der fehlenden Barrierefreiheit des Bahnhofs sind fehlende Bordsteinabsenkungen oder Ampeltaster zu benennen. Insbesondere im Nahbereich von Schulen, Kitas und Altersheimen sind die nicht barrierefreien Straßenräume besonders kritisch zu bewerten.

Ausgewählte Beispiele für fehlende Barrierefreiheit sind (siehe Abbildung 83 und Abbildung 84):

- Lichtsignalanlage Karlsbader Straße am Knotenpunkt Karlsbader Straße/Edelspfad
- Lichtsignalanlage Hanauer Straße / Haingraben
- Lichtsignalanlage Hanauer Straße / Saarstraße
- Fußgängerüberweg Kettelerstraße am Knotenpunkt Edelspfad / Kettelerstraße
- Fußgängerüberweg Kettelerstraße am Knotenpunkt Dachspfad / Mainzer-Tor-Weg
- Fußgängerüberweg Bismarckstraße am Knotenpunkt Saarstraße / Bismarckstraße
- Mittelinsel Mainzer-Tor-Anlage am Knotenpunkt Leonhardstraße
- Knotenpunkt Haagstraße / Bismarckstraße / Färbergasse
- Knotenpunkt Karlsbader Straße / Wilhelm-Leuschner-Straße



Abbildung 83: Fehlende Bordsteinabsenkung am Fußgängerüberweg in der Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 84: Fehlende Barrierefreiheit am Fußgängerüberweg in der Bismarckstraße (cyclomedia, 2024)

Im Stadtgebiet existieren darüber hinaus weitere **Mängel** an vorhandenen Knotenpunkten, die im Rahmen der Analyse aufgefallen sind.

- Hanauerstraße: Einbiegen der Busse in Richtung Bushaltestellen: Es entstehen Konfliktsituationen zwischen rechts einbiegenden Bussen und geradeausfahren Radverkehr bzw. Fußverkehr.
- Querung von Bussteig 1 zu 2: lange Ampelphase führt zu kritischen Situationen, weil Personen ihren Umstieg verpassen
- Lange Wartezeiten zur Querung, z.B. über die B 455, am Knotenpunkt Kaiserstraße / Mainzer-Tor-Anlage, Knotenpunkt Burgfeldstraße / Rampe B 3
- Fehlende Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptstraße (B 275) am Knotenpunkt Görbelheimer Hohl, Dorheimer Straße und Fritz-Reuter-Straße in Fauerbach

Bezogen auf den Querverkehr wurden in der Planungswerkstatt folgende Mängel aufgenommen, welche die vorgenannten Problematiken nochmals unterstreichen:

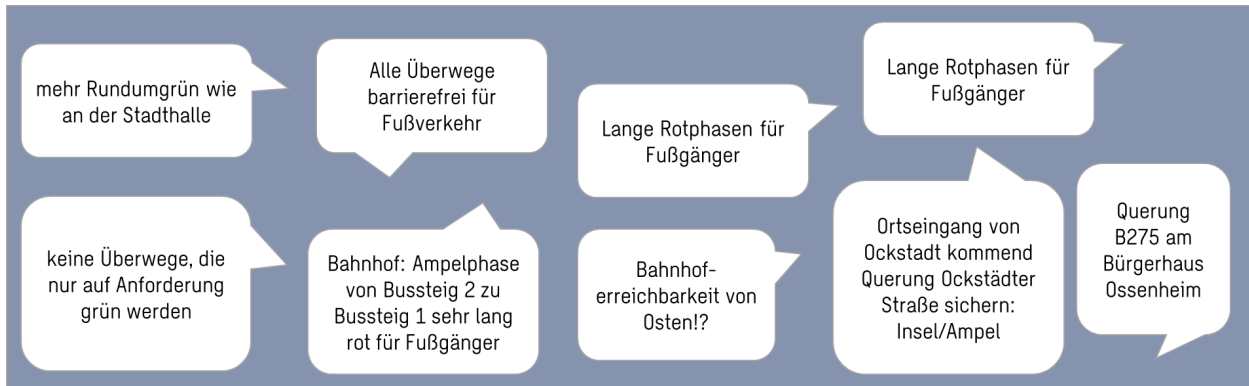


Abbildung 85: Mängel aus Öffentlichkeit bezogen auf den Fußverkehr (quer) (Quelle: Dokumentation 1. Planungswerkstatt)

3.6.5 Relevante Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

Folgende Ergebnisse lassen sich aus der Haushaltsbefragung für den Fußverkehr ergänzend dokumentieren.

