

SUMP 2035

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

Impressum

Auftraggeber:	**Stadt Friedberg (Hessen)**
	Große Klostergasse 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 – 10/2026

Förderhinweis:	Dieser Bericht wurde im Rahmen des Förderprogramms für nachhaltige urbane Mobilitätspläne des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) gefördert.

Ausschließlich zum Zweck der besseren Lesbarkeit wird auf die geschlechtsspezifische Schreibweise in Einzelfällen verzichtet. Alle personenbezogenen Bezeichnungen sind geschlechtsneutral und beziehen sich auf Angehörige aller Geschlechter.

Vorwort

Liebe Friedbergerinnen und Friedberger,
liebe Leserinnen und Leser,

ob zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen oder zu Freunden: Wir alle möchten unsere Ziele sicher und verlässlich erreichen. Gute Mobilität ermöglicht Selbstständigkeit und Teilhabe. Sie prägt die Lebensqualität und die Attraktivität unserer Stadt.

Mit dem Mobilitätskonzept richten wir den Blick auf Friedbergs Entwicklung bis 2035. Wir betrachten Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn sowie den Autoverkehr gemeinsam. Dabei stehen die Bedürfnisse der Menschen in der Kernstadt und unseren Stadtteilen im Mittelpunkt. Unser Anspruch ist eine alltagstaugliche, zugängliche Mobilität, die zugleich Klima und Gesundheit schützt.

Die fachlichen Untersuchungen und die Beteiligung der Stadtgesellschaft bilden wichtige Grundlagen dieses Konzepts. Bürgerinnen und Bürger haben ihre Erfahrungen eingebracht und Verbesserungen angeregt, von sicheren Radverbindungen und gut nutzbaren Gehwegen bis zu barrierefreien Haltestellen und verlässlichen öffentlichen Verkehrsangeboten.

Diese unterschiedlichen Bedürfnisse gilt es sorgfältig zusammenzuführen. Kinder brauchen sichere Schulwege, ältere Menschen möglichst wenige Hindernisse, Betriebe und Geschäfte eine gute Erreichbarkeit. Das Mobilitätskonzept gibt Politik und Verwaltung eine gemeinsame Orientierung, um Prioritäten zu setzen und Entscheidungen nachvollziehbar vorzubereiten.

Ich danke allen, die mit ihrem Wissen, ihrer Zeit und ihren Anregungen dazu beigetragen haben: den Bürgerinnen und Bürgern, der Steuerungsgruppe, den Beteiligten aus Politik und Stadtgesellschaft sowie der Verwaltung und dem Planungsteam.

Unser gemeinsames Ziel ist ein Friedberg, in dem Menschen jeden Alters sicher unterwegs sein und am städtischen Leben teilhaben können.

Ihr

Kjetil Dahlhaus
Bürgermeister



Inhaltsverzeichnis

Vorwort 2
Inhaltsverzeichnis 3
Abbildungsverzeichnis 6
Tabellenverzeichnis 11
Literaturverzeichnis 12

1 Aufgabenstellung 1
2 Planungsrahmen 2
2.1 Sustainable Urban Mobannility Plan (SUMP) 2
2.2 Betrachtungsraum 3
2.3 Vorliegende Konzepte und Planungen 3
2.4 Planungsdialog und Öffentlichkeitsbeteiligung 10
2.5 Erhebungen 13
2.5.1 Haushaltsbefragung 13
2.5.2 Betriebsbefragung 14
2.5.3 Verkehrszählungen 14
2.5.4 Parkraumerhebung 15
2.5.5 ÖPNV-Erhebung 16
2.6 Verkehrsmodell 17

3 Phase 1 – Analyse der Mobilitätssituation 20
3.1 Mobilität in Friedberg 20
3.1.1 Lage, Anbindung und Siedlungsstruktur 20
3.1.2 Bevölkerungsentwicklung 23
3.1.3 Erreichbarkeiten umliegender Zentren (RIN) 25
3.1.4 Pendelverflechtungen 26
3.1.5 Unfallhäufungen 28
3.1.6 Mobilitätsverhalten 30
3.1.7 Probleme und Chancen 37
3.2 Kfz-Verkehr (fließend) 38
3.2.1 Straßennetz im Bestand 38
3.2.2 Geschwindigkeiten 41
3.2.3 Verkehrsmengen und Verkehrsbeziehungen 47
3.2.4 Analysefall Verkehrsmodell 51
3.2.5 Leistungsfähigkeiten / Engstellen im Straßennetz 53
3.2.6 Ladeinfrastruktur 54
3.2.7 Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung 55
3.2.8 Probleme und Chancen 56
3.3 Kfz-Verkehr (ruhend) 58
3.3.1 Stellplatzkapazitäten 58
3.3.2 Parkraumbewirtschaftung 59
3.3.3 Parkleitsystem und wegweisende Beschilderung 59

3.3.4 Parkraumauslastung 60
3.3.5 Stellplatzumschlag 63
3.3.6 Parkdauer und Nutzendengruppen 65
3.3.7 Bewertung der Parkraumregelung 67
3.3.8 Weitere Beobachtungen 68
3.3.9 Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung 69
3.3.10 Probleme und Chancen 70
3.4 ÖPNV 72
3.4.1 ÖPNV-Angebot im Bestand 72
3.4.2 Haltestellenausstattung und Barrierefreiheit 74
3.4.3 ÖV-Güteklassen 77
3.4.4 Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt 83
3.4.5 Fahrgastaufkommen 85
3.4.6 Erkenntnisse aus der Fahrgastbefragung 92
3.4.7 Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung 97
3.4.8 Probleme und Chancen 98
3.5 Radverkehr 99
3.5.1 Radverkehrsnetz 99
3.5.2 Erreichbarkeiten 100
3.5.3 Radverkehrsaufkommen 101
3.5.4 Fahrradklimatest 2024 103
3.5.5 Qualität der Radinfrastrukturen (Strecken und Knotenpunkte) 103
3.5.6 Fahrradparken 109
3.5.7 Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung 110
3.5.8 Probleme und Chancen: Zielnetz (Haupt- und Nebennetz) 111
3.6 Fußverkehr 113
3.6.1 Fußverkehrsnetz 113
3.6.2 Erreichbarkeiten 114
3.6.3 Längsverkehr 116
3.6.4 Querverkehr 121
3.6.5 Relevante Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung 123
3.6.6 Probleme und Chancen: Zielnetz für den Fußverkehr 124
3.7 Neue Mobilitätsformen 125
3.7.1 Bestehendes Angebot 125
3.7.2 Intermodale Kombination 126
3.7.3 Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung 127
3.7.4 Probleme und Chancen 128
3.8 *Meilenstein (Phase 1):* Analyse von Problemen und Chancen 129

4 Phase 2 – Strategieentwicklung 130
4.1 Leitbild und Strategie 131
4.1.1 Leitbild 131
4.1.2 Vereinbarte Leitziele 132

4.2 Indikatoren und messbare Ziele 134
4.3 Verkehrsmodellszenarien 141
4.3.1 Szenarien im Verkehrsmodell 141
4.3.2 Vergleich der Verkehrsmodellszenarien 143
4.4 *Meilenstein (Phase 2):* Vereinbarung Leitbild, Leitziele und messbare Ziele . 154

5 Phase 3 – Maßnahmenplanung 155
5.1 Handlungsfelder 155
5.2 Maßnahmenlegende und -übersicht 156
5.3 Maßnahmensteckbriefe 164
5.3.1 Handlungsfeld Kfz-Verkehr 164
5.3.2 Handlungsfeld ÖPNV 186
5.3.3 Handlungsfeld Radverkehr 199
5.3.4 Handlungsfeld Fußverkehr 219
5.3.5 Handlungsfelde Neue Mobilitätsformen 232
5.3.6 Handlungsfelde Kommunikation und Organisation 241
5.4 *Meilenstein (Phase 3):* Abschluss der Maßnahmenplanung 262

6 Phase 4 – Umsetzung, Monitoring und Evaluation 263
6.1 Sicherstellung der Maßnahmenumsetzung 263
6.2 Monitoring der Maßnahmen und Indikatoren 264
6.3 *Meilenstein (Phase 4):* Evaluation und Erkenntnisgewinn für den SUMP-Prozess 267

Anhang 268

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vereinfachter Planungsprozess eines SUMP 2
Abbildung 2: Geltungsbereich des SUMP 3
Abbildung 3: Eindrücke der ersten Planungswerkstatt am 15.05.2025 (Fotoaufnahmen: Stadtverwaltung Friedberg, 2025) 10
Abbildung 4: Eindrücke der zweiten Planungswerkstatt am 16.06.2026 (Fotoaufnahmen: Stadtverwaltung Friedberg, 2026) 11
Abbildung 5: Eindrücke der ersten Sitzung der Steuerungsgruppe am 30.10.2025 (Fotoaufnahmen: Stadtverwaltung Friedberg, 2026) 13
Abbildung 6: Eckdaten der Haushaltsbefragung in Friedberg 14
Abbildung 7: Verkehrserhebungskonzept 15
Abbildung 8: Untersuchungsgebiet ruhender Kfz-Verkehr 16
Abbildung 9: Beispiel Bezirke Split für Kernstadt Friedberg 18
Abbildung 10: Lage der Stadt Friedberg 20
Abbildung 11: Points of Interests (POIs) im Stadtgebiet 22
Abbildung 12: Points of Interests (POIs) auf Stadtteilebene 22
Abbildung 13: 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.) 23
Abbildung 14: Bevölkerung in den Friedberger Stadtteilen 2022 (Wetteraukreis, 2021) 23
Abbildung 15: Natürliche Bevölkerungsentwicklung in Friedberg von 2016 bis 2023 (links) (Bertelsmann Stiftung, o. A.) 24
Abbildung 16: Bevölkerungsentwicklung in Friedberg durch Wanderungen von 2016 bis 2023 (rechts) (Bertelsmann Stiftung, o. A.) 24
Abbildung 17: Einpendelströme und -gebiete (Bundesagentur für Arbeit, 2023) 27
Abbildung 18: Auspendelströme und -gebiete (Bundesagentur für Arbeit, 2023) 27
Abbildung 19: Tägliche Pendelbewegungen von und nach Friedberg (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) (Bundesagentur für Arbeit, 2023)) 28
Abbildung 20: Unfallhäufungen bei Unfällen mit Personenschaden im Zeitraum 2022 bis 2024 29
Abbildung 21: Anzahl der Verkehrsmittel im Haushalt 31
Abbildung 22: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel 32
Abbildung 23: Saisonale Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung 33
Abbildung 24: Zufriedenheit mit verschiedenen Mobilitätsangeboten 33
Abbildung 25: Modal Split der Wege (Vergleich mit MiD) 34
Abbildung 26: 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.) 34
Abbildung 27: Modal Split nach Fahrleistung 35
Abbildung 28: Klassifiziertes Straßennetz 39
Abbildung 29: Straßenkategorisierung nach RASt 41

Abbildung 30: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bestand 42
Abbildung 31: Median der Geschwindigkeiten tagsüber 43
Abbildung 32: V_{85} und Geschwindigkeitsübertretungen tagsüber 44
Abbildung 33: Verkehrsberuhigungsmaßnahme in Bauernheim (eigene Fotoaufnahme, 2025) 45
Abbildung 34: Poller in der Wilhelm-Leuschner-Straße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 45
Abbildung 35: Einengung der Fahrbahn im Knotenpunktbereich Mainzer Tor-Weg / Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 46
Abbildung 36: Tempo 30 in der Bismarckstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 46
Abbildung 37: Verkehrsmengen DTVw5 2025 Gesamtstadt 47
Abbildung 38: Verkehrsmengen DTVw5 2025 Kernstadt 48
Abbildung 39: Verkehrsmengen an Einfahrtsstraßen und die Anteile des Durchgangsverkehrs 49
Abbildung 40: Ziele aus B 3 Süd (Stadtrand) 50
Abbildung 41: Ziele aus B 3 Nord (nördlich des Abzweigs B 0160455) 51
Abbildung 42: Streckenbelastungen Analysefall 2025 52
Abbildung 43: Engstellen im Straßennetz 54
Abbildung 44: Ladeinfrastruktur sowie Defizite Bestand / Prognose (NOW GmbH, 2025) 55
Abbildung 45: Einbahnstraßenregelung in der Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 56
Abbildung 46: Ladesäule am Schützenhain (rechts) (eigene Fotoaufnahme, 2025) 56
Abbildung 47: Untersuchungsgebiet ruhender Kfz-Verkehr 58
Abbildung 48: Parkmöglichkeiten nach Bewirtschaftungsart 59
Abbildung 49: Wegweisung City-Parkhaus am Knotenpunkt Kaiserstraße / Mainzer-Tor-Anlage (eigene Fotoaufnahme, 2025) 60
Abbildung 50: Wegweisung City-Parkhaus in der Saarstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 60
Abbildung 51: Parkraumauslastung in Zeitscheiben 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr 63
Abbildung 52: Stellplatzumschlag 64
Abbildung 53: Prozentuale Verteilung der Parkvorgänge nach Aufenthaltsdauer 65
Abbildung 54: Prozentuale Anteile Parkdauer nach Standorten 66
Abbildung 55: Parken im öffentlichen Straßenraum in der Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahmen, 2025) 68
Abbildung 56: Parken in zweiter Reihe in der Kaiserstraße (cyclomedia, 2024) 69
Abbildung 57: Poller in der Friedberger Straße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 69
Abbildung 58: Liniennetzplan für Friedberg (ab 6 Fahrtenpaaren von Mo-Fr), eigene Darstellung 73
Abbildung 59: Bahnhofsvorplatz (eigene Fotoaufnahmen, 2025) 77
Abbildung 60: Methodik zur Berechnung der ÖV-Güteklassen (eigene Darstellung, 2025) 77
Abbildung 61: Haltestellenkategorien (Normalwerktag von 6:00 bis 20:00 Uhr), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 80
Abbildung 62: Räumliche Verteilung der ÖV-Güteklassen (Normalwerktag von 6:00 bis 20:00 Uhr), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 82
Abbildung 63: Bevölkerungsanteile nach ÖV-Güteklasse (Normalwerktag von 6:00 bis 20:00 Uhr), Bevölkerungsdaten vom Zensus (2022) 83
Abbildung 64: Kapazität der verwendeten Standardbusse (links) (eigene Fotoaufnahme, 2025) 88
Abbildung 65: Besetzungsgrad von 64 % auf der Linie FB-3 (eigene Fotoaufnahme, 2025) 88

Abbildung 66: Fahrgastbesetzung auf der Linie FB-1 ab Friedberg Bahnhof (links) und Ober-Florstadt (rechts) 89
Abbildung 67: Fahrgastbesetzung der Linie FB-30 (links) und FB-31 (rechts) 90
Abbildung 68: Fahrgastbesetzung auf der Linie FB-34 ab Friedberg Bahnhof (links) und ab Bad Nauheim Bahnhof (rechts) 91
Abbildung 69: Quellen und Ziele bei An- und Weiterreise mit S- oder Regionalbahn, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 93
Abbildung 70: Verbesserungsvorschläge für den Bahnhof in Friedberg (Mehrfachnennungen) 93
Abbildung 71: Verbesserungsvorschläge für die Bushaltestelle Kaiserstraße (Mehrfachnennungen) 94
Abbildung 72: Wünsche an den Kaiserstraßenausbau (Mehrfachnennungen) 95
Abbildung 73: Zufriedenheit mit den Anschlüssen auf der Fahrt 96
Abbildung 74: Gründe für Unzufriedenheit auf der Fahrt 96
Abbildung 75: Antworten auf Frage „Würden Sie die Linie auch in den späten Abendstunden und / oder nachts verwenden?“ 96
Abbildung 76: Radnetz im Bestand 100
Abbildung 77: Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad 101
Abbildung 78: Bestandsanalyse Radverkehr - Netzlücken 104
Abbildung 79: Alte Bahnhofstraße – Radverkehr bei Tempo 50 im Mischverkehr (cyclomedia, 2024) ... 106
Abbildung 80:Gebrüder-Lang-Straße, Unterführung (cyclomedia, 2024) 106
Abbildung 81: Radverkehrsanlage in der Frankfurter Straße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 106
Abbildung 82: Gemeinsamer Geh- und Radweg in der Gießener Straße (cyclomedia, 2024) 106
Abbildung 83: Weiherstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 107
Abbildung 84: Kaiserstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 107
Abbildung 85: Knotenpunkt Gießener Straße / Frankfurter Landstraße (cyclomedia, 2024) 108
Abbildung 86: Knotenpunkt Kaiserstraße / Ockstädter Straße (cyclomedia, 2024) 108
Abbildung 87: Radabstellanlagen an der Adolf-Reichwein-Schule (eigene Fotoaufnahme, 2025) 110
Abbildung 88: Radabstellanlagen am Bahnhof Dorheim (eigene Fotoaufnahme, 2025) 110
Abbildung 89: Erreichbarkeiten zu Fuß – Grundschulen 115
Abbildung 90: Erreichbarkeiten zu Fuß – Nahversorgung (Supermarkt) 116
Abbildung 91: Schmale Gehwege in der Weiherstraße, am Edelspfad, in der Bruchenbrückener Straße und auf dem Mainzer-Tor-Weg (eigene Fotoaufnahmen, 2025) 117
Abbildung 92: Beispielhaftes Gehwegparken in der Saarstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 118
Abbildung 93: Poller in der Wilhelm-Leuschner-Straße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 118
Abbildung 94: Angstraum am Bahnhof Dorheim (eigene Fotoaufnahme, 2025) 119
Abbildung 95: Angstraum an der Unterführung in der Gebrüder-Lang-Straße (cyclomedia, 2024) 119
Abbildung 96: Hauptstraße in Fauerbach (cyclomedia, 2024) 120
Abbildung 97: Adolf-Reichwein-Schule mit katholischer Kindertagesstätte St. Marien auf der Saarstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 120
Abbildung 98: Mängel und Forderungen aus der Öffentlichkeit bezogen auf den Fußverkehr (längs) (Quelle: Dokumentation 1. Planungswerkstatt) 121
Abbildung 99: Fehlende Bordsteinabsenkung am Fußgängerüberweg in der Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 122

Abbildung 100: Fehlende Barrierefreiheit am Fußgängerüberweg in der Bismarckstraße (cyclomedia, 2024) 122
Abbildung 101: Mängel und Forderungen aus der Öffentlichkeit bezogen auf den Fußverkehr (quer) (Quelle: Dokumentation 1. Planungswerkstatt) 123
Abbildung 102: Stadtmobil Carsharing (eigene Fotoaufnahme, 2025) 126
Abbildung 103: Park-&-Ride-Anlage am Bahnhof Bruchenbrücken (eigene Fotoaufnahme, 2025) 127
Abbildung 104: Parkplatz am Bahnhof Dorheim (eigene Fotoaufnahme, 2025) 127
Abbildung 105: Elemente der Strategieentwicklung des SUMP 130
Abbildung 106: Impressionen der ersten Sitzung der Steuerungsgruppe (Stadt Friedberg, 2025) 132
Abbildung 107: Leitziele des SUMP Friedberg 133
Abbildung 108: SMART-Ziele für Indikator „Modal-Split-Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes“ 136
Abbildung 109: SMART-Ziele für Indikator „Höhe der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen pro Jahr“ 139
Abbildung 110: Differenzbelastungen Szenario „Status Quo 2035“ (Prognosenullfall 2035) gegenüber ANF 2025 Kernstadt 144
Abbildung 111: Differenzbelastungen Szenario „Status Quo 2035“ (PNF 2035) gegenüber ANF 2025 Gesamtstadt 145
Abbildung 112: Differenzbelastungen Szenario „Moderate Umsetzung“ (PPF 1) gegenüber Szenario „Status Quo 2035“ (PNF) 2035 Kernstadt 146
Abbildung 113: Differenzbelastungen Szenario „Moderate Umsetzung“ (PPF 1) gegenüber Szenario „Status Quo 2035“ (PNF) 2035 Gesamtstadt 147
Abbildung 114: Differenzbelastungen Szenario „Umfassende Umsetzung“ (PPF 2) gegenüber Szenario „Status Quo 2035“ (PNF) 2035 Kernstadt 149
Abbildung 115: Differenzbelastungen Szenario „Umfassende Umsetzung“ (PPF 2) gegenüber Szenario „Status Quo 2035“ (PNF) 2035 Gesamtstadt 150
Abbildung 116: Modal Split Gesamtverkehr Szenarien im Verkehrsmodell 151
Abbildung 117: Kaiserstraße (cyclomedia, 2024) 164
Abbildung 118: Realisierungswettbewerb Kaiserstraße, 1. Platz (club L94 Landschaftsarchitekten GmbH, Köln / RÖVER Ingenieurgesellschaft mbH, Gütersloh, 2026) 164
Abbildung 119: Ortsdurchfahrt in Ossenheim (eigene Fotoaufnahme, 2025) 167
Abbildung 120: Augustinerschule (eigene Fotoaufnahme, 2025) 167
Abbildung 121: Beispiele für Verkehrsberuhigung (stvo2GO, 2023) 167
Abbildung 122: Ortsdurchfahrt in Ossenheim (eigene Fotoaufnahme, 2025) 169
Abbildung 123: Frankfurter Straße (eigene Fotoaufnahme, 2025 169
Abbildung 124: Visualisierung eines Parkleitsystems exemplarisch für Friedberg (links) und Parkleitsystem in Hanau (rechts) (Hanauer Parkhaus GmbH, 2026) 171
Abbildung 125: Grundgeometrie (in cm) von barrierefreien Stellplätzen nach DIN 18040-1:2011-10 (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, o. A.) 172
Abbildung 126: Parken mit Parkschein (eigene Fotoaufnahme, 2025) 175
Abbildung 127: Park- / Halteverstoß im Mainzer-Tor-Weg (eigene Fotoaufnahme, 2025) 177
Abbildung 128: Park- / Halteverstoß in der Kaiserstraße (cyclomedia, 2024) 177
Abbildung 129: AC-Ladepunkt in Friedberg (eigene Fotoaufnahme, 2025) 182

Abbildung 130: Bus der Linie 363 (eigene Fotoaufnahme, 2025) 187
Abbildung 131: Bahnhof Friedberg (eigene Fotoaufnahme, 2025) 188
Abbildung 132: Bushaltestellen am Bahnhof Friedberg (eigene Fotoaufnahme, 2025) 191
Abbildung 133: Haltestelle „Mainzer-Tor-Weg“ (eigene Fotoaufnahme, 2025) 193
Abbildung 134: Barrierefreie Haltestelle am Fahrbahnrand (Rhein-Main-Verkehrsverbund, 2019) 193
Abbildung 135: Park-&-Ride-Anlage am Bahnhof Bruchenbrücken (eigene Fotoaufnahme, 2025) 194
Abbildung 136: Mögliche Führungsformen für das Radroutennetz 200
Abbildung 137: Zielnetz Radverkehr 202
Abbildung 138: Radweg in der Frankfurter Straße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 204
Abbildung 139: Musterlösung Führung in einer Fahrradstraße innerorts (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlicher Raum, 2020) 208
Abbildung 140: Radabstellanlagen vor dem Rathaus (eigene Fotoaufnahme, 2026) 210
Abbildung 141: Radabstellanlagen am Bahnhof Dorheim (eigene Fotoaufnahme, 2026) 210
Abbildung 142: Anlehnbügel mit Pedalhalter (Bike and Ride Fahrradparksysteme GmbH, o. A.) 212
Abbildung 143: Fahrradboxen und Vorderradhalterung (Stadt Regensburg, o. A.) 212
Abbildung 144: Aufgeweitete Radaufstellstreifen (FFSV, 2010) 217
Abbildung 145: Vorgezogene Haltelinie mit Radfahrtreifen (FGSV, 2010) 218
Abbildung 146: Zielnetz Fußverkehr 220
Abbildung 147: Hauptstraße in Fauerbach (cyclomedia, 2024) 222
Abbildung 148: Gehweg in der Leonhardstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 222
Abbildung 149: Musterlösung Querungsstelle mit Furt 224
Abbildung 150: Musterlösung ungesicherte Querungsstelle (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2022) 224
Abbildung 151: Fehlende Barrierefreiheit am Fußgängerüberweg in der Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025) 226
Abbildung 153: City-Parkhaus (eigene Fotoaufnahme, 2025) 228
Abbildung 152: Beispielhafte Unterführung in Lippstadt (Flashaar/Thomas Rensinghoff, o. A.) 228
Abbildung 154: Bushaltestellen am Bahnhof Friedberg (eigene Fotoaufnahme, 2025) 229
Abbildung 155: Exemplarische Mobilitätsstation (Sophia von Berg; Zukunft Mobilität, 2026) 232
Abbildung 156: Mitfahrbank (Stadt Halle Westfalen/Förderverein der Stadt Halle Westfalen, 2020) 234
Abbildung 157: Mögliche Standorte der Mitfahrbänke 235
Abbildung 158: Stadtmobil Carsharing (eigene Fotoaufnahme, 2025) 236
Abbildung 159: Exemplarisches Bikesharing-Angebot in Bad Nauheim (sigo, 2025) 239
Abbildung 160: Beschilderung einer Schulstraße (Der Bund Naturschutz, o. A.) 251
Abbildung 161: Exemplarischer Schulwegplan (Sweco, 2026) 253
Abbildung 162: Beispielhafte Erschließung im Rahmen eines Mobilitätskonzepts (Sweco, 2026; Kartengrundlage: Machbarkeitsstudie Quartiersentwicklung Zeppelinstraße & Thüringer Straße - Rittmannsperger Architekten GmbH) 257
Abbildung 163: Beispielhafte temporäre Radabstellanlagen als „Fahrradflunder“ (Stadt Nettetal, 2025) 259
Abbildung 164: IHK-Baustellen-Portal 261
Abbildung 165: Inhalte der 4. SUMP-Phase 263

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stufen der Angebotsqualität (SAQ_V) (FGSV, 2008) 25
Tabelle 2: Erreichbarkeit der umliegenden Grund-, Mittel- und Oberzentren 26
Tabelle 3: Die 10 relevanten Ein- und Auspendelbeziehungen (Bundesagentur für Arbeit, 2023)..... 27
Tabelle 4: Mobilitätskennwerte 31
Tabelle 5: Probleme und Chancen (Mobilität in Friedberg)..... 37
Tabelle 6: Straßenkategorien gemäß RASt 06 (FGSV, 2006) 40
Tabelle 7: Probleme und Chancen (Kfz-Verkehr (fließend)) 56
Tabelle 8: Parkdauern und Nutzendengruppen 65
Tabelle 9: Probleme und Chancen (Kfz-Verkehr (ruhend) 70
Tabelle 10: Haltestellenkategorien (Seisenberger, Pajares, & Thakkar, 2024) 78
Tabelle 11: Einteilung der ÖV-Güteklassen (Seisenberger, Pajares, & Thakkar, 2024) 80
Tabelle 12: Vorgaben zur Bedienungsqualität aus dem Nahverkehrsplan, Werte für Bauernheim in Klammern (ZOV-Verkehr; IGDB, 2020) 84
Tabelle 13: Bedienungszeiten und -häufigkeiten der Stadtteile von Montag bis Freitag in den Ferien, eigene Berechnungen auf Grundlage der Linienfahrpläne (RMV, 2025) 84
Tabelle 14: Bedienungszeiten und -häufigkeiten der Stadtteile am Samstag, eigene Berechnungen auf Grundlage der Linienfahrpläne (RMV, 2025)..... 85
Tabelle 15: Bedienungszeiten und -häufigkeiten der Stadtteile am Sonntag, eigene Berechnungen auf Grundlage der Linienfahrpläne (RMV, 2025)..... 85
Tabelle 16: Erhobene Fahrten und Linienweg während der Fahrgastzählung und -befragung..... 86
Tabelle 17: Ergebnisse der Fahrgastzählung..... 87
Tabelle 18: Probleme und Chancen (ÖPNV) 98
Tabelle 19: Radverkehrsaufkommen gemäß Dauerzählstellen von Hessen Mobil (2024) 102
Tabelle 20: Probleme und Chancen (Radverkehr)..... 111
Tabelle 21: Probleme und Chancen (Fußverkehr) 124
Tabelle 22: Probleme und Chancen (neue Mobilitätsangebote) 128
Tabelle 23: Einstiegsindikatoren und SMART-Ziele..... 136
Tabelle 24: Fahrleistung und THG-Emissionen Szenarien im Verkehrsmodell 152
Tabelle 25: Legende zu den Maßnahmensteckbriefen 156
Tabelle 26: Maßnahmenübersicht..... 158
Tabelle 27: Modellkategorien und deren Eignung für bestimmte Nutzendengruppen (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum 2024)..... 211
Tabelle 28: Randbedingungen des Monitorings..... 265

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.

Bike and Ride Fahrradparksysteme GmbH. (o. A.). *Fahrradständer Frame F1*. Abgerufen am 16. 09 2026 von https://bikeandride.de/product/fahrradstaender-frame-f1/.

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/.

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.*

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. (o. A.). *Leitfaden Barrierefreies Bauen 2.0*. Abgerufen am 16. 09 2026 von https://www.leitfadenbarrierefreiesbauen.de/handlungsfelder/gesamtkonzept/1-staedtebauliche-integration/1-4-anbindung-pkw-stellplaetze.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (2025). *Indikatoren leicht gemacht.* Selbsttverlag.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (2025). *Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030*. Von https://www.bvwp-projekte.de/.

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.

Bundesministrerium 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/.

club L94 Landschaftsarchitekten GmbH, Köln / RÖVER Ingenieurgesellschaft mbH, Gütersloh. (2026). *Neue Begegnungsräume mit Aufenthaltsqualität*. Abgerufen am 16. 09 2026 von https://www.akh.de/baukultur/wettbewerbe-in-hessen/umgestaltung-kaiserstrasse-friedberg

cyclomedia. (2024). *Street Smart*. Abgerufen am 15. 10 2025 von https://streetsmart.cyclomedia.com/.

Der Bund Naturschutz. (o. A.). *Schulstraßen*. Abgerufen am 16. 09 2026 von https://nuernberg-stadt.bund-naturschutz.de/aktuelle-meldun-gen/artikel/schulstrassen-umweltfreundlich-mobil-von-klein-auf).

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.

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 Vrkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima).* FGSV-Verglag: 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.*

Flashaar/Thomas Rensinghoff. (o. A.). *Bahnunterführung Südertor Lippstadt*. Abgerufen am 08. 10 2026 von https://flashaar.de/projekte/suedertor-lippstadt/#.

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 Fußgängerverhaltens. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft 299*.

Hanauer Parkhaus GmbH. (2026). *Parkleitsystem*. Abgerufen am 06. 10 2026 von https://parken-hanau.de/parkleitsystem/.

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 Landesnetwicklung. (2017). *Nahmobilitätsstrategie für Hessen.* Wiesbaden: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesnetwicklung.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen . (2022). *Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr“ von Nahmobil Hessen*. Von https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2024/05/240426_AGNH_Qualitaetsstandards_Anhange_10_bf_FINAL.pdf.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. (2022). *Musterzeichnungen für Überquerungsstellen.*

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 Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlicher Raum. (2020). *Radnetz Hessen. Qualitätsstandards und Musterlösungen*. Von https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2024/10/241030_Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_2te-Auflage_inkl_Ergaenzungen_web.pdf.

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.

Hessissches Statistisches Landesamt. (2026). *Bevölkerung in Hessen am 31.Dezember 2025 nach Gemeinden, Alter, Nationalität und Geschlecht.* Wiesbaden: Selbstverlag.

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.*

Kraftfahrtbundesamt. (2026). *Fahrzeugzulassungen (FZ) Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 1. Januar 2026.* Flensburg: Selbstverlag.

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/.

NOW GmbH. (2025). *StandortTOOL*. Abgerufen am 10. 10 2025 von https://www.now-gmbh.de/aktuelles/pressemitteilungen/standorttool-optimierte-funktionen-fuer-netzbetreiber/.

PIplus. (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-Verkehrsverbund. (2019). *Maßnahmenplan Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr - Teil 2*. Abgerufen am 16. 09 2026 von https://www.rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/_RMV_DE/Der_RMV/Aufgaben_der_RMV_GmbH/250701_RMV_MPL-Barrierefreiheit-Planer_v02_BF4.pdf.

RMV. (2025). *Linienfahrpläne Wetteraukreis.*

Rupprecht Consult. (2019/2021). *Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe).* Köln, Frankfurt: Eigenverlag.

Schlothauer & Wauer. (2025). *Verkehrsuntersuchung Kaiserstraße.*

Seisenberger, S., Pajares, E., & Thakkar, N. (2024). 15. Deutscher Nahverkehrstag. *Die ÖV-Güteklassen – Ein Methodenvergleich.* Koblenz.

SenUVK. (2020). *Leitfaden Parkraumbewirtschaftung.* Berlin: Eigenverlag.

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/.

sigo. (2025). *E-Bike Sharing Bad Nauheim: Wie Bad Nauheim mit sigo nachhaltige Mobilität neu denkt*. Abgerufen am 16. 09 2026 von https://sigo.green/blog/neue-stationen-bad-nauheim.

SnappCar. (o.D.). *Auto mieten in deiner Nachbarschaft - Privates Carsharing.* Abgerufen am 01. 09 2025 von https://www.snappcar.de/.

Sophia von Berg; Zukunft Mobilität. (2026). *[Artikelserie] Die Mobilitätsstation – Verknüpfung im Raum*. Abgerufen am 16. 09 2026 von https://www.zukunft-mobilitaet.net/161399/bus-bahn-sharing/mobilitaetstation-verknuepfung-artikelserie-oepnv-staedtebau/.

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.*

Stadt Friedberg, Stadtwerke Friedberg, KEEA GmbH. (2025). *Klimaschutzkonzept der Stadt Friedberg 2025.* Friedberg: Eigenverlag.

Stadt Friedberg; Stadtwerke Friedberg. (2025). *Klimaschutzkonzept der Stadt Friedberg 2025.* Friedberg: Eigenverlag.

Stadt Halle Westfalen/Förderverein der Stadt Halle Westfalen. (2020). *Mitfahrbänke in unserer Stadt*. Abgerufen am 06. 10 2026.

Stadt Nettetal. (2025). *„Fahrradflunder" wird in Kaldenkirchen aufgestellt*. Abgerufen am 16. 09 2026 von https://www.nettetal.de/rathaus-verwaltung/pressemitteilungen/fahrradflunder-wird-kaldenkirchen-aufgestellt.

Stadt Regensburg. (o. A.). *Regensburger Radlparken*. Abgerufen am 16.09 2026.

Stadtmobil, R.-M. (o.D.). *flexibel, günstig und umweltfreundlich - stadtmobil Rhein-Main*. Abgerufen am 10. 09 2025 von https://rhein-main.stadtmobil.de/privatkunden/.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder. (2025). *Gemeinsames Statistikportal*. Abgerufen am 08. 10 2025 von https://www.statistikportal.de/de/gemeindeverzeichnis/06440008.

stvo2GO. (2023). *Verkehrsberuhigung*. Abgerufen am 02. 09 2026 von https://www.stvo2go.de/massnahmen-verkehrsberuhigung/.

Umweltbundesamt. (o. A.). *Verkehr in der Stadt*. Abgerufen am 09. 10 2026 von https://www.uba.de/n50699de.

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). *Liniennetzplan 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).* Frieberg: 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 (Kapitel 3)
- Festlegung einer Strategie und das Aufzeigen von Szenarien (Kapitel 4)
- Entwicklung und Ausarbeitung von Maßnahmen mit Prioritäten und Verantwortlichkeiten (Kapitel 5)
- Erarbeitung eines Konzeptes zur Evaluation (Kapitel 6)

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 Jahren 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 Mobannility 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.

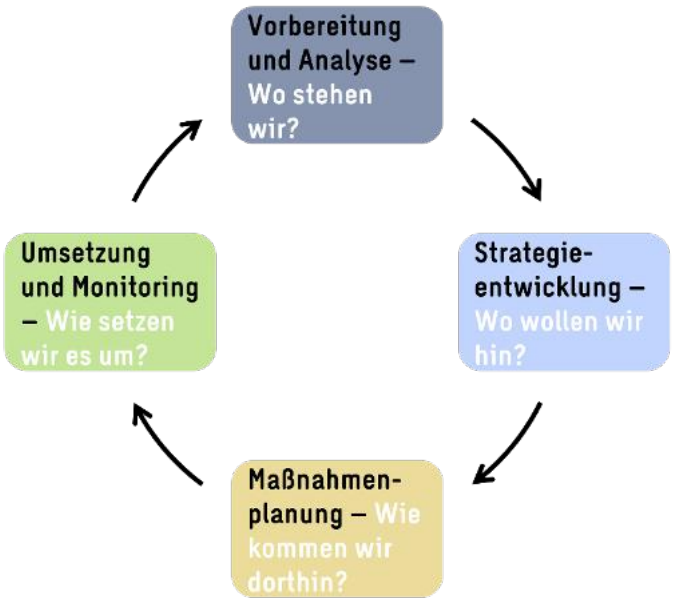


Abbildung 1: Vereinfachter Planungsprozess eines SUMP

2.2 Betrachtungsraum

Der vorliegende SUMP bezieht sich auf die gesamte Stadt Friedberg, die sich aus der Kernstadt und den fünf Ortsteilen Bruchenbrücken, Dorheim, Ockstadt, Ossenheim und Bauernheim zusammensetzt. Sie ist in Abbildung 2 dargestellt. Weitere Informationen zur Stadt sind in Kapitel 3 zu finden.

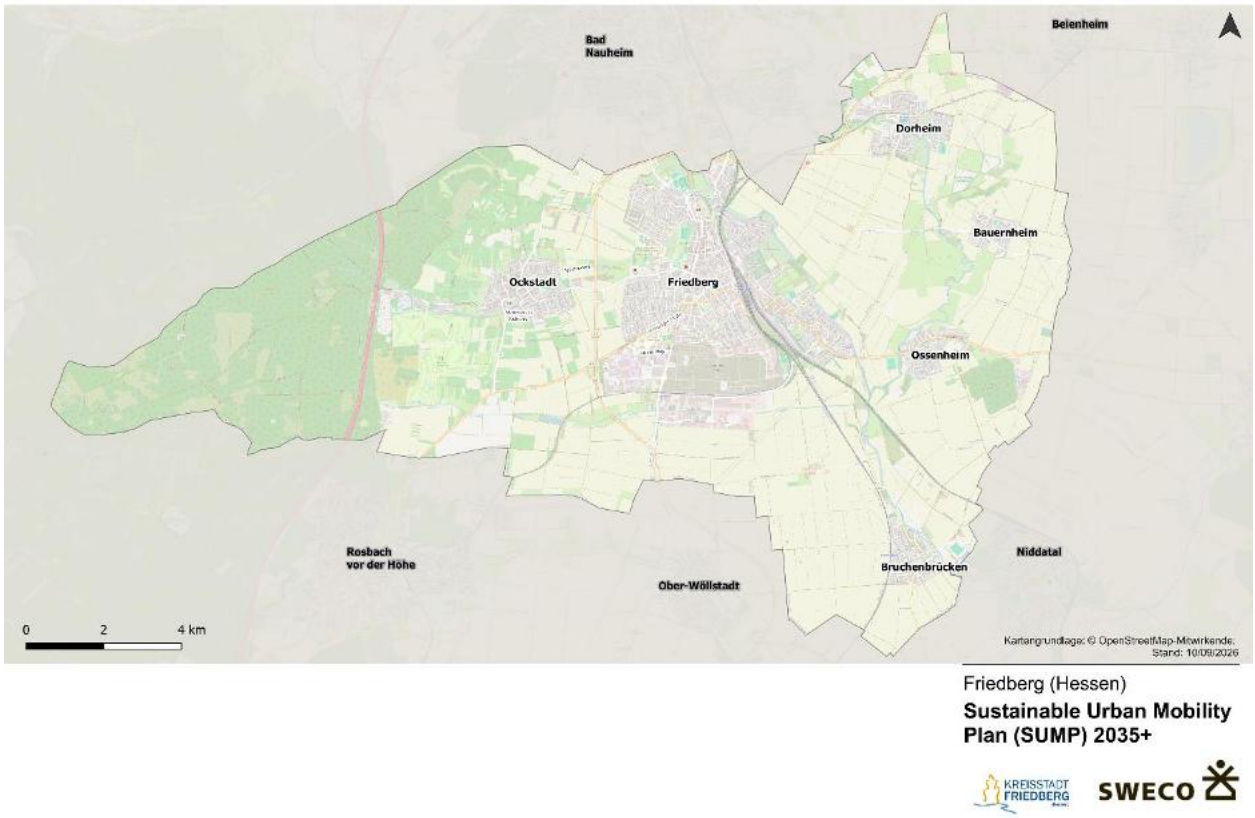


Abbildung 2: Geltungsbereich des SUMP

2.3 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 (Bundesministrerium 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 „verbundweiten 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
- **Horlofftalbahn (Nidda-Friedberg):** Infrastrukturausbau und Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit
- **Prüfung von Expressbuslinien:** Bündingen – Friedberg und Usingen – Bad Nauheim – Friedberg, sonst einzelne beschleunigte Fahrten zur 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 flexiblen 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 **Fokusfelder** 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 CO_2-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 Landesnetwicklung, 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

Maßnahmen des ISEK werden auch finanziell gefördert. Auf diesen Erkenntnissen sowie den Ergebnissen aus den Beteiligungsrunden (Arbeitsgruppen, Jugendbeteiligung, Onlinebeteiligung) wird der vorliegende SUMP aufbauen.

Klimaschutzkonzept für Friedberg

Für die Stadt Friedberg besteht ein Klimaschutzkonzept, in dessen Rahmen unter anderem der lokale Endenergieverbrauch und die lokalen Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) analysiert sowie Maßnahmen zu deren Reduzierung entwickelt wurden. Der Verkehr trug im Jahr 2022 270 GWh/a und damit 29 % 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 zwischen 2015 und 2022 jährlich 38 % der THG-Emissionen und gilt damit als größter THG-Emittent. Um Verkehr in Friedberg zu vermeiden, zu verlagern und verbessert abzuwickeln, werden folgende **Potenziale** aufgeführt (Stadt Friedberg; Stadtwerke Friedberg, 2025):

- 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 internalen Klimaschutzzielen zu leisten:

- Flächendeckendes Parkraummanagement
- Ausbau des ÖPNV-Angebots
- Ausbau der Fuß und Radverkehrsinfrastruktur
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Stadt Friedberg; Stadtwerke Friedberg, 2025)

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 Akteurinnen 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 Schülerradroutennetz 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 im 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 Aufenthaltsflächen umgewandelt (Wetterauer Zeitung, 2024).

2.4 Planungsdialog und Öffentlichkeitsbeteiligung

Für die Entwicklung eines SUMP ist von ausschlaggebender Bedeutung, alle relevanten Interessentragende 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 3 bei.

Planungswerkstätten

Vor dem Hintergrund, dass die 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 **ersten Planungswerkstatt** im Theater Altes Hallenbad 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 Grundlagen für die Bestandsanalyse und Definition von Handlungspotenzialen. Eindrücke der Planungswerkstatt sind in Abbildung 3 dargestellt.



Abbildung 3: Eindrücke der ersten Planungswerkstatt am 15.05.2025 (Fotoaufnahmen: Stadtverwaltung Friedberg, 2025)

Im weiteren Bearbeitungsprozess des SUMP fand eine **zweite Planungswerkstatt** statt. Am 16.06.2026 wurde erneut ins Theater Altes Hallenbad eingeladen, um

Maßnahmenideen für den SUMP zu bearbeiten. Nach einer Vorstellung der bisher erfolgten Bearbeitungsphasen wurden an insgesamt sechs Stationen zu den Themen Kfz-Verkehr, Bus und Bahn, Radverkehr, Fußverkehr, neue Mobilität sowie Kommunikation und Organisation die Maßnahmenentwürfe diskutiert, weiterentwickelt und konkretisiert. Die Hinweise wurden dokumentiert und in Abstimmung mit der Stadtverwaltung in die Maßnahmensteckbriefe eingearbeitet. Eindrücke der zweiten Planungswerkstatt sind in Abbildung 4 zu sehen.



Abbildung 4: Eindrücke der zweiten Planungswerkstatt am 16.06.2026 (Fotoaufnahmen: Stadtverwaltung Friedberg, 2026)



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 dem ADFC und VCD
- 01.10.2025 zum Thema Szenarien und Klimaschutz mit der Klimaschutzmanagerin Friedberg
- 23.10.2025 zu den Themen von Straßenverkehrsbehörde und Ordnungsamt
- 01.06.2026 zur Maßnahmenentwicklung im Radverkehr mit dem ADFC und VCD
- 03.06.2026 zur Maßnahmenentwicklung im ÖPNV mit dem VCD, dem RMV und der VGO
- 09.06.2026 zur Maßnahmenentwicklung im Bereich Elektromobilität mit den Stadtwerken Friedberg und der OVAG
- 13.07.2026 zur Maßnahmenentwicklung im Bereich Kaiserstraße / Handel mit dem Innovationsquartier Kaiserstraße, der IHK, der Touristinfo und verschiedenen Vereinen und Initiativen
- 11.08.2026 zur stadtübergreifenden Maßnahmenentwicklung mit den Nachbarkommunen



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, Kindertagesstätten (Kita)-Stadtelternbeirat, Ausländerbeirat und Ehrenamtsbüro. Die Steuerungsgruppe wurde 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: Bestandsanalyse, Leitbild und Szenarien (siehe Abbildung 5)
- 22.04.2025: Maßnahmenvorschlägen
- 08.09.2026: Maßnahmenpriorisierung





Abbildung 5: Eindrücke der ersten Sitzung der Steuerungsgruppe am 30.10.2025 (Fotoaufnahmen: Stadtverwaltung Friedberg, 2026)

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 Jour Fixe 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.

2.5 Erhebungen

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

2.5.1 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 Extremwetterereignisse oder sonstige negative Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten vor. Eckdaten der Befragung sind in Abbildung 6 zusammengefasst.

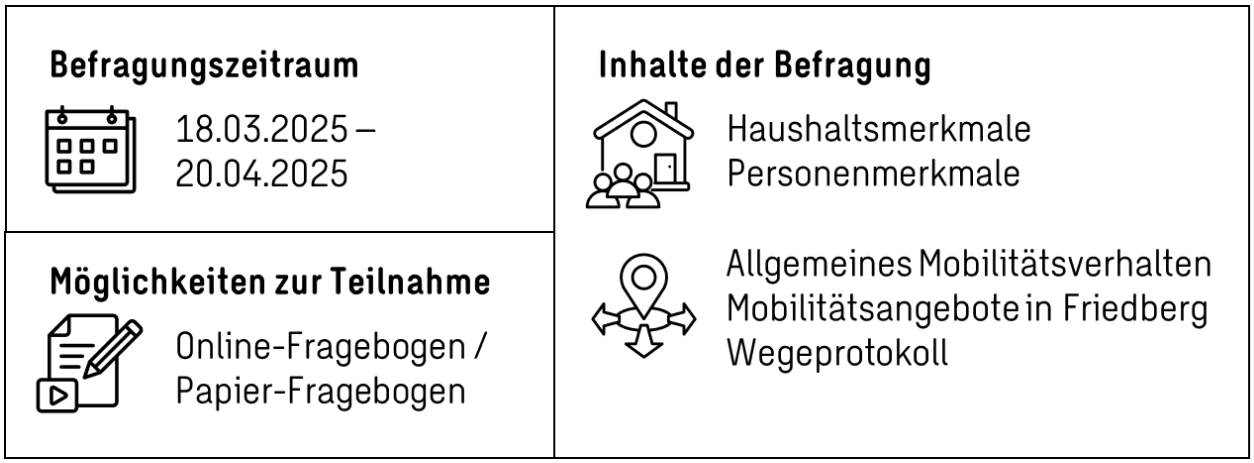


Abbildung 6: Eckdaten der Haushaltsbefragung in Friedberg

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 Datenauswertung sind dem Anhang 1 zu entnehmen.

2.5.2 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
- 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 Mobilitätsteckbrief erstellt, der den Betrieben zur Verfügung gestellt wird.

2.5.3 Verkehrszählungen

Um die Verkehrsmengen zuverlässig quantifizieren und bewerten zu können, fand zusätzlich zu vorliegenden Verkehrsmengendaten eine umfangreiche Erhebung im gesamten Stadtgebiet Friedbergs statt (siehe Anhang 2). Das Erhebungskonzept und die Lage der Netzobjekte zeigt die nachstehende Abbildung 7.



Abbildung 7: 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.

2.5.4 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 (siehe Kapitel 3.3.1) festgelegt. Dieses umfasst den zentralen Innenstadtbereich mit der Kaiserstraße als Hauptachse sowie die fußläufig erreichbaren und angrenzenden öffentlichen Parkflächen (siehe Abbildung 8). 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.

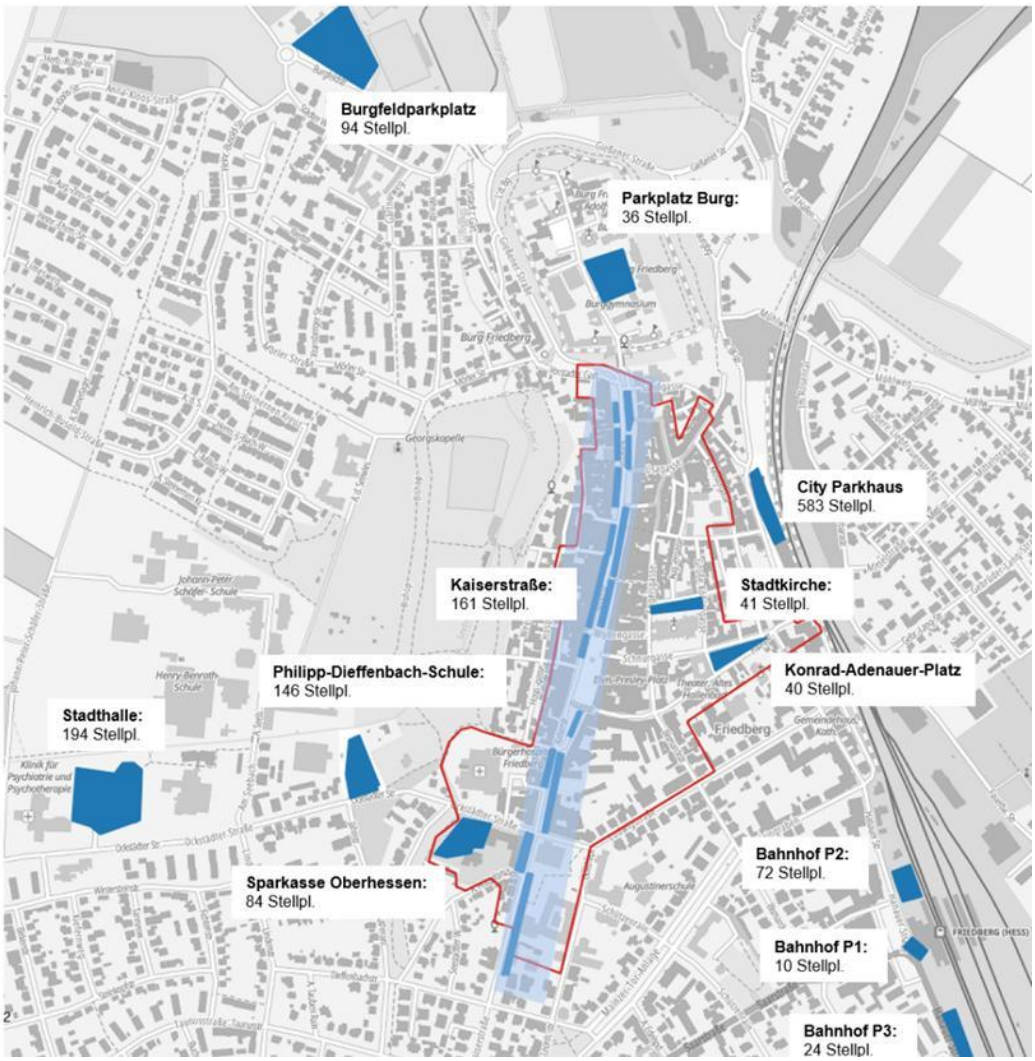


Abbildung 8: Untersuchungsgebiet ruhender Kfz-Verkehr

2.5.5 ÖPNV-Erhebung

Ein verlässliches System aus Bus und Bahn sichert die Mobilität aller Generationen innerhalb der Kernstadt den Stadtteilen und dem Umland, ohne auf das Auto angewiesen zu sein. Es wurden zwei Arten von **Erhebungen** im ÖPNV durchgeführt

- Fahrgastbefragung an zentralen Haltestellen
- Fahrgasterhebung in Buslinien im Stadtgebiet

Die Fahrgastbefragung wurde an bedeutenden Umstiegshaltestellen, dem Friedberger Bahnhof sowie an der Haltestelle Kaiserstraße, durchgeführt. Die Fahrgäste wurden an je zwei Tagen je Erhebungsort zwischen Ende März und Anfang Mai im Jahr 2025 befragt. Erhoben wurden insbesondere die Art der An- und Weiterreise, der Reisezweck, die Reisehäufigkeit sowie Hinweise zu möglichen Verbesserungen am Bahnhof und im Bahnhofsareal bzw. für die Bushaltestelle Kaiserstraße.

Im Rahmend der Fahrgasterhebung wurden sowohl Ein- und Aussteiger gezählt sowie die Fahrgäste während der Fahrt befragt. Die Erhebung wurde während der Schul- und Vorlesungszeiten vom 25.04.2025 bis zum 17.06.2025 Fahrgastzählungen durchgeführt. Erhoben wurden jeweils die Tagarten Normalwerktag (Montag bis Freitag) sowie Samstag.

2.6 Verkehrsmodell

Für die Stadt Friedberg wurde im Rahmen des SUMPs ein intermodales Verkehrsmodell erstellt. Dieses dient zum einen dazu, die Szenarien (siehe Kapitel 4.3) im Rahmen des SUMPs miteinander zu vergleichen. Zum anderen soll das Verkehrsmodell künftig für etwaige Planungen, Prognosen und Entwicklungen herangezogen werden.

Was ist ein Verkehrsmodell eigentlich?

Ein Verkehrsmodell ist ein analytisches Instrument zur Abbildung, Beschreibung und Prognose des Verkehrsverhaltens in einem definierten Untersuchungsraum. Es wird eingesetzt, um Verkehrsaufkommen, Reisezeiten, Netzbelastungen sowie die Auswirkungen geplanter Maßnahmen auf das Verkehrsnetz zu ermitteln und zu bewerten. Ein Verkehrsmodell basiert auf dem sogenannten 4-Stufen-Algorithmus, welcher **folgende Schritte** umfasst:

1. Verkehrserzeugung
2. Verkehrsverteilung
3. Verkehrsmittelwahl
4. Verkehrsumlegung (Routenwahl)

In der ersten Stufe wird bestimmt, wie viele Wege in den einzelnen Gebieten entstehen und wie viele dort ankommen. Anschließend werden diese Wege räumlich zwischen Herkunfts- und Zielgebieten verteilt, in einem weiteren Schritt einem Verkehrsmittel zugeordnet und abschließend auf das Verkehrsnetz umgelegt, um die resultierenden Belastungen zu berechnen.

Das städtische Modell Friedbergs basiert auf dem übergeordneten Verkehrsmodell, der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM), welches von Hessen Mobil erstellt und betreut wird. Die VDRM ist eine regionale Datengrundlage zur Beschreibung der aktuellen und prognostizierten Verkehrsnachfrage im Rhein-Main-Gebiet. Sie umfasst insbesondere verkehrsrelevante Strukturdaten, Verkehrsbeziehungen und Modellparameter und dient als fachliche Grundlage für Verkehrsanalysen, Netzuntersuchungen und die Bewertung von Maßnahmen im Verkehrssektor. Es bildet auch die Verkehrsverflechtungen Hessens sowie mit anderen Bunddesländern ab. Abgebildet wird der durchschnittlich tägliche Verkehr von Montag bis Freitag (DTVw5).

Die VDRM wird im Zuge der Erstellung des städtischen Verkehrsmodells umfassend **verfeinert, plausibilisiert und kalibriert**. Grundsätzlich bildet das Verkehrsmodell folgende **Verkehrsarten** ab:

- Motorisierte Individualverkehr (MIV) als Fahrer und Mitfahrer
- Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Radverkehr
- Fußverkehr

Für den MIV und ÖV erfolgt die Umlegung der Belastung auf das Netz (letzter Schritt des 4-Stufen-Algorithmus). Für den Fuß- und Radverkehr wird lediglich angegeben, wie viele dieser Wege ein Bezirk im Netz erzeugt und anzieht.

In einem ersten Schritt wurden die Bezirke, die im Modell Verkehr anziehen und erzeugen, **verfeinert**, damit das Verkehrsgeschehen später hinreichend genau modelliert werden kann. Nachstehend wird für einen Bezirk in der Kernstadt beispielhaft dargestellt, wie aus einem Bezirk im Basismodell insgesamt fünf kleine Bezirke erstellt werden. Blaue Linien zeigen die Bezirkseinteilung des Basismodells, die roten gestrichelten Linien zeigen die verfeinerte Bezirkseinteilung.

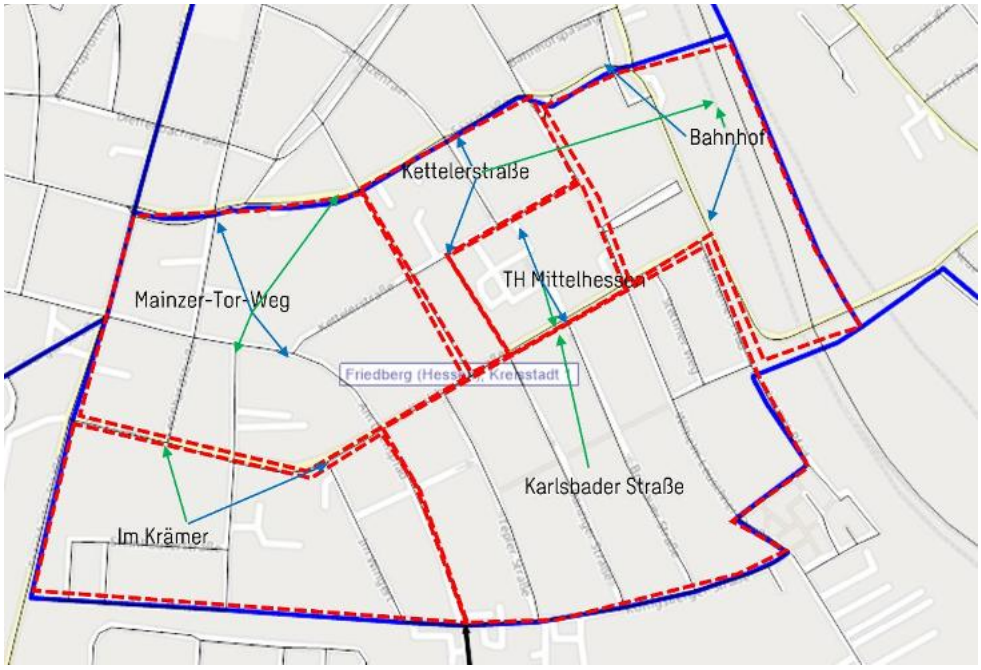


Abbildung 9: Beispiel Bezirke Split für Kernstadt Friedberg

Der Verkehr eines Bezirks fließt über sogenannte Anbindungen auf das Netz. Diese wurden umfassend plausibilisiert und ergänzt und sind Abbildung 9 ebenfalls dargestellt..

Ein weiterer zentraler Schritt bestand darin, das Netzmodell umfassend zu plausibilisieren, insbesondere:

- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten
- Einbahnstraßenreglungen
- Abbiegerverbote
- Widerstände an Knoten (bspw. Ampeln)

Anschließend erfolgt der wichtige Schritt der **Kalibrierung**. Ziel der Kalibrierung eines Verkehrsmodells ist es, die Modellparameter so anzupassen, dass die berechneten Verkehrsströme und Netzbelastungen die beobachteten Realwerte möglichst gut abbilden. Dadurch wird sichergestellt, dass das Modell das reale Verkehrsgeschehen hinreichend genau reproduziert und für Prognosen sowie die Bewertung von Maßnahmen zuverlässig eingesetzt werden kann. Die Kalibrierung erfolgt anhand folgender **Datengrundlagen**:

- Verkehrszählungen des Kfz-Verkehrs aus 2025 (siehe Kapitel 2.5.3) vor allem an Knotenpunkten, sowie umfangreichen aus Zählungen aus 2022 im Bereich der Kernstadt
- Modal Split nach Wegelängen und Aktivitäten basierend auf der Haushaltsbefragung für die Friedberger Bevölkerung (siehe Kapitel 2.5.1)
- Floating-Car-Daten für die Analyse wichtiger Verkehrsbeziehungen (insbesondere Durchgangsverkehr) sowie real gefahrener Geschwindigkeiten

Im Ergebnis steht ein Verkehrsmodell zur Verfügung, das ein Abbild des Verkehrsgeschehens in Friedberg darstellt und für tiefergehende Analysen und Prognosen angewendet werden kann. Wie wirkt sich Tempo 30 auf Straße „x“ aus? Was passiert, wenn wir in einem Gebiet „y“ neue Einwohnende vorsehen?

Verkehrsmodelle sind stets nur eine vereinfachte Annäherung an die verkehrliche Realität. Sie können das tatsächliche Verhalten von Menschen und Verkehrssystemen nicht vollständig abbilden, da sie auf Annahmen, aggregierten Daten und modellierten Zusammenhängen beruhen. Daher liefern sie belastbare Aussagen vor allem im Sinne von Tendenzen und Vergleichswirkungen, nicht jedoch eine exakte Vorhersage des realen Verkehrsgeschehens. Über die Kalibrierung im Untersuchungsraum wird die Netzbelastung im Modell so gut dem real gezählten Verkehrsaufkommen nachgebildet, dass zumindest für den Untersuchungsraum ein möglichst realitätsgetreues Verkehrsmodell entsteht. In Kapitel 3.2.4 wird auf die die Verkehrsmodellbelastung im Analysefall eingegangen.

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 Nutzendengruppen 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.

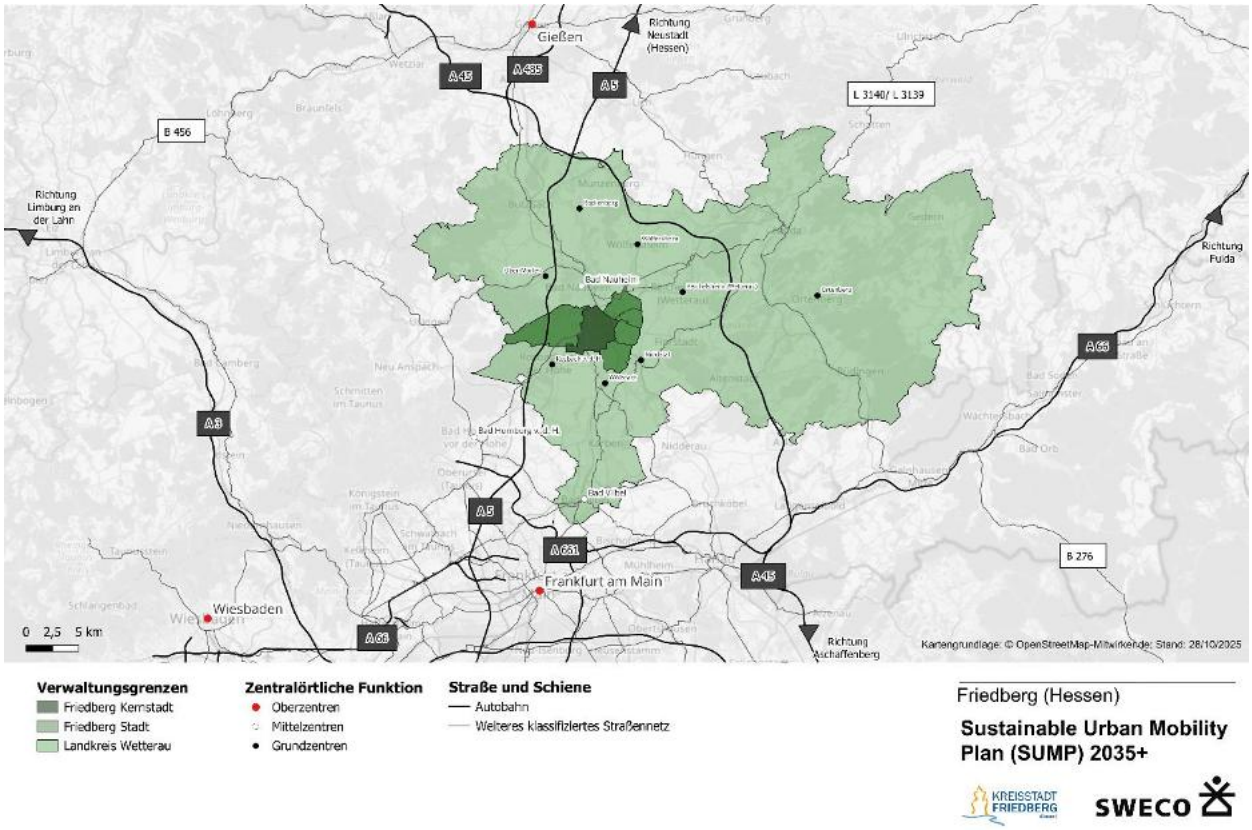


Abbildung 10: Lage der Stadt Friedberg

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 10).

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 Ortsteile 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 11 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 11 und Abbildung 12). Die Lage der Points of Interests ist Grundlage für die Definition von Zielnetzen im Fuß- und Radverkehr (siehe Kapitel 3.5.1 u. 3.6.1).

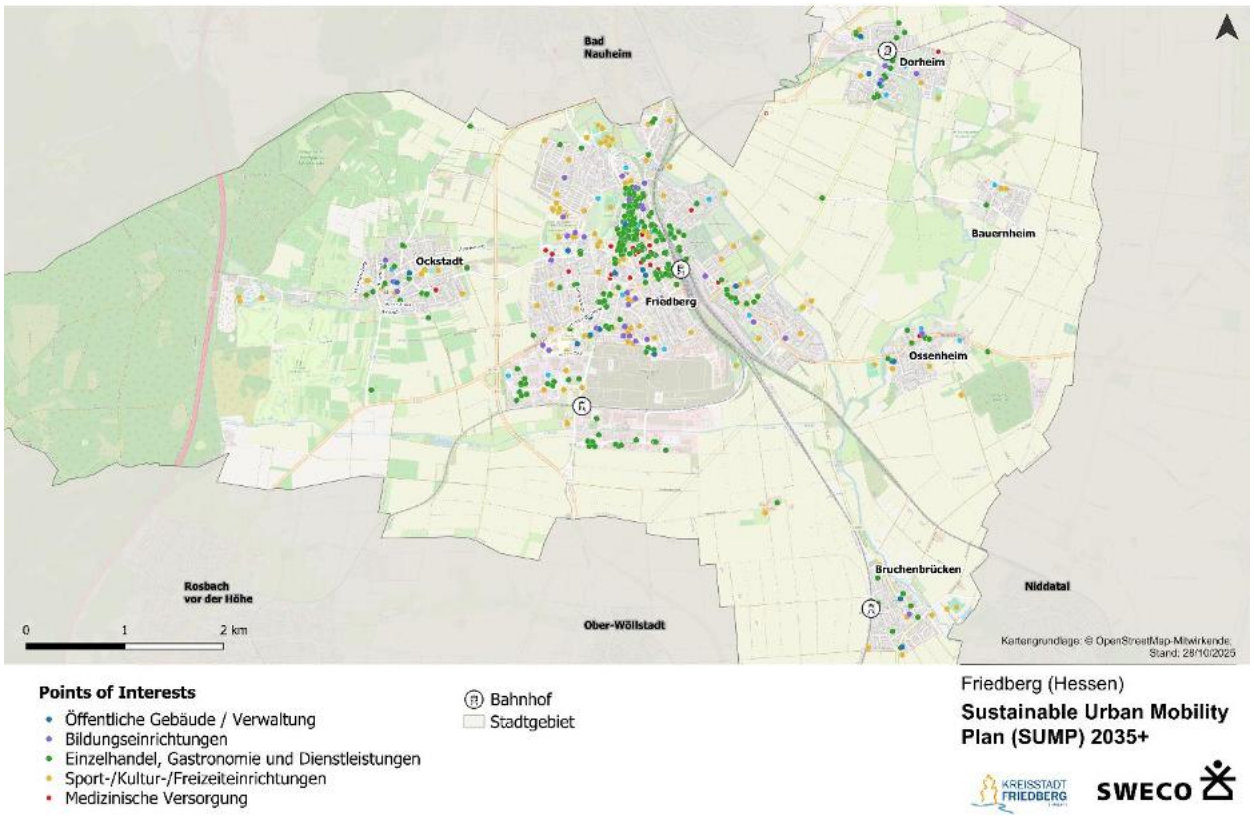


Abbildung 11: Points of Interests (POIs) im Stadtgebiet

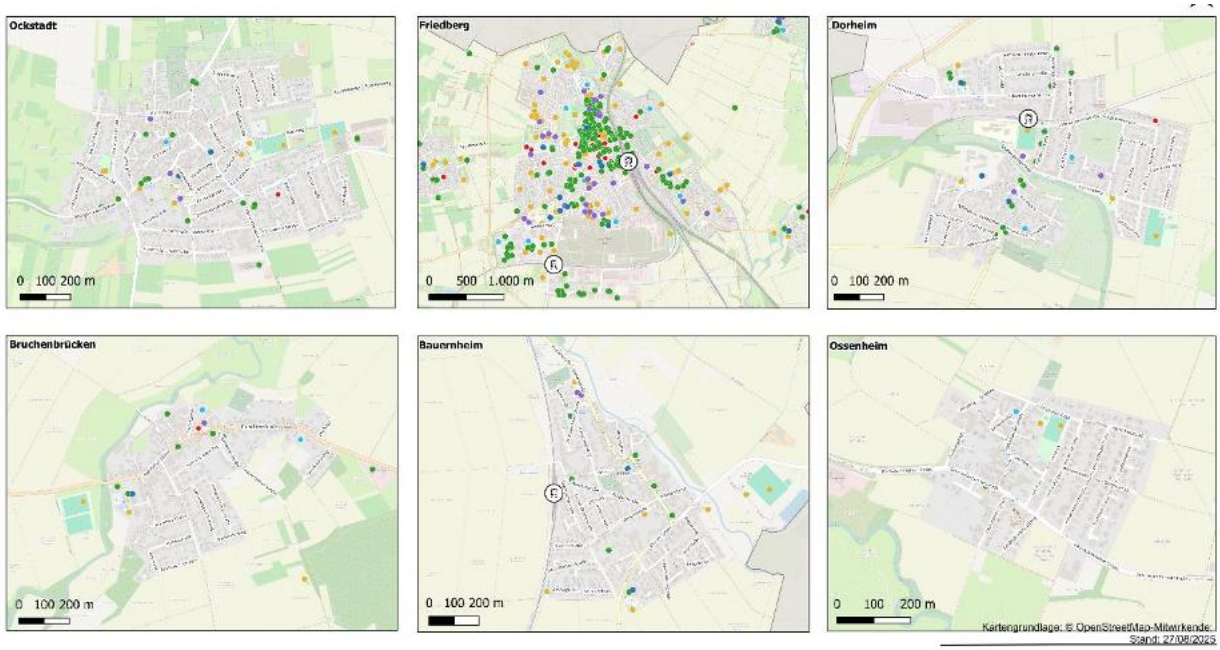


Abbildung 12: Points of Interests (POIs) auf Stadtteilebene

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 13 dargestellt.

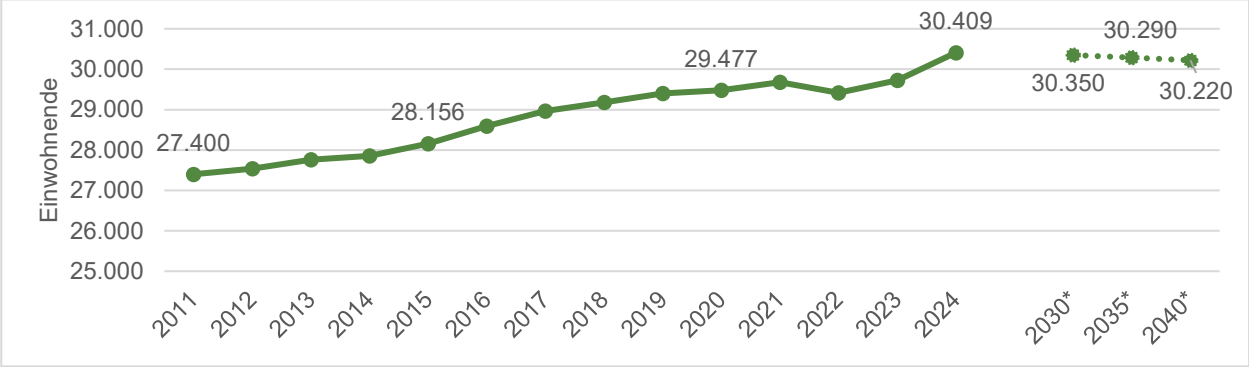


Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung in Friedberg zwischen 2011 und 2024 (zum 31. Dezember) und Bevölkerungsprognose für 2030, 2035 und 2040 (* geschätzte Werte) (Hessisches Statistisches Landesamt, 2023; Hessisches Statistisches Landesamt, 2025; Bertelsmann Stiftung, o. A.)

Mit 70 % lebte 2022 ein Großteil der Friedberger 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 14 zeigt (Wetteraukreis, 2021).

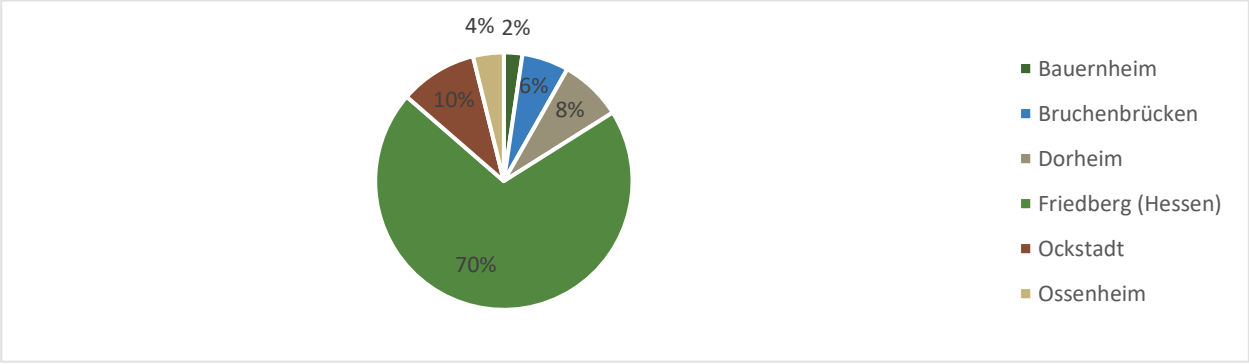


Abbildung 14: Bevölkerung in den Friedberger Stadtteilen 2022 (Wetteraukreis, 2021)

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 den folgenden Abbildungen dargestellt.

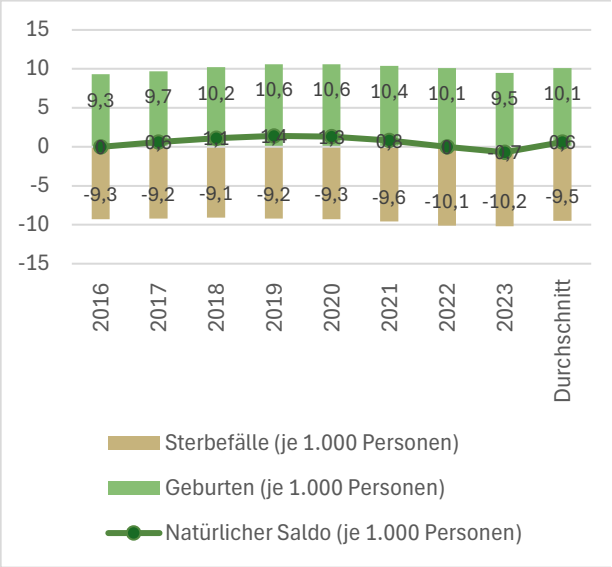


Abbildung 15: Natürliche Bevölkerungsentwicklung in Friedberg von 2016 bis 2023 (links) (Bertelsmann Stiftung, o. A.)

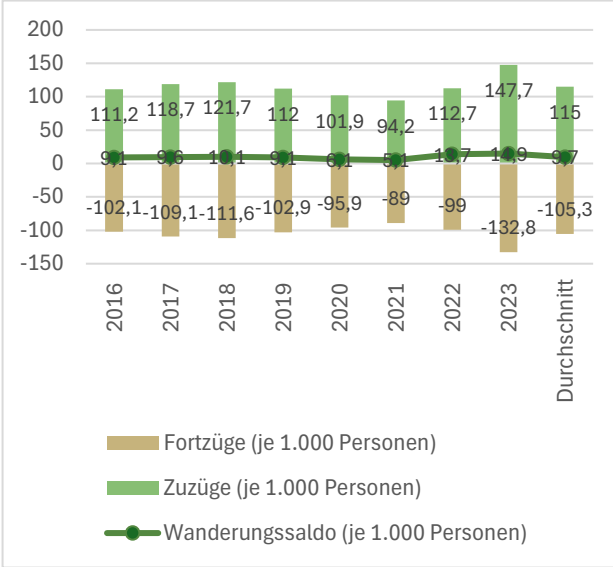


Abbildung 16: Bevölkerungsentwicklung in Friedberg durch Wanderungen von 2016 bis 2023 (rechts) (Bertelsmann Stiftung, o. A.)

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 13). 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 verbindungsbezogene 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 Vilbel	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 17 und Abbildung 18).

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

Quellort (Quellort → Friedberg)	Einpendelnde (2023)	Entfernung (km)
Bad Nauheim	1.420	5,4
Butzbach	665	13,3
Wölfersheim	582	10,4
Frankfurt am Main	520	24,5
Florstadt	473	10,8
Reichelsheim	448	8,3
Niddatal	422	7,8
Rosbach v. d. Höhe	388	6,5
Nidda	359	22,6
Wöllstadt	319	4,9

Zielort (Friedberg → Zielort)	Auspendelnde (2023)	Entfernung (km)
Frankfurt am Main	3.393	24,5
Bad Nauheim	1.448	5,4
Rosbach v. d. Höhe	439	6,5
Bad Homburg v. d. Höhe	438	14,8
Karben	407	10,3
Gießen	348	28,4
Bad Vilbel	285	15,1
Friedrichsdorf	249	11
Oberursel	247	19,2
Butzbach	236	13,3

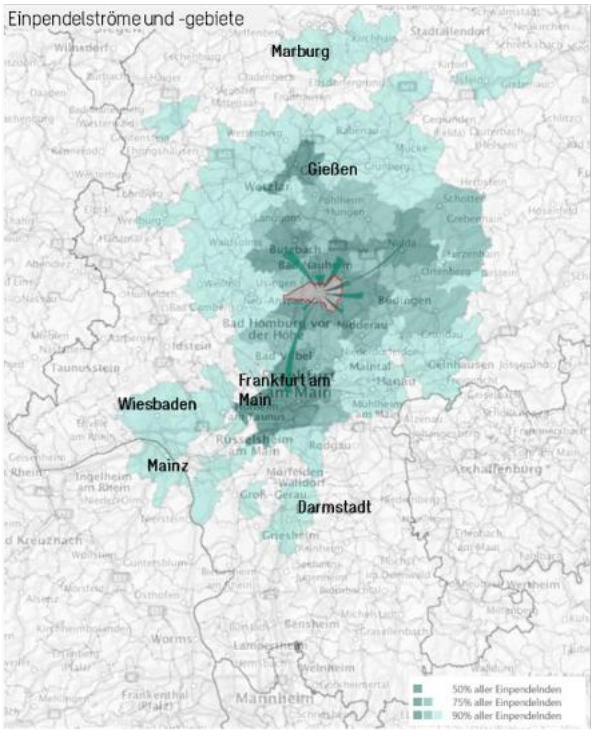


Abbildung 17: Einpendelströme und -gebiete (Bundesagentur für Arbeit, 2023)

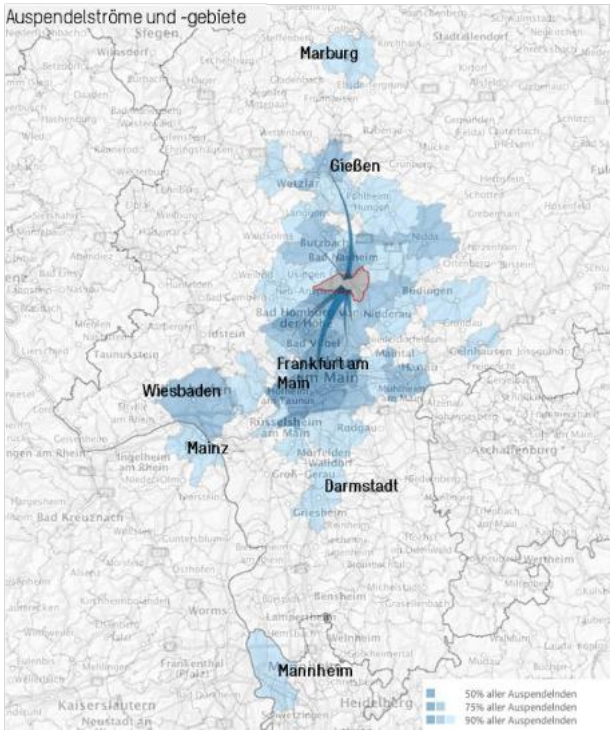


Abbildung 18: Auspendelströme und -gebiete (Bundesagentur für Arbeit, 2023)

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 19).

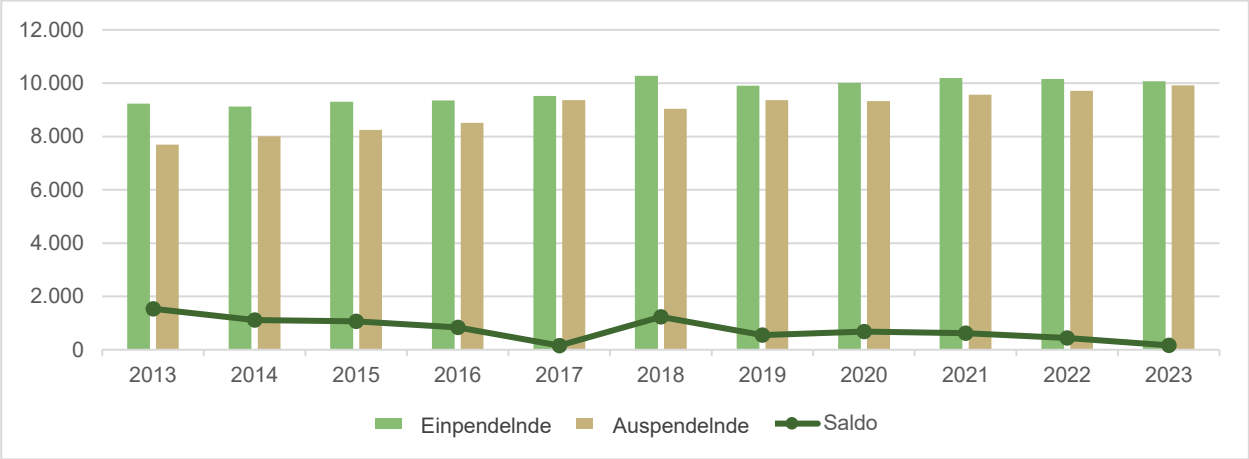


Abbildung 19: Tägliche Pendelbewegungen von und nach Friedberg (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) (Bundesagentur für Arbeit, 2023))

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 19).

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 20 dargestellt (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2025). Die Datengrundlage enthält nur Unfälle mit Personenschaden, weshalb UHS-leicht nicht untersucht werden können.

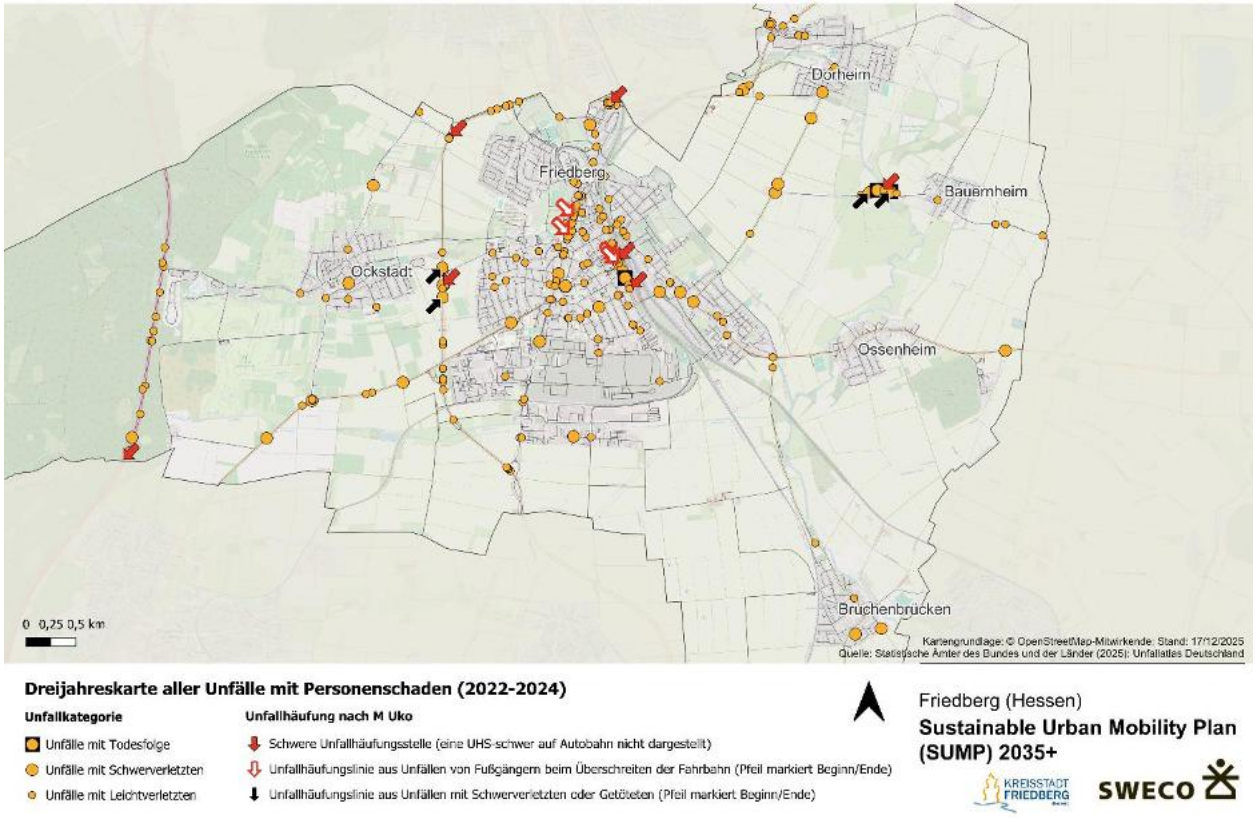


Abbildung 20: Unfallhäufungen bei Unfällen mit Personenschaden im Zeitraum 2022 bis 2024

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 Hausnummern 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 der Wettertalbrücke (5 Unfälle, davon 2 mit Todesfolge)
- UHS-schwer und UHL auf der B 455 im Bereich der Einmündung zur Ockstädter Straße (8 Unfälle)
- UHS-schwer auf der B 455 im Bereich der Einmündung zur K 21 (8 Unfälle)
- UHS-schwer am Knotenpunkt B 455 / Gießener Straße (7 Unfälle)
- UHS-schwer auf der A 5 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 (siehe Kapitel 2.5.1 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 %	Anteil 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.

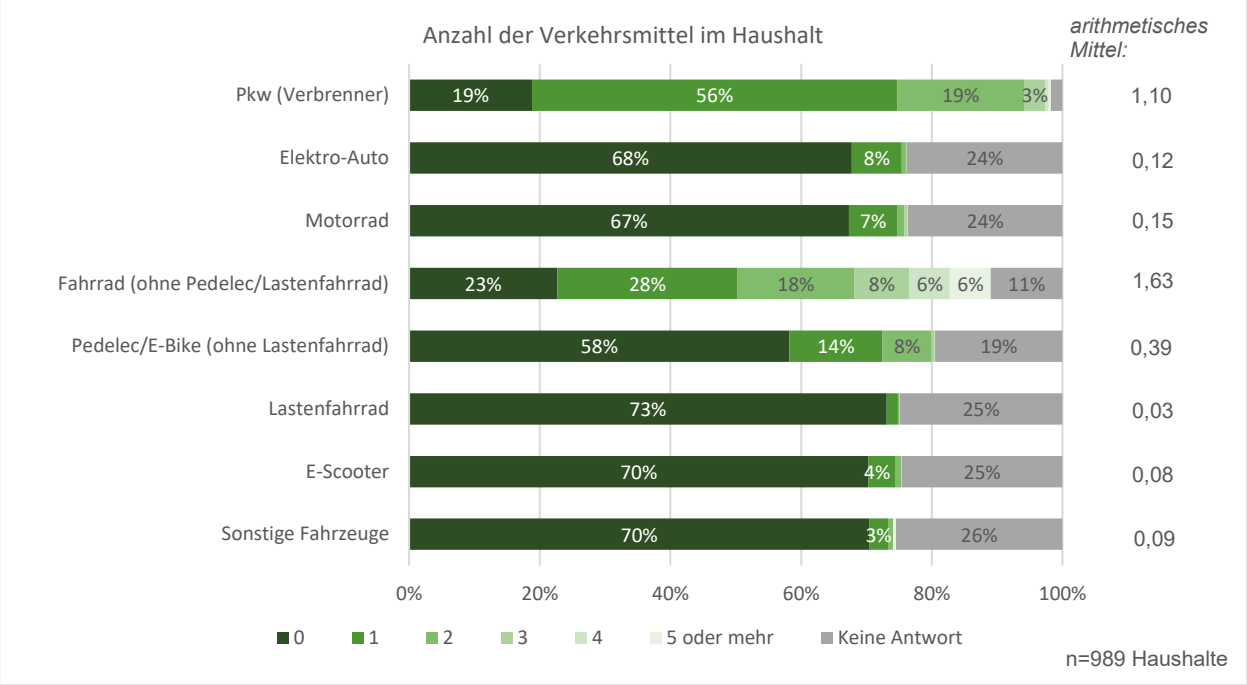


Abbildung 21: Anzahl der Verkehrsmittel im Haushalt

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.

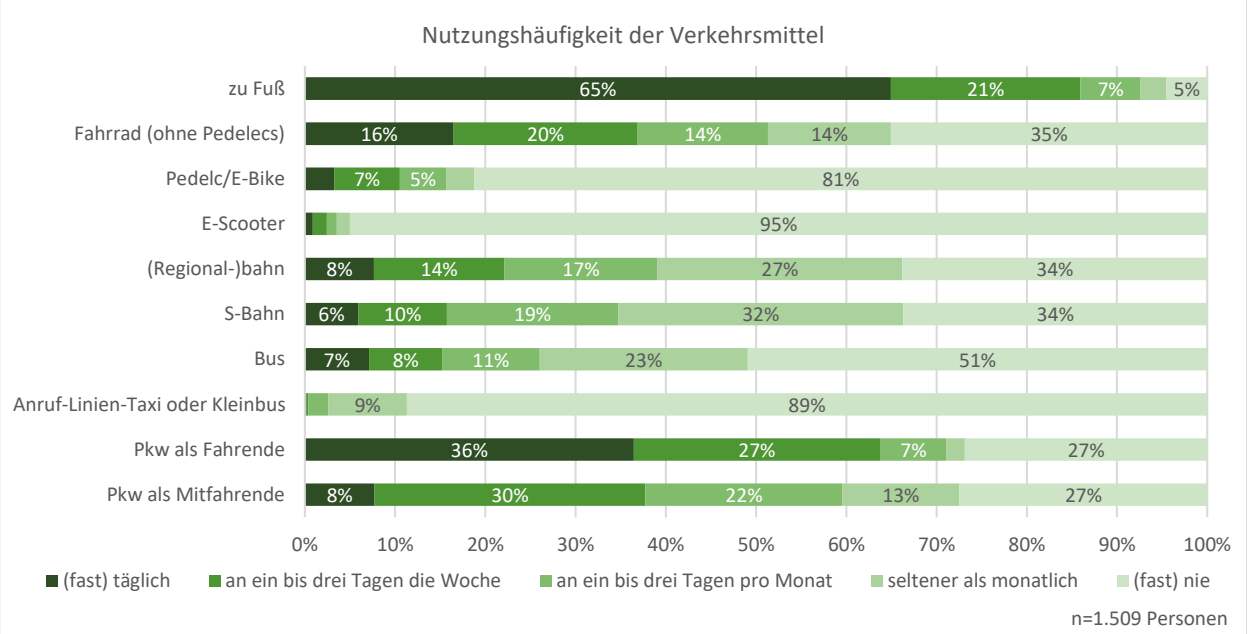


Abbildung 22: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

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.

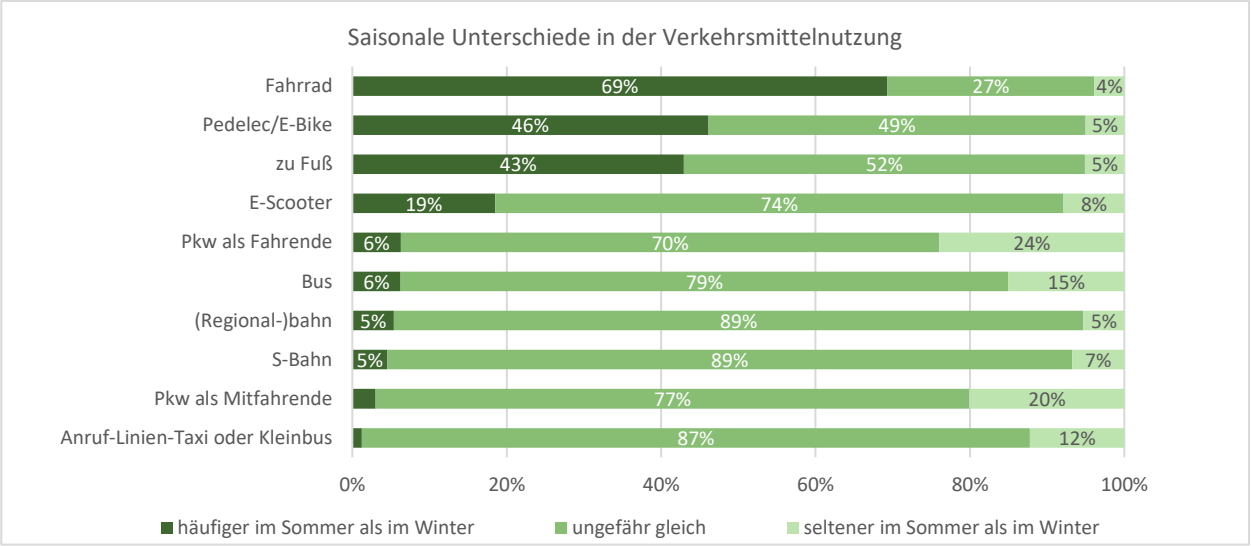


Abbildung 23: Saisonale Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung

Zufriedenheit mit verschiedenen Mobilitätsangeboten

- **Hohe Zufriedenheiten:** Die Befragten sind überwiegend zufrieden mit den Bedingungen fürs Zufußgehen, 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.

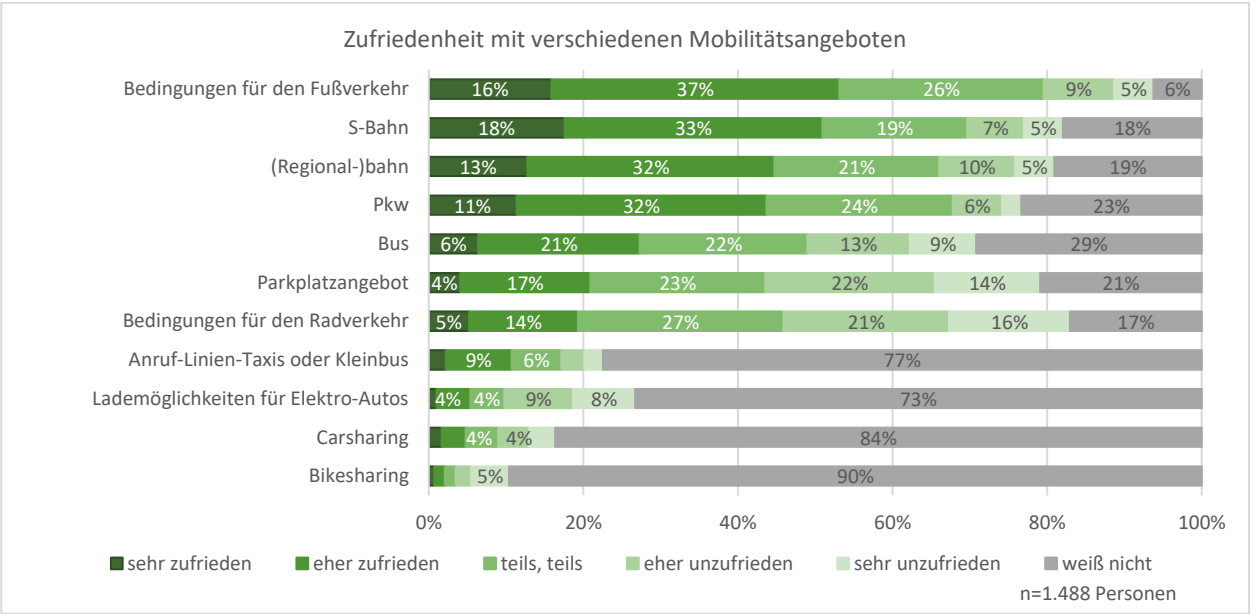


Abbildung 24: Zufriedenheit mit verschiedenen Mobilitätsangeboten

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 25).

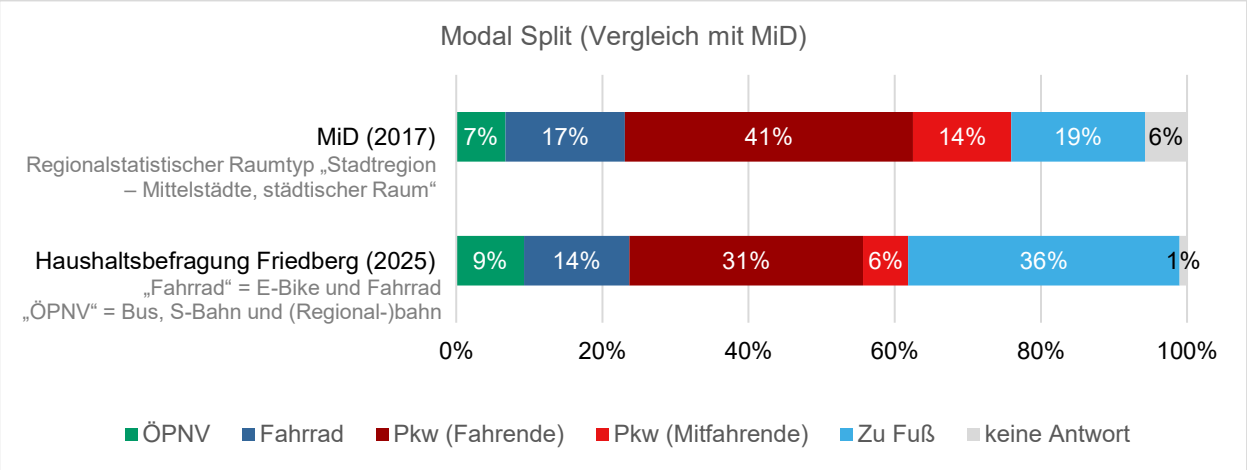


Abbildung 25: Modal Split der Wege (Vergleich mit MiD)

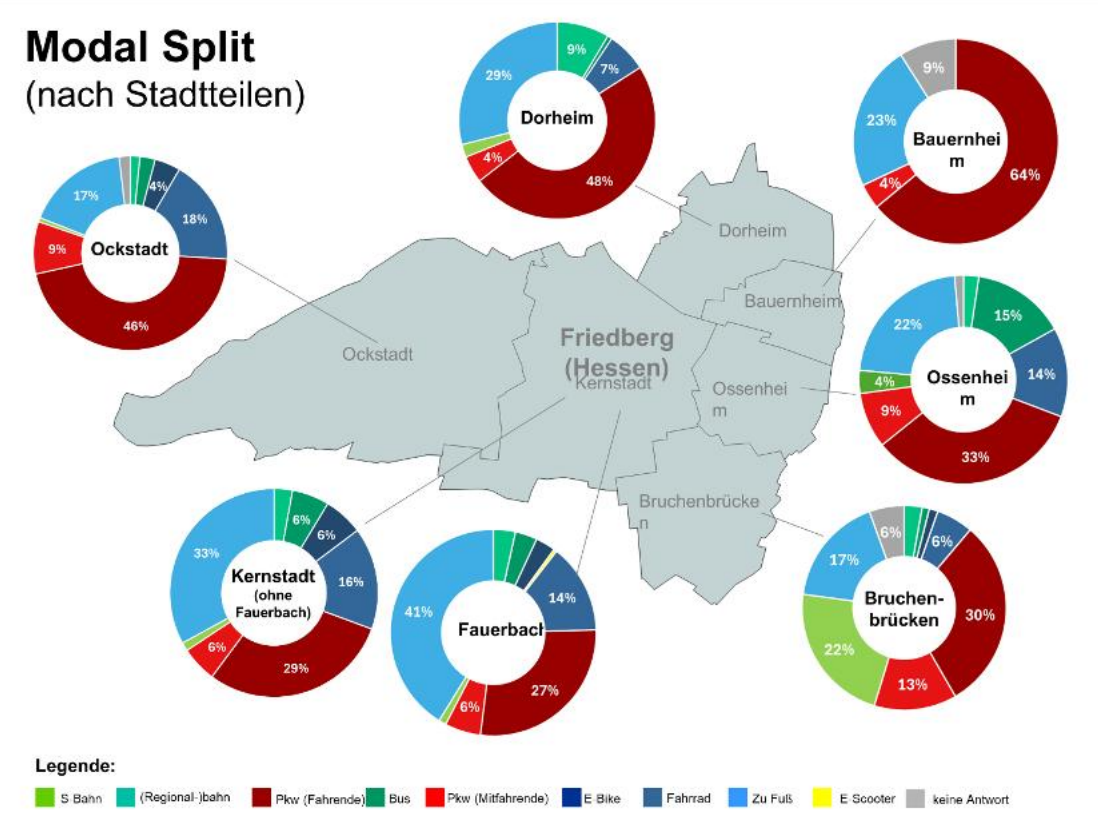
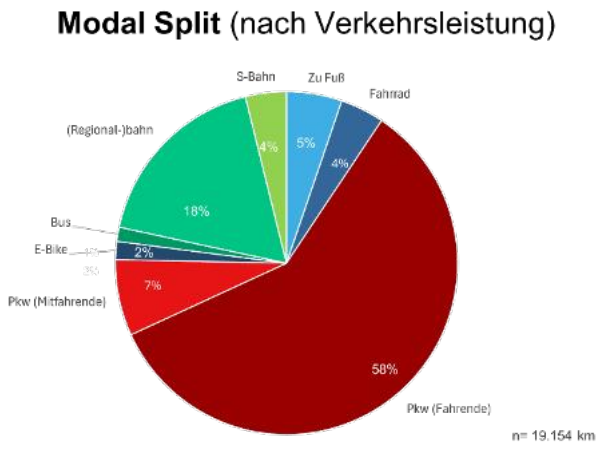


Abbildung 26: Modal Split nach Wegen (nach Stadtteilen) (Hinweis: Die Kernstadt und Fauerbach wurden separat abgefragt, da Fauerbach in der Einwohnenden-/Haushaltsstatistik separat aufgeführt wird. Diese Statistiken bildeten die Grundlage zur Versendung der Fragebögen.)

Differenziert nach Stadtteilen lassen sich folgende **Erkenntnisse** zum Modal Split ableiten (siehe Abbildung 26):

- **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 anteilsmäßig 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.



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 27: Modal Split nach Fahrleistung

Weitere Auswertungen sind dem Ergebnisbericht zur Haushaltsbefragung zu entnehmen (siehe 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 anteilsmäßig stärksten Pendelverflechtungen, nämlich Friedberg und Frankfurt am Main, wurde die Verkehrsmittelwahl auf Arbeits- bzw. Ausbildungswegen 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 Kfz-Erreichbarkeit stellt einerseits eine wichtige Standortqualität dar, erhöht andererseits jedoch die Attraktivität der Pkw-Nutzung und **erschwert damit die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel**.	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 Unfallhäufungen** in der Kernstadt und im umliegenden Landstraßennetz sowie auf einer Richtungsfahrbahn der A 5 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)

Im folgenden Kapitel wird der fließende Kfz-Verkehr in Friedberg betrachtet. Im Rahmen des SUMP **analysieren** werden folgende Themen analysiert:

- 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
- Landes- 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 ist durch eine sehr günstige Lage an einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt zwischen Frankfurt und Gießen gekennzeichnet. Die nachstehende Abbildung 28 hebt das klassifizierte Straßennetz hervor. 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 Stadtmitte. 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 A 45, welche über die B 275 in östlicher Richtung erreicht wird, die Anbindung in Richtung Norden und Süden. Unterschiedliche Ziele in Bad Nauheim können über die bereits aufgeführte B 3, die östliche K 21 sowie die dazwischen liegende nichtklassifizierten Straßen Burgfeldstraße 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.

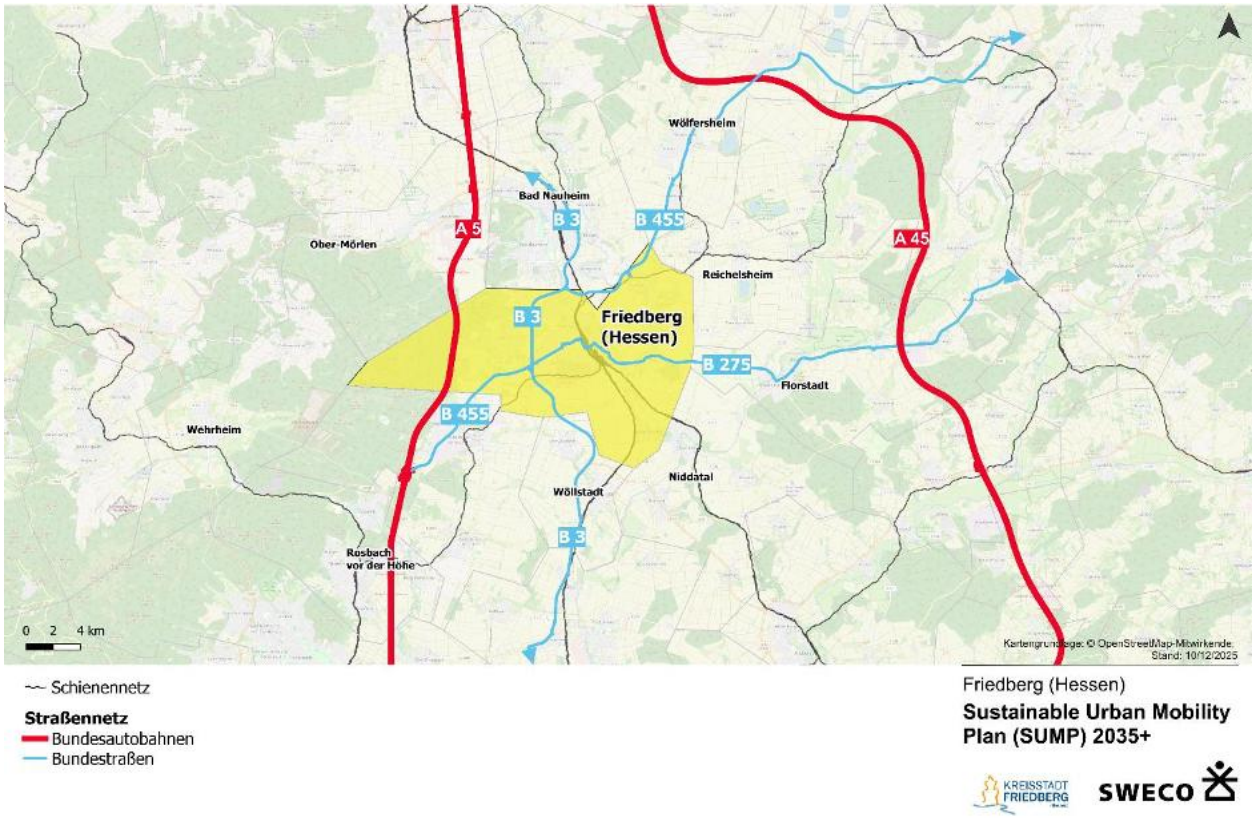


Abbildung 28: Klassifiziertes Straßennetz

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) definieren anhand von Kategoriegruppen und Verbindungsfunktionsstufen Kategorien von Stadtstraßen. Die Kategoriegruppen umfassen anbaufreie Hauptverkehrsstraßen (VS), angebaute Hauptverkehrsstraßen (HS) und Erschließungsstraßen (ES). Die Verbindungsfunktionsstufen reichen von überregional (II) und regional (III) bis hin zu nahräumig (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	Verbindungs-funktions-stufe	Staßenkategorie	Anzahl Bahnen	Verknüpfung	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Besonderheiten
VS	Überregional (II), regional (III)	Anbaufreie Straßen im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete	Ein- oder zweibahnig	Plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage oder Kreisverkehre	Im Vorfeld bebauter Gebiete: vorzugsweise 70 km/h; innerhalb bebauter Gebiete: i. d. R. 50 km/h	Lockere Bebauung, tertiäre Nutzung, fahrbahnseitige Verkehrsflächen für den NMIV
HS	Regional (III), nahräumig (IV)	Angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete	Ein- oder zweibahnig	Plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage oder Kreisverkehre	i. d. R. 50 km/h	Auch Ortsdurchfahrten möglich; Bundes-, Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen; ÖPNV; Radverkehr vorzugsweise gesondert
ES	Nahräumig (IV), kleinräumig (V)	Angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die v. a. der unmittelbaren Erschließung der angrenzenden bebauten Grundstücke oder dem Aufenthalt dienen	einbahnig	Mit ES: plangleiche Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage; mit HS: plangleiche Knotenpunkte mit / ohne Lichtsignalanlage oder Kreisverkehre	i. d. R. 30 km/h	Unmittelbare Erschließung der angrenzenden bebauten Grundstücke und Aufenthalt, flächenhafte Erschließung

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 Bundesstraße 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 Entwurfsparameter ab. Die Darstellung unterstützt zudem dabei, Zielkonflikte zu gewichten, wenn Funktionen wie Aufenthalt und Erschließung abzuwägen sind.

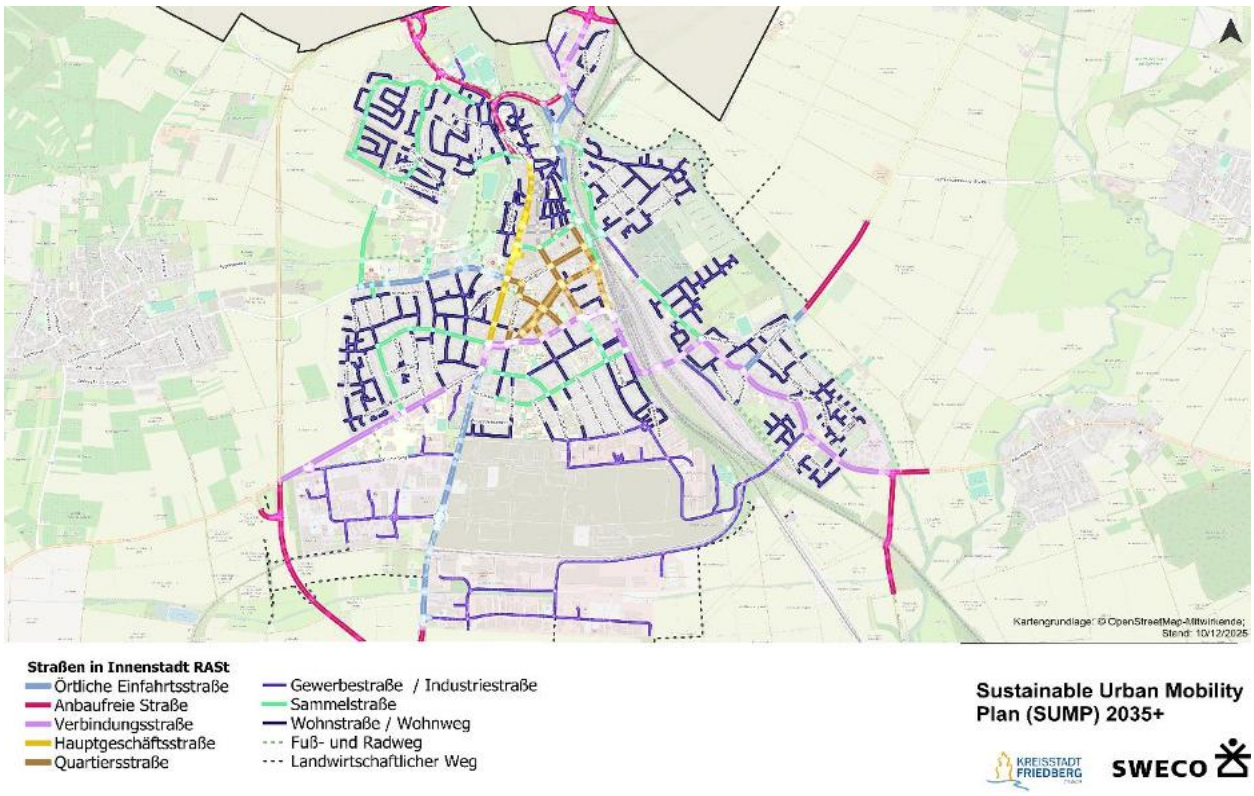


Abbildung 29: Straßenkategorisierung nach RASt

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, Ketelerstraße 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.