Als **Gründe für (häufigeres) Zufußgehen** wurden in mit jeweils mehr als 20 % genannt:

- Bessere Beleuchtung der Wege (22 %)
- Bessere Gehwegbeläge (22 %)
- Getrennte Fuß- und Radverkehrsanlagen mit ausreichenden Breiten (22 %)

Zur Stärkung des Fußverkehrs in Friedberg **wünschen Bürgerinnen und Bürger** sich...

- ein durchgängiges und sicheres Fuß- und Radnetz, u. A.
 - eine direkte Fuß- und Radverkehrsanbindung an Friedberg entlang der L 3351
 - direkte Verbindung zu Fuß vom Bahnhof zum LIDL / Tegut an der Fauerbacher Straße
- mehr Zebrastreifen in Fauerbach
- bessere Beleuchtung entlang der Fußwege
- Fußgängerampeln, u. A.
 - in allen Richtungen an der Kreuzung Fritz-Reuter-Straße / Fauerbacher Straße
 - Umstellung der Fußgängerampel auf Höhe der Bushaltestelle Friedberg-Fauerbach

3.6.6 Probleme und Chancen: Zielnetz für den Fußverkehr

Aus der vorangegangenen Analyse lassen sich folgende Probleme und Chancen für den Fußverkehr ableiten:

Tabelle 20: Probleme und Chancen (Fußverkehr)

Themen	Probleme	Chancen
Fußverkehrsnetz	<p>Entfernungen in Richtung Stadtteile und Höhenunterschiede im Stadtgebiet sind Herausforderungen für einen attraktiven Fußverkehr in der Stadt.</p> <p>Es gibt bislang kein Vorrangnetz für den Fußverkehr.</p>	<p>Die Innenstadt ist geprägt durch kurze Wege. Altstadt, Points of Interests, Schulen, Natur und Gastronomie sind fußläufig erreichbar.</p> <p>Ausbau der Ray Barracks verdichtet Fußwegenetz zukünftig.</p>
Erreichbarkeiten	Die Lage von Versorgern des täglichen Bedarfs führt dazu, dass Wege zum Einkaufen oft mit dem Pkw zurückgelegt werden. Insbesondere in den östlich gelegenen Stadtteilen.	Gute Erreichbarkeit der Wohngebiete bezogen auf Grundschulen
Qualität der Fußinfrastrukturen	Zu schmale Gehwege , Konflikte mit dem Ruhenden Verkehr , fehlende Querungsmöglichkeiten , wenig barrierefreie Verkehrsräume sind wesentliche Mängel im Fußverkehrsnetz.	Geplanter Umbau der Kaiserstraße verbessert Fußgängerfreundlichkeit
Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung	Im Umfeld der Schulen kommt es regelmäßig zu einem hohen Aufkommen an Elterntaxis , was Schulwege unsicher macht.	Zur Stärkung des Fußverkehrs in Friedberg wünschen Bürgerinnen und Bürger sich ein durchgängiges und sicheres Fußwegenetz .

3.7 Neue Mobilitätsformen

Neue Mobilitätsformen sind nachhaltiger und umweltfreundlicher als traditionelle motorisierte Fahrzeuge. Neben den oben genannten Themen Radverkehr, ÖV, Fußverkehr sind folgende ergänzend zu betrachten:

- Carsharing
- Bike Sharing
- E-Scooter Sharing
- Mobilstationen
- On-Demand-Verkehre / Ridepooling
- Mitfahrerbänke

Einige dieser Dienstleistungen fallen unter den Begriff „geteilte Mobilität“, wenn Nutzende temporären Zugang zu einem Fahrzeug oder Gerät erhalten. Ziele sind, die Effizienz von Verkehrsstrukturen zu erhöhen, die Umwelt zu entlasten und die Kosten für individuelle Mobilität zu senken (Shared-Use-Mobility-Center, 2025)

3.7.1 Bestehendes Angebot

In Friedberg gibt es ein reduziertes Angebot an neuen Mobilitätsdienstleistungen. Hierzu zählt das stationäre **Carsharing** von Anbietern wie „Stadtmobil Rhein-Main“ an folgenden festen Stellplätzen (siehe Abbildung 86):

- Große Klostergasse (Parkplatz an der Stadtkirche)
- Hauptstraße 25 (Parkplatz)
- Lindenstraße (im Straßenverlauf zwischen Mainzer-Tor-Anlage und Gutenbergstraße)
- Vorstadt zum Garten 2
- Wilhelm-Leuschner-Straße (im Straßenverlauf zwischen Karlsbader Straße und Peter-Geibel-Straße)
- „book-n-drive“ in der Hanauer Straße 13 nahe dem Bahnhof (book-n-drive, o.D.) (Rhein-Main, o.D.)