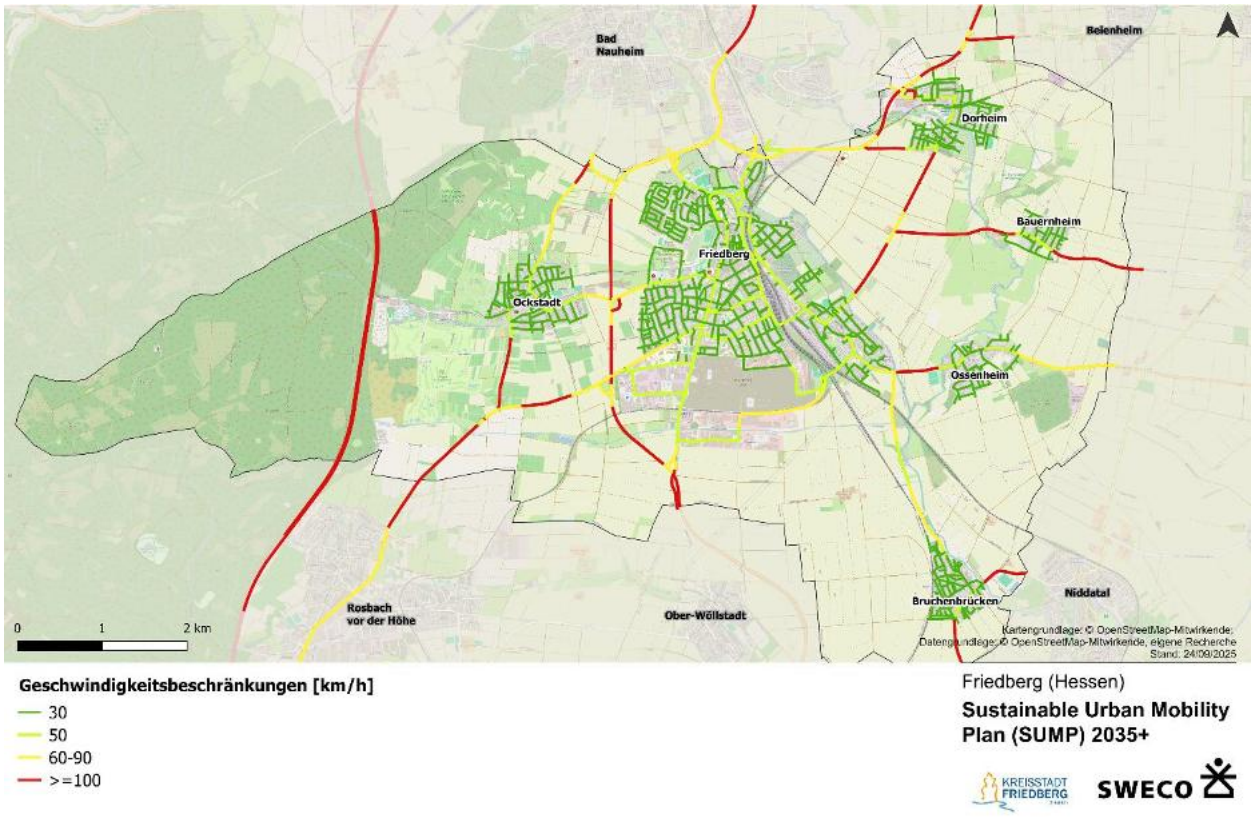


Abbildung 30: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bestand

Hervorzuheben sind die **folgenden Regelungen**:

- Auf dem innerörtlichen klassifizierten Straßennetz gilt grundsätzlich Tempo 50. Ausnahmen mit Tempo 30 sind die Folgenden:
  - Saarstraße (B 275) zwischen Mainzer-Tor-Anlage und Edelspfad zwischen 7:00 Uhr und 17:00 Uhr
  - Hauptstraße in Fauerbach zwischen Kirchgasse und Wassergasse sowie zwischen Wassergasse und Görbelheimer Hohl zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr (Lärmschutz).
  - in den Stadtteilen Abschnitte der Ortsdurchfahrten in Dorheim, Ockstadt, Bruchenbrücken 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 31 den Median der Geschwindigkeiten aller Dienstage, Mittwoche und Donnerstage (Normalwerktage) 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.

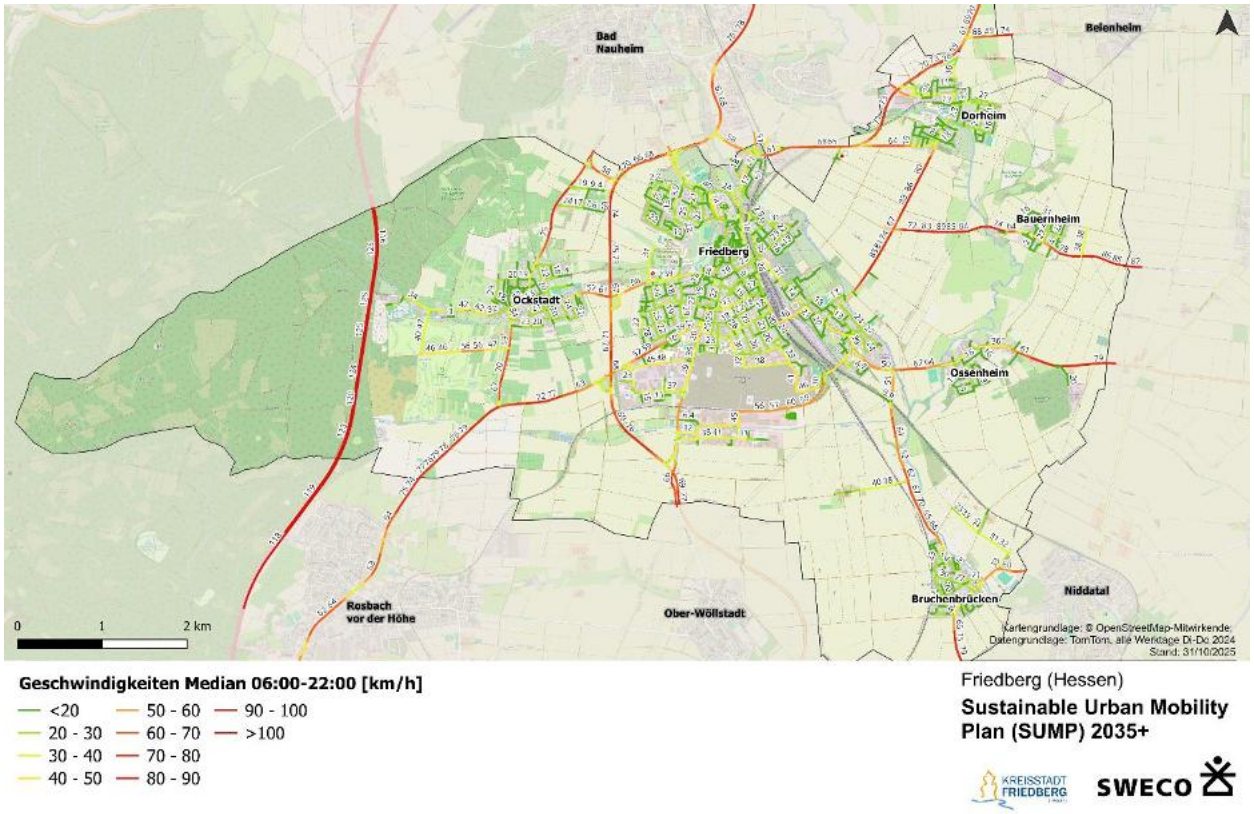


Abbildung 31: Median der Geschwindigkeiten tagsüber

Folgende **Ergebnisse** sollen hervorgehoben werden:

- In den Wohngebieten mit 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 32 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.

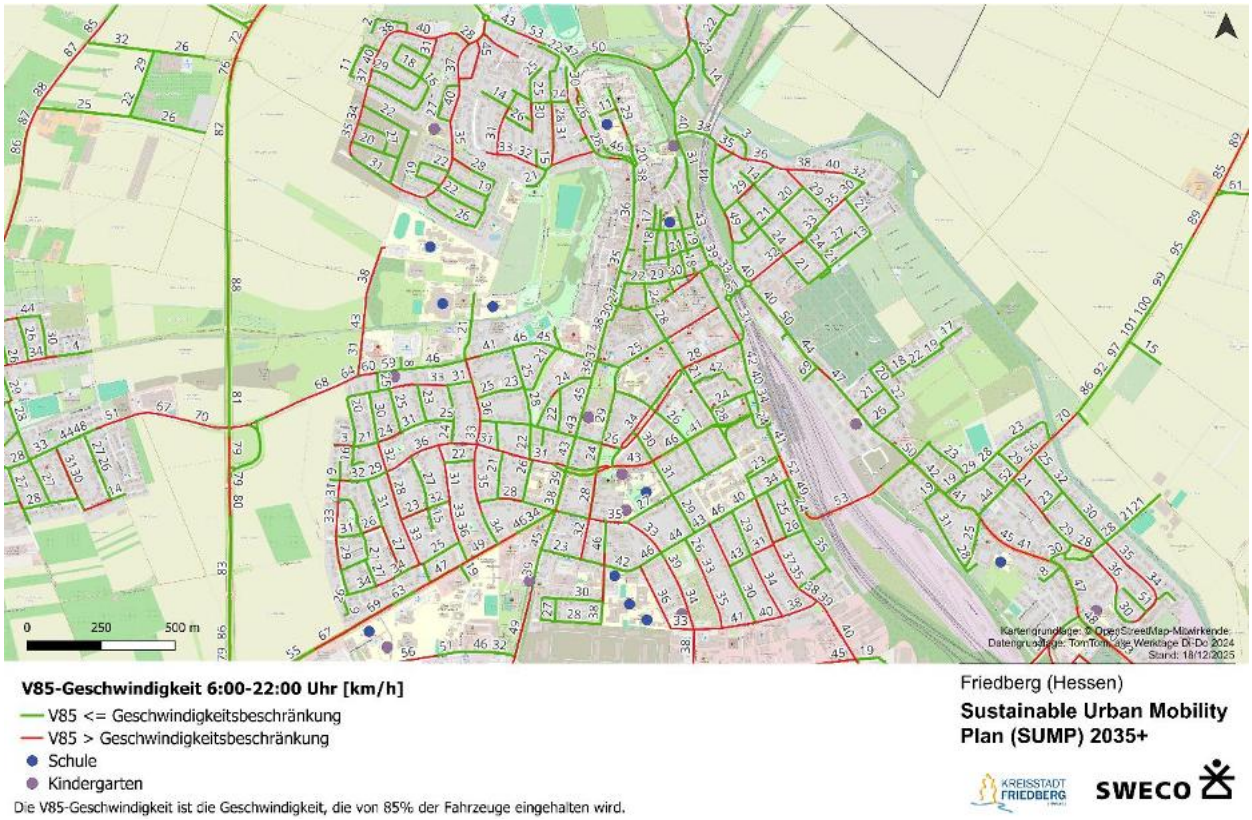


Abbildung 32: V_{85} und Geschwindigkeitsübertretungen tagsüber

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 V_{85} deutlich über 30 km/h liegt. Besonders problematisch: Hier befindet sich neben einer Kita 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 V_{85} über der erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h.

- In den Wohngebieten lässt sich auf zahlreichen Straßen, die häufig die Funktion einer Sammelstraße übernehmen, eine V_{85} 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 V_{85} zumeist unter 40 km/h, zulässig ist Tempo 50.
- An folgenden weiteren Straßen mit einem hohen Sicherheitsbedürfnis aufgrund von Schulen und Kitas liegt die V85 über der erlaubten Geschwindigkeit (30 km/h):
    - Heinrich-Busold-Straße (Kindertagesstätte)
    - Im Wingert (mehrere Schulen)
    - Am Dachspfad (Kita)
    - Mainzer-Tor-Weg (Kita)
- Nicht in der Karte dargestellt sind die Stadtteile. In allen Tempo-30-Abschnitten der Ortsdurchfahrten liegt die V_{85} überwiegend über 40 km/h. Die erlaubten Geschwindigkeiten werden entsprechend häufig überschritten. Dies betrifft auch den Bereich **vor den jeweiligen Schulen / Kindergärten 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 33: Verkehrsberuhigungsmaßnahme in Bauernheim (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 34: Poller in der Wilhelm-Leuschner-Straße (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 35: Einengung der Fahrbahn im Knotenpunktbereich Mainzer Tor-Weg / Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 36: 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-Verkehrsbelastung 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 37 und Abbildung 38 ein. Diese zeigen den durchschnittlichen täglichen Verkehr von Montag bis Freitag (DTVw5) im Stadtgebiet. Anschließend erfolgt eine detaillierte Darstellung der Verkehrsmengen im Kernstadtbereich.

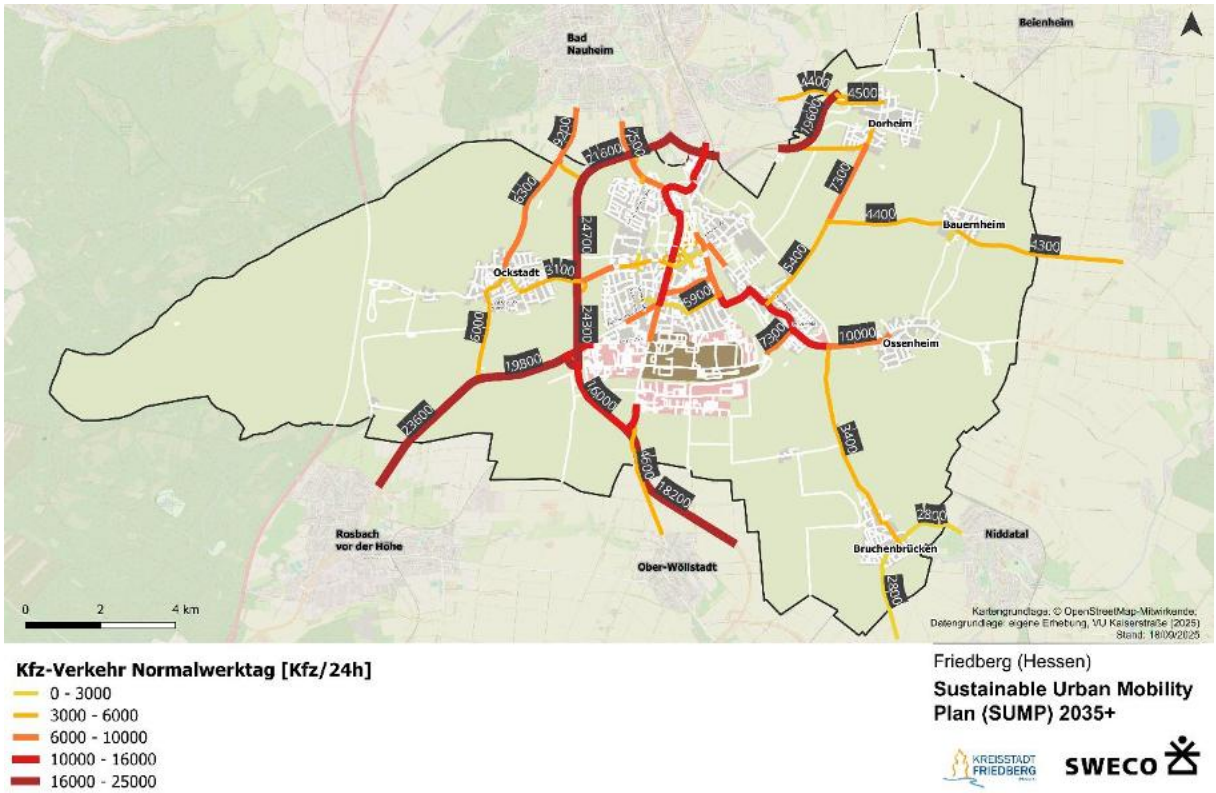


Abbildung 37: Verkehrsmengen DTVw5 2025 Gesamtstadt

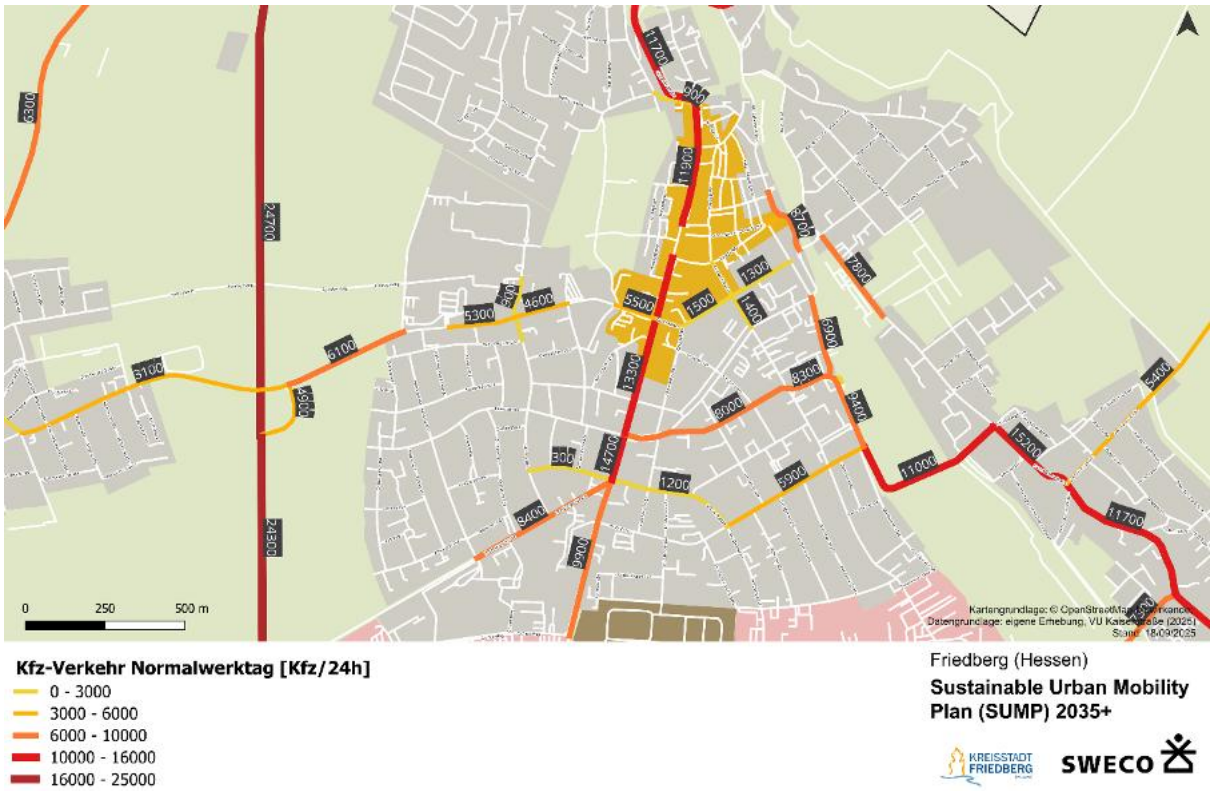


Abbildung 38: Verkehrsmengen DTVw5 2025 Kernstadt

Die höchsten Verkehrsmengen sind entlang des Bundesstraßennetzes festzustellen. Die B 3 wird nördlich der aus Südwesten 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 und 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 39 verdeutlich die Verkehrsmengen an diesen Einfahrtsstraßen sowie die Anteile des Durchgangsverkehrs, also den Anteil der Verkehrsmenge an dem Querschnitt, der keinen Quell- oder Zielort in der Kernstadt Friedbergs aufweist.

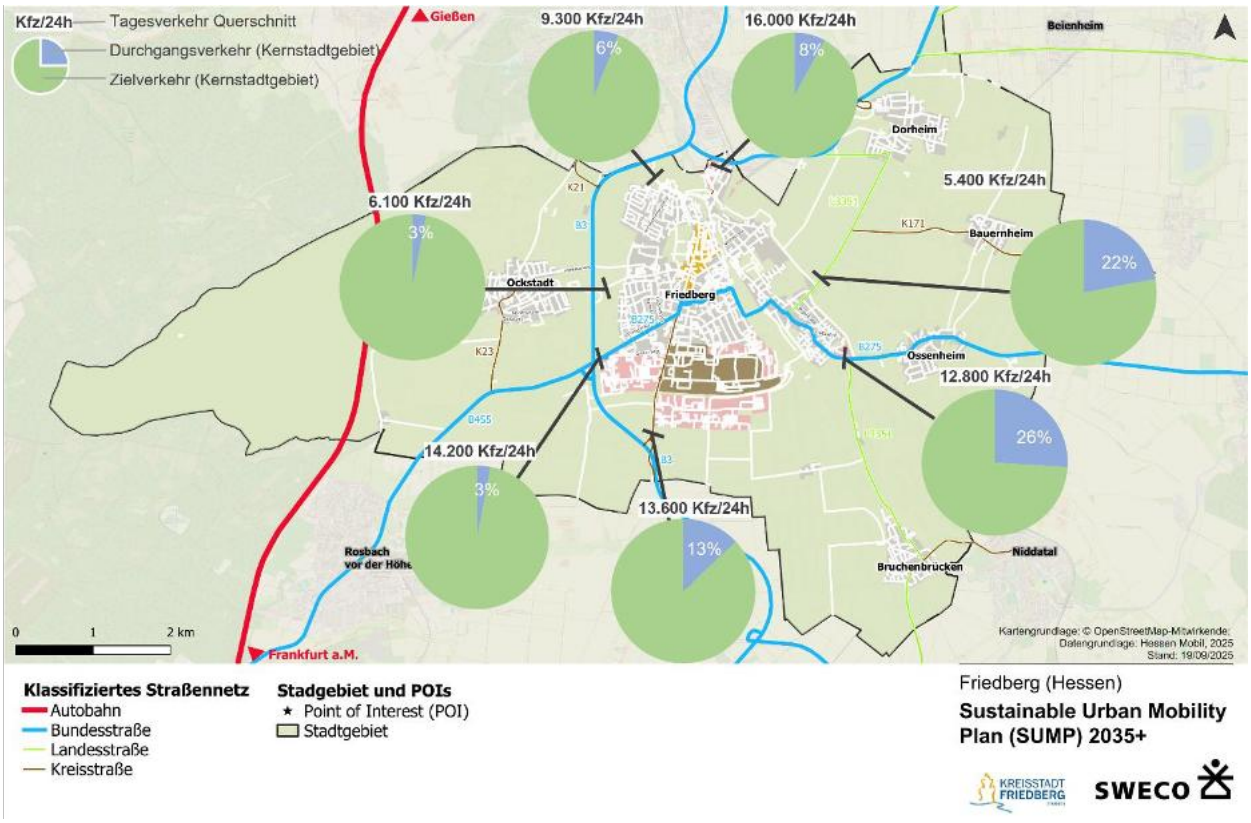


Abbildung 39: Verkehrsmengen an Einfahrtsstraßen und die Anteile des Durchgangsverkehrs

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 Einfallstraßen 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 nordsüdlicher Richtung geprägt ist. Ca. 3.000 Kfz/24 h und damit 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 Fahrten 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 40 auf folgende Anschlüsse.

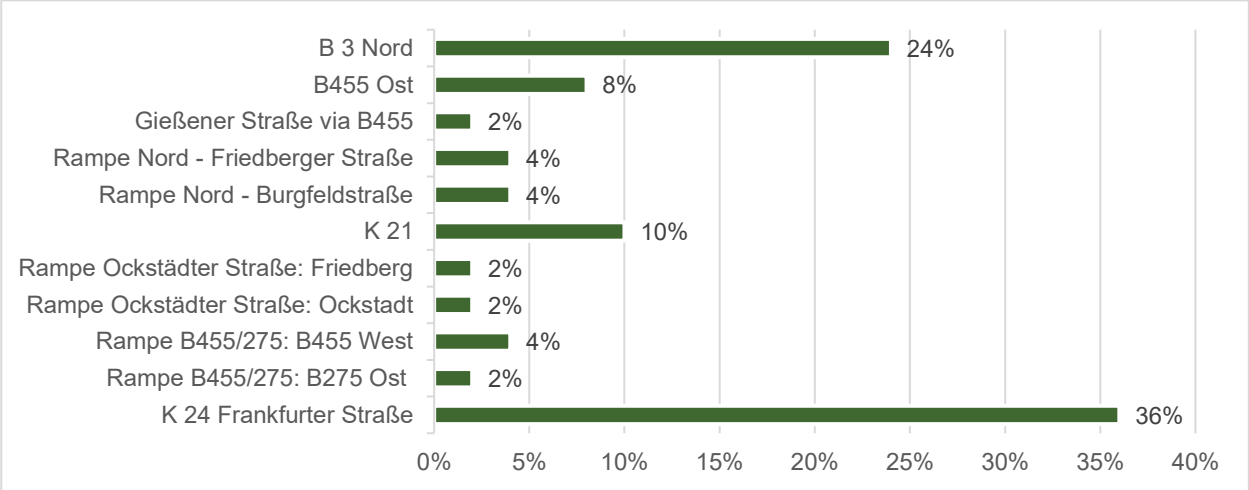


Abbildung 40: Ziele aus B 3 Süd (Stadtrand)

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 41.

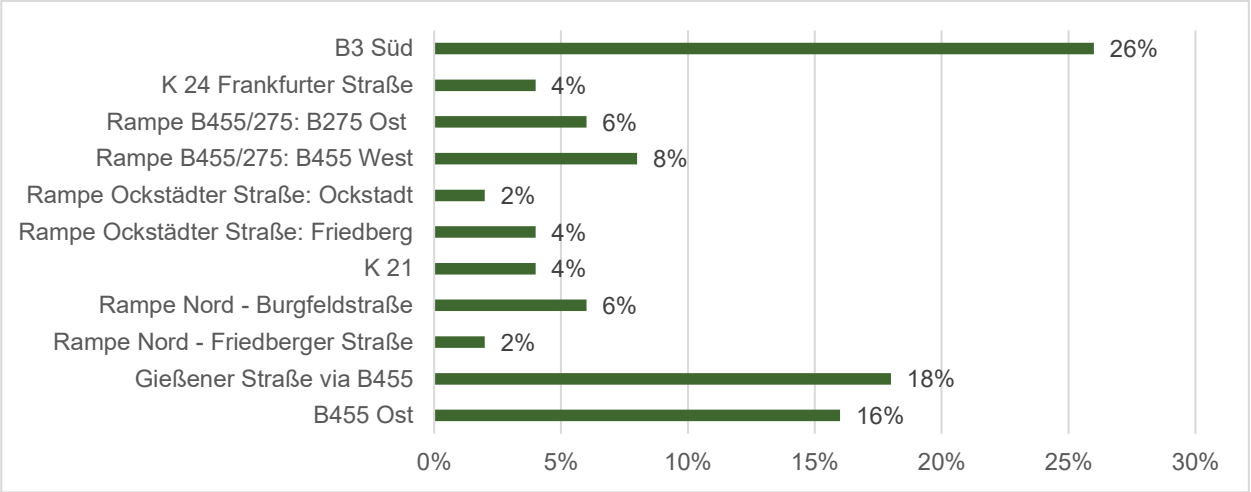


Abbildung 41: Ziele aus B 3 Nord (nördlich des Abzweigs B 0160455)

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 Analysefall Verkehrsmodell

In Kapitel 2.6 wurde die Funktionsweise eines Verkehrsmodell sowie die Vorgehensweise zur Erstellung des städtischen Verkehrsmodells erläutert. Nachstehend soll anhand des Streckenbelastungsplots der Analysefall des MIV dargestellt werden. Im Kern entsprechen die dort dargestellten Streckenbelastungen mit hinreichender Genauigkeit den Belastungen, die auch in Abbildung 37 und Abbildung 38 auf Basis der Erhebungen dargestellt sind. Jedoch besteht nun ein zusammenhängendes Netz. Zudem wird der Schwerverkehr als Teilmenge der Kfz-Verkehrsmenge dargestellt. Der Plot stellt die Belastungen der Kernstadt dar. Der Plot für die Gesamtstadt inkl. Stadtteile befindet sich in Anhang 4.

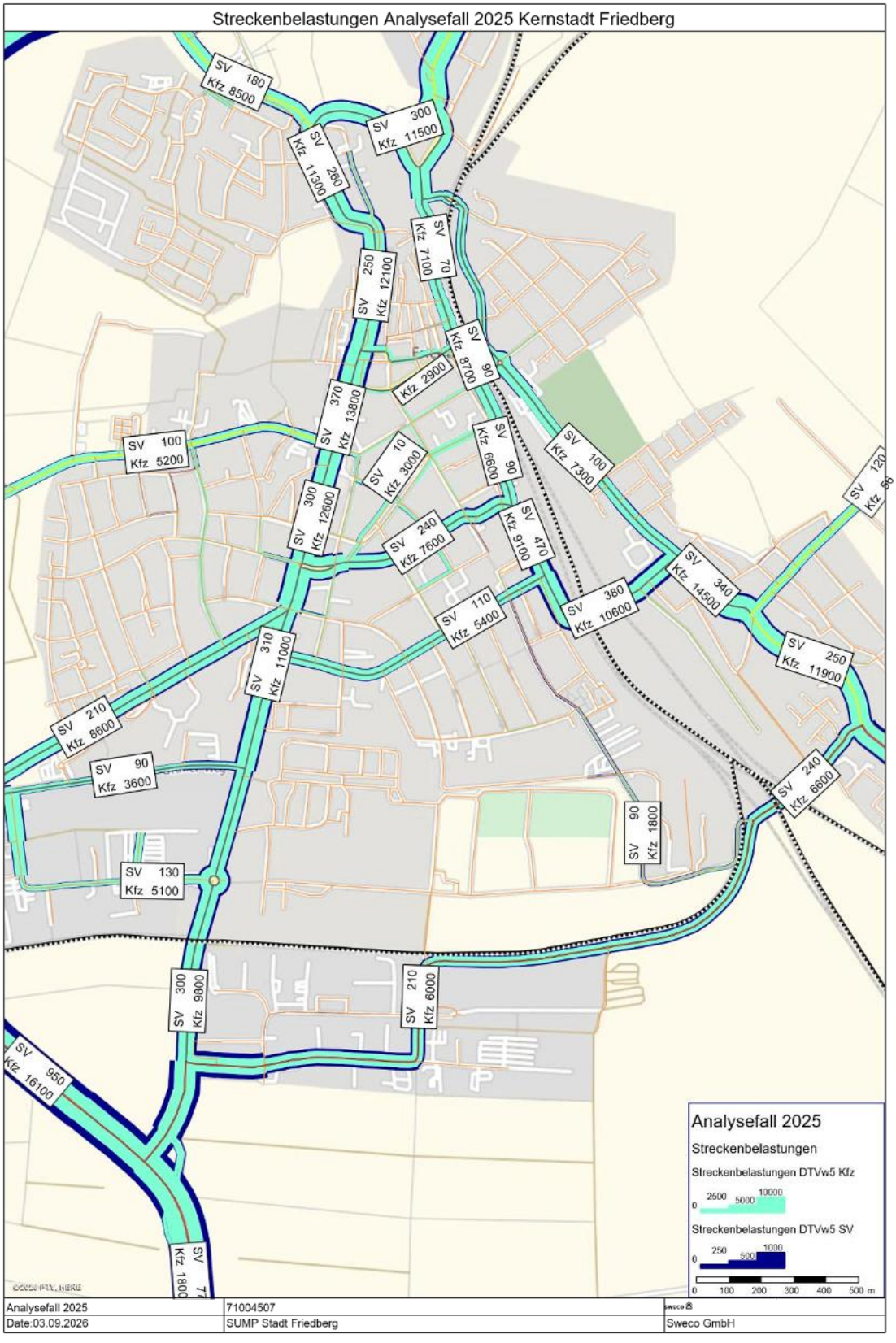


Abbildung 42: Streckenbelastungen Analysefall 2025

3.2.5 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 dreiarmigen, 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 Zufußgehende pro Tag.

Über den Zentrumsbereich hinaus stellt die B 275 in Fauerbach wie bereits dargestellt eine hoch belastete Achse dar, die ausschließlich vorfahrtsgeregelte Knotenpunkte aufweist. Entsprechend kritisch stellt sich die Verkehrssituation für auf die B 275 (links-)einbiegende Fahrzeuge dar, welche ausreichende Zeitlücken finden müssen. Diese Achse ist entlang der Achse gemäß einer Verkehrsuntersuchung aus 2023 (HEINZ + FEIER GmbH, 2023) nur bedingt leistungsfähig. Es ist mit zunehmenden Leistungsfähigkeitsdefiziten zu rechnen. Alle Engstellen sind in Abbildung 43 dargestellt.

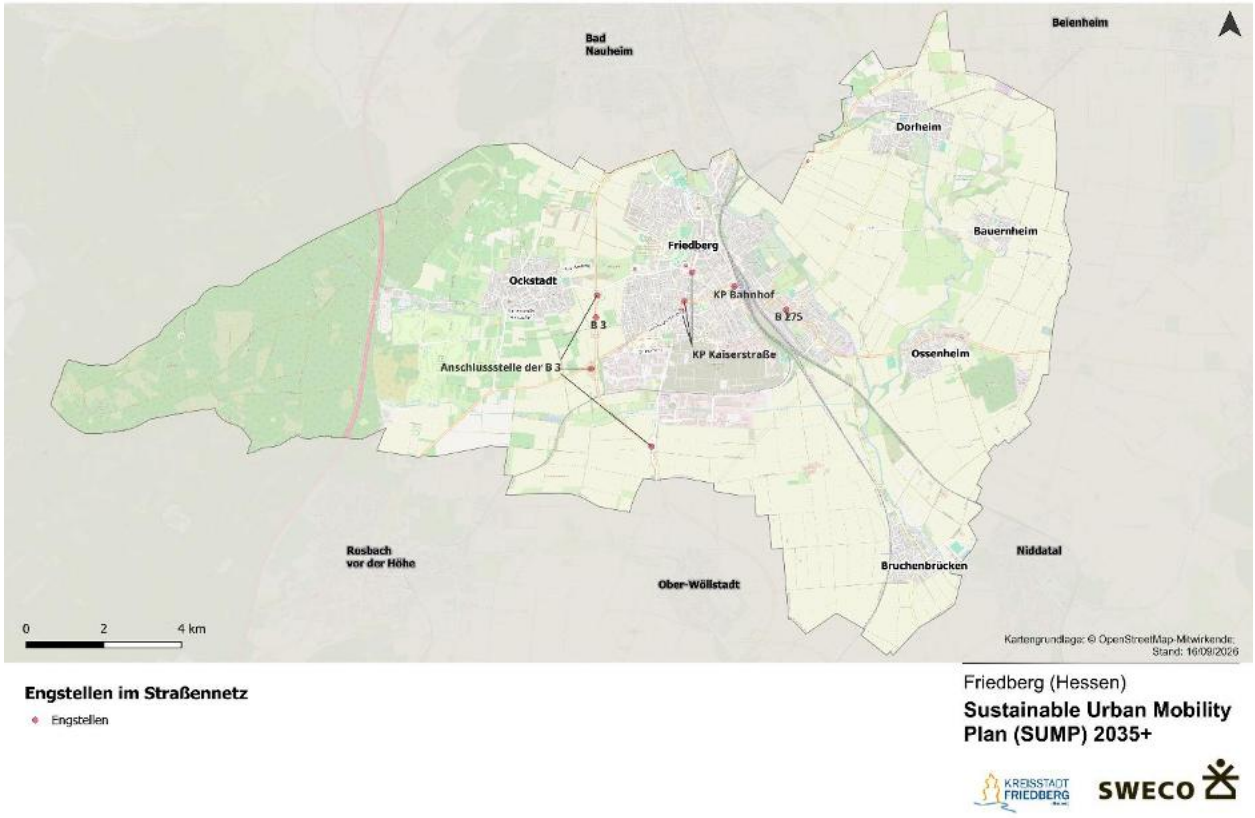


Abbildung 43: Engstellen im Straßennetz

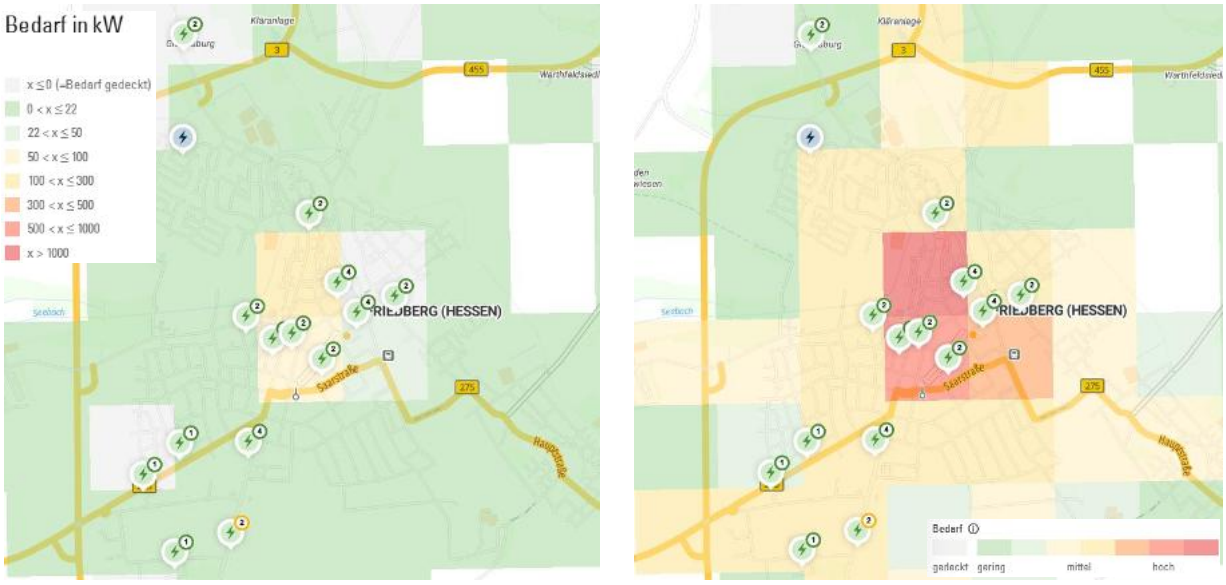
3.2.6 Ladeinfrastruktur

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge spielt eine zentrale Rolle im Hinblick auf die Ziele der Klimaneutralität und des CO_2-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 **46**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. Die nachstehenden Abbildungen zeigen den Bestand der Ladepunkte (links) und den Bedarf 2035 (rechts).



Bestand Ladepunkte und Bedarf 2025 | Bedarf Zeithorizont 2035 – Referenzszenario

Abbildung 44: Ladeinfrastruktur sowie Defizite Bestand / Prognose (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.

3.2.7 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 45: Einbahnstraßenregelung in der Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 46: Ladesäule am Schützenhain (rechts) (eigene Fotoaufnahme, 2025)

3.2.8 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 in zentralen Bereichen **entlang der Kaiserstraße** die V_{85} unter 40 km/h liegt. 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 Mittelzentrum 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 Haushaltsbefragung	Es bestehen Wünsche nach einer besseren **Anbindung Friedbergs an die A 5**.	Es bestehen Wünsche nach übersichtlicheren **Einbahnregelungen**, nach mehr **verkehrsberuhigten Bereichen** sowie nach einem **Tempolimit von 30 km/h** in der Kaiserstraße.

3.3 Kfz-Verkehr (ruhend)

Die Analyse des ruhenden Verkehrs setzt sich aus der Betrachtung des Parkraumangebotes sowie der Parkraumnachfrage zusammen. Im Rahmen des SUMP werden folgende **Elemente** analysiert:

- 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 in der nachstehenden Abbildung.

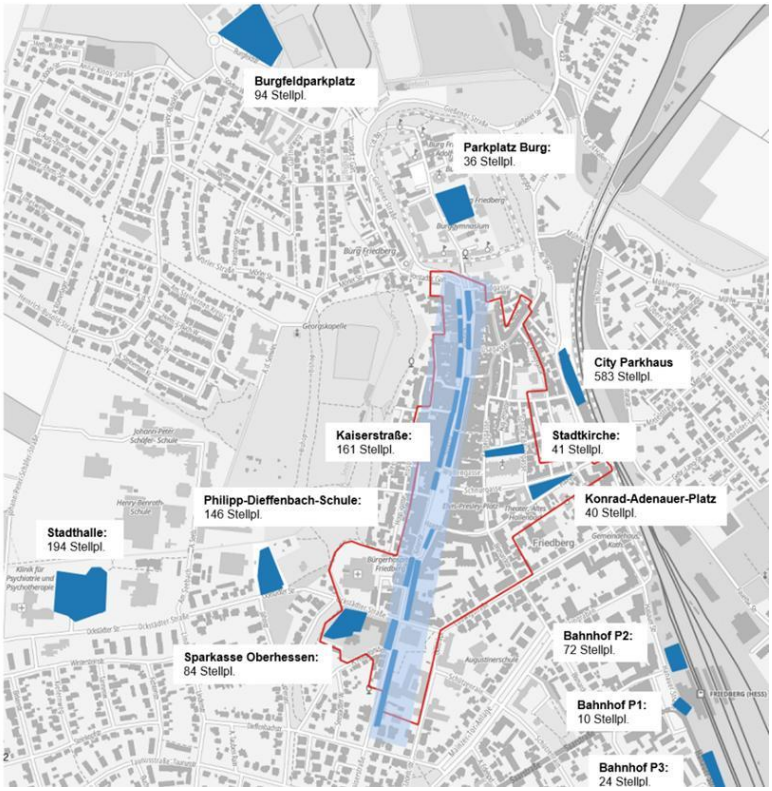


Abbildung 47: Untersuchungsgebiet ruhender Kfz-Verkehr

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 Nutzendengruppen 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 sind 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.

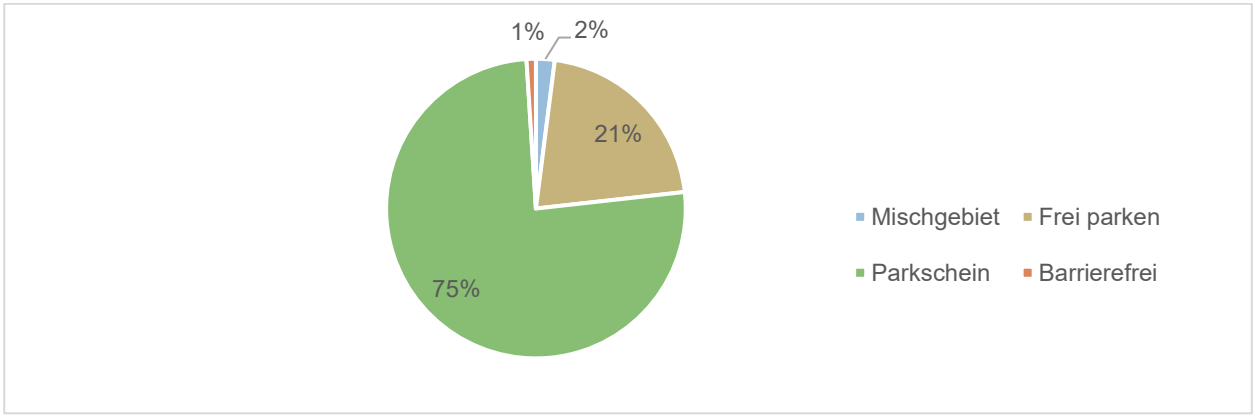


Abbildung 48: Parkmöglichkeiten nach Bewirtschaftungsart

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 Haupteinfallstraßen 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 49 und Abbildung 50). 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 49: Wegweisung City-Parkhaus am Knotenpunkt Kaiserstraße / Mainzer-Tor-Anlage (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 50: Wegweisung City-Parkhaus in der Saarstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)

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 City-Parkhaus ein Großteil der Stellplätze an Dauerparkende vermietet ist. Kurzzeitparkende können allerdings auch unbelegte Dauerparkplätze nutzten. 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 **Auslastungen** für folgende **Bereiche**:

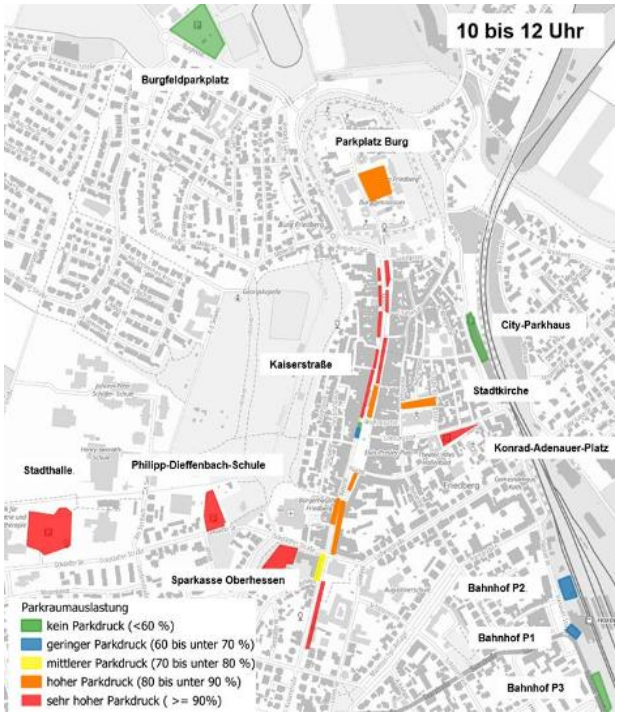
- Kaiserstraße
- Stadthalle
- Philipp-Dieffenbach-Platz

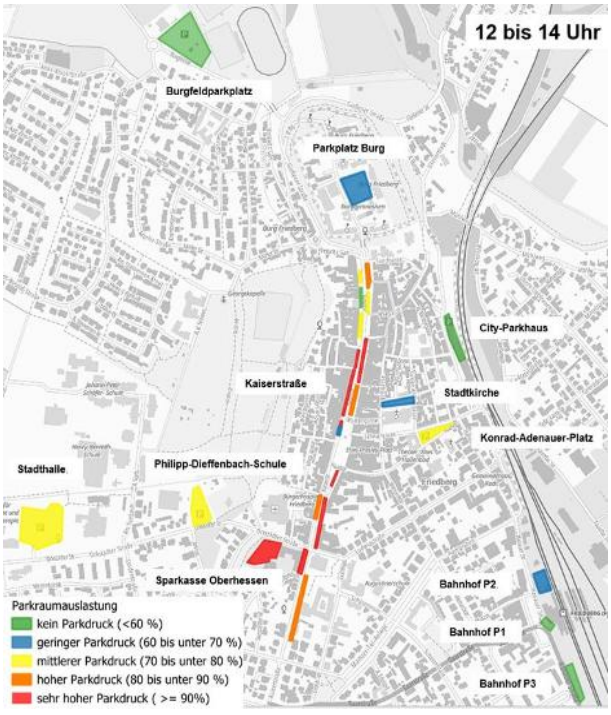
- Konrad-Adenauer-Platz
- Sparkasse Oberhessen
- Stadtkirche

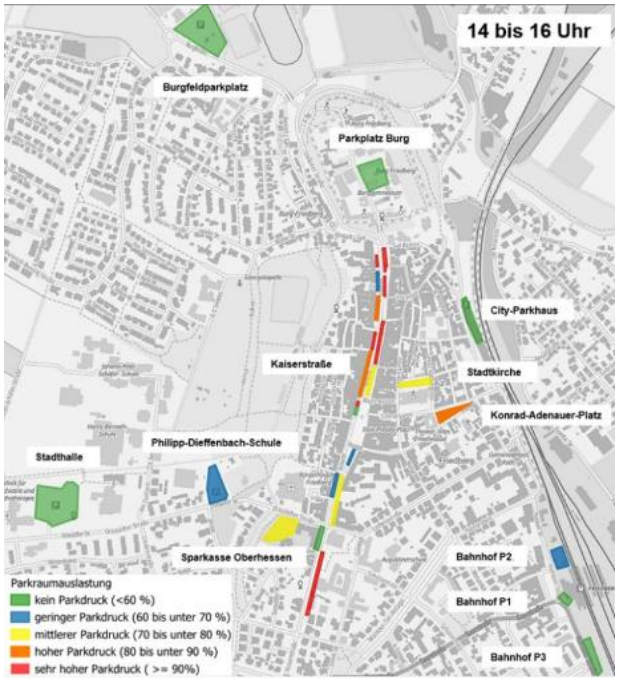
Mit Ausnahme des Parkplatzes Stadthalle handelt es sich hierbei um zentral an der Achse Kaiserstraße gelegene Parkmöglichkeiten. Die Parkraumauslastung lässt ab dem frühen Nachmittag bei den genannten Parkeinheiten deutlich nach, wobei vor allem in der Kaiserstraße bis in den Abend hinein abschnittsweise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

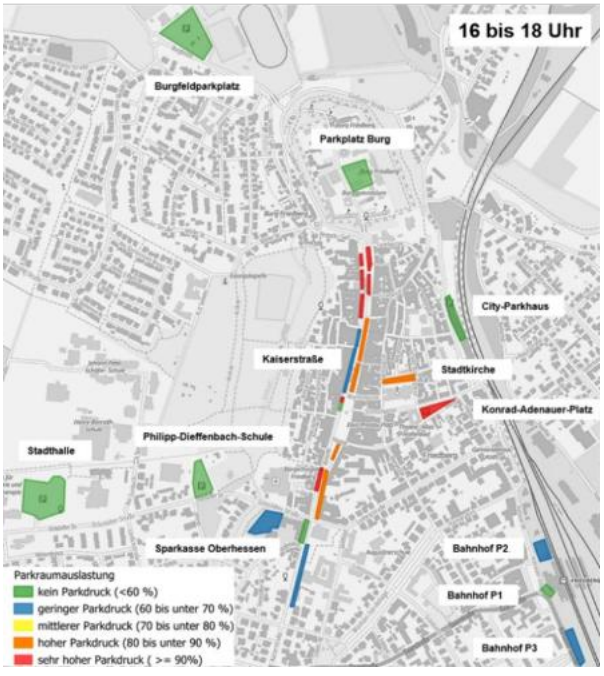
Gleichzeitig bestehen auch vormittags noch weitreichende Kapazitäten im Untersuchungsgebiet darunter die drei Parkflächen am Bahnhof (P1, P2 und P3) sowie das City-Parkhaus (auf Basis der Auswertungsdaten durch die Stadtwerke Friedberg). Ein ähnliches Bild ergibt sich für den Burgfeldparkplatz, der über 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.




10 bis 12 Uhr
Burgfeldparkplatz
Parkplatz Burg
City-Parkhaus
Kaiserstraße
Stadtkirche
Konrad-Adenauer-Platz
Stadthalle
Philipp-Dieffenbach-Schule
Sparkasse Oberhessen
Bahnhof P2
Bahnhof P1
Bahnhof P3
Parkraumauslastung
kein Parkdruck (<60 %)
geringer Parkdruck (60 bis unter 70 %)
mittlerer Parkdruck (70 bis unter 80 %)
hoher Parkdruck (80 bis unter 90 %)
sehr hoher Parkdruck (>= 90%)


12 bis 14 Uhr
Burgfeldparkplatz
Parkplatz Burg
City-Parkhaus
Kaiserstraße
Stadtkirche
Konrad-Adenauer-Platz
Stadthalle
Philipp-Dieffenbach-Schule
Sparkasse Oberhessen
Bahnhof P2
Bahnhof P1
Bahnhof P3
Parkraumauslastung
kein Parkdruck (<60 %)
geringer Parkdruck (60 bis unter 70 %)
mittlerer Parkdruck (70 bis unter 80 %)
hoher Parkdruck (80 bis unter 90 %)
sehr hoher Parkdruck (>= 90%)


14 bis 16 Uhr
Burgfeldparkplatz
Parkplatz Burg
City-Parkhaus
Kaiserstraße
Stadtkirche
Konrad-Adenauer-Platz
Stadthalle
Philipp-Dieffenbach-Schule
Sparkasse Oberhessen
Bahnhof P2
Bahnhof P1
Bahnhof P3
Parkraumauslastung
kein Parkdruck (<60 %)
geringer Parkdruck (60 bis unter 70 %)
mittlerer Parkdruck (70 bis unter 80 %)
hoher Parkdruck (80 bis unter 90 %)
sehr hoher Parkdruck (>= 90%)


16 bis 18 Uhr
Burgfeldparkplatz
Parkplatz Burg
City-Parkhaus
Kaiserstraße
Stadtkirche
Konrad-Adenauer-Platz
Stadthalle
Philipp-Dieffenbach-Schule
Sparkasse Oberhessen
Bahnhof P2
Bahnhof P1
Bahnhof P3
Parkraumauslastung
kein Parkdruck (<60 %)
geringer Parkdruck (60 bis unter 70 %)
mittlerer Parkdruck (70 bis unter 80 %)
hoher Parkdruck (80 bis unter 90 %)
sehr hoher Parkdruck (>= 90%)

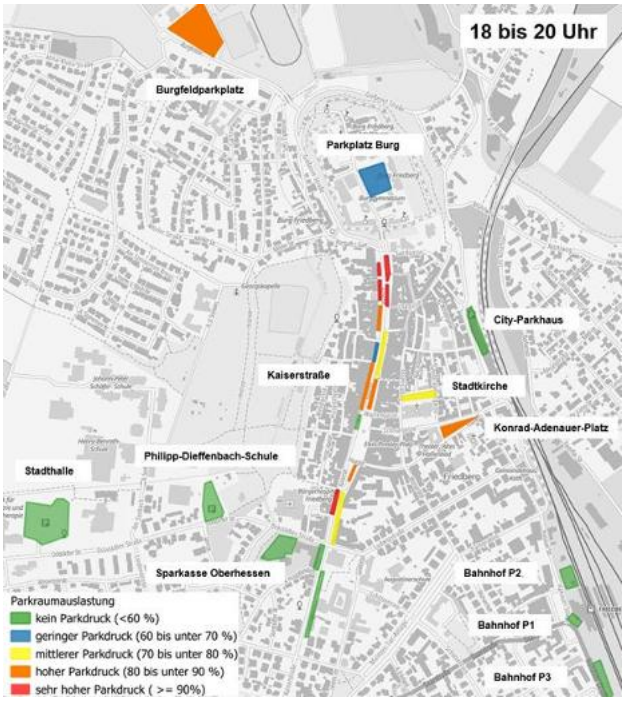


Abbildung 51: Parkraumauslastung in Zeitscheiben 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr

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 52). 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 52: 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 Gruppen unterschieden:

Tabelle 8: Parkdauern und Nutzendengruppen

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.