Ergänzt wird das Angebot um flexible Plattformen wie SnappCar und Flinkster, die Privat- und Gewerbe-fahrzeuge bei Bedarf vermitteln (SnappCar, o.D.; Carsharing, 2022). Im Rahmen der Planungswerkstatt wurde der Bedarf nach Carsharing-Angeboten in den Stadtteilen angesprochen.



Abbildung 86: Stadtmobil Carsharing (eigene Fotoaufnahme, 2025)

Neben dem Carsharing existieren in Friedberg derzeit keine weiteren Sharing-Angebote (Bike- oder Scootersharing). Es bestehen lediglich vereinzelt Leihräder, wie das Lastenrad des VCD Wetterau-Vogelsberg, das seit dem 20.03.2024 in der Lindenstraße 25 beim Bio-Markt kostenloses bereitsteht (VCD- Wetterau-Vogelsberg, 2024). Alle Angebote erfordern in der Regel eine App-basierte Registrierung, digitales Zahlungsmittel und – bei Pkw – einen gültigen Führerschein; obligatorisch sind außerdem die Beachtung lokaler Verkehrs- und Abstellregeln. Im Prozess des ISEK wurde bereits der Wunsch von Seiten der Öffentlichkeit „nach einer Ausweitung des Angebots an alternativen Verkehrsformen“ geäußert (FIRU, 2022).

3.7.2 Intermodale Kombination

Im Stadtgebiet existieren an allen Bahnhöfen im Stadtgebiet Parkflächen, die einen Umstieg zwischen Straße und Schiene erleichtern sollen. Bislang stehen insbesondere Kfz-Stellplätze, vereinzelt Radabstellanlagen zur Verfügung, siehe folgende Abbildungen.



Abbildung 87: Parkplatz am Bahnhof Dorheim



Abbildung 88: Park-&-Ride-Anlage am Bahnhof Bruchbrücken

3.7.3 Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

Nachstehend werden die Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung aufgelistet.

Haushaltsbefragung

Folgende Mobilitätsangebote sind den Befragten bekannt bzw. unbekannt:

- **Bekannte Mobilitätsangebote:** Rund zwei Drittel (63 %) der Befragten ist Carsharing bekannt.
- **Mäßig bekannte Mobilitätsangebote:** Rund ein Drittel bis zwei Fünftel der Befragten können sich unter Mitfahr-Apps (41 %), Mitfahrbänken (38 %), Bikesharing (37 %) oder einem Fahrradparkhaus (30 %) etwas vorstellen.
- **Unbekannte Mobilitätsangebote:** Vergleichsweise unbekannt sind On-Demand-Verkehr und Mobilitätsstationen. 19 % bzw. 11 % der Befragten geben an, On-Demand-Verkehr bzw. Mobilitätsstationen als Konzept zu kennen.

Befragte geben an, **folgende (neue) Mobilitätsangebote** nutzen zu wollen:

- **Nutzung eher oder sehr wahrscheinlich:** Die Nutzung eines Fahrradparkhauses wurde von etwa einem Drittel der Befragten als mindestens „eher wahrscheinlich“ (18 %) oder „sehr wahrscheinlich“ (14 %) eingeschätzt.
- **Nutzung eher oder sehr unwahrscheinlich:** Die Nutzung von Mitfahrbänken, On-Demand-Verkehr oder Mobilitätsstationen wurde von Befragten mit jeweils weniger oder gleich 15 % als eher oder sehr unwahrscheinlich eingeschätzt.

Im Zusammenhang mit neuen Mobilitätsangeboten **wünschen Bürgerinnen und Bürger** sich...

- mehr Lademöglichkeiten für E-Autos (auch im Privaten)
- Leih-Scooter, damit der Weg zwischen Wohnort und Bahnhof auch unabhängig von der Busverbindung schneller zurückgelegt werden kann

3.7.4 Probleme und Chancen

Aus der vorangegangenen Analyse lassen sich folgende Probleme und Chancen für neue Mobilitätsangebote ableiten:

Tabelle 21: Probleme und Chancen (neue Mobilitätsangebote)

Themen	Probleme	Chancen
Bestehende Angebote	Bisher existieren keine Bike- und Scootersharing-Angebote in Friedberg.	In Friedberg gibt es bereits ein reduziertes Angebot an Carsharing-Fahrzeugen. Ein zukünftiger Ausbau von Sharing-Angeboten bietet Verlagerungspotenzial weg vom Pkw.
Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung	Unter den Befragten sind On-Demand-Verkehre und Mobilitätsstationen weitgehend unbekannt .	Rund ein Drittel bis zwei Fünftel der Befragten können sich unter Mitfahr-Apps, Mitfahrbänken, Bikesharing und Fahrradparkhäusern etwas vorstellen. Ein Drittel der Befragten hält die Nutzung eines Fahrradparkhauses für (eher) wahrscheinlich .

3.8 Meilenstein (Phase 1): Analyse von Problemen und Chancen

Thema	Modal-Split-Anteil	Qualität der Infrastruktur/des Angebots	Erreichbarkeit	Analyseergebnisse	Status der Maßnahmenumsetzung	Hauptempfehlungen / Hauptbedarfe
Kfz-Verkehr (fließend)	37 %	Gut Ladeinfrastruktur: Mittel / Schlecht	Sehr gute Erreichbarkeit der umliegenden Zentren über das höherrangige Straßennetz	Hohe Kfz-Belastungen und Leistungsfähigkeitsdefizite im Netz; Geschwindigkeitsüberschreitungen auch in sensiblen Bereichen	Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Umgestaltung der Kaiserstraße, Ortsumfahrung	Verkehrsberuhigung, Ortsumfahrung, Ausbau der Ladeinfrastruktur
Kfz-Verkehr (ruhend)	/	Gut / Mittel	Sehr unterschiedliche Auslastung der Flächen, z. T. schlechte Zugänglichkeit von barrierefreien Stellplätzen	Parksuchverkehre, Konflikte mit ruhendem Verkehr	Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Kaiserstraße und Verstärkung von Kontrollen	Schlüssiges und klar strukturiertes Parkleitsystem, angepasste Parkraumbewirtschaftung
ÖPNV-Angebot	9 %	Gut Haltestellenausstattung: Mittel	(Sehr) gute ÖV-Güte in der Kernstadt, in Dorheim und Bruchenhäusern, Defizite in der ÖV-Güte am Steinen Kreuz	Hohe Nachfrage auf Haupt-Korridor, Defizite in der Barrierefreiheit, Defizite am Bahnhof bzgl. Barrierefreiheit, hohe Auslastungen der Linie 34	1/3 der Haltepunkte barrierefrei ausgebaut, weitere Ausbaumaßnahmen	Umgestaltung des Bahnhofs, langfristige Sicherung des ÖPNV-Angebots auf S-Bahn und Straße
Radverkehr	14 %	Mittel / Schlecht Radanstellanlagen: Mittel / Schlecht	Geringe Distanzen und weitgehend flache Topografie, Defizit an sicheren und schnellen Radrouten für Pendelnde	Radverkehrsanlagen zu schmal oder in schlechtem Zustand, hohe Unzufriedenheit in der Bevölkerung mit Radnetz	Geplantes Schließen von Netzlücken, geplanter Radradikverbindung FRM6	Entschlossenes Schließen von Netzlücken, Nutzung von Potenzialen durch Flächenentwicklungen, Verbesserung im Fahrradparken
Fußverkehr	36 %	Mittel / Schlecht	Potenzial durch kurze Wege in der Kernstadt, z. T. weite Entfernungen und Höhenunterschiede in Stadtteilen, Barrieren durch Gleise und Straßen	Hoher Anteil an Fußwegen, schmale Gehwege, Konflikte mit ruhendem Verkehr, fehlende Querungsmöglichkeiten, Gefährdung in Schulumfeldern durch Elternstaus, fehlende Barrierefreiheit	Verbesserte Fußgängerfreundlichkeit durch geplanten Umbau der Kaiserstraße	Festlegung und Umsetzung eines sicheren Vorrangnetzes für den Fußverkehr, Verbesserung barrierearmer Straßenräume
Neue Mobilitätsformen	< 1 %	Schlecht	Konzentration weniger Angebote auf Kernstadt	Viele Angebote sind eher unbekannt	Reduziertes Angebot an neuen Mobilitätsdienstleistungen vorhanden	Ausbau der Angebote und räumliche Ausweitung auch auf Stadtteile, Steigern der Bekanntheit und des Interesses
Analyse	Die meisten Wege werden mit dem Kfz und zu Fuß zurückgelegt	Größte Handlungsbedarfe für Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur	Potenziale für den Rad- und Fußverkehr aufgrund geringer Distanzen	Probleme und Handlungsbedarfe in allen Mobilitätsformen feststellbar, Konflikte sorgen für Sicherheitsdefizite im Straßenverkehr	Langwierige Planungsprozesse behindern schnelle Maßnahmenumsetzung	