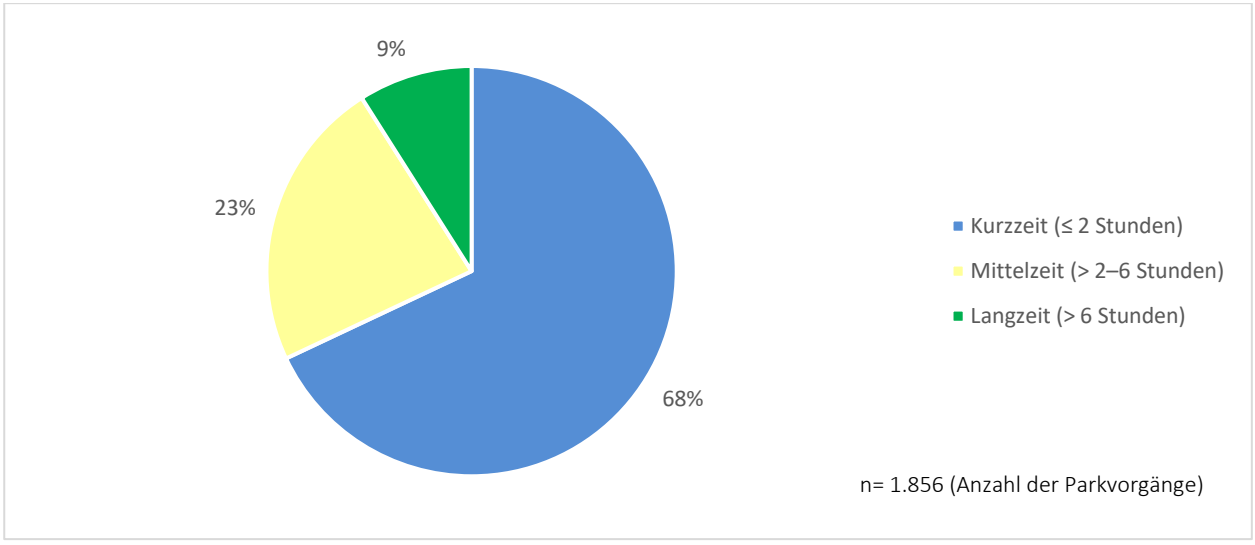


Abbildung 53: Prozentuale Verteilung der Parkvorgänge nach Aufenthaltsdauer

Diese Ergebnisse unterstreichen den hohen Anteil an kurzfristigen, dynamischen Nutzungen – etwa durch Kundschaft des Einzelhandels oder Personen mit kurzen Erledigungen – und einen vergleichsweisen geringen Bedarf an Dauerparken im betrachteten Zeitfenster. Für eine genauere Einordnung der räumlichen Unterschiede folgt im nächsten Schritt eine standortspezifische Betrachtung (siehe Abbildung 54). 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.

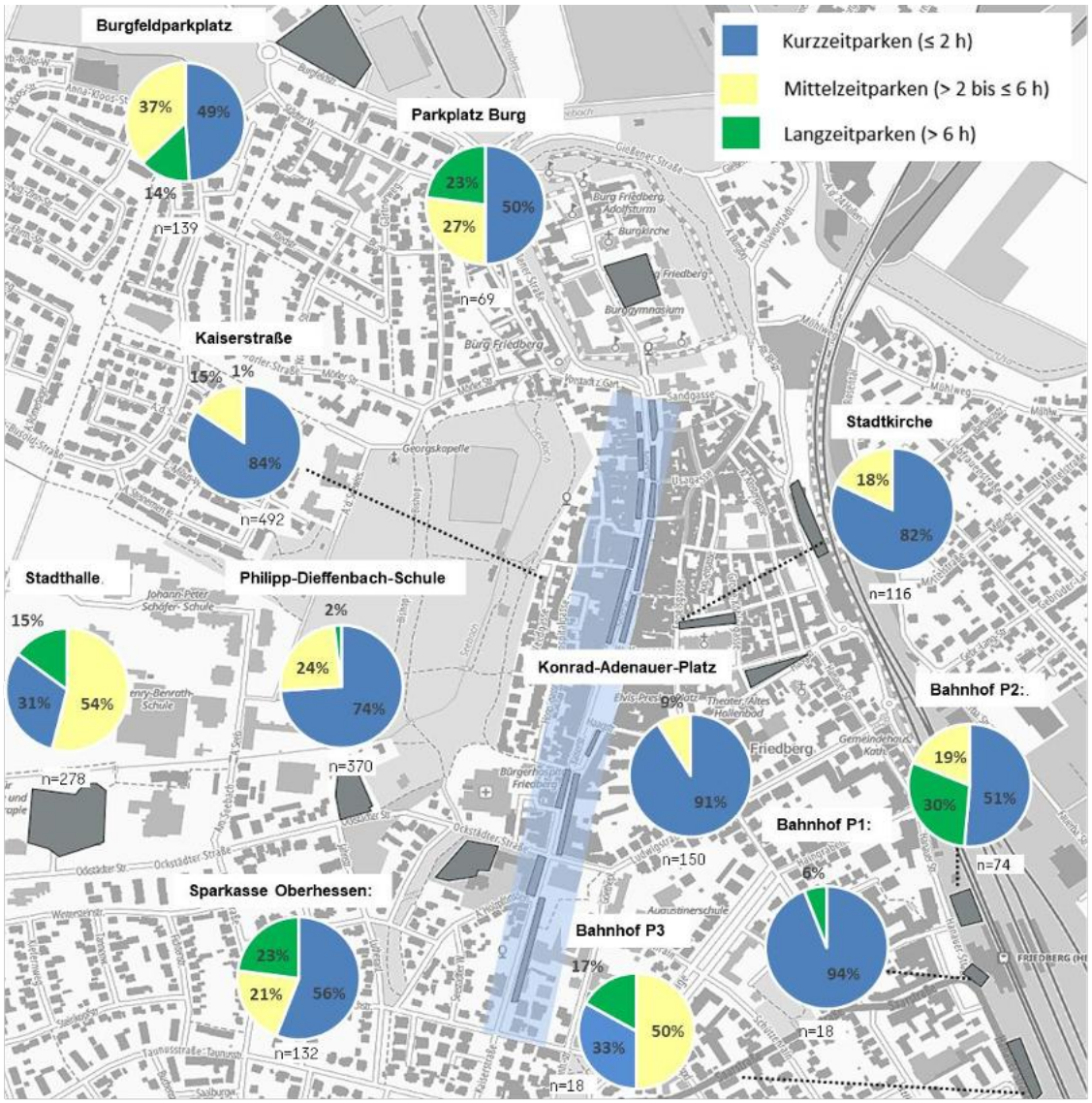


Abbildung 54: Prozentuale Anteile Parkdauer nach Standorten

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) (FGSV, 2023) und der Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 2012) (FGSV, 2012a). Ergänzend werden praxisorientierte Maßstäbe aus dem Leitfaden Parkraumbewirtschaftung Berlin (SenUVK, 2020) (SenUVK, 2022) sowie klimaorientierte Empfehlungen der E-Klima (FGSV, 2022) 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 Straßenraums, 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. in 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 57).
- **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 55: 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 56: Parken in zweiter Reihe in der Kaiserstraße (cyclomedia, 2024)



Abbildung 57: 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 tatsächlichen Nutzungsmuster und Präferenzen beim Parken im Untersuchungsgebiet.

Haushaltsbefragung

- **Allgemeines Parkverhalten:** Etwa 60 % der Fahrzeuge werden in einer eigenen Garage / im eigenen 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-Dieffenbach-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 9: Probleme und Chancen (Kfz-Verkehr (ruhend)

Themen	Probleme	Chancen
Parkraumauslastung	Vormittags hohe bis **sehr hohe Auslastungen in zentralen Bereichen**.	Gleichzeitig 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	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**. Im Stadtgebiet, insbesondere im Kernstadtbereich sind **barrierefreie Stellplätze teils schwierig zugänglich**.	**Neuordnung des ruhenden Verkehres 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 Haushaltsbefragung	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

Im folgenden 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 58 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 (in der Abbildung grau) führen. 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 nordsüdlicher 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.

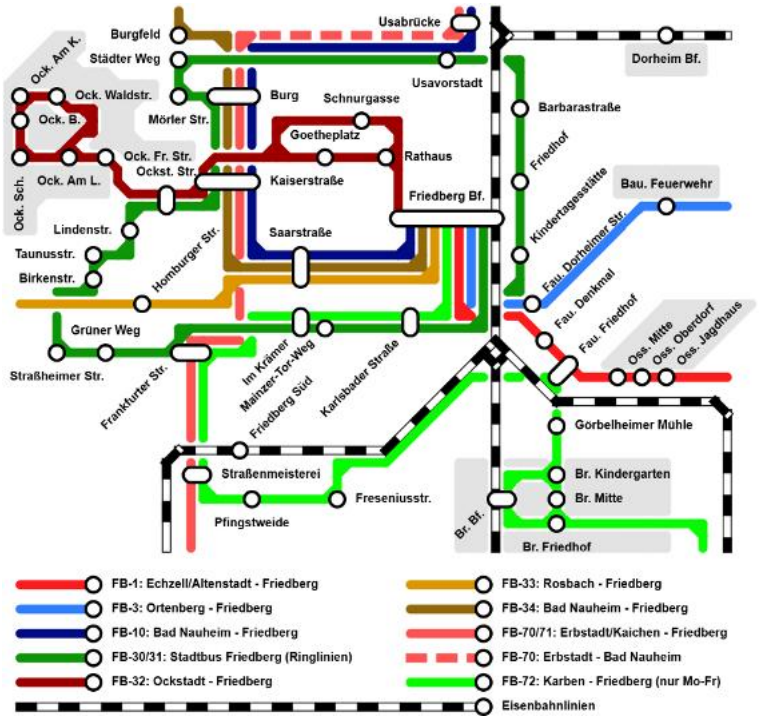


Abbildung 58: Liniennetzplan für Friedberg (ab 6 Fahrtenpaaren von Mo-Fr), eigene Darstellung

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 Bruchenbrücken 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 nennenswertem Aufkommen an Einsteigenden),
- Sitzgelegenheiten (bei nennenswertem 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 dem 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 PIplus 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 (PIplus, 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 (siehe 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 (siehe 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 (siehe Abbildung 59). 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 59: 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 60 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 60).

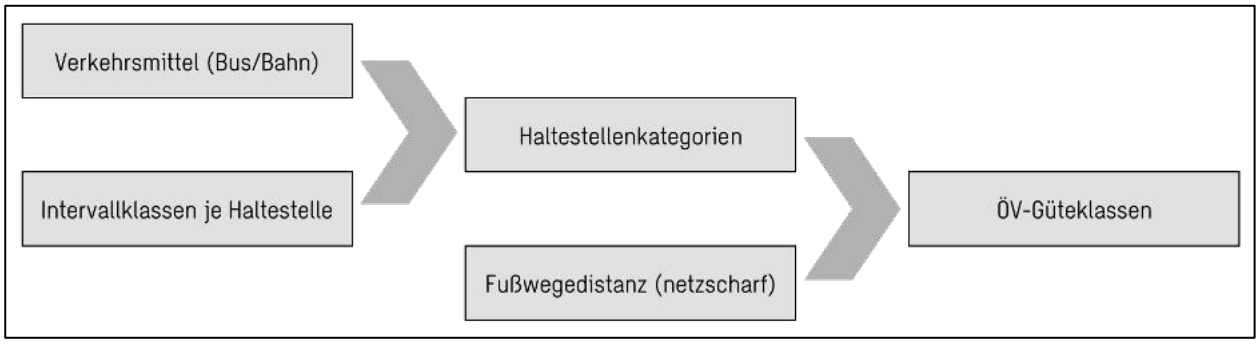


Abbildung 60: Methodik zur Berechnung der ÖV-Güteklassen (eigene Darstellung, 2025)

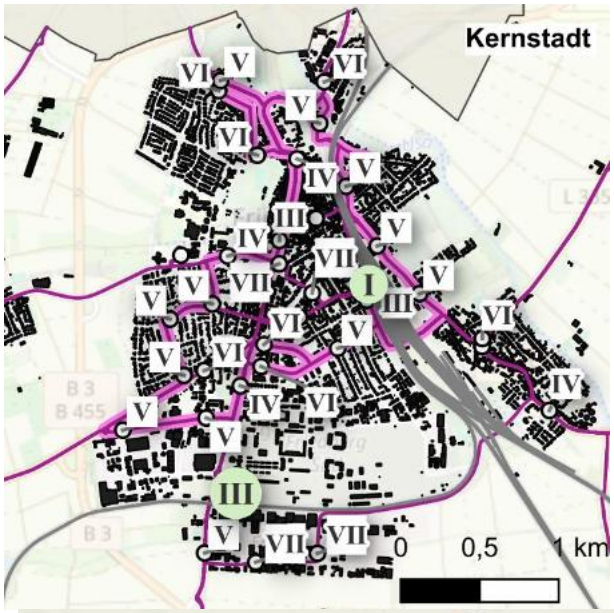
Mit der DELFI-Auskunft des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) werden an einem Normalwerk- und Schultag alle Abfahrten der jeweiligen Haltestelle in der Zeit von 6:00 bis 20:00 Uhr erfasst und deren Summe anschließend halbiert, um für jede Linie den Einfluss aus Hin- und Rückrichtung zu eliminieren. Durch die ermittelten Abfahrten und den bedienten Verkehrsmitteln erfolgt eine Einteilung in Haltestellenkategorien nach Tabelle 10. 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.

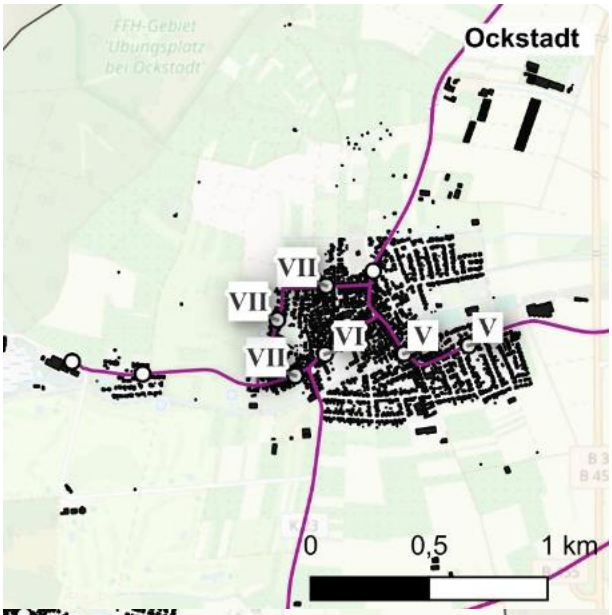
Tabelle 10: Haltestellenkategorien (Seisenberger, Pajares, & Thakkar, 2024)

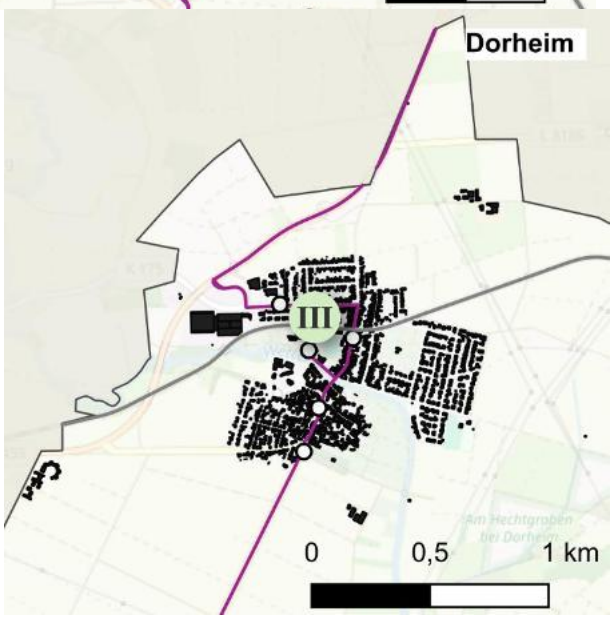
Bedienintervall	Bahn	Bus
< 5 min	I	II
5 ≤ x < 10 min	I	III
10 ≤ x < 20 min	II	IV
20 ≤ x < 40 min	III	V
40 ≤ x < 60 min	IV	VI
60 ≤ x < 120 min	V	VII

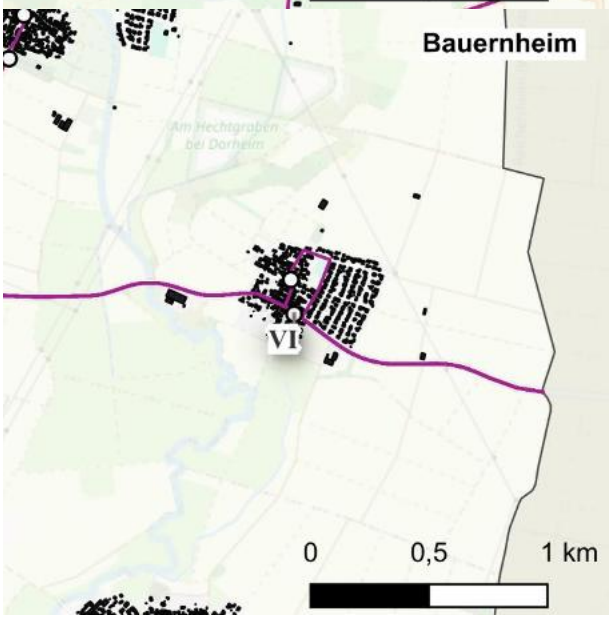
Das Ergebnis der Kategorisierung kann der nachstehenden Abbildung 61 entnommen werden. Folgende **Aspekte** fallen in der Auswertung der Kategorisierung auf:

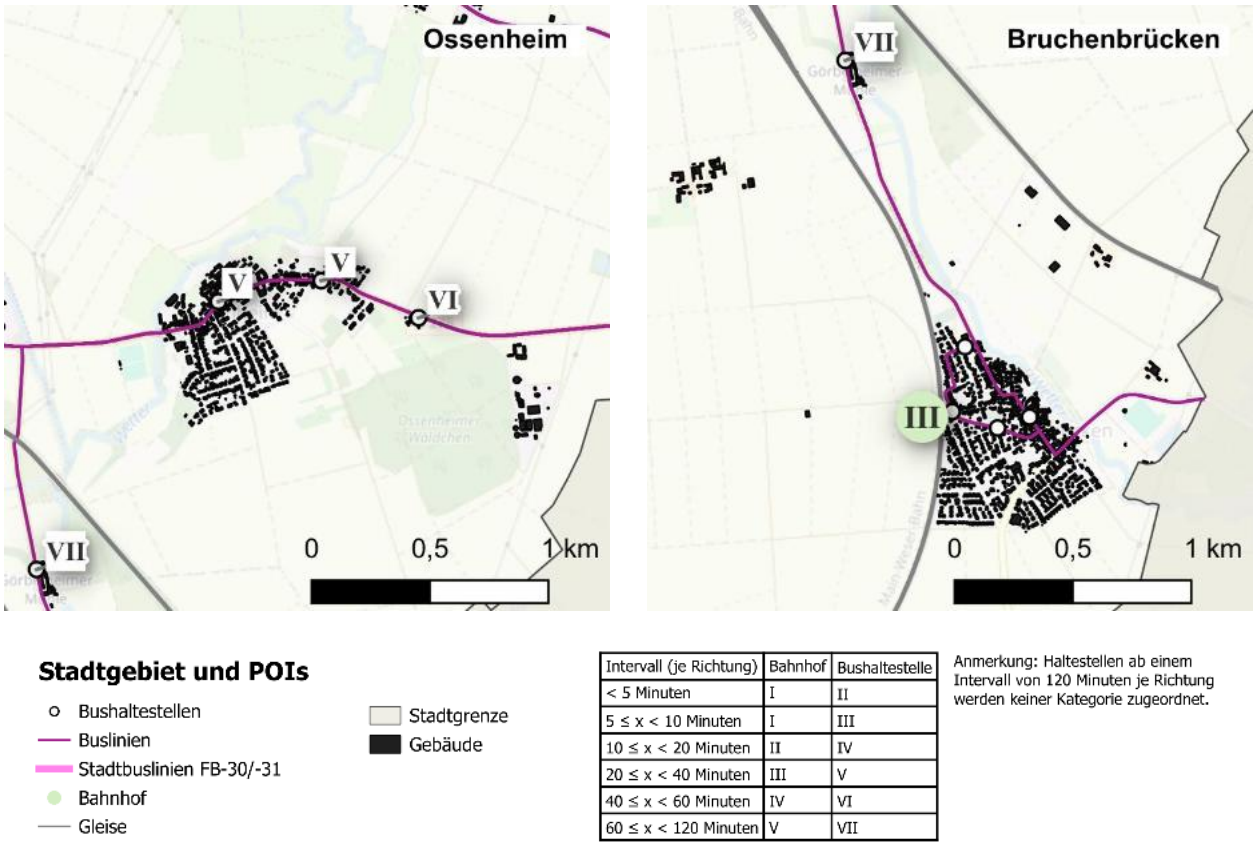
- Der **Bahnhof in Friedberg** weist die **höchste Kategorie I** auf. Hier verkehren neben der S-Bahnlinie der S 6 insgesamt sieben Regionalbahn-, drei Regionalexpress- und ICE-Linien.
- Die drei weiteren **Bahnhöfe in Dorheim, Bruchenbrücken und Friedberg Süd** lassen sich der **Kategorie III** zuordnen.
- 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.


Kernstadt
0
0,5
1 km


Ockstadt
0
0,5
1 km


Dorheim
0
0,5
1 km


Bauernheim
0
0,5
1 km



Intervall (je Richtung)	Bahnhof	Bushaltestelle
< 5 Minuten	I	II
5 ≤ x < 10 Minuten	I	III
10 ≤ x < 20 Minuten	II	IV
20 ≤ x < 40 Minuten	III	V
40 ≤ x < 60 Minuten	IV	VI
60 ≤ x < 120 Minuten	V	VII

Anmerkung: Haltestellen ab einem Intervall von 120 Minuten je Richtung werden keiner Kategorie zugeordnet.

Abbildung 61: Haltestellenkategorien (Normalwerktag von 6:00 bis 20:00 Uhr), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

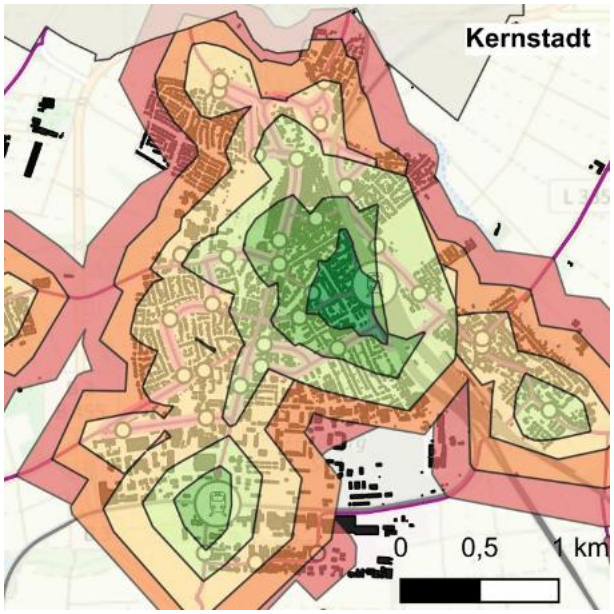
Durch die Haltestellenkategorien und netzscharfe Fußwegedistanzen werden nach Tabelle 11 die ÖV-Güteklassen von A (höchstrangige Erschließungsqualität) bis F (Basiserschließung) berechnet. Bei der Einteilung wird davon ausgegangen, dass für Haltestellen mit höherer Kategorie auch längere Fußdistanzen 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.

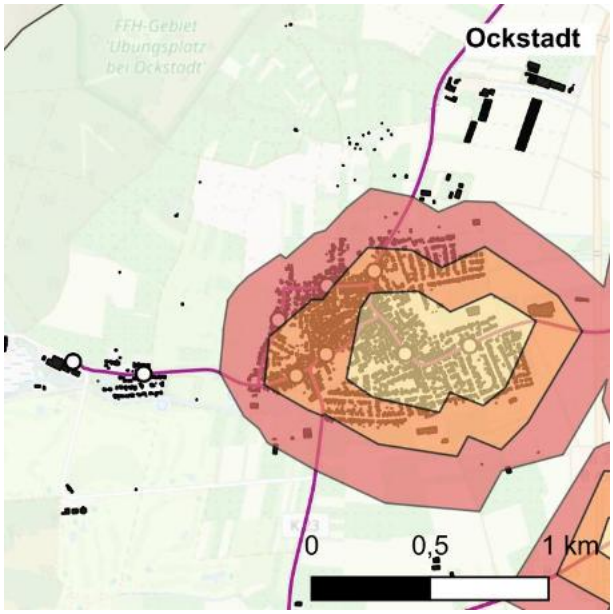
Tabelle 11: Einteilung der ÖV-Güteklassen (Seisenberger, Pajares, & Thakkar, 2024)

	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 62 als Karte und Abbildung 63 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 (siehe 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 Mediangüte 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 Mediangüte liegt hier, genauso wie in Ossenheim, bei D – gute ÖV-Erschließung. In Ossenheim wird diese Güteklasse durch zwei Bushaltestellen der Kategorie V erreicht (siehe Abbildung 62).
- Die Gemeindeteile **Ockstadt und Bauernheim** weisen eine **Mediangüte 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.





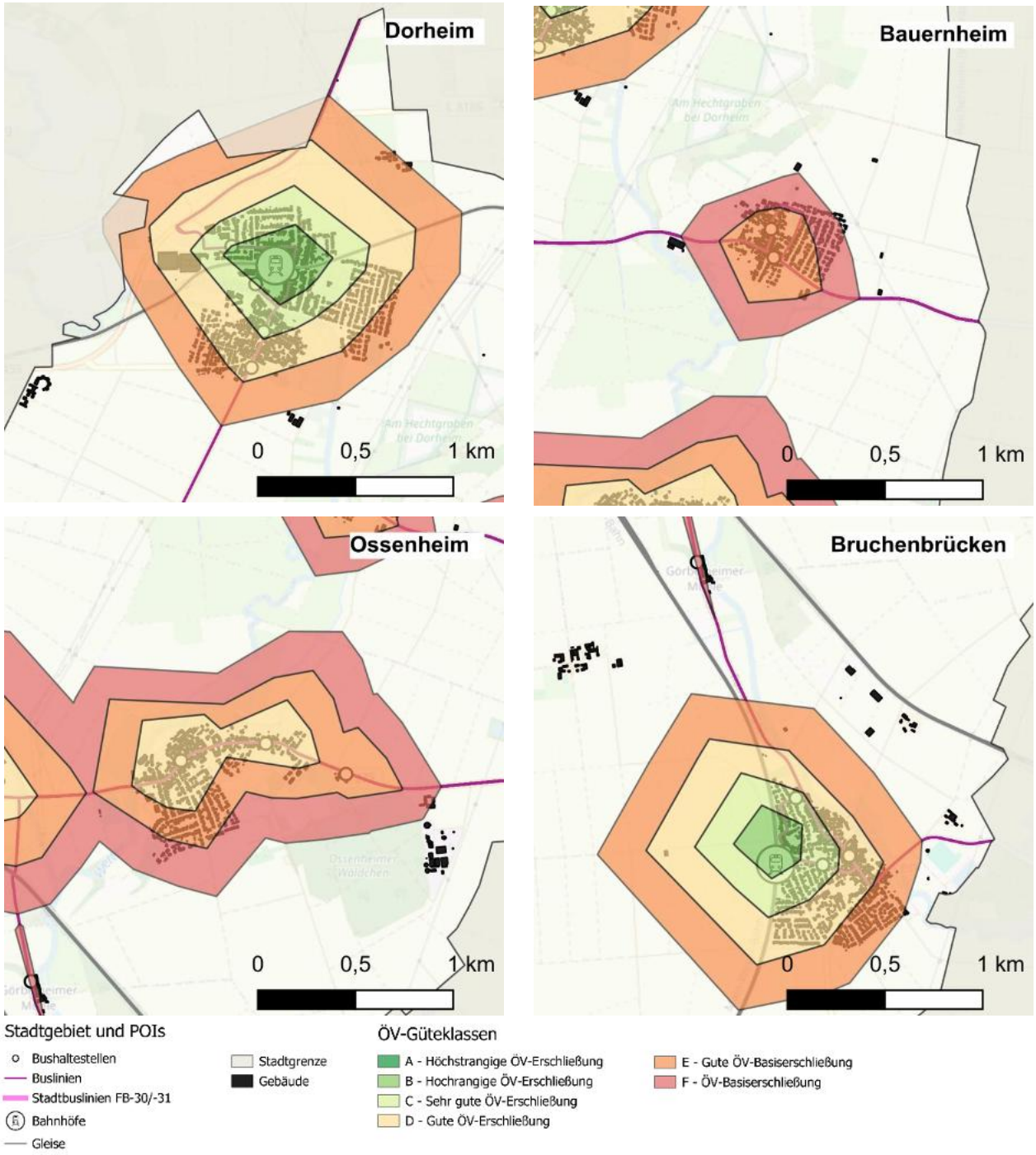


Abbildung 62: Räumliche Verteilung der ÖV-Güteklassen (Normalwerktag von 6:00 bis 20:00 Uhr), Kartengrundlage: © OpenStreet-Map-Mitwirkende

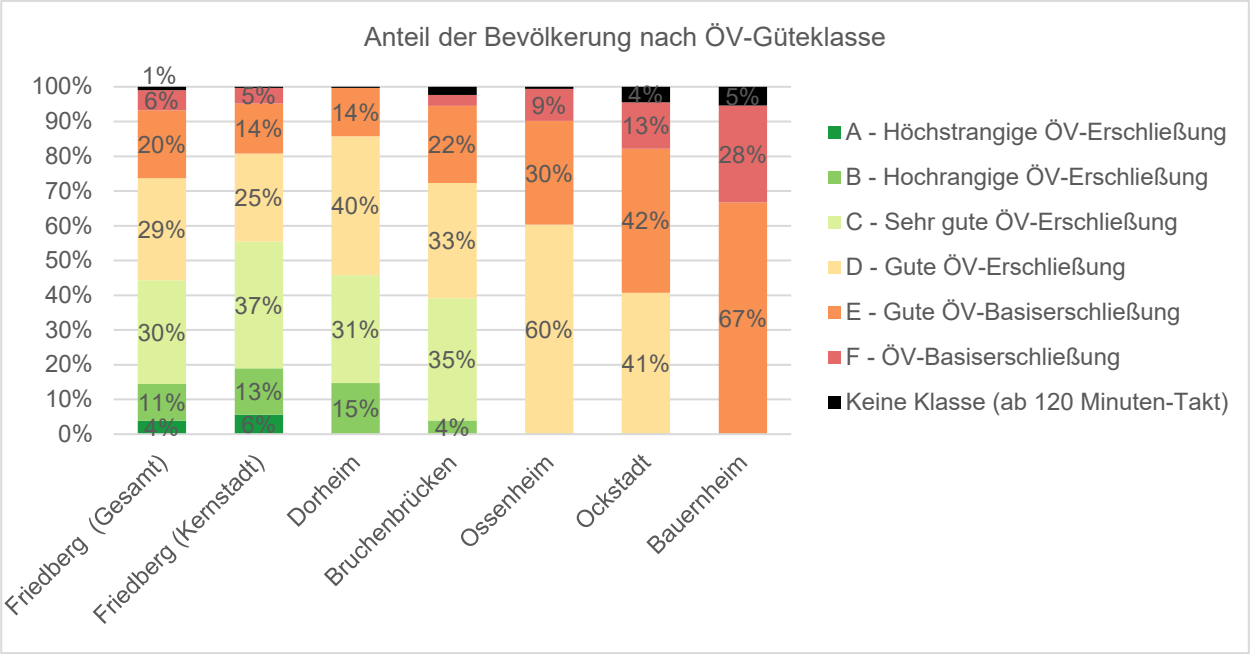


Abbildung 63: Bevölkerungsanteile nach ÖV-Güteklasse (Normalwerktag von 6:00 bis 20:00 Uhr), Bevölkerungsdaten vom Zensus (2022)

3.4.4 Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt

Die ÖPNV-Anbindung der Stadtteile Friedbergs kann dem Liniennetzplan in Abbildung 58 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 12 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 12: 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 13 bis Tabelle 15 beschrieben (RMV, 2025). Fahrtenpaare bezeichnen 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 13) deutlich über den Grundanforderungen des Nahverkehrsplans (siehe Tabelle 12). Es wären einzelne zusätzliche Fahrten Freitagabends notwendig, um eine Anbindung bis 24:00 Uhr zu gewährleisten.

Tabelle 13: 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 14) 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 14: 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 (nur als ALT)	6:24 - 21:04 Uhr	15

An Sonntagen (Tabelle 15) 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 15: 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 16 entnommen werden. Insgesamt wurden Zählungen auf 386 Fahrten durchgeführt. Aufgrund 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 16: 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
		Samstag	4	FB Bhf. - Ober-Florstadt
	ab Ober-Florstadt	Normalwerktag	16	Ober-Florstadt - FB Bhf.
				Nieder-Fl. Rat- / Bürgerhaus - FB Bhf.
				Nieder-Fl. Messeplatz - FB Bhf.
		Samstag	4	Ober-Florstadt - FB Bhf.
3	ab Friedberg Bhf.	Normalwerktag	14	FB Bhf. - Heuchelheim
				FB Bhf. - Dorn-Assenheim
		Samstag	13	FB Bhf. - Reichelsheim Bhf.
	ab Reichelsheim Bhf.	Normalwerktag	13	Heuchelheim - FB Bhf.
				Dorn-Assenheim - FB Bhf.
		Samstag	13	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.
		Samstag	4	Nieder Wöllstadt Bhf. - FB Burg
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 Bruchenbr. Str.
				FB Bhf. - Bruchenbrücken Mitte
	ab Assenheim Br. Str.	Normalwerktag	1	Assenheim Bruchenbr. Str. - FB Bhf.

Die Ergebnisse der Fahrgastzählung sind in Tabelle 17 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 64), 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 65 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 17 sind Besetzungsgrade ab 65 % gelb und ab 100 % rot markiert. Linien mit weniger als vier Fahrten pro Tageskategorie werden grau und kursiv dargestellt.

Tabelle 17: 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%*		

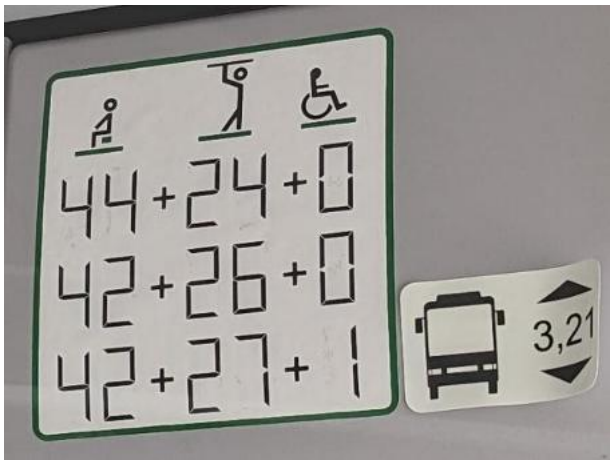


Abbildung 64: Kapazität der verwendeten Standardbusse (links) (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 65: Besetzungsgrad von 64 % auf der Linie FB-3 (eigene Fotoaufnahme, 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 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 Normalwerktage 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.

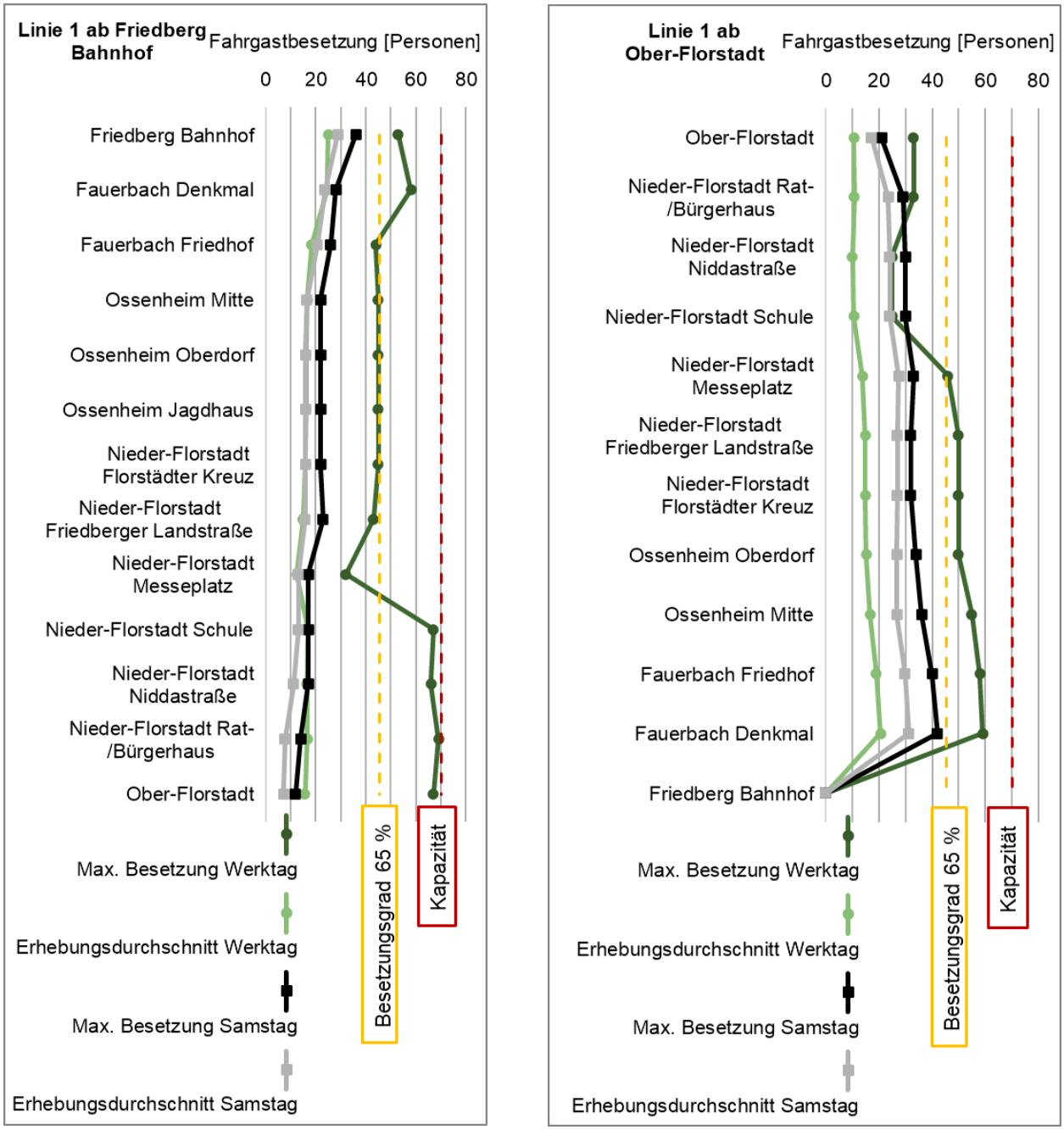
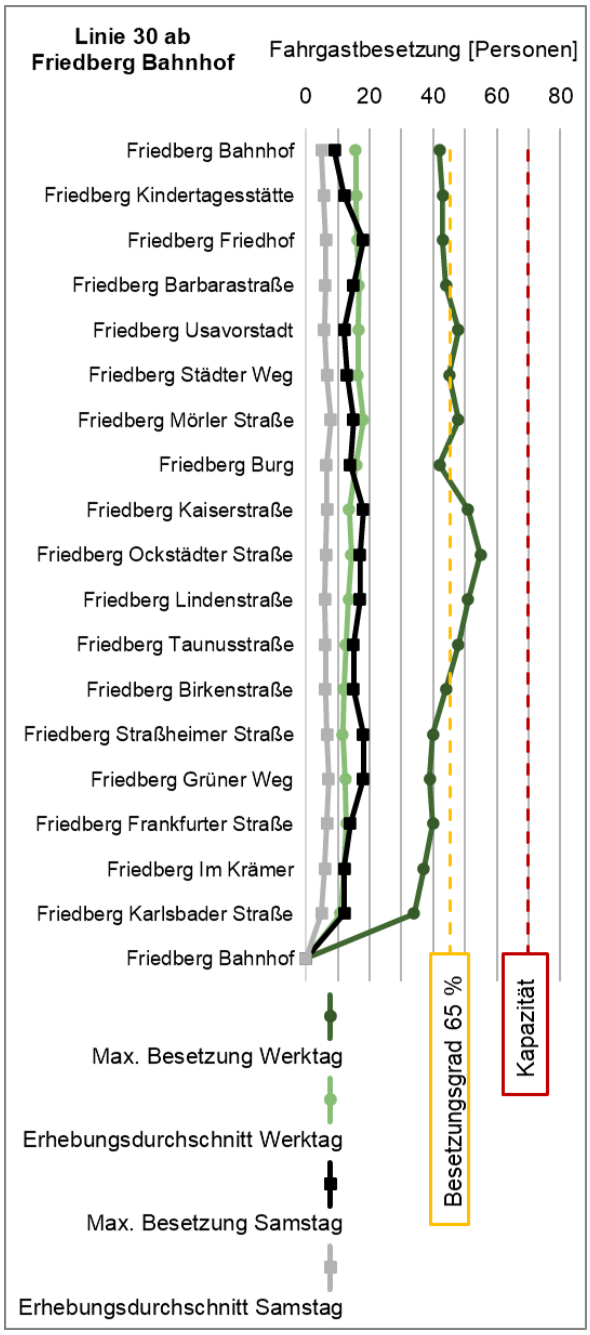


Abbildung 66: Fahrgastbesetzung auf der Linie FB-1 ab Friedberg Bahnhof (links) und Ober-Florstadt (rechts)



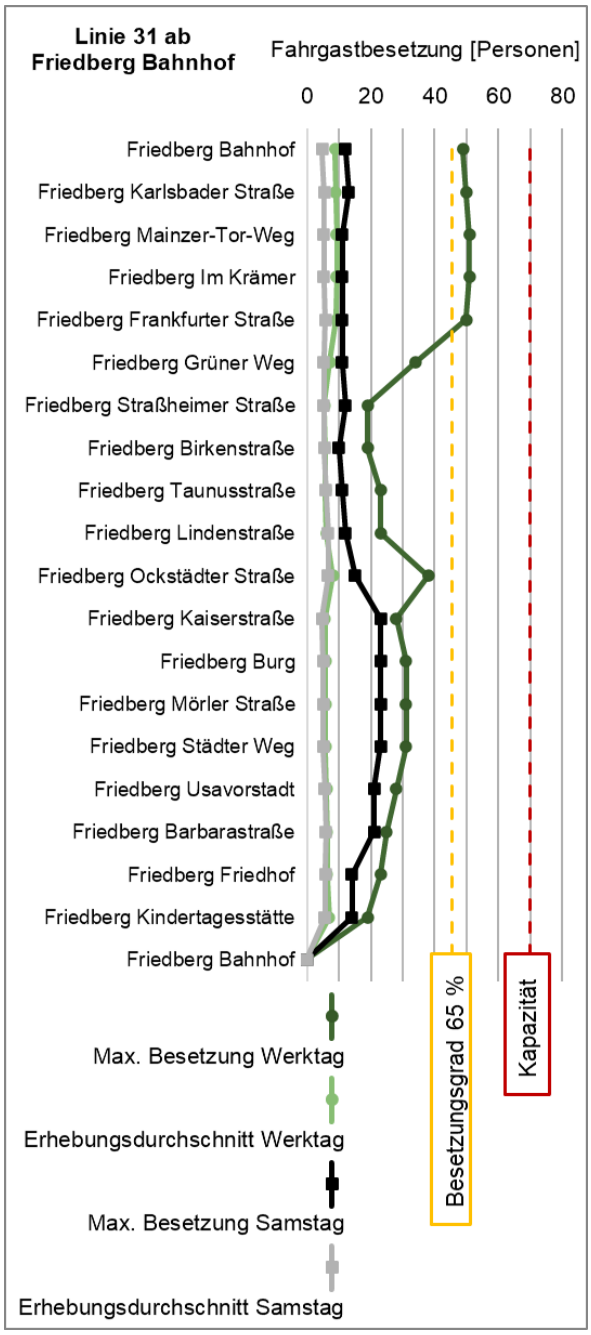


Abbildung 67: Fahrgastbesetzung der Linie FB-30 (links) und FB-31 (rechts)

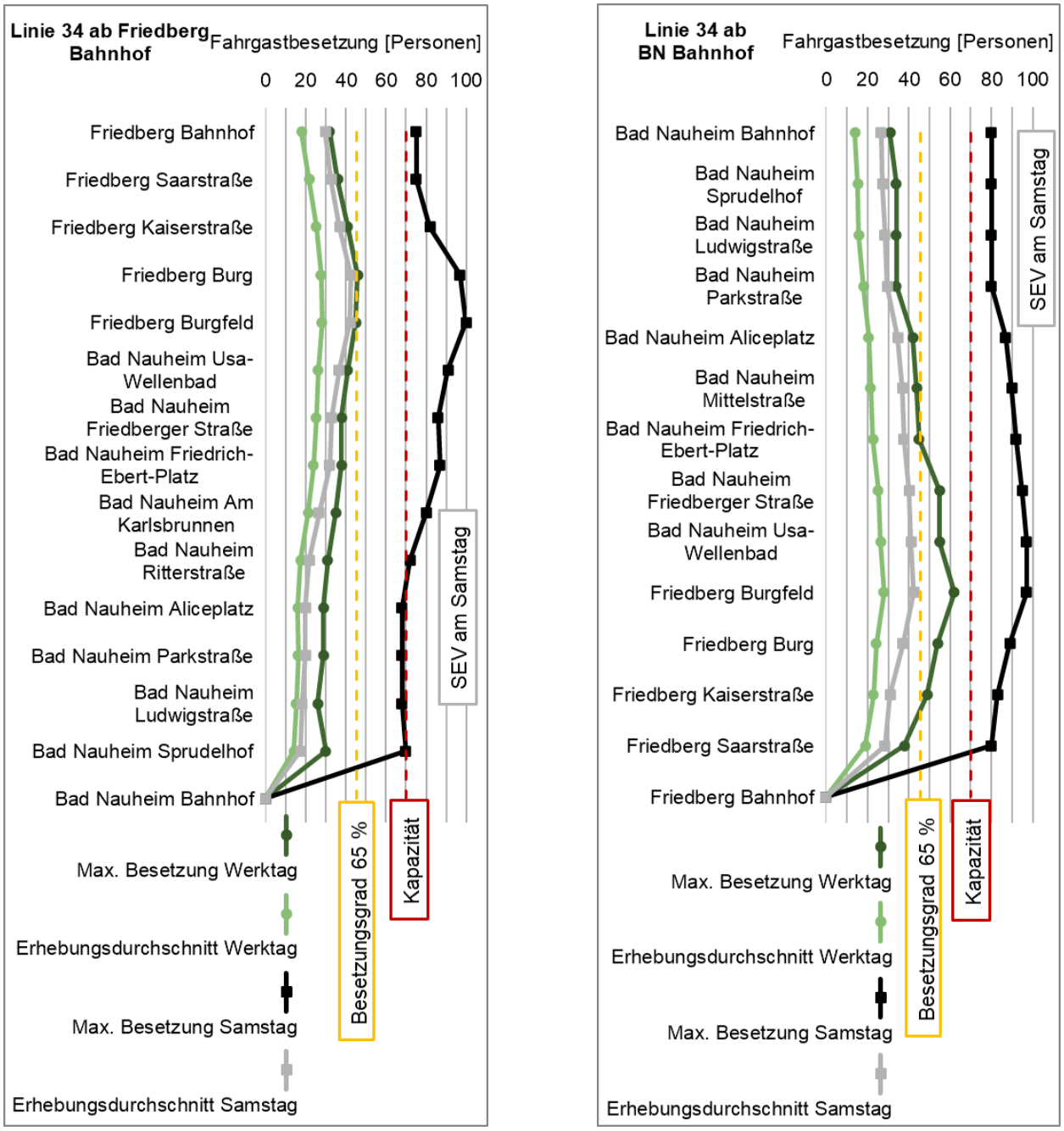


Abbildung 68: Fahrgastbesetzung auf der Linie FB-34 ab Friedberg Bahnhof (links) und ab Bad Nauheim Bahnhof (rechts)

3.4.6 Erkenntnisse aus der Fahrgastbefragung

Nachstehend werden die Erkenntnisse der Fahrgasterhebungen dokumentiert, welche an den Haltestellen Friedberg Bahnhof, Kaiserstraße sowie in Bussen während der Fahrt 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 Reisehäufigkeit 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 69 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 Reisehäufigkeit 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 70 dargestellt.

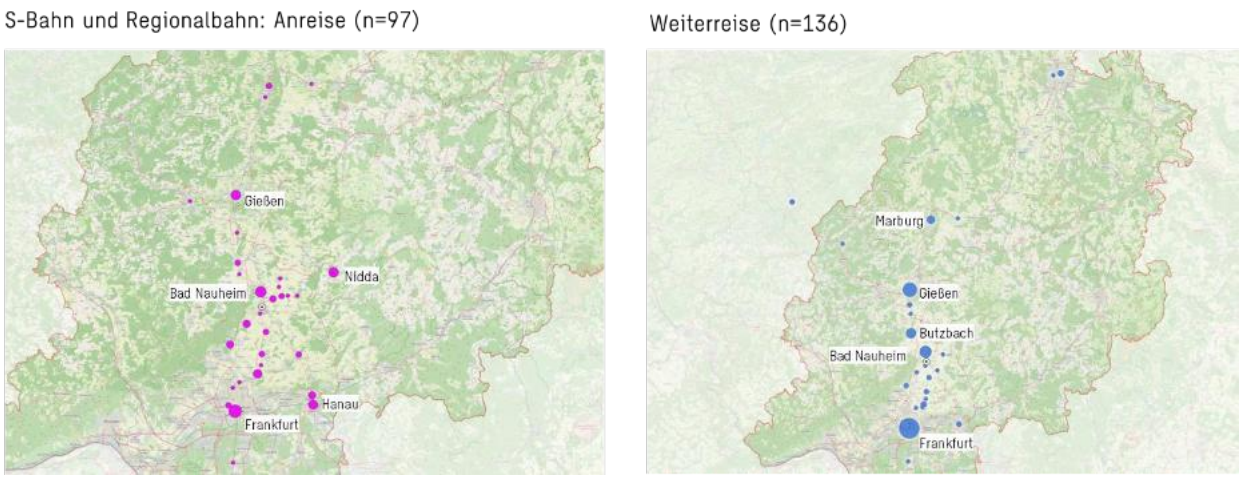


Abbildung 69: Quellen und Ziele bei An- und Weiterreise mit S- oder Regionalbahn, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

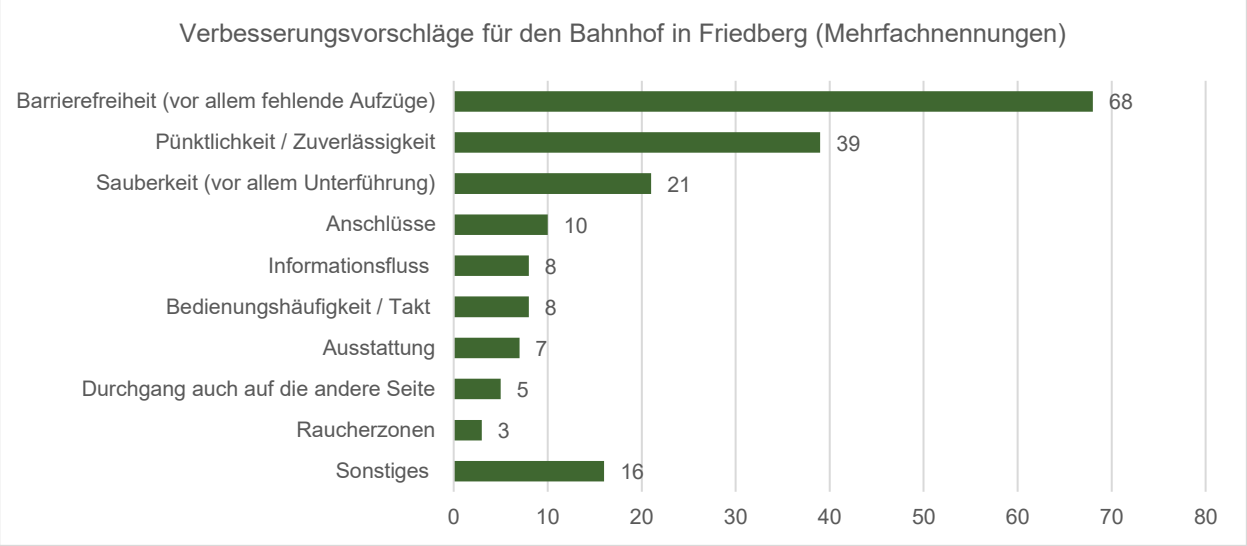


Abbildung 70: Verbesserungsvorschläge für den Bahnhof in Friedberg (Mehrfachnennungen)

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 71 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 72 dargestellt.

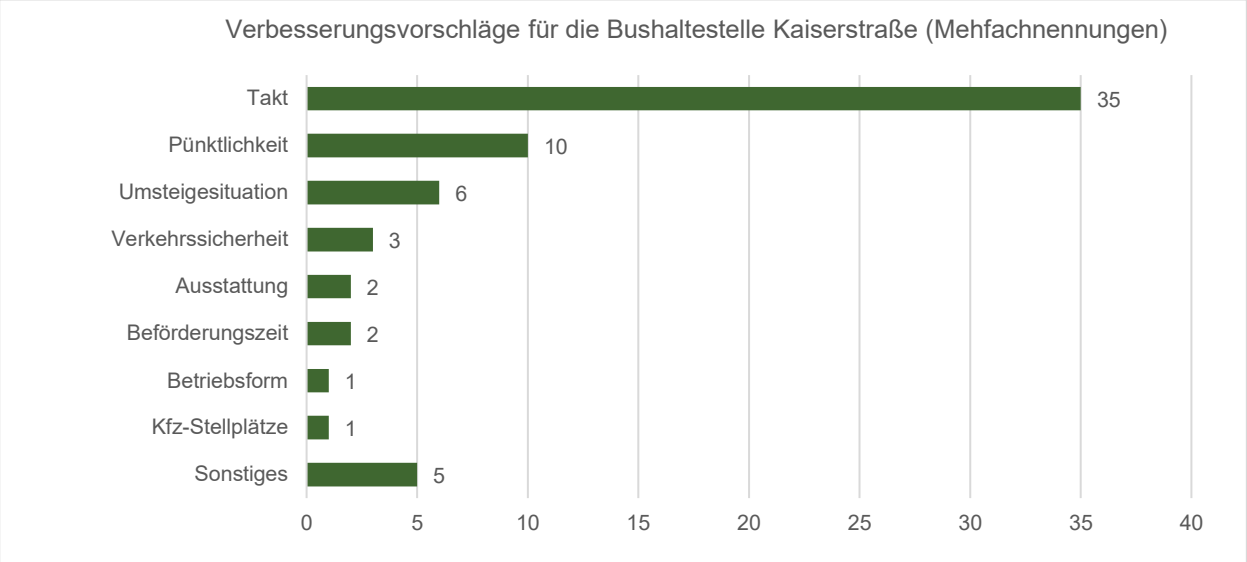


Abbildung 71: Verbesserungsvorschläge für die Bushaltestelle Kaiserstraße (Mehrfachnennungen)

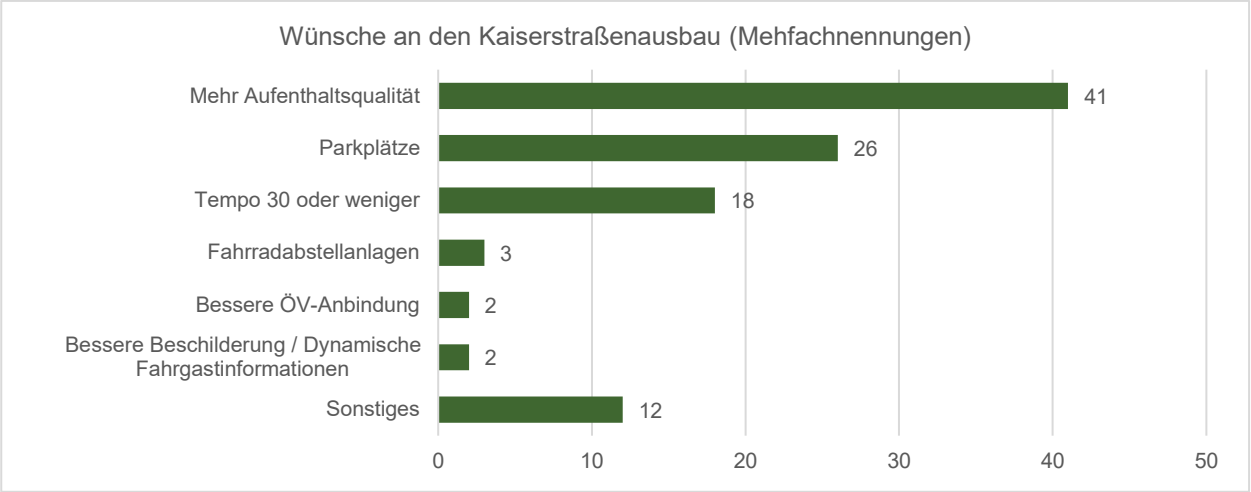


Abbildung 72: Wünsche an den Kaiserstraßenausbau (Mehrfachnennungen)

3.4.6.3 Fahrgastbefragung in den Bussen

Während der Fahrgastzählung (siehe 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**: Freizeitzwecke 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 73 und Abbildung 74 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 75.

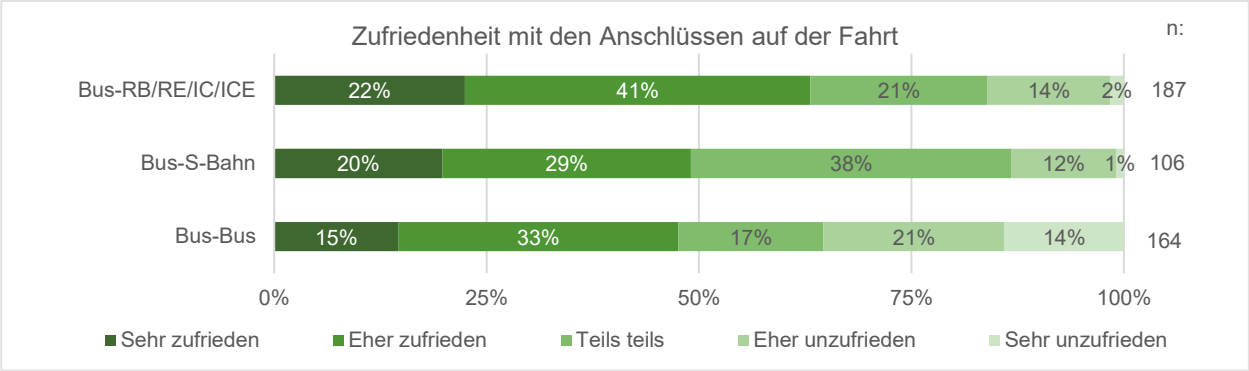


Abbildung 73: Zufriedenheit mit den Anschlüssen auf der Fahrt

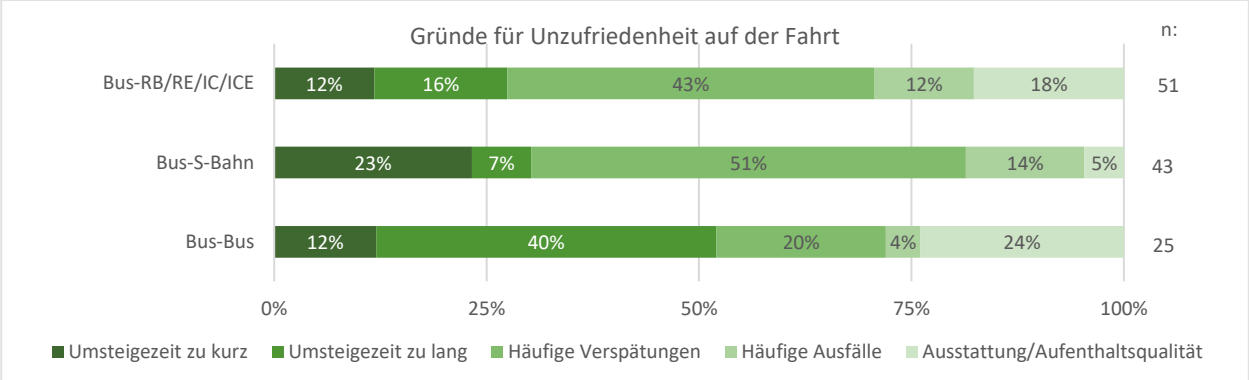


Abbildung 74: Gründe für Unzufriedenheit auf der Fahrt

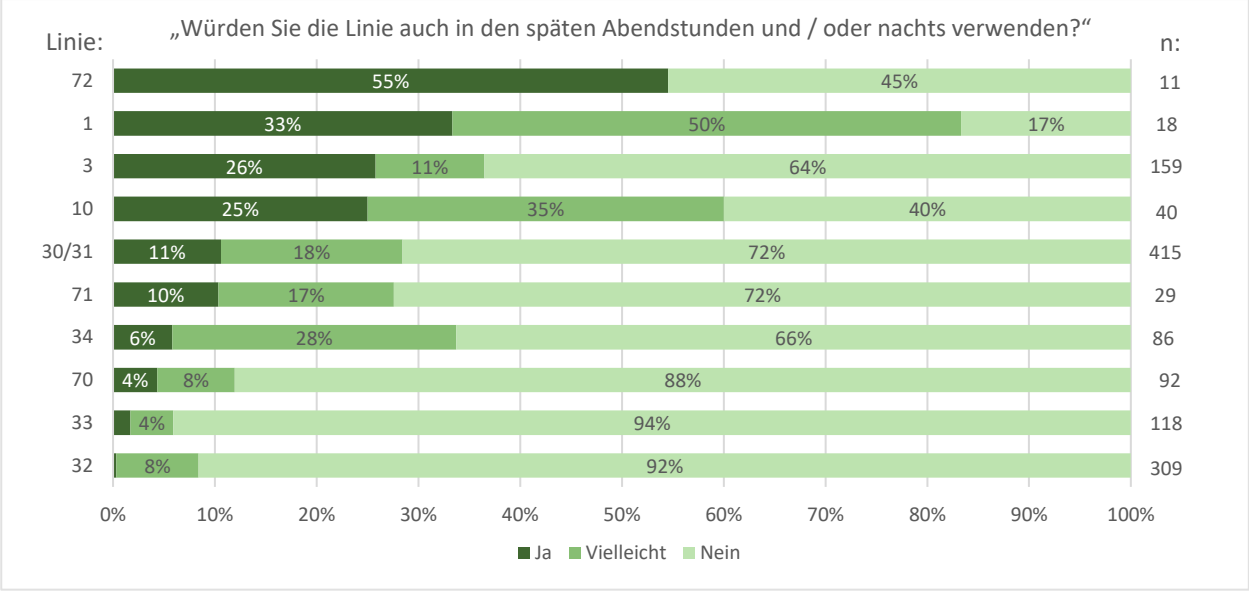


Abbildung 75: Antworten auf Frage „Würden Sie die Linie auch in den späten Abendstunden und / oder nachts verwenden?“

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

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 (siehe 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 (siehe 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 76 dargestellte Radnetz für die Stadt Friedberg.

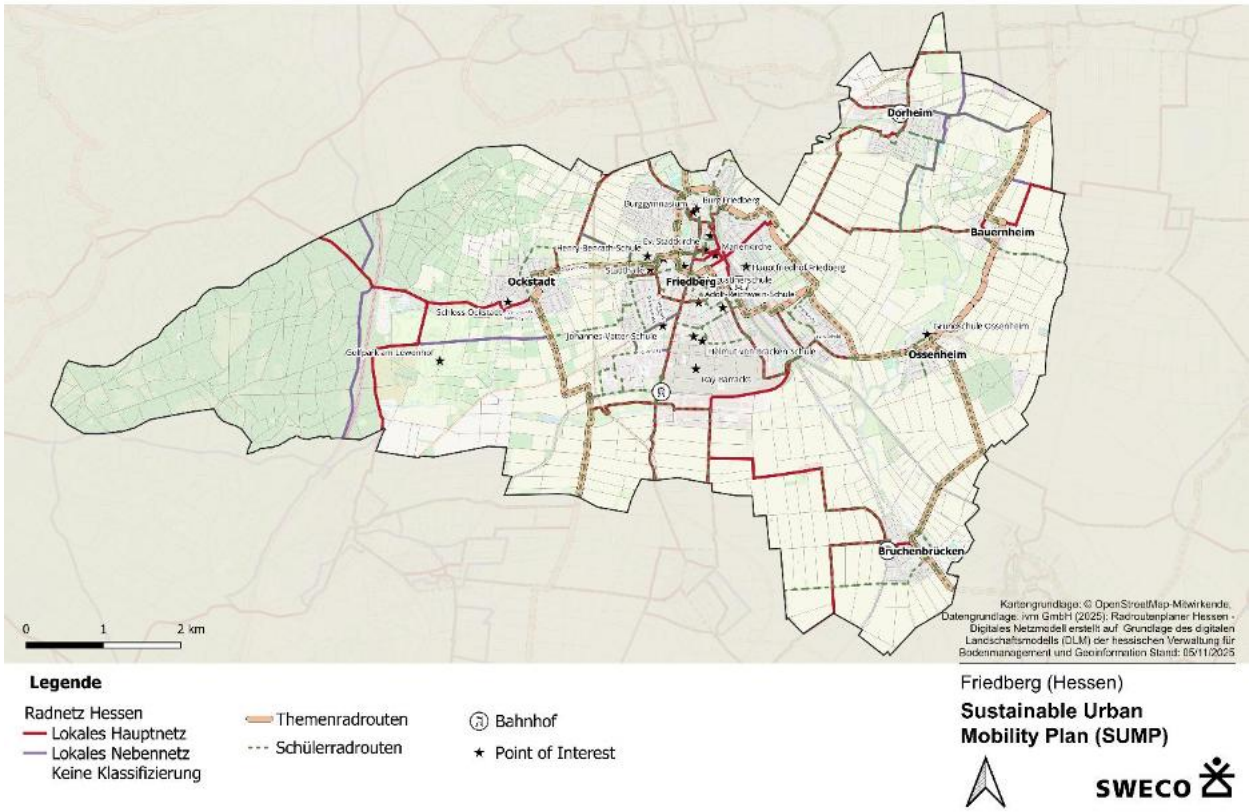


Abbildung 76: Radnetz im Bestand

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 (siehe Kapitel 5.3.3).

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 Bruchenbrücken 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.

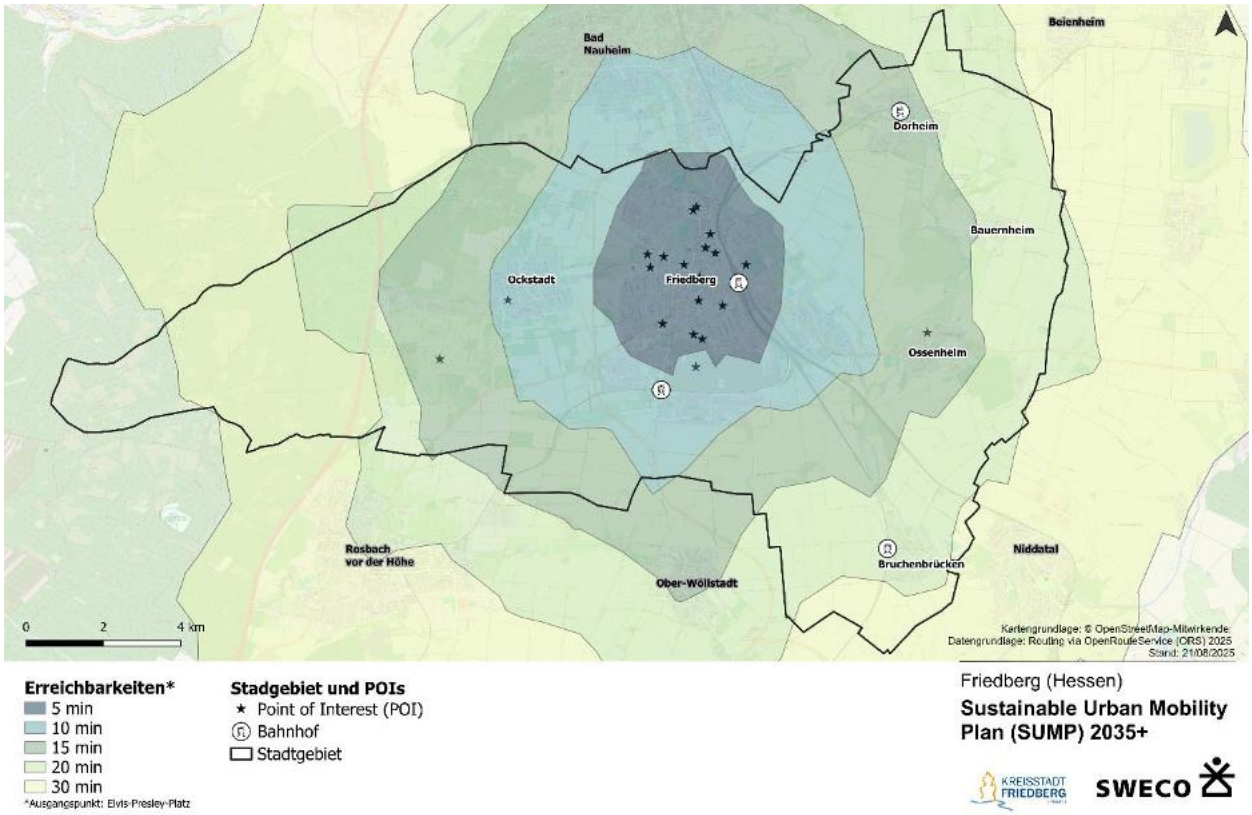


Abbildung 77: Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad

3.5.3 Radverkehrsaufkommen

Kenntnisse zum Radverkehrsaufkommen können aus 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 19).

Tabelle 19: 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. Fried-berg & Rosbach	Mischverkehr	-	9	74
Wirtschaftsweg nordöstlich Nie-der-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 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 Fahrradklimatest 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 von außerorts nach 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 78).

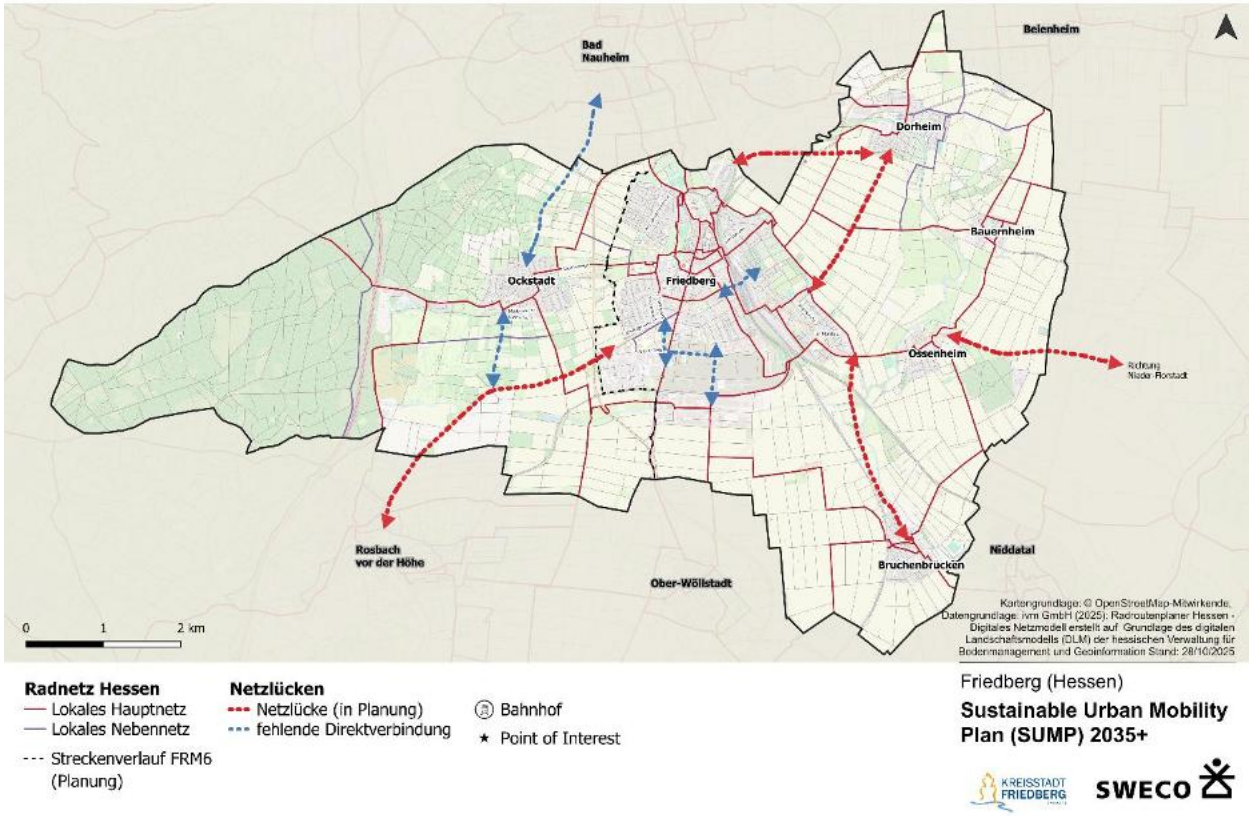


Abbildung 78: Bestandsanalyse Radverkehr - Netzlücken

Netzlücken sind:

- Verbindung zwischen Rosbach / Ober-Rosbach und Friedberg
- Verbindung zwischen Friedberg / Fauerbach und Friedberg / Dorheim
- Verbindung zwischen Friedberg / Bruchenbrücken 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
- Am Herrengarten – Usatalradweg
- 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 Einrichtungsradweg 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 RASt 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 mit 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 79: Alte Bahnhofstraße – Radverkehr bei Tempo 50 im Mischverkehr (cyclomedia, 2024)



Abbildung 80:Gebrüder-Lang-Straße, Unterführung (cyclomedia, 2024)



Abbildung 81: Radverkehrsanlage in der Frankfurter Straße (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 82: 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 83: Weiherstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 84: Kaiserstraße (eigene Fotoaufnahme, 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 rechts abbiegenden Kfz (FGSV, 2010).

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

- Knotenpunkt Dorn-Assenheimer Straße / L 3351: keine Querungsanlage
- Knotenpunkt Gießener Straße / Frankfurter Landstraße: umwegige Radverkehrsführung über LSA
- Knotenpunkt Gießener Straße im Bereich der Bushaltestelle Usabrücke
- Kaiserstraße / Ockstädter Straße: Knotenpunkt mit unklarer Verkehrsführung und Beschilderung. Der Radverkehr wird hier teilweise über Fußverkehrsanlagen geführt
- Knotenpunkt Stohrstraße / Hardbäumchesweg



Abbildung 85: Knotenpunkt Gießener Straße / Frankfurter Landstraße (cyclomedia, 2024)



Abbildung 86: 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 zwischen Bad Nauheim und 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 wird 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 viele Straßen und auch Wirtschaftswege, über die Radrouten durch den Kreis ausgeschildert werden, bei Nässe oder im Winter schlecht zu befahren seien. Die Straßenreinigung gibt die zu reinigen 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 Umstiegpunkten auf die Bahn fehlen geeignete Fahrradabstellanlagen, unter anderem an den Haltepunkten Friedberg Süd und Dorheim. Vor dem Hintergrund der hohen Pendlerzahlen besteht hier großes Verbesserungspotenzial.
- 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 sind, 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 Möglichkeit, Pedelecs und E-Bikes zu laden.



Abbildung 87: Radabstellanlagen an der Adolf-Reichwein-Schule (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 88: Radabstellanlagen am Bahnhof Dorheim (eigene Fotoaufnahme, 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
- 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 organisationseinheitenübergreifend 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 Radwegeanbindung 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 ein 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 20: Probleme und Chancen (Radverkehr)

Themen	Probleme	Chancen
Radnetz	Die auf kreis- und Landesebene konzipierten 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 zu 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 eine 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 dem sich die Fußverkehre bündeln und das 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:

- Verkehrsberuhigte 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 Spazierengehen 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, dass mobilitätseingeschränkte Personen und ältere Menschen langsamer unterwegs sind, junge Personen schneller.

Abbildung 89 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. Im Hinblick auf eine Vermeidung von Elterntaxis ist die fußläufige Erreichbarkeit von Schulen essenziell.

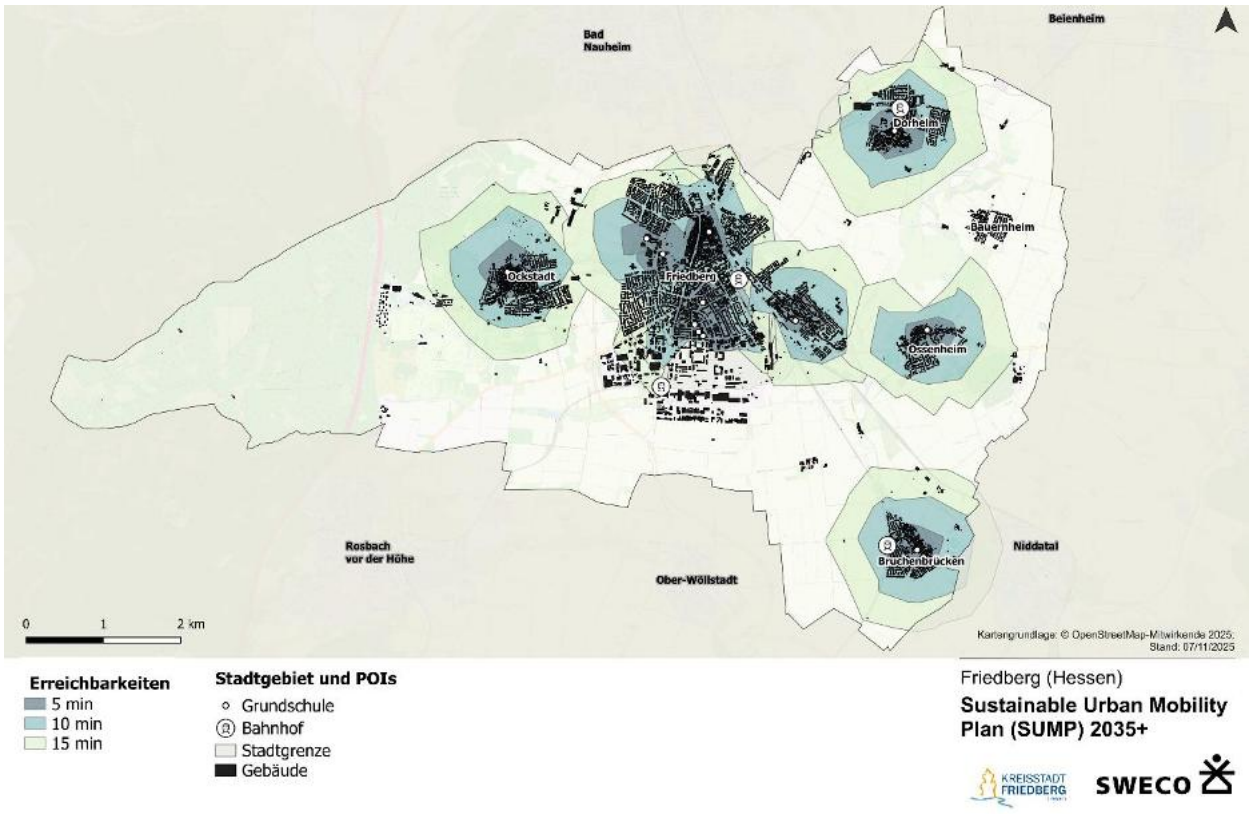


Abbildung 89: Erreichbarkeiten zu Fuß – Grundschulen

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 Bruchenbrücken, 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.

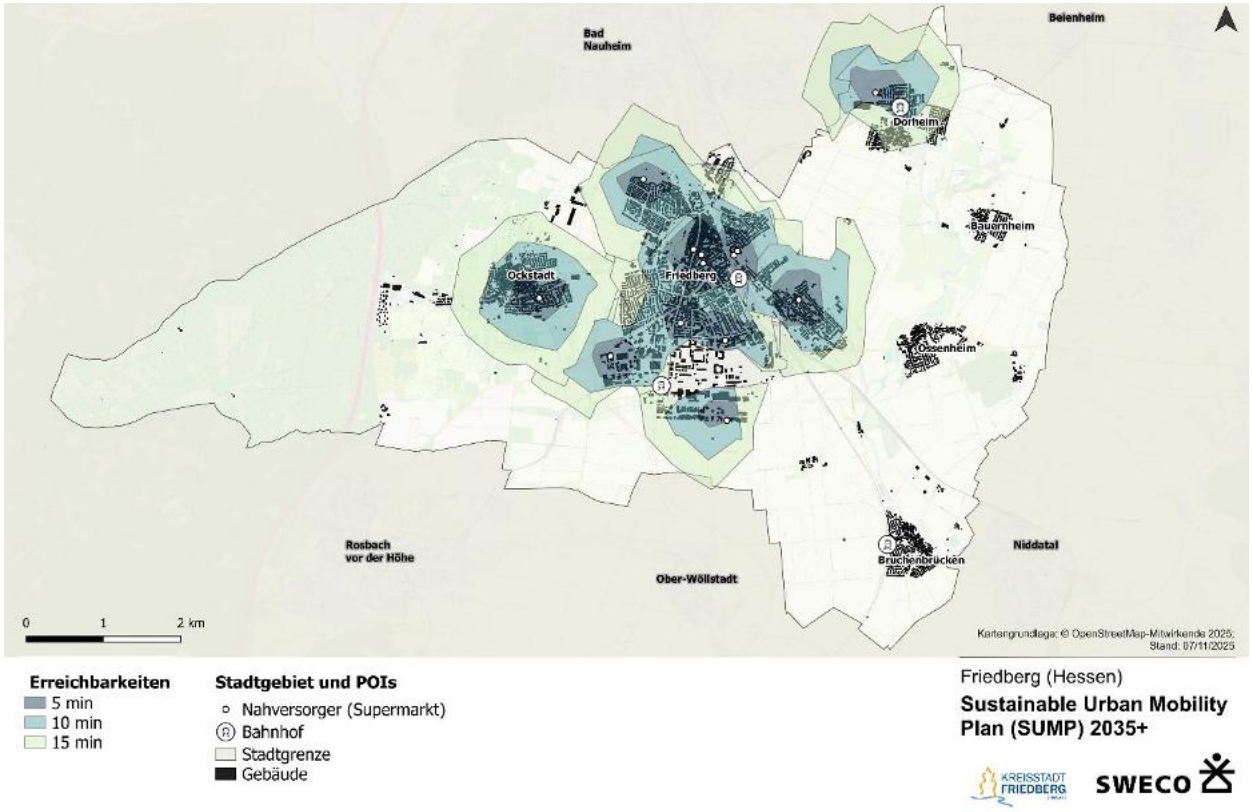


Abbildung 90: Erreichbarkeiten zu Fuß – Nahversorgung (Supermarkt)

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 zu 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 91: 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 92). Das Verwaltungsgericht Bremen hat zuletzt am 22. Februar 2022 entschieden, dass Anwohnende bei erheblichen Beeinträchtigungen der Gehwegbenutzung einen räumlich begrenzen 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 und der Johann-Philipp-Reis-Schule. Besonders hoch ist der Bedarf an Taxis und Kleinbussen an der Wartbergschule, 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 an den meisten Schulen.



Abbildung 92: Beispielhaftes Gehwegparken in der Saarstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 93: Poller in der Wilhelm-Leuschner-Straße (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 (Bannenberg, 2022) als Angsträume identifiziert wurden:

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



Abbildung 94: Angstraum am Bahnhof Dorheim (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 95: Angstraum 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 sehbeinträchtige Menschen oder Personen, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, in Friedberg beeinträchtigen. Die Liste ist nicht abschließend zu betrachten, sie greift lediglich Beispiele auf.

- 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

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 (siehe Abbildung 96). 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 96: Hauptstraße in Fauerbach (cyclomedia, 2024)



Abbildung 97: Adolf-Reichwein-Schule mit katholischer Kindertagesstätte St. Marien auf der Saarstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)

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



Abbildung 98: Mängel und Forderungen aus der 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 urbane 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 99 und Abbildung 100):

- 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 99: Fehlende Bordsteinabsenkung am Fußgängerüberweg in der Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 100: 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:

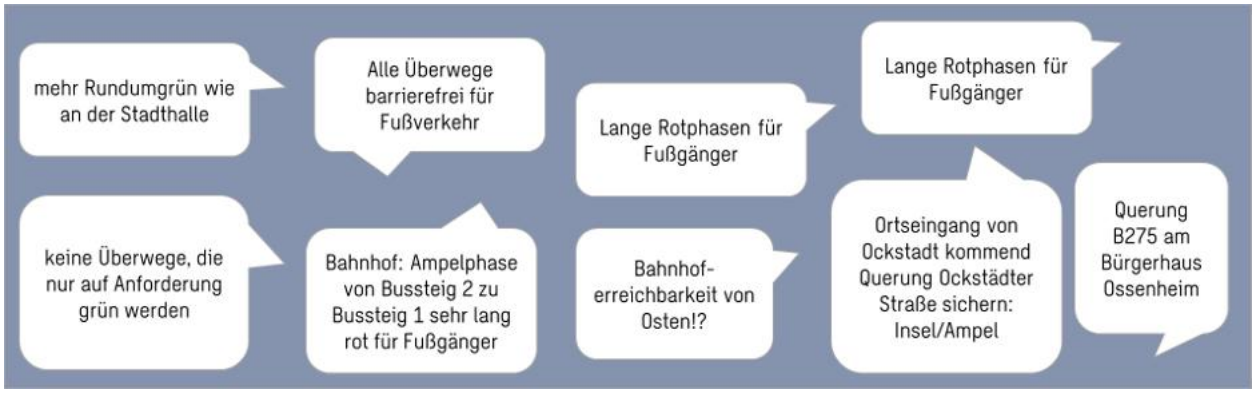


Abbildung 101: Mängel und Forderungen aus der Öffentlichkeit bezogen auf den Fußverkehr (quer) (Quelle: Dokumentation 1. Planungswerkstatt)

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 / Feuerbacher 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 21: Probleme und Chancen (Fußverkehr)

Themen	Probleme	Chancen
Fußverkehrsnetz	**Entfernungen in Richtung Stadtteile** und Höhenunterschiede im Stadtgebiet sind Herausforderungen für einen attraktiven Fußverkehr in der Stadt. Es gibt bislang **kein Vorrangnetz** für den Fußverkehr.	Die Innenstadt ist geprägt durch **kurze Wege**. Altstadt, Points of Interests, Schulen, Natur und Gastronomie sind fußläufig erreichbar. Ausbau der Ray Barracks verdichtet Fußwegenetz zukünftig.
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
- Bikesharing
- E-Scootersharing
- 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 102):

- 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.) (Stadtmobil, o.D.)

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



Abbildung 102: 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 seitens 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 103: Park-&-Ride-Anlage am Bahnhof Bruchenbrücken (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 104: Parkplatz am Bahnhof Dorheim (eigene Fotoaufnahme, 2025)

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 den Befragten jeweils zu maximal insgesamt 15 % als „sehr wahrscheinlich“ oder „eher wahrscheinlich“ bewertet. Ein Großteil gibt eine „eher unwahrscheinliche“ oder „sehr unwahrscheinliche“ Nutzung an oder kann eine zukünftige Nutzung nicht beurteilen.

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 22: 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 Bruchenbrücken, Defizite in der ÖV-Güte am Steinernen 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 Ausbauvorhaben	Umgestaltung des Bahnhofs, langfristige Sicherung des ÖPNV-Angebots auf Schiene 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 Raddirektverbindung 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, Gefahr in Schulumfeldern durch Elterntaxis, fehlende Barrierefreiheit	Verbesserte Fußgängerfreundlichkeit durch geplanten Umbau der Kaiserstraße	Festlegung und Umsetzung eines sicheren Vorrangnetzes für den Fußverkehr, Verbesserung barrierearme 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	

4 Phase 2 – Strategieentwicklung

Die Strategieentwicklung bildet als zweite Phase des SUMP-Prozesses das Herzstück des SUMP (siehe Abbildung 105). Sie dient dazu, aus der Analyse der bestehenden Verkehrssituation eine klare, zukunftsorientierte Ausrichtung für die Mobilitätsentwicklung von Friedberg abzuleiten. Sie umfasst zum einen das Leitbild und die Leitziele als Beschreibung der *angestrebten* zukünftige Mobilität in Friedberg. Sie schaffen Orientierung für Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit und bilden den normativen Rahmen für die weitere Maßnahmenplanung. Auf Grundlage des Leitbildes und der Leitziele wurden Indikatoren und konkrete, sogenannte SMART- Ziele festgelegt. „SMART“ steht für spezifisch, messbar, attraktiv / erreichbar, realistisch und terminiert. Sie konkretisieren die strategischen Absichten und machen Fortschritte überprüfbar. SMART-Ziele verbinden langfristige Vision und operative Umsetzung und sind damit ein wesentlicher Bestandteil einer wirksamen SUMP-Strategie. Zuletzt werden in der Strategieentwicklung Verkehrsmodellszenarien aufgestellt, um *mögliche* zukünftige Entwicklungen der Mobilität aufzuzeigen. Die Szenarien wurden nach der Leitbild- bzw. Leitzielentwicklung und parallel zur Maßnahmenentwicklung erarbeitet.

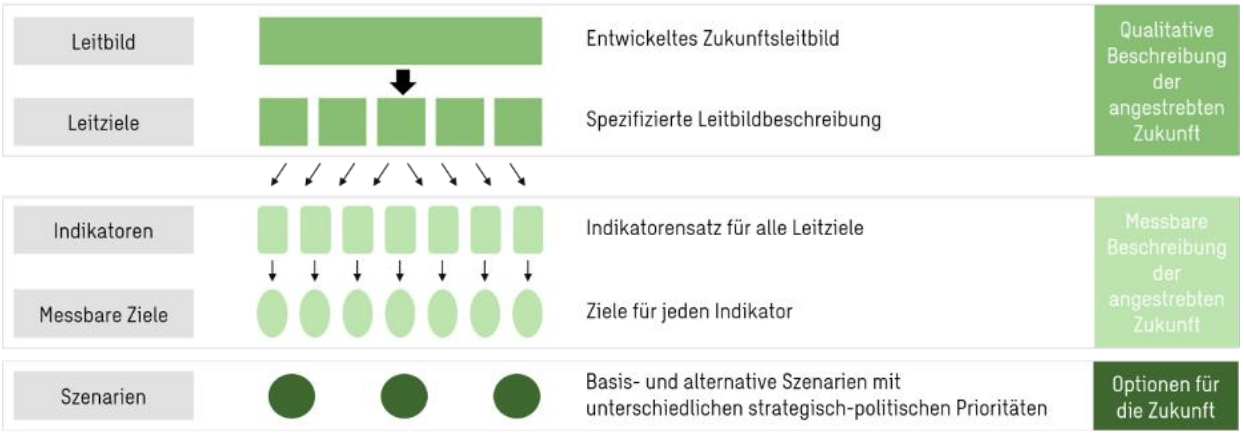


Abbildung 105: Elemente der Strategieentwicklung des SUMP (eigene Darstellung nach Rupprecht Consult, 2019/2021)

4.1 Leitbild und Strategie

Der erste zentrale Bestandteil der Strategieentwicklung des SUMP sind das Leitbild und die Leitziele. Sie beschreiben in einer qualitativen Form die angestrebte zukünftige Mobilität in Friedberg.

4.1.1 Leitbild

Ein Leitbild fungiert als langfristiger Leitfaden für die Planung der Mobilität. Es bildet also den zentralen Rahmen, um Ziele und geeignete Maßnahmen im Rahmen des SUMP und darüber hinaus zu definieren. Folgendes Mobilitätsleitbild wurde für die Stadt Friedberg definiert:

> Friedbergs zukünftige Mobilität verfolgt in allen Dimensionen das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung. Im sozialen Sinne ist die Mobilität fair und inklusiv, sodass alle Menschen gleichermaßen teilhaben können. Zugleich unterstützt sie im ökologischen Sinne die klima- und gesundheitsfreundliche Entwicklung der Stadt und ist im ökonomischen Sinne wirtschaftlich und unterstützend für den Wirtschaftsstandort. Übergreifend tragen digitale, vernetzte und intelligente Lösungen zur nachhaltigen Entwicklung bei. So entsteht ein Mobilitätssystem, in dem alle Menschen ihre Ziele sicher und zuverlässig erreichen.
>
> **Mobilitätsleitbild | SUMP Friedberg**

Das Leitbild wurde auf Basis der Ergebnisse eines Workshops im Rahmen der ersten Sitzung der Steuerungsgruppe am 30.10.2025 entwickelt (siehe Kapitel 2.4 und Abbildung 106). So wurde sichergestellt, dass für die Mobilität zentrale Perspektiven wie Verkehrssicherheit, Wirtschaft, Gesundheit, Umwelt, Teilhabe sowie alle Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Aufgeteilt in vier Diskussionsrunden haben die Teilnehmenden zunächst in einem Brainstorming zentrale Themen gesammelt, die für die ideale zukünftige Mobilität in Friedberg von Bedeutung sind. In einem zweiten Schritt wurden die Ergebnisse kategorisiert und entsprechende Überbegriffe definiert. Nach einem Rundgang zu den Plakaten der anderen Diskussionsrunden erfolgte die Definition der wichtigsten Oberbegriffe / Themen je Diskussionsrunde. Der Workshop schloss mit einer Bewertung der Oberbegriffe / Themen aller Diskussionsrunden im Plenum ab. Auf Grundlage der gesammelten Ergebnisse sowie bestehender Ziele auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene wurde das Leitbild für den SUMP ausformuliert und mit der Stadtverwaltung rückgekoppelt. Im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Energie, Wirtschaft und Verkehr der Stadt Friedberg am 04.02.2026 und im Rahmen der Stadtverordnetenversammlung am 26.02.2026 wurde das Leitbild politisch beschlossen.



Abbildung 106: Impressionen der ersten Sitzung der Steuerungsgruppe (Stadt Friedberg, 2025)

4.1.2 Vereinbarte Leitziele

Das Leitbild wird genauer durch Leitziele beschrieben. Sie konkretisieren das Leitbild, indem sie definieren, welche sozialen, ökologischen oder ökonomischen Verbesserungen im Rahmen des SUMP-Prozesses angestrebt werden. Die Leitziele bilden die Grundlage zur Definition von Indikatoren und Ausarbeitung von Maßnahmen (siehe Kapitel 4.2 und 5).

Zur Definition der Leitziele für den SUMP Friedberg wurden – wie bereits beim Leitbild – die Workshopergebnisse der ersten Sitzung der Steuerungsgruppe herangezogen. Ebenfalls berücksichtigt wurden die Ergebnisse aus Phase 1 – Analyse der Mobilitätssituation des SUMP sowie für die Stadt Friedberg geltende Ziele auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene. Wie das Leitbild wurden auch die Leitziele im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Energie, Wirtschaft und Verkehr der Stadt Friedberg am 04.02.2026 und im Rahmen der Stadtverordnetenversammlung am 26.02.2026 politisch beschlossen. Die in Abbildung 107 dargestellten Leitziele wurden für den SUMP definiert.



Abbildung 107: Leitziele des SUMP Friedberg

Übergeordnetes Leitziel ist die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität in Friedberg in allen Dimensionen – also sozial, ökologisch und ökonomisch –, wie es auch im ausformulierten Leitbild aufgeführt ist. Dieses Leitziel gliedert sich in fünf **Leitoberziele**, die in den Säulen dargestellt sind und ebenfalls dem ausformulierten Leitbild entsprechen. Die Leitoberziele werden jeweils durch **Leitunterziele** konkretisiert:

1. Das erste Leitoberziel **„Sicherheit und Zuverlässigkeit erhöhen“** umfasst Leitunterziele, die sich auf die Verkehrssicherheit im klassischen Sinne (u. a. Unfälle) und dabei speziell auch auf die Sicherheit auf Schulwegen beziehen. Darüber hinaus wird auf den Abbau von Angsträumen in der Stadt und die Verbesserung der Zuverlässigkeit im ÖPNV abgezielt.
2. Unter dem zweiten Leitoberziel **„Faire und inklusive Mobilität ermöglichen“** werden Ziele der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden unabhängig von Verkehrsmittel, Geschlecht, Alter, Behinderung oder weiteren Kriterien zusammengefasst. Die Leitunterziele streben eine barrierefreie Mobilität sowie die Gestaltung sicherer und durchgängiger Fuß- und Radwegenetze an. Darüber hinaus sollen Beteiligungsmöglichkeiten geschaffen werden, sodass sich die Friedberger Bevölkerung bei mobilitätsbezogenen Themen informieren und einbringen kann.
3. Das dritte Leitoberziel **„Wirtschaftlichkeit garantieren“** und **„Wirtschaftsstandort unterstützen“** umfasst zum einen das Leitunterziel der Betrachtung von gesamtgesellschaftliche Nutzen-Kosten-Verhältnisse bei Vorhaben der Mobilitätsplanungen. Zum anderen steht der Wirtschaftsstandort Friedberg im Mittelpunkt mit der Erreichbarkeit der Innenstadt und von Arbeitsstandorten sowie der Mobilität von ansässigen Betrieben.
4. Im vierten Leitoberziel **„Digitalität, intelligente Verkehrssysteme und Vernetzung fördern“** sind Leitunterziele inbegriffen, die sich auf die Verknüpfung und bessere Abwicklung bestehender sowie die Schaffung und Integration neuer Mobilitätsangebote beziehen. So sollen Mobilitätsangebote physisch und digital besser vernetzt sowie neue Angebote geschaffen und verbreitet werden.

Zudem zielen die Leitunterziele auf eine digitale Lenkung des ruhenden Verkehres und damit auf eine Reduzierung des Parksuchverkehrs ab.

5. Das fünfte Leitoberziel **„Zur Klima- und Gesundheitsfreundlichkeit beitragen“** umfasst Leitunterziele, die sich auf Klima und Umwelt sowie auf die Gesundheit der Friedberger Bevölkerung beziehen. Somit wird auf die Minimierung von verkehrsbedingten Treibhausgas-, Lärm- und Schadstoffemissionen abgezielt, unter anderem durch die Förderung von aktiver Mobilität und E-Mobilität. Begleitend zum Klimaschutz ist auch die Klimaanpassung bei Vorhaben der Mobilitätsplanung vorzusehen.

4.2 Indikatoren und messbare Ziele

Indikatoren sind Messgrößen, mit denen die Erfüllung der Leitziele überprüft wird. Sie sind der zentrale Baustein des Monitorings und der Evaluation des SUMP (siehe Kapitel 6) und gemäß BMDV (2025) durch folgende **Dimensionen** charakterisiert:

- **Vergleichbarkeit:** Indikatoren ermöglichen es, Erfolge und Herausforderungen zu vergleichen und voneinander zu lernen.
- **Transparenz:** Erfolge und Misserfolge offen zu kommunizieren, stärkt das Verständnis und die Akzeptanz.
- **Relevanz:** Die Wahl der verwendeten Indikatoren sagt etwas über die Wichtigkeit der Themen aus, die für eine Kommune von Bedeutung sind.
- **Messbarkeit:** Auf der Grundlage von Daten ist es möglich, den Erfolg oder Misserfolg von Zielen zu prüfen.
- **Wirksamkeit:** Der Grad der Zielerreichung kann gemessen werden. Wie hat eine Maßnahme gewirkt?
- **Aktualität:** Die Daten, die genutzt werden, sollten so aktuell wie möglich sein. Eine Ausnahme bilden historische Daten, die es ermöglichen, langfristige Entwicklungen aufzuzeigen.

Um geeignete Indikatoren zu bestimmen, bestand ein Austausch mit verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltung. So konnten bestehende Indikatoren identifiziert und weitere Indikatoren zur Messung der Erfüllung der Leitziele festgelegt werden. Um eine gute Übersicht und Umsetzbarkeit zu gewährleisten, wurde sich zunächst auf sechs **Einstiegsindikatoren** verständigt:

- Modal-Split-Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Pkw-Anzahl je Haushalt bzw. Pkw-Dichte
- Anzahl / Anteil der barrierefreien Haltestellen und Anzahl der im Jahr barrierefrei ausgebauten Querungen im Stadtgebiet
- Flottengröße von Sharing-Fahrzeugen pro Anbieter
- Höhe der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen pro Jahr
- Anzahl der im Verkehr schwerverletzten, getöteten und leichtverletzten Personen pro Jahr im Stadtgebiet

Dabei ist es wichtig zu betonen, dass diese Indikatoren stets als Annäherung zur Messung des Fortschritts des SUMPs und seiner Leitziele zu verstehen sind. Sie können keinesfalls alle Themenkomplexe

vollständig abdecken. Bei erfolgreicher Etablierung wäre es sinnvoll, die Einstiegsindikatoren durch weiterführende Indikatoren zu ergänzen, um den Fortschritt des SUMP und die Erfüllung der Leitziele umfassender messen zu können. Folgende **weiterführende Indikatoren** werden dafür vorgeschlagen und können durch andere ergänzt werden:

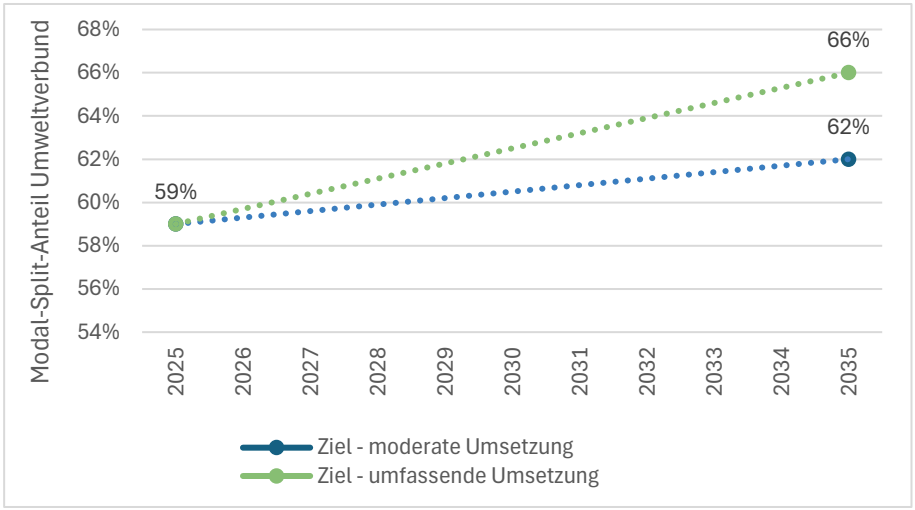
- Verkehrsmengen in ausgewählten Knotenpunkten
- Weitere Modal Splits, die aus Mobilitätsbefragung generiert werden können (z. B. nach Bevölkerungsgruppen, Wegezwecken, Wohnstandorten)
- Weitere Indikatoren, die in Mobilitätsbefragung abgefragt werden können (siehe Kapitel 3.1.6, z. B. Zufriedenheit mit Mobilitätsangeboten)
- Höhe der Schadstoffemissionen an Messpunkten
- Anzahl der Ladepunkte für Elektrofahrzeuge je Einwohnenden bzw. je E-Fahrzeug
- Anzahl der Standorte, an denen mindestens zwei verschiedene Mobilitätsangebote kombiniert werden können (z. B. Mobilstationen, Park & Ride)
- ÖV-Güte nach Stadtteilen
- Länge des Radverkehrsnetzes / Radverkehrsmengen
- Anzahl an Falschparkenden in ausgewählten Streckenabschnitten
- Etc.

Für die Indikatoren wurden jeweils messbare Ziele entwickelt. Sie geben an, welche konkreten Veränderungen im Rahmen des SUMPs erzielt und mithilfe der Indikatoren gemessen werden sollen. Die messbaren Ziele wurden nach den SMART-Kriterien erstellt. Sie erfüllen damit die folgenden **Kriterien**:

- **S**pezifisch
- **M**essbar
- **A**ttraktiv / erreichbar
- **R**ealistisch
- **T**erminiert

In der folgenden Tabelle sind die mit der Stadtverwaltung und in der Steuerungsgruppe abgestimmten sechs Einstiegsindikatoren mit den SMART-Zielen und weitere Hinweisen aufgeführt.

Tabelle 23: Einstiegsindikatoren und SMART-Ziele

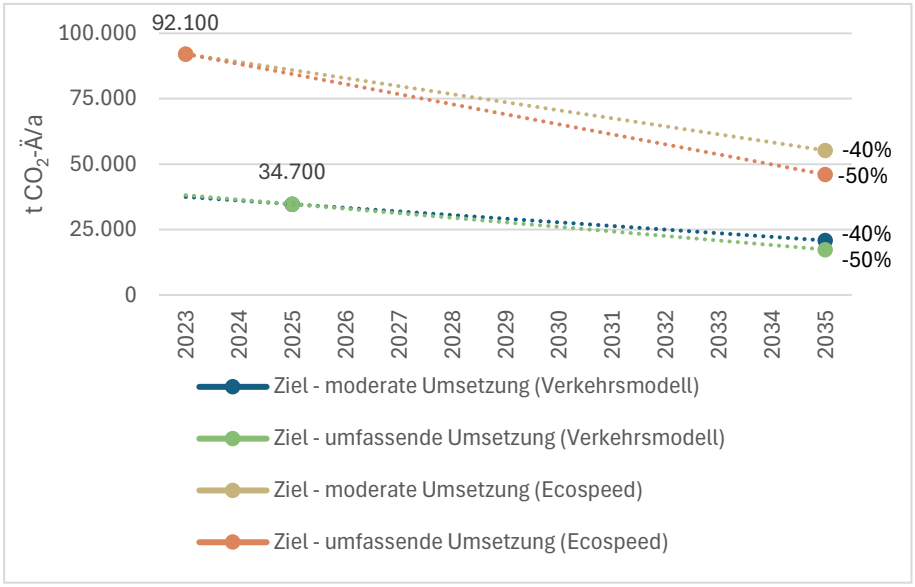
Modal-Split-Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes	
Ist-Wert	59 % am Verkehrsaufkommen (2025, Haushaltsbefragung)
Zielformulierung	Der Modal Split soll bis 2035 zugunsten des Umweltverbundes verschoben werden.
Ziel-Wert 2035 – moderate Umsetzung	Steigerung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes der Friedberger Bevölkerung auf mindestens 62 % (> +3 %) (Steigerungsrate gem. Verkehrsmodellszenario „Moderate Umsetzung“, s. Kapitel 4.3.2)
Ziel-Wert 2035 – umfassende Umsetzung	Steigerung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes der Friedberger Bevölkerung auf mindestens 66 % (umfasst 2 / 3 aller Wege, > +7 %) (Steigerungsrate gem. Verkehrsmodellszenario „Umfassende Umsetzung“, s. Kapitel 4.3.2)
Visualisierung der Ziele	 Abbildung 108: SMART-Ziele für Indikator „Modal-Split-Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes“
Hinweise	Die Steigerungsraten des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes basieren auf den Steigerungsraten der Verkehrsmodellszenarien zwischen dem Analysefall und den Szenarien „Moderate Umsetzung“ und „Umfassende Umsetzung“ (s. Kapitel 4.3.2). Da jedoch im Verkehrsmodell alle Wege auf dem Friedberger Territorium und in der Haushaltsbefragung alle Wege von Friedbergerinnen und Friedbergern (in Friedberg und außerhalb) berücksichtigt wurden, unterscheiden sich die beiden Modal Splits. Der Modal Split kann im Rahmen einer Mobilitätsbefragung bestimmt werden (z. B. ab Herbst 2026 mithilfe des Befragungs-Toolkit des BBSR). Der Modal Split nach Wegen wird berechnet, indem alle erfassten Wege der Befragten nach dem jeweils genutzten Hauptverkehrsmittel kategorisiert und je Kategorie aufsummiert werden. Bei einer repräsentativen Auswertung sollten die Wege zusätzlich mit den Befragungsgewichten hochgerechnet werden. Beim Vergleich des wegebezogenen Modal Splits sollte immer auch die Verkehrsleistung berücksichtigt werden, um falsche Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung zu vermeiden. Im Rahmen der Erhebung können zahlreiche weitere Indikatoren erhoben werden.

Pkw-Anzahl je Haushalt bzw. Pkw-Dichte	
Ist-Wert	• 1,22 Pkw / Haushalt (2025, Haushaltsbefragung) • Pkw-Dichte: 582 Pkw / 1.000 Einwohnende für die Stadt Friedberg (Kraftfahrtbundesamt, 2026; Hessissches Statistisches Landesamt, 2026)
Zielformulierung	Ziel ist, dass die Pkw-Anzahl je Haushalt bzw. die Pkw-Dichte bis 2035 stagniert oder abnimmt. Der deutschlandweite Trend ist seit Jahrzehnten eine Zunahme beider Werte.
Ziel-Wert 2035 – moderate Umsetzung	Stagnation der Anzahl der Pkw je Haushalt bzw. der Pkw-Dichte (abgeleitet aus Leitzielen)
Ziel-Wert 2035 – umfassende Umsetzung	Rückgang der Anzahl der Pkw je Haushalt bzw. der Pkw-Dichte um mindestens 5 % (abgeleitet aus Leitzielen)
Hinweise	Berechnung der Pkw-Dichte: $\text{Pkw-Dichte}\left[\frac{\text{Pkw}}{1.000\ \text{EW}}\right] = \frac{\text{Anzahl zugelassener Pkw (privat, gewerblich)}}{\text{Anzahl Einwohnende/1.000}}$

Anzahl / Anteil der barrierefreien Haltestellen und Anzahl der im Jahr barrierefrei ausgebauten Querungen im Stadtgebiet	
Ist-Wert	• 20 Haltestellen vollständig ausgebaut (davon 16 in Prioritätsstufe 1, 1 in Prioritätsstufe 2, 1 in Prioritätsstufe 3, 2 ohne Prioritätsstufe) (2026) • 32 Haltestellen teilausgebaut (davon 18 in Prioritätsstufe 1, 9 in Prioritätsstufe 2 und 5 in Prioritätsstufe 3) (2026) • 40 Haltestellen nicht ausgebaut (davon 14 in Prioritätsstufe 1, 8 in Prioritätsstufe 2 und 18 in Prioritätsstufe 3) (2026)
Zielformulierung	Ziel ist der schrittweise barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Bis 2035 sollen alle Haltestellen mit hoher Bedeutung sowie der überwiegende Teil des Gesamtnetzes barrierefrei erreichbar und nutzbar sein.
Ziel-Wert 2035 – moderate Umsetzung	Alle Haltestellen mit Prioritätsstufe 1 im Stadtgebiet sind barrierefrei ausgebaut und erreichbar.
Ziel-Wert 2035 – umfassende Umsetzung	Alle Haltestellen mit Prioritätsstufe 1 und 2 im Stadtgebiet sind barrierefrei ausgebaut und erreichbar. Zusätzlich sind entlang des definierten Vorrangnetzes alle Querungen barrierefrei nutzbar.

Flottengröße von Sharing-Fahrzeugen pro Anbieter	
Ist-Wert	• Carsharing: 7 Carsharing-Fahrzeuge vom Anbieter Stadtmobil (2026) (Stadtmobil, o.D.) • Bikesharing: 1 Lastenrad vom VCD Wetterau-Vogelsberg (VCD- Wetterau-Vogelsberg, 2024) • Scootersharing: 0 Fahrzeuge (s. Kapitel 3.7)
Zielformulierung	Bis 2035 soll die Anzahl der Sharing-Fahrzeuge von verschiedenen Anbietern zunehmen, um mehr Alternativen zum (Zweit-)Pkw sowie ein breites Spektrum an Mobilitätsoptionen (u. a. Bikesharing) zu bieten.
Ziel-Wert 2035 – moderate Umsetzung	• Deutliche Steigerung der verfügbaren Carsharing-Fahrzeuge um mindestens 100 % (abgeleitet aus Leitzielen) • Schaffung weiterer Sharing-Angebote in der Kernstadt und in den Ortsteilen (abgeleitet aus Leitzielen)
Ziel-Wert 2035 – umfassende Umsetzung	• Deutliche Steigerung der verfügbaren Carsharing-Fahrzeuge um mindestens 200 % (abgeleitet aus Leitzielen) • Schaffung weiterer Sharing-Angebote in der Kernstadt und in den Ortsteilen (abgeleitet aus Leitzielen)
Hinweise	Ebenfalls können die gefahrenen Fahrzeugkilometer hinzugezogen werden, um die tatsächliche Nutzung der Fahrzeuge zu bewerten.

Höhe der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen pro Jahr	
Ist-Wert	• 92.100 t CO_2-Äquivalent/a (2023) (Angabe Klimaschutzmanagement gem. Ecospeed, 2023) • 34.700 t CO_2-Äquivalent/a (2025) (Verkehrsmodell der Stadt Friedberg, 2026, s. Kapitel 4.3.2) *Hinweis: Die Software Ecospeed und das Verkehrsmodell nutzen unterschiedliche Berechnungsmethoden zur Bestimmung der Treibhausgasemissionen.*
Zielformulierung	Die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen sollen bis 2035 gegenüber dem Ausgangswert von 92.100 t CO_2-Äquivalent/a im Jahr 2023 (Angabe Klimaschutzmanagement gem. Ecospeed, 2023) bzw. 34.700 t CO_2-Äquivalent/a im Jahr 2025 (Verkehrsmodell der Stadt Friedberg, 2026; s. Kapitel 4.3.2) deutlich reduziert werden. Bis 2045 ist die politische Zielvorgabe netto null (Stadt Friedberg, Stadtwerke Friedberg, KEEA GmbH, 2025).
Ziel-Wert 2035 – moderate Umsetzung	Reduzierung der Treibhausgasemissionen um mindestens 40 % (gem. Verkehrsmodellszenario „Moderate Umsetzung“, s. Kapitel 4.3.2)
Ziel-Wert 2035 – umfassende Umsetzung	Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 50 % (gem. Verkehrsmodellszenario „Umfassende Umsetzung“, s. Kapitel 4.3.2) *Hinweis: Ziel Klimaschutzmanagement: Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 56 % zwischen 2023 und 2035.*

Visulisierung der Ziele	 Abbildung 109: SMART-Ziele für Indikator „Höhe der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen pro Jahr“
Hinweise	Umfassende Hinweise sind im Klimaschutzkonzept der Stadt Friedberg 2025 zu finden. Die Berechnung der CO_2-Äquivalente auf Basis des Verkehrsmodells ist abhängig von der Flottenzusammensetzung und der Fahrzeugkilometer und erfolgt auf Basis des Handbuchs für Emissionsfaktoren stellt Emissionsfaktoren (HBEFA), welches ein Modul innerhalb des städtischen Verkehrsmodells darstellt. Das HBEFA ist eine Standard-Datenquelle für Emissionsberechnungen für den Straßenverkehr in zahlreichen Studien und Anwendungsfällen. Die Berechnung von Emissionen auf Basis der HBEFA Datenbank ist in verkehrstechnischen Untersuchungen aktueller Stand der Technik. Die Datenbank stellt Emissionsfaktoren für die gängigsten Fahrzeugtypen zur Verfügung (PKW, Leichte und schwere Nutzfahrzeuge, Linien- und Reisebusse sowie Motorräder), differenziert nach Emissionskonzepten sowie nach verschiedenen Verkehrssituationen und wird zyklisch auf die Emissionsdaten der neuesten Fahrzeugdaten aktualisiert.

Anzahl der im Verkehr schwerverletzten, getöteten und leichtverletzten Personen pro Jahr im Stadtgebiet	
Ist-Wert	• 74 leichtverletzte Personen (2024) • 10 schwerverletzte Personen (2024) • 1 getötete Person (2024) (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2025)
Zielformulierung	Bis 2035 sollen die im Straßenverkehr schwerverletzten und getöteten Personen im Stadtgebiet auf null reduziert werden. Die Zahl der leichtverletzten Personen im Stadtgebiet soll gegenüber dem Ausgangswert deutlich sinken.
Ziel-Wert 2035 – moderate Umsetzung	• Deutliche Reduktion der leichtverletzten Personen um mindestens 30 % • Keine schwerverletzten Personen • Keine getöteten Personen (abgeleitet aus Leitzielen)
Ziel-Wert 2035 – umfassende Umsetzung	• Deutliche Reduktion der leichtverletzten Personen um mindestens 50 % • Keine schwerverletzten Personen • Keine getöteten Personen (abgeleitet aus Leitzielen)
Hinweise	Auch Berechnung pro 100.000 Einwohnende zum bundesweiten Vergleich möglich

4.3 Verkehrsmodellszenarien

Letzter Bestandteil der Strategieentwicklung eines SUMP sind Szenarien für mögliche Entwicklungsperspektiven einer zukünftigen Mobilität Friedbergs im Jahr 2035.

Die zukünftige Entwicklung der Mobilität ist von zahlreichen Parametern und Unsicherheiten geprägt, die unter anderem politischer, sozialer, wirtschaftlicher, technologischer oder umweltbezogener Natur sein können. So prägen beispielsweise die demographische Entwicklung der Bevölkerung, der technologische Fortschritt, die Preisentwicklung von fossilen Brennstoffen und alternativen Energien, die Gesetzgebung oder soziale Normen und Werte die Mobilität. Aufgrund dieser zahlreichen Parameter und Unsicherheiten ist die zukünftige Mobilität nur begrenzt vorhersehbar. Um aber Handlungsbedarfe und -spielräume für die Mobilitäts- und Verkehrsplanung abzuleiten, können verschiedene denkbare Entwicklungsperspektiven der Mobilität untersucht werden. Diese Entwicklungsperspektiven werden auch Szenarien genannt. Die Szenarien sind dabei nicht als angestrebtes Zielszenario des SUMP zu verstehen, sondern stellen skizzenhaft und kontrastreich mögliche Optionen der zukünftigen Mobilitätsentwicklung dar.

4.3.1 Szenarien im Verkehrsmodell

Modelliert wurden die Szenarien mithilfe des Verkehrsmodells für Friedberg, das im Rahmen der Erarbeitung des SUMP aufgestellt wurde (siehe Kapitel 2.6). Daher werden die Szenarien auch Verkehrsmodellszenarien genannt.

Ausgangspunkt der Szenarien bildet der sogenannte Analysefall 2025. Darauf aufbauend wurden drei Verkehrsmodellszenarien mit unterschiedlichen Schwerpunkten für das Jahr 2035 entwickelt. Für die Szenarien wurden insbesondere **folgende Parameter und Maßnahmen** im Modell berücksichtigt bzw. angepasst:

- Prognosemaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030, vordringlicher Bedarf und auf der Landesstraßenbewertung von Hessen Mobil
- Geplante Maßnahmen im ÖV aus Nahverkehrsplänen des RMV und der Stadt Frankfurt am Main sowie auf Basis von Frankfurt RheinMain plus
- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten und Streckenkapazitäten
- Flottenzusammensetzung im MIV
- Wartezeiten an Haltestellen mit Kap für den MIV, die zuvor eine Bucht besaßen
- Anpassung der verkehrsmittelspezifischen Fahrzeiten im MIV, ÖPNV und Rad- und Fußverkehr
- Anpassung von Linienverläufen oder Taktungen im ÖPNV

Folgende Fälle bzw. Szenarien wurden im Verkehrsmodell aufgestellt und berechnet:

Analysefall 2025 (ANF 2025)

Der Analysefall 2025 stellt das Verkehrsgeschehen in Friedberg im Jahr 2025 und damit den Ist-Zustand dar. Der Belastungsplot des Kfz-Verkehrs befindet sich in Abbildung 42 im Kapitel 3.2.4.

Szenario „Status Quo 2035“
(Prognosenullfall 2035 (PNF 2035))

Das erste aufgestellte Szenario trägt den Titel „Status Quo 2035“. Es stellt das prognostizierte Verkehrssystem dar, wenn alle bisher feststehenden Planungen in Friedberg und in der Umgebung umgesetzt werden, aber keine zusätzlichen Maßnahmen des SUMP zur Verkehrsentwicklung und -steuerung implementiert werden. Folgende **Planungen**, deren Umsetzung bis 2035 von der Stadtverwaltung Friedberg als realistisch eingeschätzt wird, wurden dabei berücksichtigt:

- Städtebauliche Vorhaben, mit Auswirkungen auf die Anzahl an Einwohnenden sowie Arbeitsplätze
  - Insbesondere voraussichtliche zivile Nachnutzung der Ray Barracks (ca. 5.000 Einwohnerinnen und Einwohner; Die finale Entscheidung der Bundeswehr zur zukünftigen Nutzung der Ray Barracks ist noch offen. Bei Entschluss wird das Verkehrsmodell angepasst.)
- Prognose-Strukturdaten für umliegende Kommunen Hessens
  - Bspw. Auswirkungen des demographischen Wandels
- Umgestaltung der Kaiserstraße mit Tempo 30 und Bushaltestellen mit Kaps
- Übergeordnete Maßnahmen des MIV und ÖV
  - Nicht jedoch die Umsetzung der Südumfahrung Friedbergs (Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans), dessen Umsetzung bis mindestens 2035 nicht erfolgen wird.

Szenario „Moderate Umsetzung“
(Prognoseplanfall 1 2035 (PPF 1 2035))

Im Szenario „Moderate Umsetzung“ wurden zusätzlich zu den in Szenario „Status Quo 2035“ vorgesehenen Planungen leicht umsetzbare Maßnahmenbündel des SUMP integriert. Dementsprechend besteht das Ziel des Szenarios darin, Maßnahmen abzubilden, die die Mobilitätsleitziele Friedbergs (siehe Kapitel 4.1) mit geringem Aufwand verfolgen. Im Fokus des Szenarios standen also die Beseitigung zentraler Mängel und die Umsetzung leicht umsetzbarer und günstiger Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität.

Die Maßnahmen wurden – wenn möglich – direkt ins Verkehrsmodell übertragen, wie z. B. die Einführung von Tempo-30-Zonen oder Verbesserungen im ÖPNV-Angebot (u. a. Linienverlauf, Taktung). So wurde in allen Ortsdurchfahrten Tempo 30 angesetzt, auch in den Ortsteilen Ockstadt, Ossenheim und Fauerbach. Bei Maßnahmen, für die diese direkte Übertragung nicht möglich war, wurden entsprechende Parameter im Verkehrsmodell angepasst, z. B. Anpassung der Widerstände zur ÖPNV-Nutzung bei Umbau des Bahnhofs. Durch die Verbesserungen im Fuß- und Radnetz sank die Reisezeit für diese Verkehrsmittel für kurze und mittelkurze Wege. Dies führte zu einem Reisezeitvorteil der beiden aktiven Verkehrsmodi, vor allem gegenüber dem Pkw.

Szenario „Umfassende Umsetzung“
(Prognoseplanfall 2 2035 (PPF2 2035))

Im Szenario „Umfassende Umsetzung“ werden zusätzlich zu den in Szenario „Status Quo 2035“ vorgesehenen Planungen und den in Szenario „Moderate Umsetzung“ vorgesehenen Maßnahmenbündeln die

Maßnahmen des SUMP umfassend umgesetzt. Ziel des Szenarios ist es also, Maßnahmen abzubilden, mit deren Hilfe die Mobilitätsleitziele Friedbergs (siehe Kapitel 4.1) umfassend erfüllt werden.

Zum einen wurde im Verkehrsmodell flächendeckend Tempo 30 umgesetzt. Auf allen angebauten Straßen im gesamten Stadtgebiet wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h reduziert. Das ÖPNV-Angebot wurde weiter ausgebaut, was die Reisezeiten innerhalb des gesamten Stadtgebiets verkürzt. Die Anbindungen an zentrale Haltestellen wurden verbessert. Ebenfalls hat sich der Nutzen für den Fuß- und vor allem Radverkehr durch den konsequenten Ausbau eines durchgängiges und attraktives Radroutennetzes erhöht. Mittelweite Strecken konnten so im Szenario mit dem Fahrrad angenehmer und zügiger zurückgelegt werden. Maßnahmen im ruhenden Verkehr führten dazu, dass es weniger attraktiv wird, die Kernstadt mit dem Pkw zu erreichen.

4.3.2 Vergleich der Verkehrsmodellszenarien

Der Analysefall und die drei Verkehrsmodellszenarien können mit folgenden **Ergebnisparametern** beschrieben und vergleichen werden:

- Modal Split im Quell-, Ziel-, Binnen- und Gesamtverkehr
- Fahrleistung
- Treibhausgas-Emissionen
- Streckenbelastungen

Im Hinblick auf den im Verkehrsmodell aufgeführten Modal Split ist zu berücksichtigen, dass ein Vergleich mit dem Modal Split aus der Haushaltsbefragung (siehe Kapitel 2.5.1 und 3.1.6) nicht möglich ist, da im Modell nicht der Modal Split der Bevölkerung Friedbergs ermittelt werden kann, sondern nur der Modal Split des gesamten Quell- und Zielverkehrs von Friedberg. Dies umfasst also auch die Mobilität von Personen, die außerhalb von Friedberg leben, wie Beschäftigte oder Kundinnen und Kunden.

Szenario „Status Quo 2035“ (Prognosenullfall 2035)

In den nachstehenden Abbildungen werden die Differenzbelastungen des Kfz-Verkehrs im Szenario „Status Quo“ (PNF) gegenüber dem Analysefall 2025 dargestellt. Rot bedeutet eine Zunahme der durchschnittlich täglichen Verkehrsmengen von Montag bis Freitag (DTVw5), grün eine Abnahme. Es wird eine Abbildung für die Kernstadt und eine für die Gesamtstadt inklusive der Ortsteile dargestellt. Alle weiteren Streckenbelastungs- und Differenzplots für die Kernstadt und Gesamtstadt für alle Untersuchungsfälle sind dem Anhang zu entnehmen.

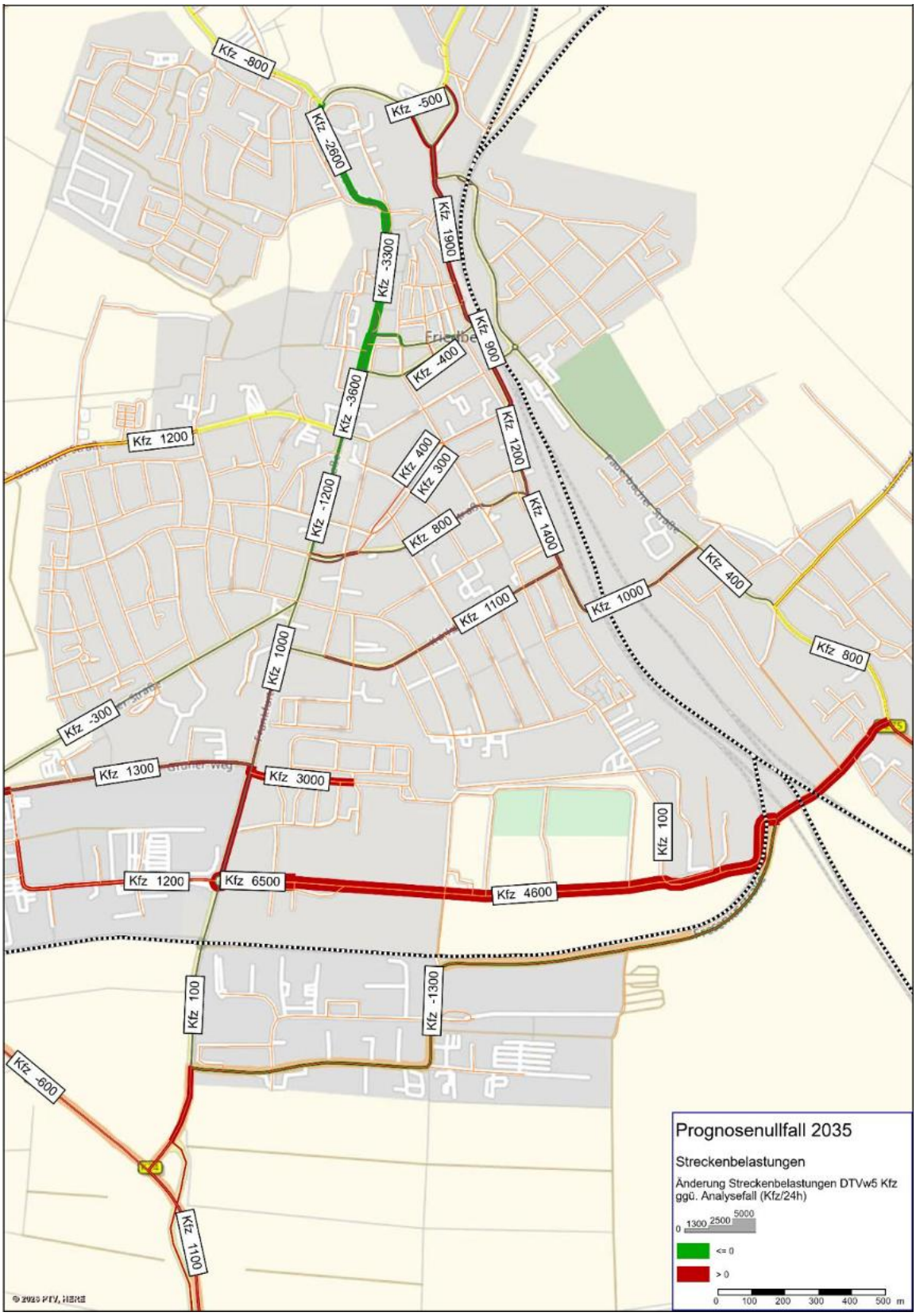


Abbildung 110: Differenzbelastungen Szenario „Status Quo 2035“ (Prognosenullfall 2035) gegenüber ANF 2025 Kernstadt

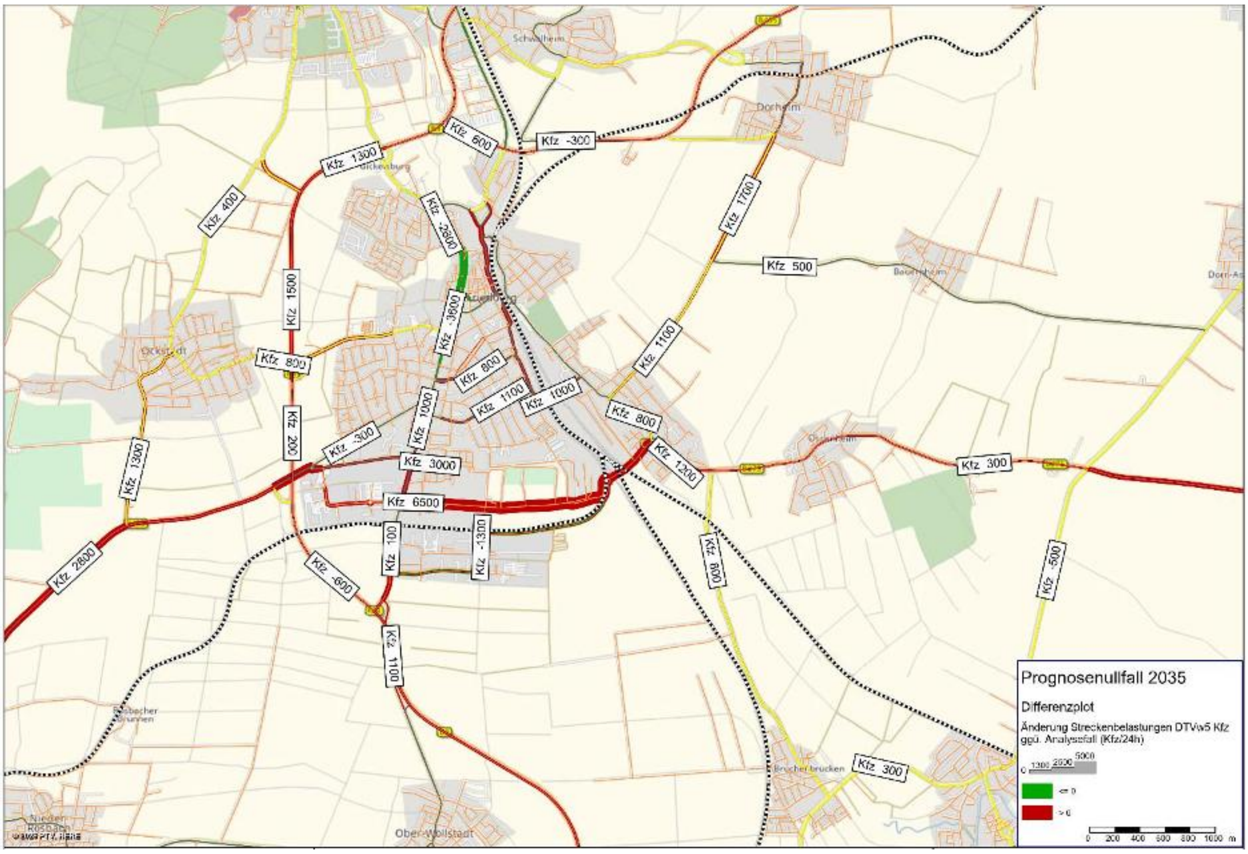


Abbildung 111: Differenzbelastungen Szenario „Status Quo 2035“ (PNF 2035) gegenüber ANF 2025 Gesamtstadt

Hervorzuheben sind folgende **Erkenntnisse**:

- Die zivile Nutzung der Ray Barracks sorgt für einen starken lokalen Anstieg der Verkehrsmenge. Dieser verteilt sich jedoch recht gleichmäßig im Netz.
- Die Kaiserstraße wird aufgrund des Umbaus und der Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h um abschnittsweise 2.600-3.600 Kfz/24 h entlastet. Ein wesentlicher Anteil wird auf die östliche Achse der alten Bahnhofstraße verlagert.
- Auch die Saarstraße und Fauerbacher Straße (B 275) werden in geringem Maße zusätzlich belastet.
- Insgesamt werden auf fast allen Einfallstraßen der Kernstadt sowie Ortsdurchfahrten geringfügige Verkehrszunahmen prognostiziert, was insbesondere auf die Ray Barracks zurückzuführen ist. Bspw. erhöht sich die Belastung auf der K 12 zwischen Ockstadt und Friedberg um 800-1.200 Kfz/24 h oder auf der L 3351 zwischen Buchenbrücken und Friedberg um 800 Kfz/24 h.
- Auch die B 3 erfährt größtenteils eine Verkehrszunahme, vor allem nördlich des Anschlusses der K 12 (Ockstädter Straße), was auch auf die Verlängerung der Reisezeiten auf der Kaiserstraße zurückzuführen ist, sowie südlich in Richtung Wöllstadt (+1.100 Kfz/24 h).
- Die größte Zunahme der Einfallstraßen wird auf der B 275 zwischen Friedberg und Rosbach erwartet (+2.800 Kfz/24 h). Der Neuverkehr in Friedberg orientiert sich stark zur Anschlussstelle Friedberg der A 5.

Szenario „Moderate Umsetzung“ (Prognoseplanfall 1 2035)

In den nachstehenden Abbildungen wird die Differenzbelastung des Kfz-Verkehrs im Szenario „Moderate Umsetzung“ (PPF 1) gegenüber dem Szenario „Status Quo“ (PNF 2035) dargestellt.

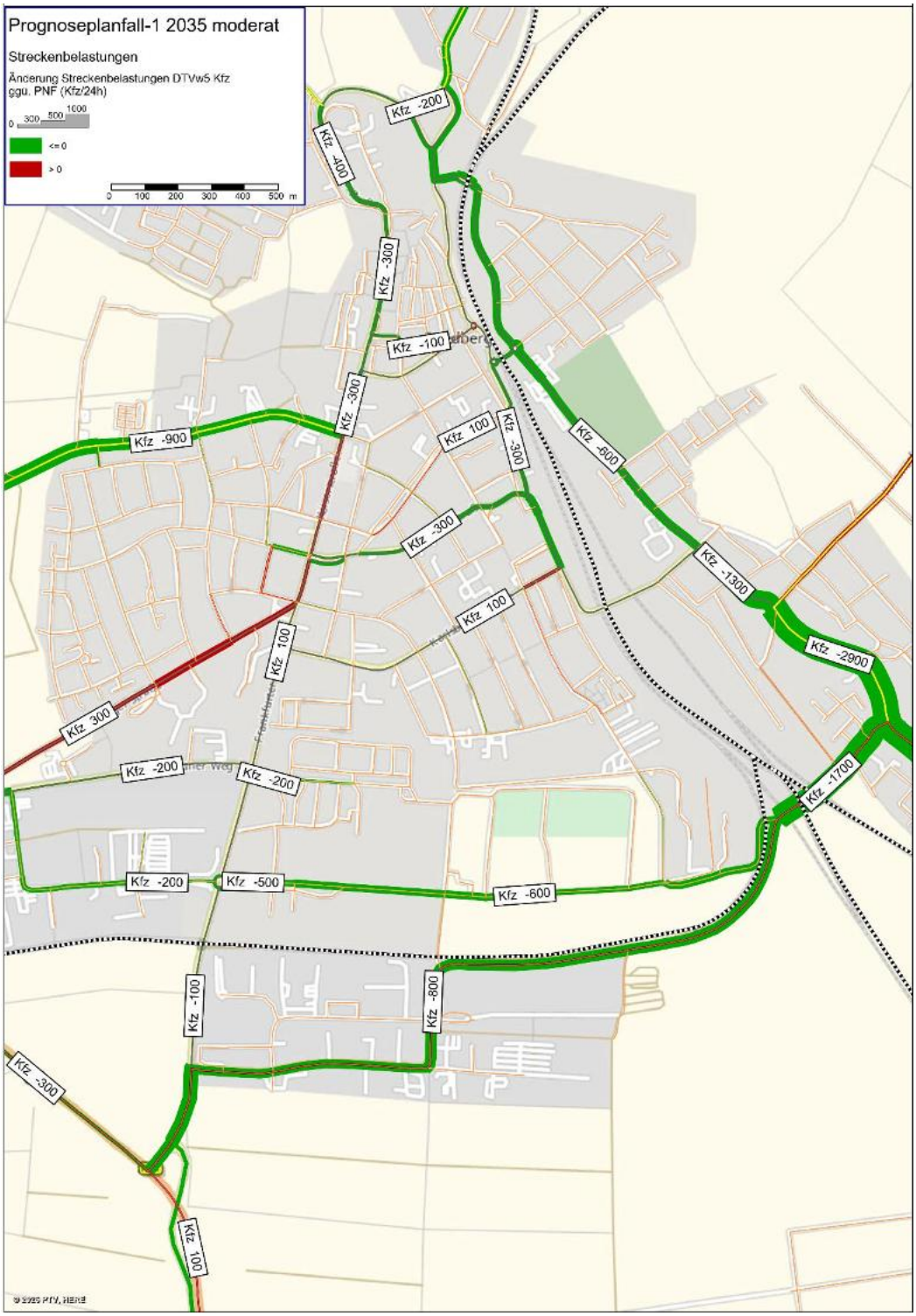


Abbildung 112: Differenzbelastungen Szenario „Moderate Umsetzung“ (PPF 1) gegenüber Szenario „Status Quo 2035“ (PNF) Kernstadt

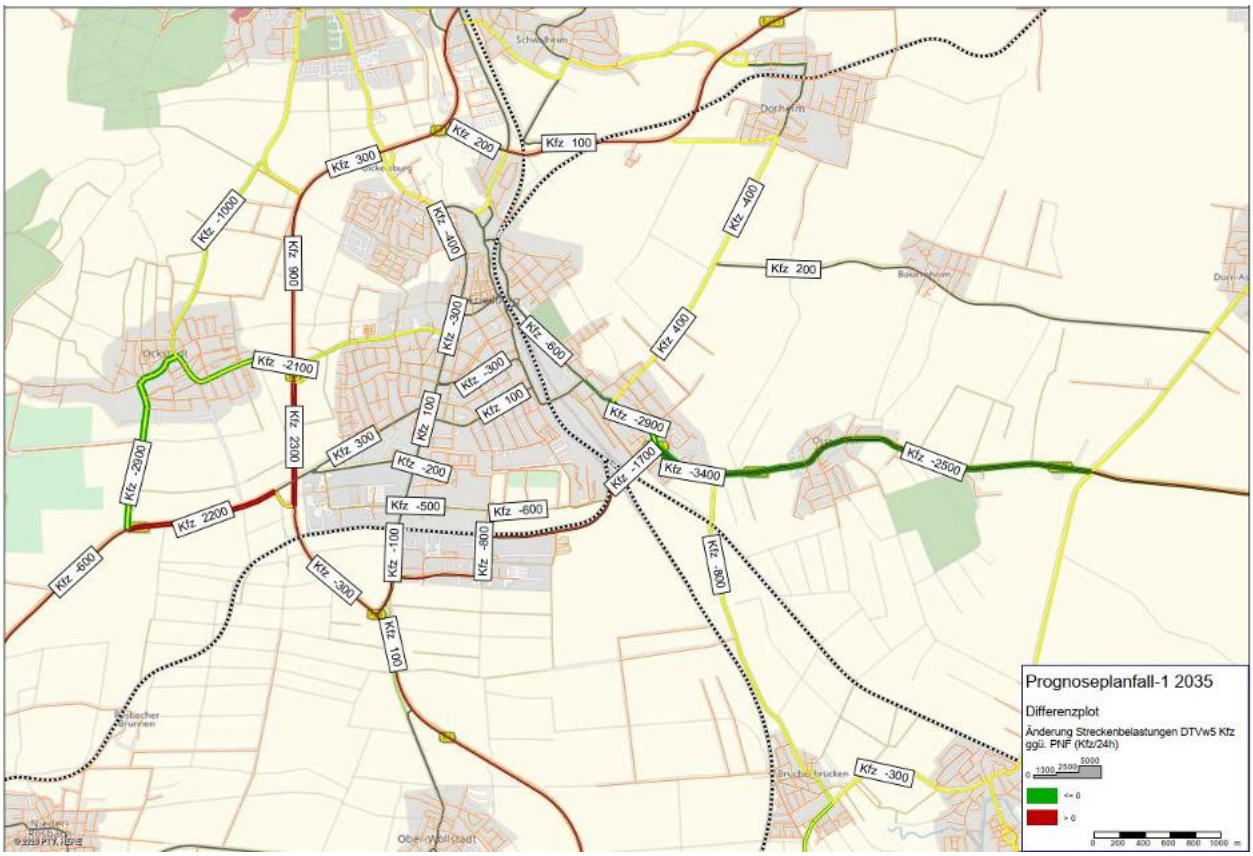


Abbildung 113: Differenzbelastungen Szenario „Moderate Umsetzung“ (PPF 1) gegenüber Szenario „Status Quo 2035“ (PNF) Gesamtstadt

Hervorzuheben sind folgende **Erkenntnisse**:

- Insgesamt ist ein weitestgehend stadtweiter Rückgang des Kfz-Verkehrsaufkommens festzustellen.
- Die absolut höchste Verkehrsabnahme wird in der Fauerbacher Straße (B 275) prognostiziert. Ebenso wird die West-Ost-Achse Freseniusstraße sowie die Nord-Süd-Achse Fauerbacher Straße / Barbarastraße / Im Rosental ab dem Knoten der abknickenden B 275 (Fritz-Reuter-Straße) entlastet.
- Dass sich das Mobilitätsverhalten verändert ist auch daran zu erkennen, dass sich der Kfz-Verkehr auf der Erschließungsachse der Ray Barracks reduziert.
- Geringfügige Entlastungswirkungen werden ebenfalls entlang der Kaiserstraße erwartet mit einer Abnahme von ca. 300 Kfz/24 h.
- Als eine der wenigen Achsen wird die Homburger Straße (B 275) geringfügig, aber nicht spürbar, mit ca. 300 Kfz/24 h zusätzlich belastet, da auf der parallelen Ockstädter Straße die erlaubten Geschwindigkeiten über die Länge stärker reduziert werden.
- Die relevanten Änderungen der Stadtteile sind die Folgenden:
    - Die Ortsdurchfahrt der Ockstädter Straße wird deutlich von Durchgangsverkehr von / nach Bad Nauheim sowie der Kernstadt Friedbergs entlastet.

- Ebenso wird Ossenheim stark von Durchgangsverkehr entlastet (-2.500 Kfz/24 h) sowie Buchenbrücken.
- Diese Entlastungswirkungen sind primär auf die Einführung von Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten zurückzuführen.

Szenario „Umfassende Umsetzung“ (Prognoseplanfall 2 2035)

In den nachstehenden Abbildungen wird die Differenzbelastung des Kfz-Verkehrs im Szenario „Umfassende Umsetzung“ (PPF 2) gegenüber dem Szenario „Status Quo“ (PNF 2035) dargestellt.

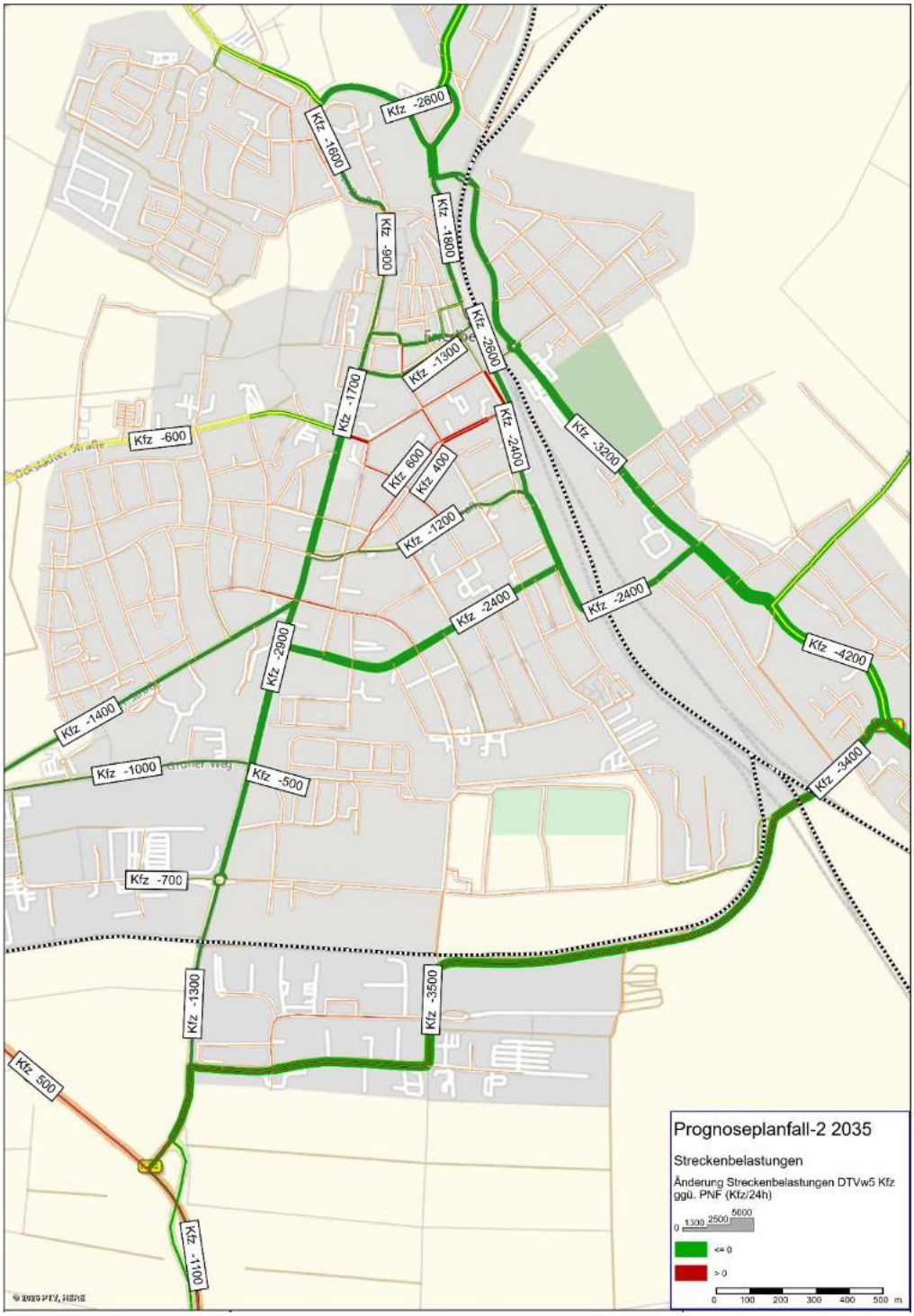


Abbildung 114: Differenzbelastungen Szenario „Umfassende Umsetzung“ (PPF 2) gegenüber Szenario „Status Quo 2035“ (PNF) Kernstadt

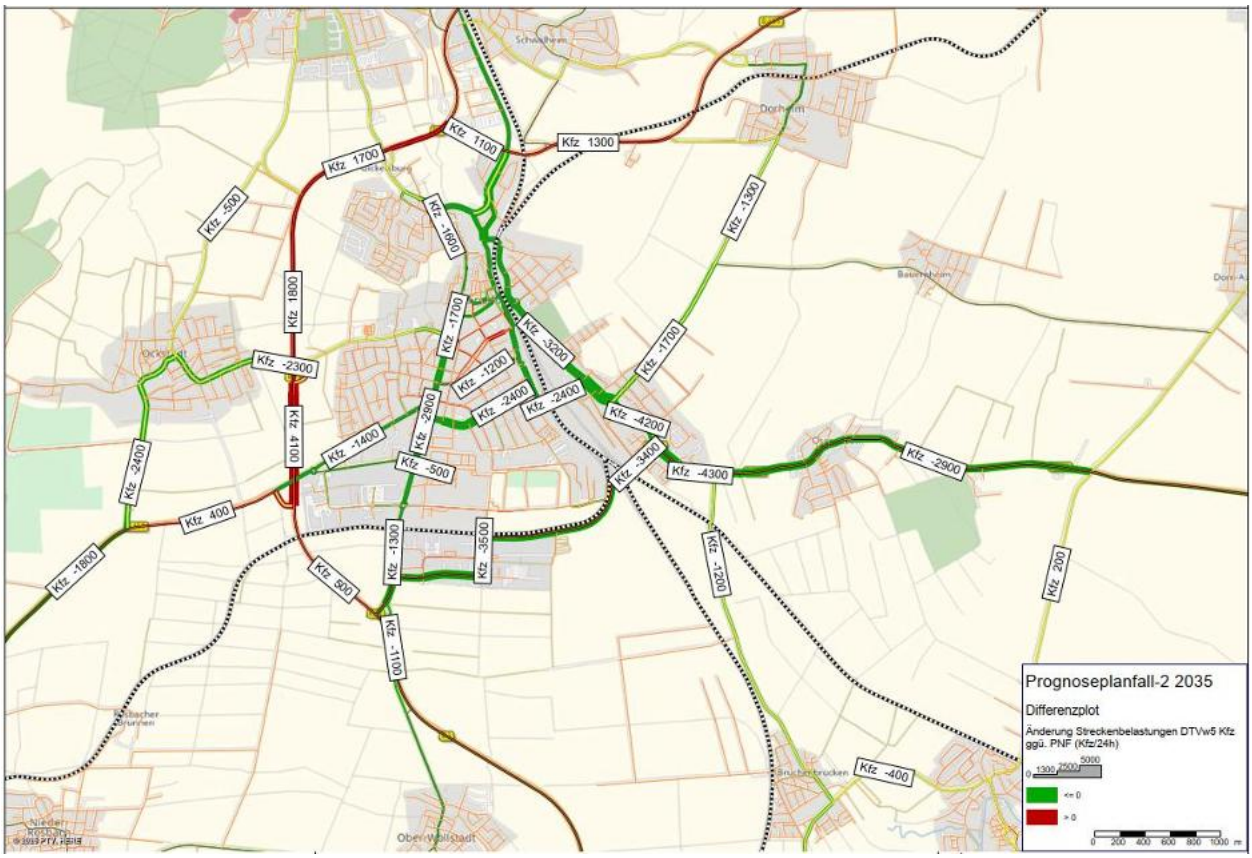


Abbildung 115: Differenzbelastungen Szenario „Umfassende Umsetzung“ (PPF 2) gegenüber Szenario „Status Quo 2035“ (PNF) Gesamtstadt

Hervorzuheben sind folgende **Erkenntnisse**:

- Der weitestgehend stadtweite Rückgang des Kfz-Verkehrsaufkommens aus dem Szenario „Moderate Umsetzung“ (Prognoseplanfall 1) tritt stärker hervor. Auf nahezu allen städtischen Hauptstraßen wird ein Rückgang des Kfz-Verkehrs und damit auch dessen negativer Auswirkungen prognostiziert. Dies ist auch auf die Einführung von Tempo 30 auf diesen Achsen zurückzuführen. Laut Umweltbundesamt (o. A.) führt dies zu „saubere[r] Luft, Ruhe und mehr Platz und Grün in der Stadt“, was die Attraktivität und Aufenthaltsqualität steigert.
- Von den Nord-Süd-Verbindungen wird die Achse Fauerbacher Straße / Barbarastraße / Im Rosental stark entlastet (um bis zu -4.200 Kfz/24 h).
- Auf der innerstädtischen Ost-West-Achse der Karlsbader Straße wird mit ca. 2.400 Kfz/24 h ebenfalls eine hohe Entlastung prognostiziert – durch die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h.
- Eine geringfügige Zunahme wird auf der Mainzer-Tor-Anlage erwartet, welche jedoch nicht ins Gewicht fällt.
- Dies hängt allgemein damit zusammen, dass sich die Bündelungsfunktion des Hauptstraßennetzes durch die gleichwertigen Reisegeschwindigkeiten bei der Routenwahl abschwächt und dieses

Hauptstraßennetz entsprechend an Attraktivität verliert und der Verkehr sich gleichmäßiger auf das gesamte Netz verteilt

- Auch auf der Nord-Süd-Achse Kaiserstraße / Frankfurter Straße verringert sich die Belastung um 900-2.900 Kfz/24 h deutlich.
- Grundsätzlich sind auf den Straßen der Stadtteile vergleichbare Entlastungswirkungen wie im Prognoseplanfall 1 zu erwarten, die sich jedoch noch weiter verstärken.
- Durch die Verkehrsberuhigung und -reduktion in der Kernstadt sowie in den Stadtteilen kommt es abschnittsweise zu einer Zunahme des Verkehrs auf der B 3, da über diese nun die schnellste Route für bestimmte Verkehrsbeziehungen entsteht, welche somit die Relevanz der B 3 als lokale und regionale Verbindungsachse mit Bündelung des Verkehrs verstärkt.

Vergleich zwischen den Szenarien

Um die Szenarien anhand von zentralen Kenngrößen zu vergleichen, werden nachstehend folgende **Vergleiche** beschrieben und erläutert:

- Modal Split
- Fahrleistung
- Treibhausgas-Emissionen

In der nachstehenden Abbildung wird zunächst der Modal Split der drei Szenarien sowie des Analysefalls dargestellt. Es werden alle Wege des Quell- und Zielverkehrs berücksichtigt.

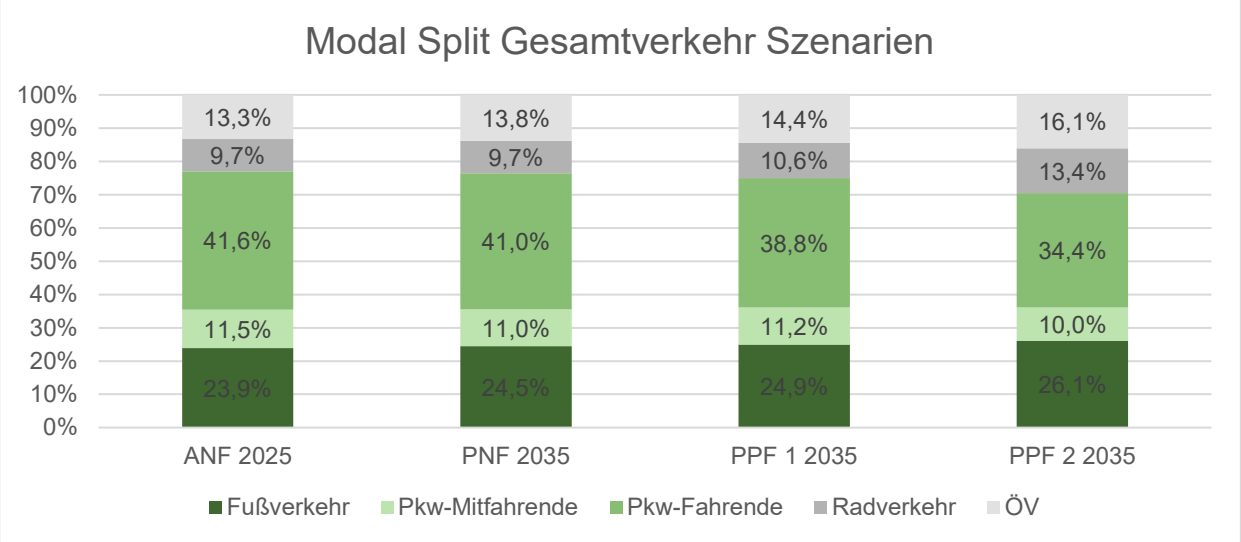


Abbildung 116: Modal Split Gesamtverkehr Szenarien im Verkehrsmodell

Um einen gesamthaften Vergleich vorzunehmen, werden in der nachfolgenden Tabelle die Treibhausgas-Emissionen, gemessen in CO_2-Äquivalenten (CO_2e) pro Jahr, sowie die Fahrleistung im Kfz-Verkehr, gemessen in Fahrzeugkilometer je Werktag, für die drei Szenarien sowie dem Analysefall dargestellt.

Tabelle 24: Fahrleistung und THG-Emissionen Szenarien im Verkehrsmodell

Vergleich der Untersuchungsfälle	ANF 2025	PNF 2035	PPF1 2035	PPF2 2035
CO_2e* Emissionen Leichtverkehr [t/Jahr]	30.968	25.045	18.233	15.276
CO_2e* Emissionen Schwerverkehr [t/Jahr]	3.705	3.122	2.101	2.190
CO_2e* Emissionen gesamt [t/Jahr]	34.673	28.166	20.333	17.466
Absolute Differenz zum PNF [t/Jahr]			-7.833	-10.700
Relative Differenz zum PNF			-27,81 %	-37,99 %
Relative Differenz zum ANF		-18,77 %	-41,36 %	-49,63 %
Fahrzeug-km Leichtverkehr [km/Werktag]	459.487	494.768	473.157	439.379
Fahrzeug-km Schwerverkehr [km/Werktag]	15.194	16.731	14.889	14.660
Fahrzeug-km gesamt [km/Werktag]	474.681	511.499	488.046	454.038
Absolute Differenz zum PNF [km/Werktag]			-23.453	-57.460
Relative Differenz zum PNF			-4,59 %	-11,23 %
Relative Differenz zum ANF		+7,76 %	+2,82 %	-4,35 %

*CO_2-Äquivalent

Zentrale **Erkenntnisse** sind nachfolgend beschrieben:

- Im **Szenario „Status Quo 2035“** (PNF 2035) nimmt der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split um einen Prozentpunkt zu und der des MIV (Fahrende und Mitfahrende) entsprechend um einen Prozentpunkt gegenüber dem Analysefall ab. Die geringfügigen Zunahmen des Leichtverkehrs im Modal Split sind auf den Fußverkehr und den ÖV zurückzuführen.
- Gleichzeitig nimmt die Fahrleistung im PNF aufgrund des Neuverkehrs der Ray Barracks um knapp 8 % zu. Es nimmt gleichwohl der Leicht- sowie der Schwerverkehr zu.
- Die Treibhausgas-Emissionen sinken im PNF gegenüber der Analyse hingegen stärker (um ca. 19 %), da ein zunehmender Anteil der Fahrzeugflotte elektrifiziert sein wird.
- Im **Szenario „Moderate Umsetzung“** (PPF 1) sinkt der Anteil des MIV am Modal Split um etwa zwei Prozentpunkte gegenüber dem PNF. Der marginal höhere Anteil von Mitfahrenden bedeutet einen gestiegenen Pkw-Besetzungsgrad. Hingegen steigt der Anteil des Radverkehrs von 9,7 % auf 10,6 %. Ebenso steigt der Anteil des Fußverkehrs und des ÖV geringfügig.
- Die Fahrleistung sinkt im PPF 1 gegenüber dem PNF um ca. 23.000 km/Werktag bzw. 4,6 %. Diese liegt absolut hingegen höher als noch im Analysefall – aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens der Nutzungen der Ray Barracks.
- Erneut fällt der Rückgang der Treibhausgas-Emissionen größer aus als der Rückgang der Fahrleistung. Neben weniger gefahrenen Kilometern wirkt sich die weiter fortgeschrittene Elektrifizierung im Fahrzeugsektor aus und sorgt für einen geringeren Anteil von Verbrenner-Fahrzeugen an der gesamten Fahrzeugflotte. Im PPF 1 werden ca. 28 % weniger C02-Äquivalente emittiert als im PNF.
- Das **Szenario „Umfassende Umsetzung“** (PPF 2) kennzeichnet sich durch einen deutlichen „Modal Shift“: eine deutliche Verlagerung vom MIV hin zum Umweltverbund. Der Anteil des MIV sinkt von 52 % im PNF auf 44,4 % im PPF 2. Im Umweltverbund profitiert vor allem der Radverkehr

sowie der ÖV. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split steigt von 9,7 % im PNF auf 13,4 % und der des ÖV von 13,8 % auf 16,1 %. Das Potential zur Erhöhung des Fußverkehrsanteils ist begrenzt, da bereits jeder vierte Weg zu Fuß zurückgelegt werden und sich vor allem Wege auf größeren Distanzen vom MIV auf den Radverkehr und ÖV verlagern lassen.

- Die Fahrleistung sinkt im PPF 2 gegenüber dem PNF um ca. 57.000 km/Werktag bzw. 11,2 %. Diese liegt absolut niedriger als im Analysefall – trotz der Ray Barracks.
- Ein geringer Anteil von Fahrzeugen mit Verbrenner-Antrieb an der Fahrleistung sorgt dafür, dass die Treibhausgas-Emissionen um 38 % niedriger sind als im PNF bzw. um etwa die Hälfte gegenüber der Analyse reduziert werden.

4.4 *Meilenstein (Phase 2):* Vereinbarung Leitbild, Leitziele und messbare Ziele

Die Strategieentwicklung dient dazu, aus der Analyse der bestehenden Verkehrssituation eine klare, zukunftsorientierte Ausrichtung für die Mobilitätsentwicklung von Friedberg abzuleiten.

Das Leitbild beschreibt die langfristige Vision für die Mobilität in Friedberg und bildet den strategischen Rahmen des SUMP. Es formuliert die angestrebte Mobilitätsentwicklung in qualitativer Form: Friedbergs Mobilität soll nachhaltig, sozial fair, inklusiv, klima- und gesundheitsfreundlich sowie wirtschaftlich tragfähig sein. Digitale, vernetzte und intelligente Lösungen sollen dabei unterstützen, dass alle Menschen ihre Ziele sicher und zuverlässig erreichen. Das Leitbild wurde politisch beschlossen.

Die Leitziele konkretisieren dieses Leitbild und machen deutlich, welche Entwicklungen im Rahmen des SUMP angestrebt werden. Sie bilden die Grundlage für die spätere Maßnahmenentwicklung sowie für die Auswahl von Indikatoren zur Erfolgskontrolle. Für den SUMP Friedberg wurden fünf **Leitoberziele** definiert:

- Sicherheit und Zuverlässigkeit erhöhen
- Faire und inklusive Mobilität ermöglichen
- Wirtschaftlichkeit garantieren und den Wirtschaftsstandort unterstützen
- Digitalität, intelligente Verkehrssysteme und Vernetzung fördern
- Zur Klima- und Gesundheitsfreundlichkeit beitragen

Diese Leitoberziele werden durch weitere Unterziele präzisiert, etwa zum barrierefreien Ausbau, zur Verbesserung des ÖPNV, zur Reduktion von Emissionen oder zur besseren Verknüpfung von Mobilitätsangeboten. Die Leitziele wurden ebenfalls politisch beschlossen.

Aus den Leitzielen werden anschließend SMART-Ziele abgeleitet. Diese sind spezifisch, messbar, erreichbar, relevant und terminiert und machen den Fortschritt des SUMP überprüfbar. Sie beziehen sich auf konkrete Einstiegsindikatoren wie Verkehrssicherheit, Modal Split, Treibhausgasemissionen, Sharing-Angebote, Barrierefreiheit und Pkw-Besitz. Die Einstiegsindikatoren sollen künftig durch weiterführende Indikatoren ergänzt werden. Damit verbinden die SMART-Ziele die strategische Vision mit der praktischen Umsetzung und schaffen eine klare Grundlage für Monitoring und Evaluation in Kapitel 6.

5 Phase 3 – Maßnahmenplanung

In der dritten Phase des SUMP-Prozesses verlagert sich der Fokus von der strategischen auf die operative Ebene. Aufbauend auf den definierten Zielen wurden konkrete Maßnahmen identifiziert, beschrieben und bewertet, die einen wirksamen Beitrag zur Zielerreichung leisten. Dabei werden Wirkungen, Umsetzbarkeit, Kosten und Abhängigkeiten systematisch analysiert sowie Zuständigkeiten, Prioritäten und Zeithorizonte festgelegt.

Gemeinsam mit der Verwaltung und der Steuerungsgruppe wurden die für Friedberg geeigneten Maßnahmen in Abhängigkeit von Wirksamkeit, Akzeptanz und Kosten-Wirkungsverhältnis definiert. Mit der Verwaltung, der Steuerungsgruppe, Bürgerinnen und Bürgern, lokalen Experten und Expertinnen sowie den Nachbarkommunen und der Politik wurden die ausgewählten Maßnahmen anschließend im Detail diskutiert und weiterentwickelt, um alle Aspekte, Verortungen und Hinweise einzuarbeiten. Dadurch werden die Akzeptanz und politische Unterstützung gesichert. Hierbei wurde berücksichtigt, dass insbesondere die für die Umsetzung zuständigen Akteurinnen und Akteure die Ausgestaltung der Steckbriefe eng begleiteten.

5.1 Handlungsfelder

Zur Gliederung der Maßnahmen wurden angelehnt an die erste SUMP-Phase – die Analyse der Mobilitätssituation – sechs Handlungsfelder gebildet. Diese sind nicht trennscharf, sodass sich einige Maßnahmen auch mehreren Handlungsfeldern zuordnen lassen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Maßnahmen nicht isoliert, sondern stets in Kombination gedacht und umgesetzt werden sollten, um ihre angestrebte Wirkung zu erzielen. Folgende **Handlungsfelder** wurden für den SUMP Friedberg gebildet:

- **Handlungsfeld Kfz-Verkehr:** Dieses Handlungsfeld umfasst Maßnahmen zur Steuerung und Verlagerung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs in Friedberg.
- **Handlungsfeld ÖPNV:** In diesem Handlungsfeld stehen der Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs im Mittelpunkt. Dazu gehören ein Umbau des Bahnhofs, höhere Zuverlässigkeit des ÖPNV, Barrierefreiheit und eine gute Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.
- **Handlungsfeld Radverkehr:** Dieses Handlungsfeld konzentriert sich auf sichere, durchgängige und komfortable Radverkehrsnetze. Ziel ist es, das Fahrrad als alltagstaugliches Verkehrsmittel für kurze und mittlere Wege zu stärken.
- **Handlungsfeld Fußverkehr:** Im Fokus dieses Handlungsfeldes stehen sichere, barrierefreie und attraktive Wege für Zufußgehende. Dazu zählen gut gestaltete Gehwege, sichere Querungen und eine hohe Aufenthaltsqualität im Straßenraum.
- **Handlungsfeld Neue Mobilitätsformen:** In diesem Handlungsfeld sind alle Maßnahmen gebündelt, die über die klassischen Verkehrsmittel hinausgehen und beispielsweise Sharing -Angebote und die Vernetzung von Verkehrsmitteln umfassen.
- **Handlungsfeld Kommunikation und Organisation:** Dieses Handlungsfeld umfasst Maßnahmen, die über einen infrastrukturellen Fokus hinausgehen und die Kommunikation, Organisation und Erstellung von Konzepten betreffen.

5.2 Maßnahmenlegende und -übersicht

Empfehlungen aus dem Erarbeitungsprozess werden nachfolgend sortiert nach den Handlungsfeldern in Form einer Maßnahmenübersicht und ausführlicheren Maßnahmensteckbriefen dargestellt. Diese dienen dazu, den jeweiligen erforderlichen und verantwortlichen Institutionen bzw. Personen eine Hilfestellung für die Umsetzung der Maßnahmen zu geben (Handlungskonzept). Vorab werden in Tabelle 25 Hinweise zur Legende der Maßnahmensteckbriefe gegeben. Aufgrund der Länge des Umsetzungszeitraums der Maßnahmen können sich im Laufe der Zeit Kosten, Prioritäten, Wirkung und Zuständigkeiten verändern. Darüber hinaus sind sie stets in Kombination miteinander umzusetzen, um die volle Wirkung zu generieren.

Tabelle 25: Legende zu den Maßnahmensteckbriefen

Element	Beschreibung
Kosten	Entsprechend der nachstehenden Kategorisierung werden die Kosten der gesamten Maßnahmenumsetzung geschätzt. Sie beziehen sich nur auf mögliche Materialkosten und Kosten für Dienstleistungen bzw. externe personelle Kosten – nicht auf die Arbeitsstunden der genannten Verantwortlichen (Stadtverwaltung, Unternehmen etc.). Bei Einschätzbarkeit der Kosten wird ein grober Schätzbetrag angegeben. Ansonsten werden folgende Symbole verwendet: € Kosten bis 10.000 Euro €€ Kosten bis 100.000 Euro €€€ Kosten über 100.000 Euro
Priorität	Die Prioritätsstufe setzt sich zusammen aus der Einschätzung der Akteurinnen und Akteure der Steuerungsgruppe, ergänzt um die fachliche Einschätzung des Fachbüros. ! Niedrige Priorität !! Mittlere Priorität !!! Hohe Priorität
Planungshorizont	Mit dem Planungshorizont wird angegeben, wann mit der Planung der Maßnahme nach Beschluss des SUMP begonnen werden soll, um einen möglichst hohen Wirkungsgrad zu erzielen: ⧗ Kurzfristig: Planungsbeginn bis 3 Jahre nach Beschluss des SUMP ⧗⧗ Mittelfristig: Planungsbeginn nach 3 bis 5 Jahren nach Beschluss des SUMP ⧗⧗⧗ Langfristig: Planungsbeginn nach mehr als 5 Jahre nach Beschluss des SUMP
Wirkung	Die erwartete Wirkung der Maßnahme wird erläutert und im Hinblick auf den Einfluss auf die Erfüllung der Leitziele bewertet. + Geringe Wirkung auf Erfüllung der Leitziele ++ Mittlere Wirkung auf Erfüllung der Leitziele +++ Hohe Wirkung auf Erfüllung der Leitziele

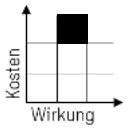
Kosten-Wirkungs-Verhältnis	Mit dem Kosten-Wirkungs-Verhältnis werden die Kosten den qualitativ eingeschätzten Wirkungen einer Maßnahme in insgesamt 3 x 3 Kategorien gegenübergestellt, z. B.:  Hohe Kosten Mittlere Wirkung
Ausgangslage	Die Ausgangslage und der Handlungsbedarf werden mit Blick auf die Analyseergebnisse und Verweise zu den Kapiteln kurz beschrieben.
Leitziele	Es werden die Leitziele aufgelistet, die mit einer erfolgreichen Umsetzung der Maßnahme erreicht werden, s. auch Kapitel 4.1.2 (Leitziele): • Sicherheit und Zuverlässigkeit erhöhen • Faire und inklusive Mobilität ermöglichen • Wirtschaftlichkeit garantieren • Wirtschaftsstandort unterstützen • Digitalität, intelligente Verkehrssysteme und Vernetzung fördern • Mobilitätsangebote vernetzen • Zur Klima- und Gesundheits-freundlichkeit beitragen
Zielgruppe	Die nachstehenden Personengruppen werden als Zielgruppen aufgeführt: Friedberger Bevölkerung, Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Familien, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Pendelnde, Zufußgehende, Radfahrende, ÖPNV-Nutzende, Pkw-Fahrende
Handlungsansatz	Die Maßnahme wird beschrieben und wichtige Aspekte benannt, die für die konkrete Umsetzung bzw. Prüfung relevant sind.
Maßnahmenwirkung	Die erwartete Wirkung der Maßnahme wird erläutert und im Hinblick auf den Einfluss auf die Erfüllung der Leitziele bewertet.
Arbeitsschritte	Es werden die erforderlichen Schritte zur Maßnahmenumsetzung aufgelistet und Information zum Umsetzungsstand gegeben: umgesetzt, teilweise umgesetzt, in Umsetzung, noch nicht umgesetzt
Rahmenbedingungen	Zu berücksichtigende Gesetze, Richtlinien, Empfehlungen und Genehmigungen werden genannt.
Koordination	Die koordinierende Stelle bzw. die verantwortlichen Akteurinnen und Akteure zur Begleitung und Umsetzung der Maßnahme werden benannt: Stadtverwaltung, Wetteraukreis, Fachbüro, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO), Deutsche Bahn (DB)
Akteurinnen und Akteure	Hier werden weitere erforderliche Akteurinnen und Akteure zur Maßnahmenumsetzung genannt: Stadtverwaltung (inkl. Amt/Abteilung), Wetteraukreis, Fachbüro, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO), Vereine, Schulen, Betriebe, Polizei, Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), HA Hessen Agentur GmbH (Hessen Tourismus), ivm GmbH, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), örtliche Fahrradwerkstätten
Beispiele / Weitere Hinweise	Es werden Beispiele oder Hinweise zur erfolgreichen Umsetzung der Maßnahme gegeben.

Tabelle 26: Maßnahmenübersicht

Maßnahme		Akteurinnen und Akteure	Kosten	Wirkung	Planungs-horizont	Priorität
1	**Handlungsfeld Kfz-Verkehr**					
Kfz-1	Kaiserstraße umgestalten (und Kfz-Erreichbarkeit sicherstellen)	**Stadtverwaltung,** Fachbüro, Polizei, Verkehrsunternehmen, Eigentümer und Anlieger, Versorgungsunternehmen, Feuerwehr und Rettungsdienste	€ € €	+ + +	⧗	! ! !
Kfz-2	Ausweitung von Tempo 30 prüfen und umsetzen	**Stadtverwaltung,** Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Wetteraukreis, Hessen Mobil	€ €	+ + +	⧗	! ! !
Kfz-3	Geschwindigkeitskontrollen in sensiblen Bereichen ausweiten	**Stadtverwaltung, Polizei,** betroffene Einrichtungen, technische Dienstleister	€	+ + +	⧗	!
Kfz-4	Klar strukturiertes (dynamisches) Parkleisystem umsetzen	**Stadtverwaltung**, Fachbüro, Software- / Sensorikanbieter	€ € €	+ + +	⧗	! ! !
Kfz-5	Barrierefreie Stellplätze verbessern und ausbauen	**Stadtverwaltung**, Inklusionsbüro, ggf. Fachbüro	€ €	+ + +	⧗	! !
Kfz-6	Parkraumangebot im Zentrum optimieren	**Stadtverwaltung**, Grundstückseigentümer, Parkhaus- / flächenbetreiber	€ €	+ + +	⧗ ⧗	! !
Kfz-7	Parkraumbewirtschaftung anpassen / Bewohnerparkzonen einführen	**Stadtverwaltung,** Parkhausbetreiber, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleister, Mobilitätsanbieter	€	+ + +	⧗ ⧗	!
Kfz-8	Kontrollen des ruhenden Verkehrs ausweiten	**Stadtverwaltung**, Polizei	€	+ + +	⧗	!
Kfz-9	Eltern-Bring- und -Holzonen an Schulen einrichten	**Stadtverwaltung**, Polizei, Schulen, Eltern- und Schülervertretungen	€	+ +	⧗ ⧗	!
Kfz-10	Ladeinfrastruktur für Elektromobilität ausbauen	**Stadtverwaltung**, Oberhessische Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG), ovag Netz GmbH, Stadtwerke Friedberg, weitere Ladeinfrastrukturbetreiber, Wetteraukreis, Grundstückseigentümer, Parkhausbetreiber, Gewerbetreibende und Einzelhandel, Wohnungsbaugesellschaften und größere private Grundstückseigentümer, Betriebe (u.a. auch Technische Hochschule)	€ €	+ + +	⧗	! ! !

Kfz-11	Maßnahmen des BVWP im Bereich Kfz-Verkehr weiterverfolgen	**Stadtverwaltung,** Hessen Mobil, Autobahn GmbH, Nachbarkommunen	€ € €	+ +	⧗ ⧗ ⧗	! ! !
Kfz-12	Maßnahmen mit Bezug zur Stadtlogistik und letzte Meile umsetzen	**Stadtverwaltung,** Paketdienste, lokalen Einzelhändler, City-Logistik-Anbieter	€	+ +	⧗ ⧗	!

	Maßnahme	Akteurinnen und Akteure	Kosten	Wirkung	Planungshorizont	Priorität
2	**Handlungsfeld ÖPNV**					
ÖV-1	ÖPNV-Angebot sichern und ausbauen	**Stadtverwaltung**, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH (VGO), DB InfraGo	€ € €	+ + +	⧗ ⧗	! ! !
ÖV-2	Bahnhof barrierefrei ausbauen	**DB Infra Go**, Wetteraukreis, Verkehrsunternehmen, Anwohnerinnen und Anwohner, Eigentümerinnen und Eigentümer	€ € €	+ + +	⧗	! ! !
ÖV-3	Bahnhofsumfeld umgestalten	**Stadtverwaltung**, Wetteraukreis, Verkehrsunternehmen, Anwohnerinnen und Anwohner, Eigentümerinnen und Eigentümer	€ € €	+ + +	⧗	! ! !
ÖV-4	Haltestellen barrierefrei ausbauen und besser ausstatten	**Stadtverwaltung**, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO), Deutsche Bahn (DB)	€ € €	+ +	⧗	! ! !
ÖV-5	Park-&-Ride- und Bike-&-Ride-Möglichkeiten ausweiten	**Stadtverwaltung**, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Wetteraukreis, DB InfraGo, Straßenverkehrsbehörde, Hessen Mobil, Verkehrsbetreiber, private Eigentümerinnen und Eigentümer	€ €	+ +	⧗ ⧗	! !
ÖV-6	Attraktivität des ÖPNV steigern	**Stadtverwaltung, Verkehrsbetreiber (RMV, VGO, DB)**, Verkehrsclub Deutschland (VCD), weitere	€	+ +	⧗	!
ÖV-7	Austausch zwischen ansässigen Betrieben und Verkehrsunternehmen verbessern	**Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH (VGO), Deutsche Bahn (DB),** Betriebe	€	+ +	⧗	!
ÖV-8	Städtische Busflotte elektrifizieren	**Verkehrsunternehmen (VGO),** Stadtverwaltung, Netzbetreiber, Wetteraukreis	€ € €	+ + +	⧗ ⧗ ⧗	! !

	Maßnahme	Akteurinnen und Akteure	Kosten	Wirkung	Planungs-horizont	Priorität
3	**Handlungsfeld Radverkehr**					
Rad-1	Durchgängiges und attraktives Radroutennetz definieren und Netzlücken schließen	**Stadtverwaltung**, ggf. Hessen Mobil, ggf. Fachbüro, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Öffentlichkeit, Nachbarkommunen, Wetteraukreis, Deutsche Bahn (DB), Grundstückseigentümer	€€€	+++	⧗	!!!
Rad-2	Führungsform, Zustand und Breite bestehender Radverkehrsanlagen verbessern	**Stadtverwaltung** ggf. Hessen Mobil, Nachbarkommunen, Wetteraukreis, ggf. Fachbüro, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)	€€€	+++	⧗⧗	!!!
Rad-3	Fahrradstraßen einrichten	**Stadtverwaltung,** ggf. Fachbüro, ggf. Hessen Mobil, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Bauunternehmen	€€€	++	⧗	!
Rad-4	Radabstellanlagen an relevanten Umsteigepunkten und Zielen ausbauen und modernisieren	**Stadtverwaltung, Wetteraukreis, Betriebe**	€€	++	⧗	!!!
Rad-5	Städtische Radnetzkarte erstellen und bewerben	**Stadtverwaltung,** Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), HA Hessen Agentur GmbH (Hessen Tourismus), Wetteraukreis, Hessen Mobil, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (ivm GmbH)	€	+	⧗⧗	!
Rad-6	Fahrradreparaturstationen errichten	**Stadtverwaltung,** Grundstückseigentümer, Vereine, Betriebe, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), örtliche Fahrradwerkstätten, Wetteraukreis	€	+	⧗	!
Rad-7	Hauptamtliche Radverkehrskoordination und Radverkehrs-AG in der Verwaltung schaffen	**Stadtverwaltung**, Vereine, Schulen, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)	€€	++	⧗	!
Rad-8	Aufstellbereiche und (Rot-) Markierungen für den Radverkehr kennzeichnen	**Stadtverwaltung**, ggf. Hessen Mobil, Wetteraukreis, Polizei, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)	€€	++	⧗⧗	!

Maßnahme		Akteurinnen und Akteure	Kosten	Wirkung	Planungs-horizont	Priorität
4	**Handlungsfeld Fußverkehr**					
Fuß-1	Vorrangnetz für den Fußverkehr definieren und umsetzen	**Stadtverwaltung,** ggf. Planungsbüro, Wetteraukreis, Nachbarkommunen, ggf. Hessen Mobil, Bildungseinrichtungen, Polizei, Seniorenvertretung, Inklusionsbüro, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) weitere Verbände und Initiativen	€€€	+++	⧗	!!!
Fuß-2	Fußwege im Längsverkehr verbessern	**Stadtverwaltung,** Eigentümer, Anlieger und Gewerbetreibende, ggf. Bildungseinrichtungen, ggf. Polizei, Inklusionsbüro, ggf. Fachbüro, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) weitere Verbände und Initiativen	€€€	+++	⧗⧗	!!!
Fuß-3	Sichere Querungsmöglichkeiten herstellen	**Stadtverwaltung,** ggf. Planungsbüro, ggf. Hessen Mobil, Bildungseinrichtungen, Polizei, Seniorenvertretung, Inklusionsbüro, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) weitere Verbände und Initiativen	€€€	+++	⧗⧗	!!!
Fuß-4	Gehwege und Querungsstellen barrierefrei ausbauen	**Stadtverwaltung,** Inklusionsbüro, ggf. Wetteraukreis, ggf. Hessen Mobil, ggf. Planungsbüro, Verbände und Initiativen	€€	+++	⧗	!!!
Fuß-5	Angsträume identifizieren und abbauen	**Stadtverwaltung**, Stadtwerke, ggf. Hessen Mobil, ggf. Deutsche Bahn, Inklusionsbüro	€€	++	⧗⧗	!!
Fuß-6	Aufenthaltsqualität steigern	**Stadtverwaltung**, ggf. Fachbüro, Inklusionsbüro, ggf. Vereine und Initiativen, Stadtwerke Friedberg	€€€	++	⧗⧗	!!
Fuß-7	Hauptamtliche Fußverkehrskoordination und Fußverkehrs-AG in der Verwaltung schaffen	**Stadtverwaltung**, Inklusionsbüro	€€	++	⧗	!

	Maßnahme	Akteurinnen und Akteure	Kosten	Wirkung	Planungs-horizont	Priorität
5	**Handlungsfeld Neue Mobilitätsformen**					
NM-1	Mobilitätsstationen einrichten und bekannt machen	**Stadtverwaltung**, Wetteraukreis, Regionalverband FrankfurtRhein-Main, Hochschule Rhein Main, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Mobilitätsanbieter	€ € €	+ + +	⧗	! ! !
NM-2	Mitfahrbänke einrichten	**Stadtverwaltung,** Vereine und Initiativen	€	+	⧗ ⧗ ⧗	!
NM-3	Carsharing-Angebot ausweiten	**Stadtverwaltung**, Betreiber	€ €	+ +	⧗	! ! !
NM-4	Multimodale Auskunftsplattform (MaaS) einrichten	**Stadtverwaltung**, ggf. Rhein Main Verkehrsverbund (RMV), ggf. Technische Hochschule, ggf. Softwareanbieter, Mobilitätsanbieter	€ € €	+ +	⧗	! !
NM-5	Einführung von (E-)Bike- und Scootersharing prüfen	**Stadtverwaltung**, Sharing-Anbieter, ggf. Stadtwerke, Verkehrsunternehmen und Nachbarkommunen, Gewerbe, Anwohnende sowie ggf. Interessensvertretungen	€	+	⧗ ⧗	! !

	Maßnahme	Akteurinnen und Akteure	Kosten	Wirkung	Planungs-horizont	Priorität
6	**Handlungsfeld Kommunikation und Organisation**					
KuO-1	Auskunft zu allen Mobilitätsangeboten in Friedberg auf städtischer Homepage zur Verfügung stellen	**Stadtverwaltung**, Mobilitätsanbieter	€	+ +	⧗	! !
KuO-2	Information zu allen strategischen Mobilitätsthemen auf städtischer Homepage bereitstellen	**Stadtverwaltung**, u. a. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), ggf. Planungsbüros	€	+	⧗	!
KuO-3	Stand der Umsetzung des SUMP monitoren, evaluieren und umgesetzte Maßnahmen kommunizieren	**Stadtverwaltung**	€	+ +	⧗ ⧗	! !
KuO-4	Anreizaktionen für nachhaltige Mobilität schaffen	**Stadtverwaltung, Vereine, Betriebe, Schulen, THM**, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO), Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)	€	+ +	⧗	! !

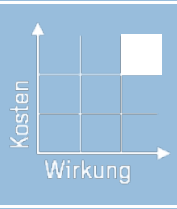
KuO-5	Veranstaltungen mit Mobilitätsbezug ausrichten	**Stadtverwaltung, Schulen, Betriebe**, Bürgerinnen und Bürger, lokale Unternehmen, Mobilitätsanbieter, Vereine, Initiativen, Verbände, Bildungseinrichtungen, ggf. Expertinnen und Experten	€	+ +	⧗	!
KuO-6	Niederschwellige Testmöglichkeiten für Verkehrsmittel anbieten	**Stadtverwaltung**, lokale Betriebe und Mobilitätsanbieter, Vereine und Initiativen	€	+ +	⧗	!
KuO-7	Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern und ausbauen	**Stadtverwaltung**, Wetteraukreis, Betriebe, Schulen und Kitas, Vereine und Initiativen, Mobilitätsanbieter	€	+ +	⧗	!
KuO-8	Schulwegpläne und -mobilitätskonzepte erarbeiten	**Schulen**, Stadtverwaltung, ggf. Fachbüro, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (ivm GmbH), Wetteraukreis, Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Eltern- und Schülervertretung, ggf. Landesverkehrswacht Hessen e.V., ggf. Jugendverkehrsschule	€ €	+ +	⧗	! ! !
KuO-9	Einfache Beteiligung im Bereich Mobilität ermöglichen	**Stadtverwaltung**, Vereine, Betriebe, Bildungseinrichtungen, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), Verbände und Initiativen, Politik, ggf. Fachbüro	€ €	+ +	⧗	!
KuO-10	Integration von Mobilitätsangeboten und Mobilitätsmanagement bei Gebietsentwicklungen frühzeitig berücksichtigen	**Stadtverwaltung**, Vorhabenträger / Projektentwickler, Wetteraukreis, ggf. Hessen Mobil, Naturschutzbehörden, Mobilitätsanbieter, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO), Bildungseinrichtungen, Gewerbe, Wohnungswirtschaft vor Ort, Anwohnende	€ € €	+ + +	⧗ ⧗	! ! !
KuO-11	Mobilitätslabore / -experimente durchführen	**Stadtverwaltung,** Polizei, Mobilitätsanbieter, ggf. Fachbüro, Anwohnende, Bildungseinrichtungen, Gewerbe, Verbände, Vereine und Initiativen	€ €	+ +	⧗ ⧗	!
KuO-12	Digitale Baustellenkommunikation ausweiten	**Stadtverwaltung,** IHK, Stadtwerke, Polizei, ggf. Nachbarkommunen, ausführende Unternehmen	€	+	⧗ ⧗	! ! !

5.3 Maßnahmensteckbriefe

5.3.1 Handlungsfeld Kfz-Verkehr

Handlungsfeld: Kfz-Verkehr	Nr. Kfz-1

Kaiserstraße umgestalten
(und Kfz-Erreichbarkeit sicherstellen)



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung
€ € €	! ! !	⧗	+ + +

Ausgangslage	Die Kaiserstraße ist in Friedberg (Hessen) die zentrale Innenstadt-/Einkaufsstraße. Es gilt Tempo 50, es besteht ein hoher bis sehr hoher Parkdruck. Gleichzeitig bündeln sich dort Lieferverkehre, wobei es zu Halten in zweiter Reihe und Einschränkungen bezüglich der Verkehrssicherheit kommt. Die Radinfrastruktur ist verbesserungswürdig. Notwendige Maßnahmen sind eine stärkere Verkehrsberuhigung (s. Kapitel 3.2) sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (s. Kapitel 3.3). Darüber hinaus umfassen die weiteren Wünsche zum Ausbau der Kaiserstraße aus der Öffentlichkeit eine höhere Fußgängerfreundlichkeit und eine gesteigerte Aufenthaltsqualität. Etwa ein Drittel der Befragten der Haushaltsbefragung äußerte sich zum Parkraum, wobei sich etwas mehr als die Hälfte dieser Gruppe ein größeres Angebot wünscht (s. Kapitel 3.3, 3.4, 3.6).
Ziele	
Leitziele	Ruhenden Verkehr lenken, Barrierefreiheit gewährleisten, Sicheres, durchgängiges Fußwegenetz gestalten, Erreichbarkeit der Innenstadt sicherstellen, Klimarelevante Anpassung des öffentlichen Raumes unterstützen, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung (Kundinnen und Kunden, Betriebe, Bewohnerinnen und Bewohner)
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Umgestaltung der Kaiserstraße (s. Abbildung 117) ist ein Schlüsselvorhaben des Friedberger ISEKs. Unter dem Motto „Von der historischen Handelsstraße zum grünen Begegnungsraum“ liegen erste Planungsansätze (Wettbewerb) zum Umbau der Kaiserstraße vor (s. Abbildung 118, s. Kapitel 2.2).



Abbildung 117: Kaiserstraße (cyclomedia, 2024)

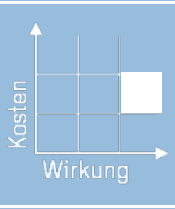


Abbildung 118: Realisierungswettbewerb Kaiserstraße, 1. Platz (club L94 Landschaftsarchitekten GmbH, Köln / RÖVER Ingenieurgesellschaft mbH, Gütersloh, 2026)

	Die Umgestaltung der Kaiserstraße sollte folgende Aspekte aufgreifen: • Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h oder niedriger • Reduzierung von Stellplätzen mit Schaffung von Ausgleichsstellplätzen z. B. im City-Parkhaus (s. Maßnahme Kfz-6) • Barrierefreie Straßenraumgestaltung • Umsetzung hoher Aufenthaltsqualität mit Begrünung und attraktiver Möblierung • Herstellung sicherer Querungsstellen • Sichere Führung des Radverkehrs auf der Straße • Verbesserung der Führung des Fußverkehrs • Bereitstellung ausreichend barrierefreier Stellplätze (s. Maßnahme Kfz-5) • Ausweisung von Flächen für Lieferverkehre im zentralen Innenstadtbereich • Ausweisung von einzelnen Stellplätzen zum Kurzzeitparken • Anforderungen von Rettung und Feuerwehr beachten Im Rahmen der Beteiligungsformate gesammelte Hinweise wurden an das Planungsteam weitergegeben.
Maßnahmenwirkung	Die Umgestaltung der Kaiserstraße wird sich in einer deutlichen Reduzierung der Geschwindigkeiten und Konflikte im Straßenraum und damit in einer spürbaren Erhöhung der Verkehrssicherheit auswirken. Zugleich werden Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität nachhaltig verbessert – insbesondere durch Begrünung, attraktive Möblierung sowie klar geordnete Park- und Lieferbereiche.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Entwurfsplanung 2. Verkehrsrechtliche Anordnung 3. Finanzierung und Beschluss 4. Ausführungsplanung, Ausschreibung, Bau 5. Inbetriebnahme und Monitoring
Rahmenbedingungen	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) (FGSV, 2006) / Fortschreibung 2026 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (FGSV, 2010) Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) (FGSV, 2002) Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) (FGSV, 2015) Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)(FGSV, 2023) Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E-Klima) (FGSV, 2022) Musterzeichnungen und Qualitätsstandards für die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Straßenraums sowie den Einsatz taktiler Elemente (AGNH, 2022)
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Fachbüro, Polizei, Verkehrsunternehmen, Eigentümer und Anlieger, Versorgungsunternehmen, Feuerwehr und Rettungsdienste

Handlungsfeld: Kfz-Verkehr	Nr. Kfz-2

Ausweitung von Tempo 30 prüfen und umsetzen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung
€ €	! ! !	⧗	+ + +

Ausgangslage	In Friedberg gilt auf dem klassifizierten Hauptstraßennetz grundsätzlich Tempo 50. Ausnahmen gelten abschnittsweise entlang der Saarstraße, Hauptstraße (Fauerbach) und in den Ortsdurchfahrten Dorheim, Ockstadt, Bruchenbrücken und Ossenheim (s. Kapitel 3.2). Auf den nicht-klassifizierten Straßen Kaiserstraße, Karlsbader Straße, Gießener Straße und Burgfeldstraße gilt ebenfalls eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.
Ziele	
Leitziele	Sicherheitsmängel identifizieren und Verkehrssicherheit erhöhen, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten, Sicheres, durchgängiges Radverkehrsnetz aufbauen, Sicheres, durchgängiges Fußwegenetz gestalten, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren
Zielgruppe	Zufußgehende, Radfahrende, Pkw-Fahrende, Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Familien, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung soll die Ausweitung von Tempo-30 im Straßennetz systematisch geprüft werden. Dabei werden insbesondere Aspekte der Verkehrssicherheit, der Lärmminderung sowie der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum berücksichtigt. Grundlage bilden aktuelle Verkehrsbelastungen, Unfallgeschehen und die Nutzungsstruktur der betroffenen Straßenräume. Die novellierte StVO erleichtert die Anordnung in Bereichen, in denen Schulen und Schulwege, Kitas, Spielplätze, Krankenhäuser oder Pflegeheime liegen, erheblich. Darüber hinaus können Lücken von bis zu 500 m zwischen Tempo-30-Zonen leichter geschlossen werden. Diese rechtlichen Rahmenbedingungen gilt es zu nutzen. Folgende Bereiche sollen (abschnittsweise) auf eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit geprüft werden: • Kaiserstraße • Saarstraße • Hauptstraße in Fauerbach • Ockstädter Straße • Homburger Straße • Ortsdurchfahrten durch alle Stadtteile (s. Abbildung 119) • hochfrequentierte Schulwege (Grundlage: Schulwegpläne) (s. Abbildung 120) • Umfeld des Schwimmbads in Ockstadt



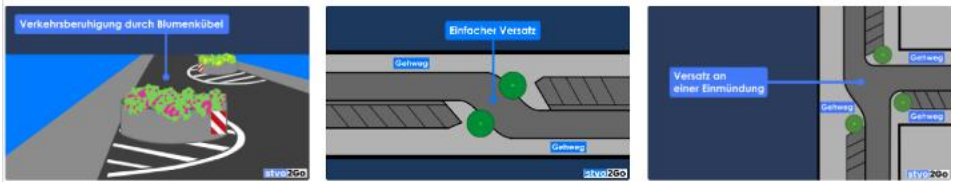
Abbildung 119: Ortsdurchfahrt in Ossenheim (eigene Fotoaufnahme, 2025)



Abbildung 120: Augustinerschule (eigene Fotoaufnahme, 2025)

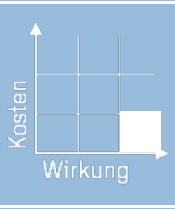
Zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten sollen ergänzend, auch in Wohngebieten, folgende Maßnahmen geprüft werden und zum Einsatz kommen:

- Fahrbahnverengungen
- versetzte Parkstände
- Aufpflasterungen
- Hinweisschilder und Geschwindigkeitsanzeigen
- Bremsschwellen

Maßnahmenwirkung	Nachweislich verringert Tempo 30 Unfälle mit Todesfolge oder Schwerverletzten, reduziert Lärm und verbessert die Luftqualität.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Auswertung der Unfalldaten → Ableitung qualifizierte Gefahrenlage 2. Sensible Einrichtungen mit unmittelbarem Zugang zu Hauptverkehrsstraßen → Definition sensibler Bereich 3. Schalltechnische Berechnungen auf Basis von Verkehrsbelastungsdaten → Prüfung der Überschreitung von Grenz- und Richtwerten 4. Erarbeitung von Schulwegplänen → Festlegung „hoch frequentierter Schulwege“ (s. Maßnahme KuO-8) 5. Entwurfsplanung 6. Verkehrsrechtliche Anordnung 7. Finanzierung und Beschluss 8. Ausführungsplanung, Ausschreibung, Bau 9. Inbetriebnahme und Monitoring
Rahmenbedingungen	§ 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung **Weitere:** Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Wetteraukreis, Hessen Mobil
Beispiele / Weitere Hinweise	 Abbildung 121: Beispiele für Verkehrsberuhigung (stvo2GO, 2023)

Handlungsfeld: Kfz-Verkehr	Nr. Kfz-3

Geschwindigkeitskontrollen in sensiblen Bereichen ausweiten



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung
€	!	⧗	+ + +

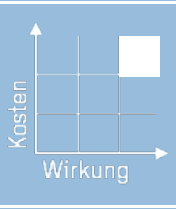
Ausgangslage	Im Friedberger Stadtgebiet wurden zahlreiche Straßen mit Geschwindigkeitsüberschreitungen identifiziert, auch in verkehrsberuhigten Bereichen, Ortsdurchfahrten sowie in der Nähe von Schulen und Kitas / Kindergärten. Die Auswertung der Floating-Car-Daten in der Analyse gibt Hinweis darauf, ob die Geschwindigkeiten häufig überschritten werden (s. Kapitel 3.2).
Ziele	
Leitziele	Sicherheitsmängel identifizieren und Verkehrssicherheit erhöhen, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen Sicheres, durchgängiges Radverkehrsnetz aufbauen, Sicheres, durchgängiges Fußwegenetz gestalten
Zielgruppe	Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Zufußgehende, Radfahrende
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Ausweitung von Geschwindigkeitskontrollen in sensiblen Bereichen soll geprüft und umgesetzt werden. Räumliche Schwerpunkte bilden Straßenzüge, entlang derer die V 85[2] heute über der zulässigen Geschwindigkeit liegt. Vornehmlich sollen Zonen mit erhöhtem Schutzbedarf wie Umfelder von Schulen und Kitas, Seniorenheime oder Wohngebiete in den Blick genommen werden. Die Maßnahme lässt sich umsetzen als • stationäre Blitzanlage • oder mobile Kontrolle • Räumliche Schwerpunkte in Friedberg sind: • Saarstraße • Frankfurter Straße (s. Abbildung 123) • Homburger Straße • Heinrich-Busold-Straße (Kita) • Im Wingert (mehrere Schulen) • Am Dachspfad (Kita) • Mainzer-Tor-Weg (Kita) • Hauptstraße in Fauerbach • Wetteraustraße in Dorheim • Bachgasse in Ockstadt • Florstädter Straße in Ossenheim (s. Abbildung 122)

[2] Die V 85-Geschwindigkeit ist ein statistischer Kennwert im Verkehrswesen, der angibt, dass 85 % der Fahrzeuge diese Geschwindigkeit nicht überschreiten (15 % fahren schneller).

	 Abbildung 122: Ortsdurchfahrt in Ossenheim (eigene Fotoaufnahme, 2025)  Abbildung 123: Frankfurter Straße (eigene Fotoaufnahme, 2025 Die Messstellen sind fachlich zu begründen, insbesondere anhand von erhöhter Geschwindigkeit, Unfalllage oder besonderem Schutzbedarf sensibler Einrichtungen. Die Maßnahme bedarf einer rechtmäßigen Anordnung, einer ordnungsgemäßen Dokumentation sowie der Einhaltung der technischen und datenschutzrechtlichen Vorgaben. Eine Kommune kann nicht überall beliebig Geschwindigkeiten messen, sondern nur dort, wo sie zuständig ist, die örtliche Situation es rechtfertigt und die Maßnahme ordnungsrechtlich / verkehrsrechtlich abgestimmt ist.
Maßnahmenwirkung	Geschwindigkeitskontrollen bewirken eine Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus im Einflussbereich der Kontrolle. Die Maßnahme bewirkt zudem, das Unfallrisiko zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Mobile Kontrollen zeigen häufig eine kurzfristige Wirkung, die durch Wiederholung gefestigt wird.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Festlegen der sensiblen Bereiche und Priorisierung 2. Fachliche und rechtliche Bewertung 3. Abstimmung mit Polizei und Straßenverkehrsbehörde 4. Entscheidung über mobile oder stationäre Kontrollen 5. Technische und organisatorische Umsetzung 6. Beschaffung bzw. Beauftragung 7. Inbetriebnahme der Kontrollen 8. Dokumentation und ggf. Kommunikation
Rahmenbedingungen	Erlass zur Verkehrsüberwachung vom 2. September 2025 https://www.polizei.hessen.de/praevention/gemeinsam-sicher-in-hessen/sicher-im-strassenverkehr/neuer-erlass-zur-verkehrsueberwachung
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung, Polizei
	Weitere: betroffene Einrichtungen, technische Dienstleister

Handlungsfeld: Kfz-Verkehr	Nr. Kfz-4

Klar strukturiertes (dynamisches) Parkleisystem umsetzen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung
€€€	!!!	⧗	+++

Ausgangslage	Das bestehende statische Parkleitsystem stellt in erster Linie ein Routing für das City-Parkhaus dar. Der Parkplatz an der Stadthalle als zweitgrößte Parkmöglichkeit ist punktuell eingebunden. Darüber hinaus sind keine weiteren Parkmöglichkeiten ausgewiesen (s. Kapitel 3.3).
Ziele	
Leitziele	Ruhenden Verkehr lenken, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern
Zielgruppe	Pkw-Fahrende
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Ziel ist die Einführung eines klar strukturierten und hierarchisch aufgebauten Parkleitsystems zur Verbesserung der Orientierung und zur gezielten Lenkung des Parksuchverkehrs. Das Parkleitsystem basiert auf einer klaren, für Nutzende nachvollziehbaren Zielhierarchie und einer schrittweisen Führung von den Haupteinfallstraßen bis zu den jeweiligen Parkstandorten. **Hierarchische Wegweisung und räumliche Führung** • Definition von Primärzielen (City-Parkhaus, Stadthalle, Burgfeldparkplatz, Bahnhof) zur frühzeitigen Verkehrslenkung • Ausschilderung dieser Ziele bereits an den Haupteinfallstraßen mit Vorwegweisern zur Orientierung • Stufenweise Führung über zentrale Knotenpunkte bis in die Innenstadt • Kontinuierliche Bestätigung der Zielrichtung an entscheidungsrelevanten Stellen **Differenzierte Zielausweisung** • Zusammenfassung von Zielen auf übergeordneter Ebene (z. B. „Bahnhof“) • Differenzierung einzelner Anlagen (z. B. P1–P3) erst im unmittelbaren Zielbereich • Ausschilderung kleinerer Parkflächen ausschließlich im lokalen Umfeld **Ergänzende Informationen und Gestaltung** • Integration von Kapazitätsangaben zur besseren Orientierung • Einheitliche und gut erkennbare Gestaltung der Beschilderung • Klare und reduzierte Informationsvermittlung **Dynamische Anzeige zur frühzeitigen Verkehrslenkung** • Dynamische Anzeige freier Stellplätze für die Primärziele an zentralen Zufahrtsachsen und Knotenpunkten • Frühzeitige Information über verfügbare Kapazitäten bereits vor Erreichen der Zielbereiche • Unterstützung der Verkehrslenkung an maßgeblichen Entscheidungspunkten im Straßennetz • Kombination aus statischer Wegweisung und dynamischer Echtzeitinformation • Gezielter Einsatz bei hoher Auslastung sowie bei Großveranstaltungen, um temporär erhöhte Nachfrage flexibel zu steuern

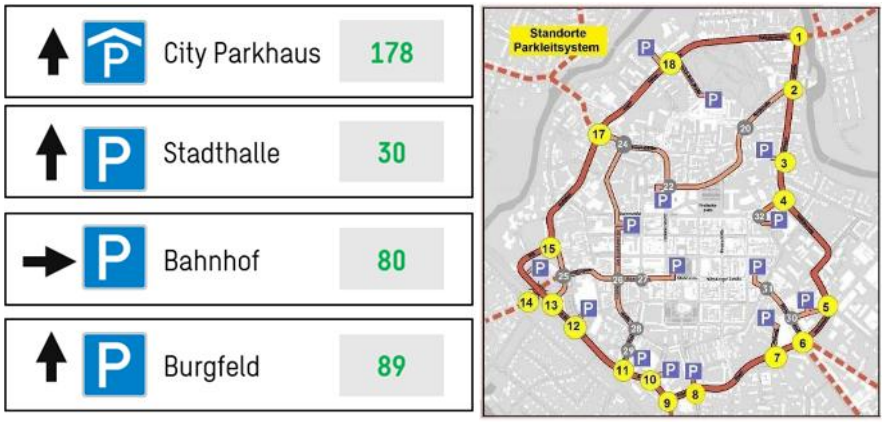
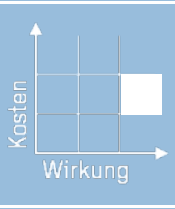


Abbildung 124: Visualisierung eines Parkleitsystems exemplarisch für Friedberg (links) und Parkleitsystem in Hanau (rechts) (Hanauer Parkhaus GmbH, 2026)

Maßnahmenwirkung	Die Maßnahme verbessert die Orientierung und reduziert den Parksuchverkehr durch eine frühzeitige und gezielte Lenkung auf geeignete Parkierungsanlagen. Dies führt zu einer gleichmäßigeren Auslastung der Stellplätze, einer Entlastung der öffentlichen Straßenräume sowie zu einer Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen. Insgesamt wird die Erreichbarkeit der Innenstadt verbessert.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Entwicklung eines einheitlichen Konzeptes für ein Parkleitsystem (Beschilderung, Routen, Kapazitätsangaben, ggf. dynamische Elemente) mit Festlegung einer Zielhierarchie (primär, sekundär, tertiär) 2. Festlegung der Standorte, Inhalte und Gestaltung der Wegweisung 3. Entscheidung über Software und Sensorik (Anbieterrecherche, -gespräche) 4. Ausschreibung der Leistungen 5. Umsetzung: Installation der Beschilderung mit dynamischen Komponenten 6. Umsetzung einer digitalen Information über die Belegung von Parkflächen und -häusern 7. Monitoring und Weiterentwicklung
Rahmenbedingungen	Ein eigenes, landesweit verbindliches Dokument zum Thema Parkleitsystem gibt es nach aktuellem Stand nicht. Es finden sich Informationen in den bundesweit geltenden Dokumenten: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) (FGSV, 2023) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und VwV-StVO
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Fachbüro, Software- / Sensorikanbieter
Beispiele / Weitere Hinweise	Webbasierte Beispiele zum Thema Parkleitsystem anderer hessischer Kommunen: • https://www.parkhausfrankfurt.de/de/ • https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/mobilitaet/parken/parkhaeuser • https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/mit-dem-auto/inhaltsseiten/parkhaeuser-parkplaetze-innenstadt.php

Handlungsfeld: Kfz-Verkehr	Nr. Kfz-5

Barrierefreie Stellplätze verbessern und ausbauen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung
€ €	! !	⧗	+ + +

Ausgangslage	Stellplätze für Menschen mit Behinderung sind im Friedberger Stadtgebiet, insbesondere in der Kernstadt, teils nicht barrierefrei zugänglich, z. B. aufgrund von Kopfsteinpflaster. An Markttagen ist das barrierefreie Stellplatzangebot reduziert. Es existieren zahlreiche Schulen für mobilitätseingeschränkte Personen (s. Kapitel 3.3), trotzdem ist der Anteil barrierefreier Stellplätze mit rund 1% zu niedrig.
Ziele	
Leitziele	Barrierefreiheit gewährleisten, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Raum für Partizipation schaffen
Zielgruppe	Menschen mit Mobilitätseinschränkungen; Seniorinnen und Senioren
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme beinhaltet die qualitative Aufwertung und bedarfsgerechte Erweiterung von Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch an zentralen Einrichtungen. Typische Elemente sind eine barrierearme Lage in Eingangsnähe, normgerechte Abmessungen, gut erkennbare Markierungen und Beschilderungen, ggf. Anpassungen von Bordsteinen und Wegen sowie eine konsequente Kontrolle, damit die Stellplätze bestimmungsgemäß genutzt werden. Die Stadt strebt im zentralen Kernbereich und an öffentlichen Einrichtungen mindestens **4 % barrierefreie Stellplätze** an. Folgende Anforderungen an barrierefreie Stellplätze werden für Friedberg definiert: • die Stellplätze sind Richtlinienkonform gestaltet (s. Abbildung 125) • die Stellplätze befinden sich direkt an relevanten Zielorten • sie sind stufen- und konfliktfrei zugänglich • sie sind einheitlich beschildert. • sie sind ausreichend beleuchtet • sie sind bestenfalls beschattet

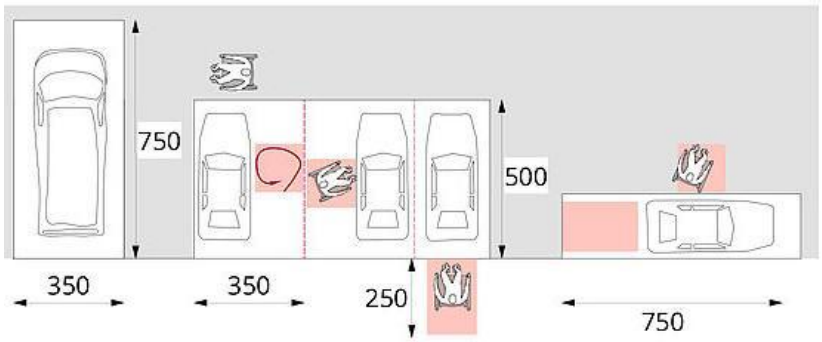
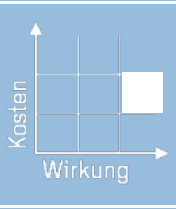


Abbildung 125: Grundgeometrie (in cm) von barrierefreien Stellplätzen nach DIN 18040-1:2011-10 (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, o. A.)

	Räumliche Schwerpunkte für eine Umsetzung sind: • Kaiserstraße (insbesondere an Markttagen) • Einkaufsstandorte • Frankfurter Straße • E-Ladestationen • Schulen, Verwaltungsgebäude • Weitere öffentliche Einrichtungen mit Publikumsverkehr
Maßnahmenwirkung	Durch die Verbesserung und den Ausbau barrierefreier Stellplätze haben Menschen mit Behinderung einen sicheren, komfortablen und zugleich vorgabenkonformen Zugang zu wichtigen Zielen.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Geeignete Stellplätze auswählen oder neu planen 2. Normgerechte Abmessungen und Bewegungsflächen festlegen 3. erforderliche Anpassungen an Gehwegen, Bordsteinen und Zufahrten planen 4. Markierung, Beschilderung und ggf. Bodenindikatoren festlegen 5. bauliche Anpassungen beauftragen und überwachen 6. Markierungen und Schilder anbringen 7. Regelmäßige Kontrollen gegen Falschparken 8. Bei Bedarf nachsteuern, zusätzliche Stellplätze schaffen oder Standorte verbessern
Rahmenbedingungen	Landesbauordnung Hessen, DIN 18040
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Inklusionsbüro, ggf. Fachbüro

Handlungsfeld: Kfz-Verkehr	Nr. Kfz-6

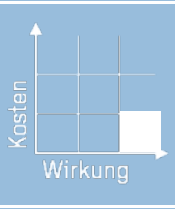
Parkraumangebot im Zentrum optimieren



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung
€ €	! !	⧗ ⧗	+ + +

Ausgangslage	Vormittags besteht in zentralen Bereichen Friedbergs eine hohe bis sehr hohe Auslastung von Parkflächen (s. Kapitel 3.3).
Ziele	
Leitziele	Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Ruhenden Verkehr lenken, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Erreichbarkeit von Arbeitsstandorten verbessern
Zielgruppe	Pkw-Fahrende
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme verfolgt das Ziel, das Parkraumangebot in der Friedberger Kernstadt zentrumsnah zu optimieren. Hierzu gehört: • vorhandene Parkkapazitäten besser auszunutzen, um Straßenraum und öffentliche Stellplätze zu entlasten • die Umverteilung der durch den Umbau der Kaiserstraße wegfallenden Stellplatzkapazitäten auf Randbereiche der Innenstadt • das Schaffen von attraktiven Park-&-Ride-Angeboten (s. Maßnahme ÖV-5) • die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung und Definieren weiterer Bewohnerparkbereiche (s. Maßnahme Kfz-7), • das Trennen von Kunden-, Besucher-, und Lieferverkehren durch die Einrichtung von Lieferzonen (s. Maßnahme Kfz-1) • deutliche und klare Markierung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum Weitere Aspekte: • Wichtig ist, dass Verwaltung und Parkhaus- bzw. Parkflächenbetreiber oder Eigentümer gemeinsame bzw. kompatible Lösungen finden bezüglich Zielstellung der Parkraumbewirtschaftung und die Auswahl und Beschaffung der dafür notwendigen technische Ausstattung, beispielsweise Sensorik zur Auslastung (s. Maßnahme Kfz-4). • Tarife, die sich in die Strategie der städtischen Parkraumbewirtschaftung einfügen, wären vorteilhaft (s. Maßnahme Kfz-7).
Maßnahmenwirkung	Der Parksuchverkehr wird reduziert, die Auslastung der Parkhäuser erhöht und der öffentliche Raum aufgewertet.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Parkraumbestand erfassen und bewerten 2. Verlagerungs- und Umverteilungskonzept erarbeiten 3. Standorte für Park-&-Ride, Lieferzonen und Bewohnerparkbereiche abstimmen 4. Mit Parkhaus- und Flächenbetreibern Lösungen abstimmen 5. Maßnahmen umsetzen
Rahmenbedingungen	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), insbesondere § 45
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Grundstückseigentümer, Parkhaus- / flächenbetreiber, Betriebe

Parkraumbewirtschaftung anpassen / Bewohnerparkzonen einführen

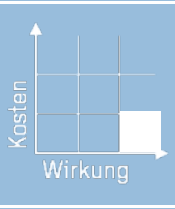


Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung
€	!	⧗⧗	+++

Ausgangslage	Die Parkraumerhebung zeigt, dass zumindest im Untersuchungsgebiet bereits eine grundlegende Parkraumbewirtschaftung besteht, deren Steuerungswirkung jedoch räumlich unterschiedlich ausgeprägt ist. Während zentrale Bereiche entlang der Kaiserstraße zeitweise einen hohen bis sehr hohen Parkdruck aufweisen, bestehen auf peripheren Flächen zum Teil weiterhin freie Kapazitäten. Die vorhandenen Stellplatzangebote werden somit nicht gleichmäßig genutzt. Insgesamt ist die bestehende Bewirtschaftung nicht ausreichend differenziert, um eine wirksame Lenkung des Parkverhaltens zu gewährleisten.
Ziele	
Leitziele	Ruhenden Verkehr lenken, Gesamtgesellschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnisse betrachten, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern
Zielgruppe	Pkw-Fahrende
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Ziel ist eine klar erkennbare und wirksame Differenzierung der Parkraumbewirtschaftung, die das Parkverhalten aktiv steuert und die vorhandenen Kapazitäten im Stadtgebiet besser nutzt. Leitprinzip ist dabei eine deutlich stärkere Lenkung durch klar wahrnehmbare Unterschiede, sowohl in räumlicher Hinsicht als auch hinsichtlich Nutzergruppen und Nutzungsdauer. Folgende Kernbausteine bestehen: **Weiterentwicklung der differenzierten Parkraumbewirtschaftung nach Lage und Nutzung** • Deutlich stärkere Ausprägung und Schärfung der bereits bestehenden Differenzierung der Parkraumbewirtschaftung von innen nach außen • Klarere und für Nutzende wahrnehmbare Unterschiede bei Kosten und Parkdauerlimits zwischen zentralen Lagen und peripheren Lagen sowie zwischen Straßenraum und Parkflächen / Parkhäusern • Zentrale Lagen (Kaiserstraße): spürbar höhere Gebühren und limitierendere Parkdauerbegrenzung als bisher zur Sicherung der Fluktuation • Periphere Lagen (Burgfeldparkplatz, Dieffenbachparkplatz, Stadthalle) deutlich geringere Gebühren gegenüber den Gebühren in zentralen Lagen bzw. gezielt eingesetzte kostenfreie Angebote für längere Parkvorgänge  Abbildung 126: Parken mit Parkschein (eigene Fotoaufnahme, 2025) **Weiterentwicklung des Bewohnerparkens** • Beibehaltung der bestehenden Bewohnerparkzonen bei gleichzeitiger bedarfsorientierter Anpassung und Erweiterung, insbesondere in Bereichen mit Nutzungskonflikten zwischen Anwohnenden und weiteren Nutzergruppen • Weiterentwicklung der Gebührenstruktur, um die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums stärker zu steuern • Differenzierung der Gebühren nach Fahrzeuggröße, um den unterschiedlichen Flächenverbrauch im öffentlichen Raum zu berücksichtigen

	• Ergänzende Angebote für Anwohnende schaffen (z. B. kostengünstige Nutzung von Parkflächen oder Parkhäusern in den Abendstunden, um den Druck auf den öffentlichen Straßenraum zu verringern) • Berücksichtigung von Sonderregelungen für u. a. Umzuge **Strategischer Umgang mit Parkraumangebot** • Erhalt kostenfreier Stellplätze in geeigneten Randlagen (z. B. Stadthalle) zur Entlastung der Innenstadt • Klare Funktion dieser Flächen als Auffangstandorte für längere Parkvorgänge • Regelmäßige Evaluation der Nutzung und Wirkung im Hinblick auf Auslastung, Parkdauer und Nutzerstruktur • Bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Angebots, einschließlich der Möglichkeit, kostenfreie Stellplätze bei unzureichender Lenkungswirkung in bewirtschaftete Flächen zu überführen
Maßnahmenwirkung	Die Maßnahme stärkt die Lenkungswirkung der Parkraumbewirtschaftung. Zentrale Bereiche werden entlastet, während vorhandene Kapazitäten in peripheren Lagen besser genutzt werden. Durch die stärkere Berücksichtigung des Flächenverbrauchs sowie die gezielte Steuerung des Parkens wird der öffentliche Raum effizienter genutzt und die Aufenthaltsqualität nachhaltig verbessert.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Analyse und Festlegung von Handlungsräumen 2. Definition der zukünftigen Bewirtschaftungslogik (Gebühren, Parkdauer, Zonen) 3. Finanzierung und Beschluss 4. Verkehrsrechtliche Anordnung 5. Umsetzung durch Anpassung von Regelungen, Beschilderung und digitalen Angeboten 6. Regelmäßige Überprüfung der Wirkung und Weiterentwicklung der Maßnahmen
Rahmenbedingungen	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) / VwV-StVO Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) (FGSV 2023) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (FGSV 2006) Kommunale Satzungen / Landesrecht
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Parkhausbetreiber, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleister, Mobilitätsanbieter
Beispiele / Weitere Hinweise	Ein Beispiel für gestaffelte Gebühren für Bewohnerparken ist die Stadt Koblenz. Hier berechnet sich die Jahresgebühr aus Länge Kfz (in Meter) x Breite Kfz (in Meter) x 23,40 EUR: https://www.koblenz.de/buergerservice/leistungen/RLP:entry:64788:ANLR-VLR/bewohnerparkausweis-erteilung/#GEBUEHREN

Kontrollen des ruhenden Verkehrs ausweiten



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung
€	!	⧗	+ + +

Ausgangslage	Auf Gehwegen parkende Fahrzeuge, falschparkende Fahrzeuge sowie große Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen verursachen in Friedberg Gefahren für Zufußgehende, mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder. Zusätzlich schränken sie die Qualität für den Fußverkehr ein (s. Kapitel 3.6). So wird z. B. in der Kaiserstraße in zweiter Reihe und an der Bushaltestelle Kaiserstraße im absoluten Halteverbot geparkt (s. Kapitel 3.3). Falschparken verschlechtert die Sichtbeziehungen und verdeckt andere Verkehrsteilnehmende, wodurch vor allem Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen gefährdet werden. Zugeparkte Geh- und Radwege zwingen Zufußgehende und Radfahrende auf die Fahrbahn, erhöhen das Unfallrisiko und schränken die Barrierefreiheit massiv ein. Zudem können Falschparkende Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr und den ÖPNV behindern.
Ziele	
Leitziele	Sicherheitsmängel identifizieren und Verkehrssicherheit erhöhen, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten, Barrierefreiheit gewährleisten, Ruhenden Verkehr lenken, Aktive Mobilität fördern, Gesamtgesellschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnisse betrachten
Zielgruppe	Pkw-Fahrende, Zufußgehende, Radfahrende, Personen mit Mobilitätseinschränkungen
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme umfasst eine intensivere Überwachung von Park- und Halteverstößen (s. Abbildung 127), insbesondere in sensiblen Bereichen wie Schulumfeldern, Knotenpunkten, barrierefreien Stellplätzen sowie auf Geh- und Radwegen, aber auch in Wohngebieten. Mögliche Strategien beinhalten • regelmäßige Streifen, • anlassbezogene Kontrollen (durch Meldung) • und Schwerpunktaktionen, z. B zum Schuljahresbeginn.



Abbildung 127: Park- / Halteverstoß im Mainzer-Tor-Weg (eigene Fotoaufnahme, 2025)

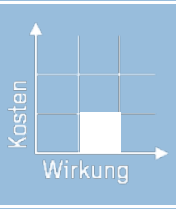


Abbildung 128: Park- / Halteverstoß in der Kaiserstraße (cyclomedia, 2024)

	Räumliche Schwerpunkte: • Kaiserstraße, insbesondere an Markttagen • Bei Großveranstaltungen (Seewiese) in angrenzenden Wohnbereichen • Behindertenparkplätze • Bahnhofsumfeld und technische Hochschule • Querungsstellen
Maßnahmenwirkung	Im Rahmen der Maßnahme soll illegales Parken reduziert werden. Dies erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, verbessert die Barrierefreiheit und steigert die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Ziele festlegen 2. Kontrollkonzept prüfen und anpassen 3. Personalbedarf und -organisation klären 4. Kommunikation des Konzepts und der Ziele 5. Umsetzung und Monitoring
Rahmenbedingungen	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) Kommunale Satzungen und Verordnungen
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Polizei, Bevölkerung
Beispiele / Weitere Hinweise	Best-Practice-Sammlung „Nachhaltiges Parkraummanagement“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum: https://mobilitaetsplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2025/04/Parkraummanagement_Sammlung_Beispiele.pdf

Handlungsfeld: Kfz-Verkehr	Nr. Kfz-9

Eltern-Bring- und -Holzonen an Schulen einrichten



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung
€	!	⧗⧗	++

Ausgangslage	Durch die hohe Anzahl und Dichte an klassifizierten Straßen und die sehr gute Anbindung Friedbergs an das Straßennetz bestehen hohe Kfz-Verkehrsbelastungen. Zusätzlich bestehen zahlreiche Straßen mit Geschwindigkeitsüberschreitungen, auch in verkehrsberuhigten Bereichen, Ortsdurchfahrten sowie in der Nähe von Schulen und Kitas / Kindergärten (s. Kapitel 3.2). 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 (s. Kapitel 3.6). In Friedberg geben 14 % der Haushalte an, ein oder mehrere Kinder mit dem Pkw zur Schule zu bringen bzw. zu holen. In der Kernstadt sind es 10 % (s. Kapitel 3.1).
Ziele	
Leitziele	Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten, Aktive Mobilität fördern, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Sicheres, durchgängiges Fußwegenetz gestalten, Sicheres, durchgängiges Radverkehrsnetz aufbauen
Zielgruppe	Kinder und Jugendliche, Familien, Zufußgehende, Pkw-Fahrende
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Bring- und Holzonen an Schulen sind markierte Bereiche, möglichst abgesetzt (ca. 200m - 300m) vom Schuleingang, an denen Eltern ihre Kinder gefahrlos aussteigen lassen bzw. abholen können. So kann das Verkehrsaufkommen im direkten Umfeld des Schuleinganges zumindest um die Elterntaxen entlastet werden. Die Maßnahme umfasst • die verkehrsrechtliche Anordnung (Beschilderung, ggf. Halteverbote), • eine zeitliche Begrenzung, • eine klare Gestaltung der Zonen (Kurzhaltebereiche, Kiss-&-Ride) • sowie begleitende Kommunikation mit Schule und Elternschaft. Räumliche Schwerpunkte sind alle Schulen im Friedberger Stadtgebiet. Die Maßnahme soll in Kombination mit weiteren Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements umgesetzt werden (s. Maßnahme KuO-7), um die Sicherheit in den Bereichen rund um die Schuleingänge zu erhöhen. Die Bring- und Holzonen sollten darüber hinaus in den Schulwegplänen gekennzeichnet werden (s. Maßnahme KuO-8).
Maßnahmenwirkung	Durch die Maßnahme werden der motorisierte Verkehr im direkten Schulumfeld reduziert und chaotische Halte- und Wendemanöver vermieden, was zur Erhöhung der Schulwegesicherheit beiträgt.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Festlegung möglicher Standorte für Bring- und Holzonen in Abstimmung zwischen Stadt und Schule 2. Festlegung eines stadtweit gültigen Beschilderungs- und Markierungskonzeptes (einheitliches Design) 3. Festlegung einer zeitlichen Begrenzung 4. Planung 5. Finanzierung und Beschluss 6. Verkehrsrechtliche Anordnung 7. bauliche Anpassung 8. Kommunikation an Schülerinnen, Schüler und Eltern

Rahmenbedingungen	§ 45 Straßenverkehrsordnung (StVO), Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Polizei, Schulen, Eltern- und Schülervertretungen
Beispiele / Weitere Hinweise	Leitfaden für Elternhaltestellen für Grundschulen und Informationen zur Standortbewertung des ADAC: https://www.adac.de/der-adac/regionalclubs/hessen-thueringen/sicherheit-mobilitaet/elternhaltestellen/ Beispiele für die Beschilderung:



Quelle: https://landesverkehrswacht-nrw.de/unsere-themen/fur-schuler/elternhaltestellen/



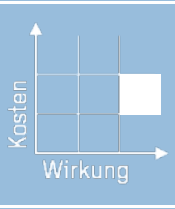
Quelle: https://www.adac.de/der-adac/regionalclubs/nrw/verkehr-sicherheit/verkehrssicherheit-nrw-eltern/



Quelle: Initiative Sicherer Schulweg https://www.gnz.de/lokales/main-kinzig-kreis/gelnhausen/gelnhausen-haltestellen-fuer-elterntaxis-sollen-weg-zur-ysenburgschule-sicherer-machen-T7I7LDMXYRBDBOBQDHUMGR2GLM.html

Handlungsfeld: Kfz-Verkehr	Nr. Kfz-10

Ladeinfrastruktur für Elektromobilität ausbauen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung
€ €	! ! !	⧗	+ + +

Ausgangslage	Im Friedberger Stadtgebiet existieren bereits einzelne öffentliche Ladepunkte, insbesondere an zentralen innerstädtischen Standorten sowie an Einzelhandels- und Gewerbestandorten. Die bestehende Infrastruktur konzentriert sich derzeit überwiegend auf zentrale Versorgungsbereiche und hoch frequentierte Verkehrsachsen. Gemäß der Haushaltsbefragung verfügt ein Haushalt in Friedberg im Durchschnitt über 1,22 Fahrzeuge; davon sind rund 10 % Elektrofahrzeuge. Der überwiegende Teil der Befragten gibt an, das Elektrofahrzeug zu Hause auf privatem Grund zu laden. Als zentrale Gründe dafür, bislang kein Elektrofahrzeug angeschafft zu haben, werden insbesondere die hohen Anschaffungskosten (22 %), eine als zu gering wahrgenommene Reichweite (35 %), fehlende private Lademöglichkeiten (33 %) sowie eine unzureichende öffentliche Ladeinfrastruktur (25 %) genannt. Daraus lassen sich deutliche Ausbaubedarfe im Bereich der Ladeinfrastruktur ableiten – insbesondere mit Blick auf Haushalte ohne eigene Lademöglichkeit. Die Bestands- und Bedarfsanalyse des Ladeinfrastrukturkonzepts zeigt, dass bis 2035 ein steigender Ladebedarf zu erwarten ist. Während in der Kernstadt insbesondere zusätzliche Ladekapazitäten erforderlich werden können, bestehen in den Ortsteilen punktuelle räumliche Versorgungslücken. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit eines strategischen und bedarfsgerechten Ausbaus der Ladeinfrastruktur
Ziele	
Leitziele	E-Mobilität fördern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren
Zielgruppe	Pkw-Fahrende
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme zielt auf den bedarfsgerechten und zukunftsorientierten Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet Friedberg ab. Damit sollen die Rahmenbedingungen für eine klimafreundliche und emissionsarme Mobilität verbessert werden. Genauer erläutert ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur im Ladeinfrastrukturkonzept Anhang 6. Die Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet soll bedarfsgerecht und schrittweise weiterentwickelt werden. Folgende Ziele bestehen: • Verbesserung der räumlichen Abdeckung, insbesondere in bislang unterversorgten Bereichen • Sicherung und Ergänzung wohnortnaher Ladeangebote • gezielte Erweiterung der Ladekapazitäten, insbesondere in der Kernstadt • Verknüpfung von Ladeangeboten mit bestehenden Parkmöglichkeiten und weiteren Nutzungen

Der Ausbau soll standortbezogen erfolgen und unterschiedliche Nutzungsanforderungen berücksichtigen:

- AC-Ladepunkte (*Alternating Current*, Wechselstrom, Normalladen) insbesondere in Wohnquartieren, auf öffentlichen Parkflächen sowie in innenstadtnahen Bereichen, an Standorten mit längeren Aufenthaltsdauern (s. Abbildung 129),
- DC-Schnellladeangebote (*Direct Current*, Gleichstrom) ergänzend an geeigneten Standorten mit entsprechendem Ladebedarf und kürzeren Aufenthaltszeiten.



Abbildung 129: AC-Ladepunkt in Friedberg (eigene Fotoaufnahme, 2025)

Besondere Handlungsschwerpunkte bestehen in der Kernstadt, insbesondere im Bereich der Innenstadt und des Bahnhofsumfelds, sowie in Wohnquartieren und Ortsteilen mit eingeschränkter wohnortnaher Versorgung. Dabei sollten bestehende Parkflächen und Parkierungsanlagen bevorzugt genutzt werden. Ladeangebote sollen möglichst an geeigneten Standorten gebündelt und Potenziale auf privaten und halböffentlichen Flächen berücksichtigt werden. Ergänzend sollten bei der weiteren Ausbauplanung auch die zukünftigen Ladebedarfe des Wirtschafts- und Güterverkehrs berücksichtigt werden.

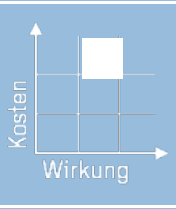
Zur bedarfsgerechten Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur lassen sich auf Grundlage des Ladeinfrastrukturkonzepts folgende räumliche Handlungsschwerpunkte und geeignete Ladetypen ableiten:

Bereich	**Maßnahmenansatz**	**Geeigneter Ladetyp**
Innenstadt/Kaiserstraße	Gezielte Erweiterung der vorhandenen Ladekapazitäten, insbesondere auf bestehenden Parkflächen und in Parkierungsanlagen	Überwiegend AC, ergänzend DC
Bahnhofsumfeld / Saarstraße	Prüfung zusätzlicher Ladekapazitäten und möglicher gebündelter Ladeangebote mit Erweiterungsmöglichkeiten; Verknüpfung mit dem ÖPNV	Überwiegend AC, ergänzend DC
Weitere Bereiche der Kernstadt	Bedarfsgerechte Ergänzung bestehender Ladestandorte, insbesondere an größeren Parkflächen sowie öffentlichen und sozialen Einrichtungen	Überwiegend AC
Wohnquartiere und Ortsteile	Punktuelle Ergänzung der Ladeinfrastruktur in räumlich unterversorgten Wohnbereichen unter Berücksichtigung des tatsächlichen Ladebedarfs	Überwiegend AC
Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte	Bedarfsgerechter Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeangebote auf geeigneten privaten und halböffentlichen Parkflächen in Kooperation mit den jeweiligen Eigentümern und Betreibern	AC, ergänzend DC bei hoher Nachfrage
Entwicklungsflächen (insbesondere Ray Barracks)	Frühzeitige Berücksichtigung der Ladeinfrastruktur bei der städtebaulichen Entwicklung und Erschließung	Nutzungsabhängig

	Der Ausbau sollte entsprechend der Nachfrage schrittweise erfolgen und Erweiterungsmöglichkeiten berücksichtigen. Die konkreten Standortempfehlungen sind dem Ladeinfrastrukturkonzept (Anhang 6 des SUMP) zu entnehmen. Die Stadt sollte vorrangig die eigenen Stadtwerke bzw. einen kommunalen Energieversorger beauftragen. Andere Anbieter können ergänzend auf privaten oder halböffentlichen Flächen aktiv werden.
Maßnahmenwirkung	Die Maßnahme trägt zur Förderung nachhaltiger Mobilität und zur Reduktion verkehrsbedingter Emissionen bei. Gleichzeitig unterstützt sie die Entwicklung eines integrierten und zukunftsfähigen Mobilitätssystems sowie die Umsetzung übergeordneter Klima- und Mobilitätsziele auf kommunaler und nationaler Ebene.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Identifizierung geeigneter Standorte auf Grundlage der Bedarfe und Handlungsschwerpunkte bzw. Aufnahme von Vorschlägen seitens der Anbieter 2. Treffen einer Sondernutzungsvereinbarung und Vertragsschließung 3. Abstimmung mit Energieversorgern, Netzbetreibern, Ladeinfrastrukturbetreibern sowie weiteren relevanten Akteuren 4. Prüfung der technischen, netzseitigen und räumlichen Umsetzbarkeit 5. Planung und Umsetzung der Ladeinfrastrukturmaßnahmen 6. Monitoring der Auslastung sowie bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Ladenetzes
Rahmenbedingungen	Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 der Bundesregierung Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur einschließlich StandortTOOL zur kommunalen Bedarfsplanung Kommunale Mobilitäts-, Klima- und Parkraumplanung Regelwerke und Empfehlungen der FGSV zur Straßenraumgestaltung und zum ruhenden Verkehr (u. a. RASt und EAR)
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung **Weitere:** Oberhessische Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG), ovag Netz GmbH, Stadtwerke Friedberg (Hessen), weitere Ladeinfrastrukturbetreiber, Wetteraukreis, Grundstückseigentümer, Parkhausbetreiber, Gewerbetreibende und Einzelhandel, Wohnungsbaugesellschaften und größere private Grundstückseigentümer, Betriebe (u.a. auch Technische Hochschule)
Beispiele / Weitere Hinweise	• Die Stadt Bad Homburg setzt auf ein kommunal geprägtes Grundnetz über Stadt/Stadtwerke und lässt ergänzende Ladeinfrastruktur anderer Anbieter auf halböffentlichen oder privaten Flächen zu. Dadurch entsteht kein reines Monopolmodell, aber die Stadt behält über eigene Standorte und Stadtwerke eine steuernde Rolle: https://www.bad-homburg.de/de/leben/mobilitaet/elektromobilitaet • Dreieich arbeitet aktiv am Aufbau eines umfassenden Netzwerks an Ladestationen. Die Stadt stellt zudem Informationen, eine Ladesäulenkarte sowie Hinweise zu privatem, betrieblichem und öffentlichem Laden bereit: https://www.dreieich.de/zukunft-leben/verkehr-mobilitaet/e-mobilitaet/ • In Bad Nauheim betreiben die Stadtwerke öffentliche Ladestationen. Zusätzlich wurde ein Ladepark eröffnet, der die Ladeinfrastruktur für die elektrifizierte Stadtbusflotte mit öffentlich zugänglichen Schnellladepunkten verbindet: https://www.bad-nauheim.de/de/aktuelles-bad-nauheim/wirtschaftsstark/2025/09-23-stadtwerke-eroeffnen-ladepark-am-taubenbaum

Handlungsfeld: Kfz-Verkehr	Nr. Kfz-11

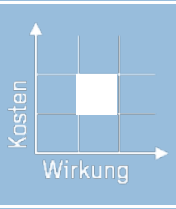
Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans im Bereich Kfz-Verkehr weiterverfolgen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung
€ € €	! ! !	⧗ ⧗ ⧗	+ +

Ausgangslage	Folgende Maßnahmen sind für Friedberg und das Friedberger Umland im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im Bereich Kfz-Verkehr vorgesehen: • 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) Der BVWP ist das zentrale Planungsinstrument des Bundes für große Verkehrsprojekte. Der Plan ist ein Bedarfsplan, kein verbindlicher Umsetzungsplan.
Ziele	
Leitziele	Sicherheitsmängel identifizieren und Verkehrssicherheit erhöhen, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die im BVWP vorgesehenen Straßenbau- und Ausbaumaßnahmen im Gemeindegebiet und Umfeld werden grundsätzlich weiterverfolgt. Vor einer Umsetzung ist die politische und öffentliche Akzeptanz sicherzustellen; hierfür sind Formen der lokalen Beteiligung, ggf. ein Bürgerentscheid, vorzusehen.
Maßnahmenwirkung	Im Rahmen der Maßnahme werden die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur verbessert, Verkehrsströme gebündelt, lokal kritische Belastungen (z. B. Durchgangsverkehr, Stau, Lärm) reduziert sowie die Verkehrssicherheit im Kfz-Verkehr erhöht.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Regelmäßiges Führen von Abstimmungsgesprächen mit beteiligten Akteuren, politischen Entscheidungsträgern auf Landes- und Bundesebene 2. Freihaltung möglicher Trassenkorridore 3. Vermeidung entgegenstehender Bauleitplanung 4. Entscheidungsfindung mit Öffentlichkeit und Politik zur weiteren Vorgehensweise
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Hessen Mobil, Autobahn GmbH, Nachbarkommunen
Beispiele / Weitere Hinweise	• B 275 OU Friedberg / OU Ossenheim: https://bvwp-projekte.de/strasse/B275-G60-HE-T1-HE/B275-G60-HE-T1-HE.html • B 455 AS Friedberg: https://bvwp-projekte.de/strasse/B455-G20-HE/B455-G20-HE.html • A 5 AS Friedberg – AK Gambach: https://bvwp-projekte.de/strasse/A5-G20-HE-T4-HE/A5-G20-HE-T4-HE.html • A 5 AK Bad Homburg – AS Friedberg: https://bvwp-projekte.de/strasse/A5-G20-HE-T5-HE/A5-G20-HE-T5-HE.html

Maßnahmen mit Bezug zur Stadtlogistik und letzter Meile umsetzen



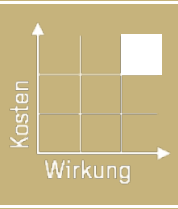
Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung
€ €	!	⧗ ⧗	+ +

Ausgangslage	Für Friedberg existiert derzeit kein Konzept im Bereich „Stadtlogistik / letzte Meile“. Maßnahmen wurden bislang nicht umgesetzt.
Ziele	
Leitziele	Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Betriebliche Mobilität verbessern, Ruhenden Verkehr lenken, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, E-Mobilität fördern, Gesamtgesellschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnisse betrachten
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Für Friedberg lassen sich konkrete „Letzte-Meile“-Maßnahmen in folgende drei Themenbereichen definieren: • Infrastruktur im öffentlichen Raum • Betrieb / Kooperation mit Kurier-, Express- und Paketdiensten • Regulierung und Anreize setzen Konkrete Maßnahmen und Ansätze sind: • Klare Ausweisung von ausreichend dimensionierten Lieferzonen in der Kaiserstraße bzw. Umgebung und Festlegung von Zeitfenstern für den Lieferverkehr in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden inkl. konsequenter Überwachung • Intelligente Paketstationen für die Bevölkerung: Installation von Paketstationen wie DHL-Packstation oder anbieteroffene Systeme an zentralen Standorten (Bahnhof, Technische Hochschule, Supermärkte oder Parkflächen). Diese sollen insbesondere in Neubauquartieren schon in der Bauleitplanung mitgedacht werden. • Mehrere Mikro-Hubs am Innenstadtrand für Gewerbe und die Bevölkerung: Wenn möglich, werden Pakete dort auf Lastenräder / kleine emissionsarme Fahrzeuge umgeladen. Die Maßnahmen kann auch als Pop-Up-Maßnahme (Container) als Pilotprojekt umgesetzt werden (s. Maßnahme KuO-11).
Maßnahmenwirkung	Durch die Maßnahme sollen Lieferfahrten reduziert, der ruhende und fließende Kfz-Verkehr (insb. von Lieferdiensten) entlastet, die Aufenthaltsqualität in den Quartieren verbessert und zugleich die Versorgung von Handel und Haushalten gesichert werden.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Lieferzonen einrichten 2. Zeitfenster definieren 3. Pilot-Mikro-Depot testen 4. Lastenräder für die letzte Meile einsetzen
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Paketdienste, lokale Einzelhändler, City-Logistik-Anbieter
Beispiele / Weitere Hinweise	Erfahrungen zu Micro-Hubs für eine nachhaltige Citylogistik https://www.stuttgart.de/medien/ibs/micro-hubs-fuer-eine-nachhaltige-citylogistik-final.pdf

5.3.2 Handlungsfeld ÖPNV

Handlungsfeld: ÖPNV	Nr. ÖV-1

ÖPNV-Angebot sichern und ausbauen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ € €	! ! !	⧗ ⧗	+ + +

Ausgangslage	Der ÖPNV in Friedberg zeichnet sich durch ein hohes Niveau an Stammkundinnen und -kunden aus. Die Kernstadt besitzt im Median der Bevölkerung eine sehr hohe ÖV-Güte. Dorheim und Bruchenbrücken verfügen über Bahnhöfe, was zu hoher ÖV-Güte, vielen Fahrtenpaaren über alle Wochentage hinweg und langen Bedienungszeiten beiträgt. Es fehlen 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. 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 (s. Kapitel 3.4).
Ziele	
Leitziele	Zuverlässigkeit im öffentlichen Verkehr verbessern, Gesamtgesellschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnisse betrachten, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Erreichbarkeit von Arbeitsstandorten verbessern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren
Zielgruppe	ÖPNV-Nutzende, Pendelnde
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme zielt darauf ab, den öffentlichen Nahverkehr langfristig zuverlässig, attraktiv und leistungsfähig zu gestalten. Dazu gehören u. a. die Sicherung bestehender Linien und Takte, der Ausbau von Fahrplanangebot und Bedienzeiten (z. B. in den Abendstunden und am Wochenende), Verbesserungen bei Umsteigebeziehungen sowie die Erschließung neuer Gebiete. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

ÖV1-1	Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke Friedberg-Bad Vilbel (Hinweis: in Umsetzung)
ÖV1-2	Verdichtung des Taktes der Linie FB-34 vom 30-Minuten-Takt auf 15 Minuten (Hinweis: Die Maßnahme ist bereits in der laufenden Ausschreibung berücksichtigt)
ÖV1-3	Anbindung Ockstadts an die Kernstadt verbessern – samstags zwischen 9:00 Uhr und 16:00 Uhr durch regulären Linienverkehr (Hinweis: Im Zuge der Ausschreibung für die Linien FB-32 und FB-33 wurde der Linienverlauf überarbeitet – die Linien werden zukünftig kombiniert. Daher wird Ockstadt am Wochenende über den Linienbusverehr angebunden werden (Rosbach-Ockstadt-Friedberg)).
ÖV1-4	Direkte Busverbindung zwischen Friedberg und Bad Nauheim mit Halt in Fauerbach über die Frankfurter Straße
ÖV1-5	Verbesserte Abstimmung der Buslinien auf den Fahrplan der S-Bahn und der Regionalbahn
ÖV1-6	Anbindung des Neubaugebietes „Steinernes Kreuz“ schaffen
ÖV1-7	Sammel- und Anruftaxis bzw. On-Demand-Verkehre einsetzen, insbesondere für die abgesetzten Ortsteile

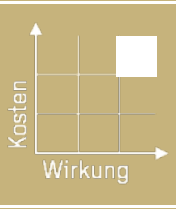
	ÖV1-8	Einführung von Nachtbussen (Fr/Sa und Sa/So sowie an Feiertagen) in alle Stadtteile insbesondere während Veranstaltungen (Hinweis: Finanzierungsfrage)
	ÖV1-9	Einführung einer Ringbuslinie über alle Ortsteile prüfen
	ÖV1-10	Bei Umgestaltung der Ray Barracks (mit Nutzungen, die Mobilitätsbedarfe auslösen) neue Haltestellen und Mobilitätshubs
	ÖV1-11	ÖV-Erschließung bestehender Wohngebiete verbessern, z. B. Zuckerfabrik
	ÖV1-12	Busse auch in den Randzeiten bis zur Endhaltestelle fahren lassen (z. B: Linie 71)
	ÖV1-13	Direkte Anbindung von Wohngebieten an den Bahnhof verbessern
	ÖV1-14	ÖPNV-Anbindung Dorheims verbessern



Abbildung 130: Bus der Linie 363 (eigene Fotoaufnahme, 2025)

Maßnahmenwirkung	Durch die Sicherung und den Ausbau des ÖPNV-Angebots werden die Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen verbessert, Straßen entlastet, Lärm- und Schadstoffemissionen reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Konzeptentwicklung 2. Abstimmung mit Verkehrsunternehmen, Politik und Verwaltung 3. Abschätzung der Kosten (Betrieb, Infrastruktur) und Klären der Finanzierung 4. Detailplanung 5. Umsetzung 6. Öffentlichkeitsarbeit 7. Monitoring und Nachsteuerung
Rahmenbedingungen	Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV)
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung **Weitere:** Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH (VGO), DB InfraGo
Beispiele / Weitere Hinweise	Link zum geltenden Nahverkehrsplan: https://www.zov.de/verkehr/nahverkehrsplan.html Informationen zum Stadtbusverkehr in Friedberg: https://www.rmv.de/c/de/start/vgo-wetterau/stadtbus-friedberg

Bahnhof barrierefrei ausbauen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ € €	! ! !	⧗	+ + +

Ausgangslage	Der Friedberger Bahnhof dient als zentraler Umsteigepunkt im öffentlichen Verkehr und sorgt für eine hohe ÖV-Güte in der Kernstadt. Verbesserungsbedarf besteht sowohl für den Bahnhof als auch die Bushaltepunkte. 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. 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). Ein barrierefreier Umbau des Bahnhofs befindet sich seitens der Deutschen Bahn in Planung. Allgemeine Verbesserungsvorschläge aus der Fahrgastbefragung betreffen insbesondere die Barrierefreiheit (v. a. Aufzüge), die Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit sowie die Sauberkeit (s. Kapitel 3.4).
Ziele	
Leitziele	Klimarelevante Anpassung des öffentlichen Raumes unterstützen, Angsträume identifizieren und abbauen, Barrierefreiheit gewährleisten, Sicherheitsmängel identifizieren und Verkehrssicherheit erhöhen, Gesamtgesellschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnisse betrachten, Zuverlässigkeit im öffentlichen Verkehr verbessern, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten
Zielgruppe	Pendelnde, ÖPNV-Nutzende
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Damit der Bahnhof (s. Abbildung 131) von allen Menschen selbstständig, sicher und komfortabel genutzt werden kann, soll die Barrierefreiheit konsequent verbessert werden. Im Mittelpunkt steht der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen im Bahnhofsgebäude selbst. Hinzu kommt die Nachrüstung von Aufzügen, Rampen, taktilen Leitsystemen, barrierefreien Querungen, gut lesbarer Beschilderung sowie akustischen und visuellen Fahrgastinformationen. Auch ausreichend breite, sichere und gut beleuchtete Wege sind Teil des Ansatzes.



Abbildung 131: Bahnhof Friedberg (eigene Fotoaufnahme, 2025)

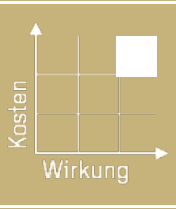
Dazu gehören insbesondere Elemente:

- Stufenfreier Zugang zu allen Bahnsteigen (Aufzüge, Rampen), taktile Leitsysteme, kontrastreiche Beschilderung, akustische und visuelle Fahrgastinformationen, barrierefreie WC-Anlagen sowie ausreichend Sitzgelegenheiten.
- Gute Beleuchtung und Sauberkeit, Wetterschutz (Überdachungen, Wartehallen), sichere und übersichtliche Wegeführung, ansprechende Gestaltung (Begrünung, Sitzbereiche), Verpflegungsangebote sowie sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.
- Übersichtliche Informations- und Wegeleitsysteme, soziale Kontrolle durch gute Nutzung, ggf. Servicepersonal oder Rufhilfesysteme.
- Zusätzliche Fahrradabstellanlagen
- Eine durchgehende Bahnunterführung zwischen Friedberg und Fauerbach
- Einen Busbahnhof für leichteres Umsteigen

	• Die regelmäßige Reinigung der Bahnunterführungen • Die Prüfung der Gehwegbreiten im Bahnhofsumfeld Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs sollte nicht isoliert betrachtet werden, sondern mit der Gestaltung des Bahnhofsumfelds verknüpft werden. Entscheidend ist eine durchgängige barrierefreie Mobilitätskette. Kurzfristige, relativ schnell umsetzbare Maßnahmen, die die Situation am Friedberger Bahnhof bis zum barrierefreien Umbau spürbar verbessern, sind die nachstehenden: • Mobile Fahrgastunterstände oder zusätzliche Wetterschutzdächer • Temporäre Sitzgelegenheiten • Bessere Beleuchtung • Provisorische Barrierefreiheitsmaßnahmen z. B. Rampen, oder mobile Bordanpassungen • Deutliche, temporäre Wegeleitung zum Bahnsteig, zu Bussteigen und zum Bahnhofsvorplatz • Zusätzliche Beschilderung mit klaren Abfahrtsinformationen und Umsteigehinweisen • Mobile oder digitale Echtzeit-Anzeigen für Fahrgastinformationen • Verbesserte Reinigung und regelmäßige Kontrollen Zur Maßnahmenumsetzung beider Planungen am Bahnhof Friedberg ist die Institutionalisierung der Kommunikation zwischen Stadtverwaltung und DB InfraGo entscheidend.
Maßnahmenwirkung	Mit der Umsetzung der Maßnahmen wird der Bahnhof als zentrale Mobilitätsdrehscheibe gestärkt, der Zugang zum ÖV für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert, die Nutzung des Umweltverbunds gefördert und das Umfeld insgesamt aufgewertet.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Projektauftrag und Ziele festlegen 2. Akteure und Zuständigkeiten klären 3. Bestandsanalyse, Betriebs- und Nutzendenanforderungen ermitteln 4. Konzept und Vorplanung in Varianten (ggf. Fachbüros Freianlage und Verkehr) 5. Abstimmung und Beteiligung 6. Entwurfs- und Genehmigungsplanung 7. Finanzierung klären 8. Ausführungsplanung und Vergabe 9. Bau und Verkehrsführung 10. Abnahme und Betriebskonzept
Rahmenbedingungen	DIN 18040-3 – Barrierefreies Bauen: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA (FGSV 2011) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (FGSV 2006)
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** DB Infra Go
	Weitere: Wetteraukreis, Verkehrsunternehmen, Anwohnerinnen und Anwohner, Eigentümerinnen und Eigentümer
Beispiele / Weitere Hinweise	Barrierefreie Bahnsteige und Zuwegungen in Personenbahnhöfen: https://www.dbinfrago.com/web/bahnhoefe/bahnhofs-und-stadtentwicklung/Barrierefreie-Bahnsteige-und-Zuwegungen-in-Personenbahnhoefen-11120282 Studie „Bahnhof der Zukunft“ vom isoe: https://www.isoe.de/projekt/der-bahnhof-der-zukunft-nachhaltige-mobilitaetsplattform-und-ort-mit-aufenthaltsqualitaet

Handlungsfeld: ÖPNV	Nr. ÖV-3

Bahnhofsumfeld umgestalten



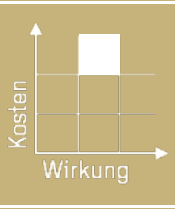
Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ € €	! ! !	⧗	+ + +

Ausgangslage	Der Friedberger Bahnhof dient als zentraler Umsteigepunkt im öffentlichen Verkehr und sorgt für eine hohe ÖV-Güte in der Kernstadt. Verbesserungsbedarf besteht sowohl für den Bahnhof als auch die Bushaltepunkte. 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. 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). Ein barrierefreier Umbau des Bahnhofs befindet sich seitens der Deutschen Bahn in Planung. Allgemeine Verbesserungsvorschläge aus der Fahrgastbefragung betreffen insbesondere die Barrierefreiheit (v. a. Aufzüge), die Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit sowie die Sauberkeit (s. Kapitel 3.4).
Ziele	
Leitziele	Klimarelevante Anpassung des öffentlichen Raumes unterstützen, Angsträume identifizieren und abbauen, Barrierefreiheit gewährleisten, Sicherheitsmängel identifizieren und Verkehrssicherheit erhöhen, Gesamtgesellschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnisse betrachten, Zuverlässigkeit im öffentlichen Verkehr verbessern, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten
Zielgruppe	Pendelnde, ÖPNV-Nutzende
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Das Bahnhofsumfeld in Friedberg soll als attraktiver, übersichtlicher und gut nutzbarer Ankunfts- und Umsteigeort weiterentwickelt werden. Ziel ist es, den Bereich rund um den Bahnhof nicht nur funktional als Verkehrsknotenpunkt zu stärken, sondern auch als angenehmen Stadtraum mit Aufenthaltsqualität zu gestalten. Im Mittelpunkt steht die Neuordnung und Aufwertung der Flächen vor und im Umfeld des Bahnhofs. Dazu gehören gut erkennbare Wegebeziehungen zwischen Bahnhof, Bushaltestellen (s. Abbildung 132), Innenstadt, Fahrradabstellanlagen, Parkplätzen und angrenzenden Quartieren. Personen sollen sich zu Fuß und mit dem Rad sicher, direkt und komfortabel bewegen können. Gleichzeitig sollen Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten reduziert und Umsteigebeziehungen verbessert werden. Ein wichtiger Baustein ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Das Bahnhofsumfeld kann durch mehr Sitzmöglichkeiten, Begrünung, Schatten, Beleuchtung, Witterungsschutz und eine klare Gestaltung deutlich aufgewertet werden. Zur Maßnahmenumsetzung beider Maßnahmen am Friedberger Bahnhof ist die Institutionalisierung der Kommunikation zwischen Stadtverwaltung und DB InfraGo entscheidend.

	 Abbildung 132: Bushaltestellen am Bahnhof Friedberg (eigene Fotoaufnahme, 2025)
Maßnahmenwirkung	Mit der Umsetzung der Maßnahmen wird der Bahnhof als zentrale Mobilitätsdrehscheibe gestärkt, der Zugang zum ÖV für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert, die Nutzung des Umweltverbunds gefördert und das Umfeld insgesamt aufgewertet.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	11. Projektauftrag und Ziele festlegen 12. Akteure und Zuständigkeiten klären 13. Bestandsanalyse, Betriebs- und Nutzendenanforderungen ermitteln 14. Konzept und Vorplanung in Varianten (ggf. Fachbüros Freianlage und Verkehr) 15. Abstimmung und Beteiligung 16. Entwurfs- und Genehmigungsplanung 17. Finanzierung klären 18. Ausführungsplanung und Vergabe 19. Bau und Verkehrsführung 20. Abnahme und Betriebskonzept
Rahmenbedingungen	DIN 18040-3 – Barrierefreies Bauen: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA (FGSV 2011) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (FGSV 2006)
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Wetteraukreis, Verkehrsunternehmen, Anwohnerinnen und Anwohner, Eigentümerinnen und Eigentümer
Beispiele / Weitere Hinweise	Barrierefreie Bahnsteige und Zuwegungen in Personenbahnhöfen: https://www.dbinfrago.com/web/bahnhoefe/bahnhofs-und-stadtentwicklung/Barrierefreie-Bahnsteige-und-Zuwegungen-in-Personenbahnhoefen-11120282 Studie „Bahnhof der Zukunft“ vom isoe: https://www.isoe.de/projekt/der-bahnhof-der-zukunft-nachhaltige-mobilitaetsplattform-und-ort-mit-aufenthaltsqualitaet

Handlungsfeld: ÖPNV	Nr. ÖV-4

Haltestellen barrierefrei ausbauen und besser ausstatten



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ € €	! ! !	⧗	+ +

Ausgangslage	Die Stadt verfügt gemäß dem Zentralen Haltestellenverzeichnis (WVI GmbH, 2025) neben vier Bahnhöfen über 57 Bushaltestellen mit 103 Haltepunkten. Von 91 untersuchten Haltepunkten (in Baulast der Stadt) waren zum Stand 2026 • 20 Haltepunkte vollständig ausgebaut (davon 16 in Prioritätsstufe 1, 1 in Prioritätsstufe 2, 1 in Prioritätsstufe 3, 2 ohne Prioritätsstufe) (Sonderbord ≥ 18 cm, Wartefläche ≥ 2,5 m, taktiles Leitsystem) • 32 Haltepunkte teilausgebaut (davon 18 in Prioritätsstufe 1, 9 in Prioritätsstufe 2 und 5 in Prioritätsstufe 3) (mindestens Sonderbord oder Leitsystem) • 40 Haltepunkte nicht ausgebaut (davon 14 in Prioritätsstufe 1, 8 in Prioritätsstufe 2 und 18 in Prioritätsstufe 3) Eine besondere Bedeutung haben die Haltestelle Bahnhof (s. Maßnahme ÖV-2) und die Haltestelle Kaiserstraße. 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 (s. Kapitel 3.4).
Ziele	
Leitziele	Barrierefreiheit gewährleisten, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen
Zielgruppe	Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Familien
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme zielt darauf ab, ÖPNV-Haltestellen für alle Personen gut zugänglich, sicher und komfortabel zu machen und damit die Attraktivität von Bus und Bahn insgesamt zu erhöhen. Je nach Haltestellenkategorie sind nach den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) der FGSV und dem Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe unterschiedliche Ausstattungselemente festgelegt (u. a. Fahrgastinformation, Wetterschutzeinrichtungen, Sitzgelegenheiten, s. Abbildung 134). Zur Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltepunkte ist der schrittweise Ausbau der noch fehlenden Haltepunkte im Stadtgebiet vorgesehen.



Abbildung 133: Haltestelle „Mainzer-Tor-Weg“ (eigene Fotoaufnahme, 2025)

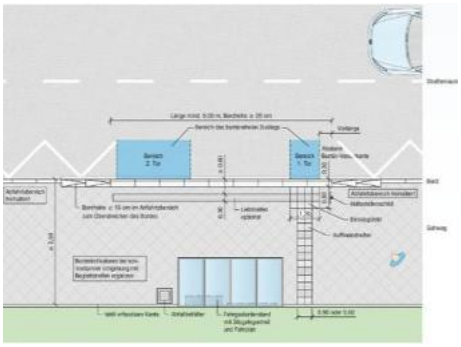


Abbildung 134: Barrierefreie Haltestelle am Fahrbahnrand (Rhein-Main-Verkehrsverbund, 2019)

Darüber hinaus sind folgende Maßnahmen aufzuführen:

- Kaiserstraßenausbau (s. Maßnahme Kfz-1)
- barrierefreier Umbau des Busbahnhofs
- barrierefreier Ausbau von Haltestellen außerhalb der städtischen Baulast

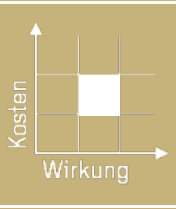
Hohe Priorität erhalten im Rahmen der Beteiligung der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe Friedberg (s. Maßnahme ÖV-2) und Dorheim.

Von Bedeutung ist zusätzlich, auch die Erreichbarkeit der Haltestellen zu berücksichtigen, z. B. die Wegeverbindung zwischen Zuckerfabrik und Bahnhof.

Maßnahmenwirkung	Durch diese Maßnahme wird der Zugang zum ÖPNV insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen, ältere Personen, Kinder und Familien mit Kinderwagen erleichtert, die Aufenthaltsqualität an den Haltestellen verbessert, die Verkehrssicherheit erhöht und die Nutzung des ÖPNV gefördert.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Auswahl von Haltepunkten 2. Entwurfs- und Ausführungsplanung 3. Klärung der Finanzierung 4. Ausschreibung und Vergabe 5. Bauausführung 6. Inbetriebnahme, Betrieb und Unterhalt
Rahmenbedingungen	Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 8 Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) (FGSV, 2013) (s. Kapitel 3.4), Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV-Verkehr, IGDB, 2020) DIN 18040-3, DIN 32984
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO), Deutsche Bahn (DB)
Beispiele / Weitere Hinweise	Maßnahmenplan Barrierefreie Bushaltestellen (RMV, 2019), Teile 1 und 2: • https://www.rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/_RMV_DE/Der_RMV/Aufgaben_der_RMV_GmbH/250630_RMV_MPL-Barrierefreiheit-Entscheider_v02_BF.pdf • https://www.rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/_RMV_DE/Der_RMV/Aufgaben_der_RMV_GmbH/250701_RMV_MPL-Barrierefreiheit-Planer_v02_BF4.pdf

Handlungsfeld: ÖPNV	Nr. ÖV-5

Park-&-Ride- und Bike-&-Ride-Möglichkeiten ausweiten



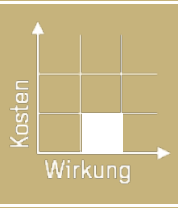
Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ €	! !	⧗ ⧗	+ +

Ausgangslage	Im Stadtgebiet existieren an allen Bahnhöfen Parkflächen, die einen Umstieg zwischen Straße und Schiene erleichtern sollen. Offiziell ausgewiesene Park-&-Ride-Anlagen existieren am Bahnhof, im City Parkhaus, in Bruchenbrücken und am Dorheimer Bahnhof. Bislang stehen insbesondere Kfz-Stellplätze, vereinzelt Radabstellanlagen zur Verfügung. Laut Fahrgasterhebung nimmt am Friedberger Bahnhof die Anreise mit dem Pkw oder dem Fahrrad eine eher untergeordnete Rolle ein (s. Kapitel 3.7).
Ziele	
Leitziele	Mobilitätsangebote vernetzen, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Aktive Mobilität fördern
Zielgruppe	Pendelnde
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme zielt darauf ab, mehr attraktive Umstiegsmöglichkeiten vom Pkw oder Fahrrad auf den ÖV zu schaffen, um intermodale Wege zu fördern. Dafür sind zusätzliche und gut erreichbare Stellplätze an Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen, sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen sowie eine gute Verknüpfung mit Bus und Bahn notwendig. Diese betreffen u. a. den Bahnhof Friedberg und den Bahnhof Süd.
Maßnahmenwirkung	Im Rahmen der Maßnahme wird die intermodale Nutzung von Pkw, Fahrrad und ÖV erleichtert, der Kfz-Verkehr auf den Straßen reduziert und die Erreichbarkeit insbesondere des ÖV im Umland verbessert.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Bestand und Nachfrage analysieren 2. Geeignete Standorte identifizieren 3. Ausbaustandard festlegen (Anzahl der Stellplätze, Ladeinfrastruktur, Fußwege, Beleuchtung und weitere) 4. Flächen, Eigentum und Zuständigkeiten klären 5. Planung 6. Finanzierung und Förderung prüfen 7. Machbarkeit prüfen, politischer Beschluss 8. Genehmigung und Ausführungsplanung vorbereiten 9. Umsetzung
Rahmenbedingungen	Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV)
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Rhein-Main-Verkehrsverbund (rmv), Wetteraukreis, DB InfraGo AG, Straßenverkehrsbehörde, Hessen Mobil, Verkehrsbetreiber, private Eigentümerinnen und Eigentümer
Beispiele / Weitere Hinweise	Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von Park-&-Ride (Umweltbundesamt, 2020): https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/analyse-park-and-ride



Abbildung 135: Park-&-Ride-Anlage am Bahnhof Bruchenbrücken (eigene Fotoaufnahme, 2025)

Attraktivität des ÖPNV steigern

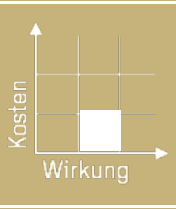


Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	!	⧗	++

Ausgangslage	Friedberg zeichnet sich durch ein gutes ÖPNV-Angebot mit weiterem Potenzial aus. Der ÖPNV hat einen Modal-Split-Anteil von 9 % der Wege und knapp einem Viertel der Verkehrsleistung, wobei sich die Anteile in den Ortsteilen stark unterscheiden. Etwa 15 bis 20 % der Befragten aus der Haushaltsbefragung fahren mindestens wöchentlich mit dem ÖPNV. 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. 8 % der Pendelwege innerhalb Friedbergs werden mit dem ÖPNV zurückgelegt; allerdings werden auch 39 % der Pendelwege nach Frankfurt am Main und 28 % der Pendelwege in Friedberg aktuell mit dem Pkw zurückgelegt. Hieraus ergibt sich Verlagerungspotenzial (s. Kapitel 3.1).
Ziele	
Leitziele	Zuverlässigkeit im öffentlichen Verkehr verbessern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Betriebliche Mobilität verbessern, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten
Zielgruppe	Pendelnde, ÖPNV-Nutzende, Kinder und Jugendliche
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Im Rahmen der Maßnahme soll die Attraktivität des ÖPNV – über das Fahrtenangebot hinaus – weiter gesteigert werden. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen: • Kostenlose ÖPNV-Nutzung am ersten Samstag im Monat • Übersichtlichere Fahrpläne • Attraktive Bike-&-Ride- und Park-&-Ride-Anlagen (s. Maßnahme x) • Komfort und Sauberkeit verbessern • Echtzeitinformationen einführen • Marketing und Zielgruppengebote (z. B. Freikarten für Neu-Zugezogene) • Attraktivere Haltestellen mit Beschattung, Sitzmöglichkeiten, digitalen Werbetafeln
Maßnahmenwirkung	Durch die Maßnahme wird der ÖPNV als alltagstaugliche Alternative zum Auto gestärkt, was zu mehr Fahrgastzahlen, weniger Pkw-Verkehr und einer Entlastung von Straßen und Umwelt beitragen kann.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Maßnahmen festlegen 2. Maßnahmen mit notwendigen Akteurinnen und Akteuren planen 3. Maßnahmen umsetzen und kommunizieren
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung, Verkehrsbetreiber (RMV, VGO, DB)
	Weitere: Verkehrsclub Deutschland (VCD), weitere
Beispiele / Weitere Hinweise	Ein Blick nach Vorne. Fahrgastinformation neu denken (Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH 2025) https://www.rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/_RMV_DE/Infomaterial/RMVintern/Roadmap-Fahrgastinformation.pdf

Handlungsfeld: ÖPNV	Nr. ÖV-7

Austausch zwischen ansässigen Betrieben und Verkehrsunternehmen verbessern



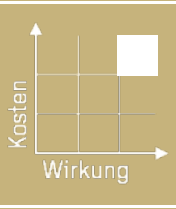
Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	!	⧗	++

Ausgangslage	Friedberg gilt als wichtiger Arbeitsstandort in der Region. Dadurch pendeln viele Beschäftigte innerhalb Friedbergs oder aus dem Umland nach Friedberg herein. Im Rahmen der in der Analysephase Betriebsbefragungen äußerten die befragten Unternehmen und die Mitarbeitenden unterschiedliche Bedarfe und Wünsche hinsichtlich des ÖPNV-Angebotes. Ein Austausch zwischen Betrieben und Verkehrsbetreiber findet bedarfsweise statt (s. Kapitel 2.5.2 und Anhang 4).
Ziele	
Leitziele	Zuverlässigkeit im öffentlichen Verkehr verbessern, Raum für Partizipation schaffen, Betriebliche Mobilität verbessern
Zielgruppe	ÖPNV-Nutzende, Pendelnde
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Im Rahmen der Maßnahme soll ein regelmäßiger Austausch zwischen in Friedberg ansässigen Betrieben und den Verkehrsunternehmen (Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH (VGO), Deutsche Bahn (DB)) zur Abstimmung von Bedarfen und Möglichkeiten stattfinden, um die Pendelmobilität in Friedberg nachhaltiger zu gestalten.
Maßnahmenwirkung	Die Maßnahme verbessert die Abstimmung zwischen den Mobilitätsbedarfen der Friedberger Betriebe und den Angeboten von RMV, VGO und DB. Dadurch können Fahrzeiten, Anschlüsse, Haltestellenanbindungen oder ergänzende Angebote besser auf Arbeitszeiten und Pendlerströme ausgerichtet werden. So werden nachhaltige Pendelwege attraktiver, der Pkw-Verkehr kann reduziert und die Erreichbarkeit der Betriebe gestärkt werden.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Akteurinnen und Akteure identifizieren und einladen 2. Bedarfe erheben (Pendlerströme, Arbeitszeiten, Schichtmodelle, Erreichbarkeitsprobleme und bestehende Angebote) 3. Austauschformat einrichten (regelmäßige Treffen und / oder feste Ansprechpersonen) 4. Handlungsoptionen prüfen 5. Maßnahmen priorisieren 6. Pilotmaßnahmen umsetzen 7. Wirkung überprüfen
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH (VGO), Deutsche Bahn (DB)
	Weitere: Betriebe
Beispiele / Weitere Hinweise	• **„Besser zur Arbeit“ / ivm Rhein-Main**: Beratungs- und Austauschformat zum betrieblichen Mobilitätsmanagement für Arbeitgeber in der Region FrankfurtRheinMain und Hessen; Themen sind u. a. Jobticket, Parkdruck, Dienstreisen und Fahrradabstellanlagen

	• **„Südhessen effizient mobil“**: früheres bzw. verwandtes Beratungsprogramm, bei dem Unternehmen beim Aufbau nachhaltiger Mobilitätsangebote unterstützt wurden, z. B. durch Analyse, Maßnahmenentwicklung und Vernetzung • **„Bike + Business“ im RMV-Gebiet**: Projekt zur Förderung des Radverkehrs bei Unternehmen und Kommunen, u. a. als Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV im Pendelverkehr • **Prädikat „Vorbildlich Mobil“**: Auszeichnung für Arbeitgeber mit gutem betrieblichem Mobilitätsmanagement, z. B. Hochtaunuskreis, Main-Taunus-Kreis oder Stadtwerke Neu-Isenburg

Handlungsfeld: ÖPNV	Nr. ÖV-8

Städtische Busflotte elektrifizieren



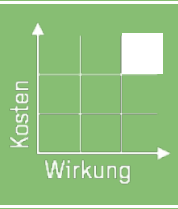
Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ € €	! !	⧗ ⧗ ⧗	+ + +

Ausgangslage	Die Stadtbuslinien in Friedberg sind Teil des Linienbündels Friedberg (FB-10, FB-30 bis FB-36) und werden als solches alle 8 bis 10 Jahre europaweit ausgeschrieben. Für die Ausschreibung wird im Vorhinein geprüft, welche Antriebsarten wirtschaftlich umsetzbar sind. Hierbei sind auch Infrastruktur und Topografie zu berücksichtigen. Bisher hat noch kein Linienbündel im VGO-Gebiet eine Empfehlung für eine elektrische Antriebsart erhalten. Entsprechend werden aktuell keine Elektrofahrzeuge eingesetzt. Gemäß Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz) werden Mindestziele auf Bundesebene definiert. Für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 % und für den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 %. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.
Ziele	
Leitziele	Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, E-Mobilität fördern
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die städtische Busflotte soll schrittweise elektrifiziert werden. Hierzu bedarf es eines klaren Zielbildes für den Umstieg auf E-Busse im Stadtgebiet. Hinweis: Die als Stadtbuslinien FB-30 und FB-31 eingesetzten Fahrzeuge werden aufgrund von betrieblichen Zwängen und vorhandenen Synergien nicht linienrein betrieben und nicht ausschließlich als FB-30 und -31 verkehren. Hieraus folgt, dass das gesamte Linienbündel elektrifiziert ausgeschrieben werden müsste.
Maßnahmenwirkung	Die Elektrifizierung von Stadtbussen senkt lokal Abgase und Lärm deutlich, reduziert die CO_2-Emissionen und kann bei stabiler Ladeinfrastruktur die Betriebskosten über den Lebenszyklus verringern.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Definition des Zielbildes (Zeithorizont, Qualitätsziele) 2. Bestimmung von Reichweiten- und Ladebedarf 3. Abstimmung mit Netzbetreiber 4. Durchführung eines Pilotprojektes auf repräsentativen Linien 5. Schrittweise Anschaffung und Anpassung der Betriebsabläufe
Rahmenbedingungen	Gemäß Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz) werden Mindestziele auf Bundesebene definiert. Für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen die Ziele für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 % und für den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 %. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Verkehrsunternehmen (VGO)
	Weitere: Stadtverwaltung, Netzbetreiber, Wetteraukreis
Beispiele / Weitere Hinweise	Auswirkungen auf den ÖPNV durch das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz) https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/bus-und-bahn/saubere-fahrzeuge

5.3.3 Handlungsfeld Radverkehr

Handlungsfeld: Radverkehr	Nr. Rad-1

Durchgängiges und attraktives Radroutennetz definieren und Netzlücken schließen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ € €	! ! !	⧗	+ + +

Ausgangslage	Friedberg bietet durch seine kompakten Kernstadtstrukturen, kurzen Distanzen und größtenteils flache Topografie optimale Voraussetzungen für einen attraktiven Radverkehr. Auf Kreis- und Landesebene wurden mehrere Radnetze definiert, darunter ein lokales Haupt- und Nebennetz, ein Schulradroutennetz, ein kreisweites Radnetz sowie touristische Themenradrouten. Zudem soll die Raddirektverbindung FRM6 in Richtung Butzbach und Frankfurt umgesetzt werden. Ein städtisches Radnetz ist bislang nicht definiert (s. Kapitel 3.5).
Ziele	
Leitziele	Sicheres, durchgängiges Radverkehrsnetz aufbauen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Aktive Mobilität fördern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Erreichbarkeit von Arbeitsstandorten verbessern, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten, Sicherheitsmängel identifizieren und Verkehrssicherheit erhöhen
Zielgruppe	Radfahrende, Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme beschreibt die kontinuierliche Fortschreibung und den Ausbau des definierten Radverkehrsnetzes für die Stadt Friedberg. Bei anstehenden Maßnahmen im Straßennetz sind die Belange des Radverkehrs stets zu prüfen und zu berücksichtigen. Es sind Maßnahmen anzugehen, die für den Radverkehr ein zusammenhängendes, sicheres und bedarfsorientiertes Radverkehrsnetz anstreben. Ergänzend sollen Einzelmaßnahmen, wie die Verbesserung von Radinfrastrukturen (Maßnahme Rad-2), die Umsetzung von Fahrradstraßen (Maßnahme Rad-3) oder der Ausbau von Radabstellanlagen (Maßnahme Rad-4) vorangetrieben werden und in das Gesamtkonzept integriert sein. Im Rahmen der Maßnahme werden sowohl innerstädtische Radrouten als auch solche in Richtung benachbarter Kommune geschaffen bzw. verbessert. Besondere Relevanz kommt den Verbindungen zwischen Kernstadt und Ortsteilen sowie den Ortsteilen untereinander zu. So entstehen attraktive Alltags- und Pendelrouten, die den Radverkehr auch über Stadtgrenzen hinweg fördern. **Hauptradroutennetz** Das Hauptradroutennetz soll zukünftig die wichtigsten Ziele und Knotenpunkte miteinander verbinden und dabei möglichst direkte Verbindungen zwischen bedeutenden Quell- und Zielpunkten ermöglichen. Im Hauptradroutennetz ist eine Separation des Radverkehrs sowohl vom Kfz-Verkehr als auch vom Fußverkehr anzustreben. Das Hauptradroutennetz bietet einen hohen Komfort durch direkte Wegeführungen, geringe Wartezeiten und eine hindernisarme Wegeführung bei durchgehend asphaltierte oder betonierte Oberfläche und richtlinienkonformen Breiten. Innerorts ist die Führung im Mischverkehr möglich, sofern der DTV < 5.000 Kfz/d bei Tempo 50 bzw. DTV < 10.000 Kfz/d bei Tempo 30 beträgt.

Nebenradroutennetz

Das Nebenradroutennetz ergänzt das Hauptradroutennetz. Mit den Nebenradroutennetz werden einzelne Ziele und Quellen an das Netz der Hauptverbindungen angebunden und der Binnenverkehr in einzelnen Ortsteilen und Wohnquartieren gestärkt. Die Nebenrouten erfüllen damit vorwiegend eine Erschließungsfunktion im untergeordneten Netz. Nebenrouten können auch als alternative Strecken dienen, um stark befahrene Straßen oder gefährliche Kreuzungen zu umgehen.

Bei der Umsetzung des Radroutennetzes sind stets die Sicherheit und die Geschwindigkeit der Radfahrenden und anderer Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Entlang der definierten Netze sind unter Berücksichtigung der örtlich vorhandenen Gegebenheiten folgende Führungsformen vorzusehen:

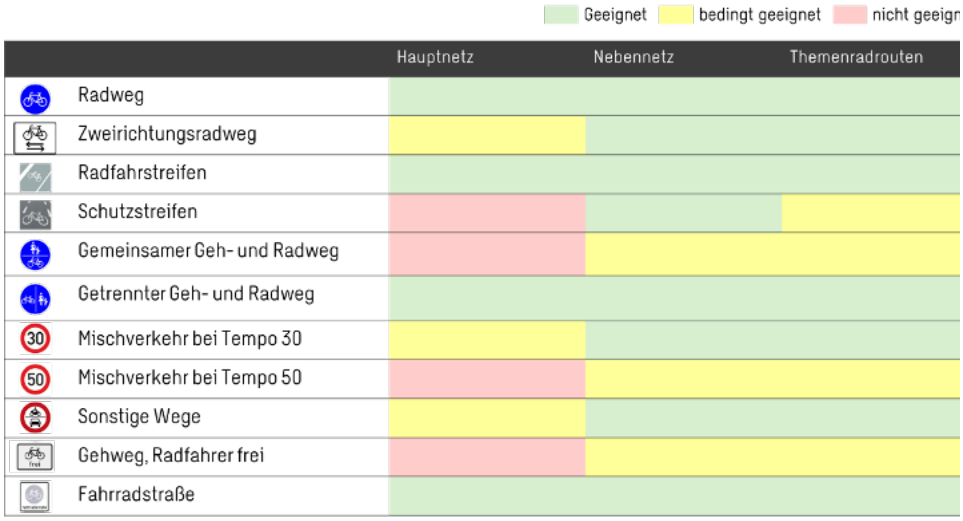


Abbildung 136: Mögliche Führungsformen für das Radroutennetz

Außerorts ist im gesamten Netz eine bauliche bzw. räumliche Trennung der Radfahrenden vom Kfz-Verkehr vorzusehen, um Beeinträchtigungen zu vermeiden und ein hohes Maß an Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Vor allem werden für Radfahrende mit dieser Trennung subjektive Gefahrenstrecken minimiert. Eine Trennung vom Fußverkehr ist nur erforderlich, wenn mit höherem Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist.

Mithilfe des definierten Zielnetzes lassen sich Maßnahmen für den Radverkehr zukünftig priorisieren. Vorrangig sollten die Umsetzung von Verbesserungen der Radinfrastruktur entlang des Haupt- und Nebenradroutennetzes angegangen werden.

Netzlücken schließen

Außerorts	
R1-1	FRM6 in Richtung Butzbach und Frankfurt
R1-2	Verbindung zwischen Anschlussstelle Friedberg und Rosbach / Nieder-Rosbach entlang der B 455 (Machbarkeitsuntersuchung)
R1-3	Verbindung zwischen Friedberg Nord und Dorheim sowie Fauerbach und Dorheim entlang B 455 und L 3351
R1-4	Verbindung zwischen Friedberg / Bruchenbrücken und Friedberg entlang der L 33517 Römerstraße
R1-5	Verbindung zwischen Friedberg / Ossenheim und Florstadt / Nieder-Florstadt entlang der B 275
R1-6	Verbindung Friedberg / Ockstadt und Rosbach entlang K 23
R1-7	Verbindung Friedberg / Ockstadt und Bad Nauheim

	Innerorts	
	R1-8	Dachspfad → Freseniusstraße (Nord-Süd-Achse durch Kasernengelände)
	R1-9	Straßheimer Straße → Görbelheimer Höhl (West-Ost-Achse durch Kasernengelände)
	R1-10	Grüner Weg → Am Wartfeld → Raiffeisenstraße (West-Ost-Achse durch Kasernengelände)
	R1-11	Unterführung Bahnhof (Hanauer Straße) → Fauerbacher Straße
	R1-12	Frankfurter Straße (Hinweis: Ablehnung 2022, da Enteignung / Landankauf notwendig → Alternative notwendig), mögliche Alternative: Grüner Weg → Lindenstraße über Wasserturm
	R1-13	Hanauer Straße
	R1-14	Verbindungsweg zwischen Kaiserstraße über das Steinerne Kreuz in Richtung FRM 6
	R1-15	Hauptstraße / B275 im Abschnitt Ortseingang Friedberg und Görbelheimer Hohl
	R1-16	Florstädter Straße
	(Umsetzung einer) Radverkehrsanlage prüfen	
	R1-17	Unterführung Freseniusstraße / Görbelheimer Hohl
	R1-18	Saarstraße / Freihalten der Radverkehrsanlage z.B. durch Poller
	R1-19	Homburger Straße
	R1-20	Gießener Straße / kombinierter Geh- und Radweg zu schmal
	R1-21	Unterführung Gebrüder-Lang-Straße
	R1-22	Alte Bahnhofstraße
Maßnahmenwirkung	Durch das Schaffen eines sicheren und durchgängigen Radverkehrsnetzes werden notwendige infrastrukturelle Voraussetzungen für eine verstärkte Fahrradnutzung in allen Bevölkerungsgruppen geschaffen.	
Umsetzung		
Arbeitsschritte	1. Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde, Nachbarkommunen und Grundstückseigentümern sowie weiteren Akteuren bei Bedarf 2. Prüfen der Umwelt- und sonstiger Belange 3. Finanzierung klären 4. Durchführung / Ausschreibung von Machbarkeitsuntersuchungen (bei Bedarf) 5. Bürgerinformation bzw. -beteiligung (bei Bedarf) 6. Ausschreibung und Auftragsvergabe der Planung nach HOAI 7. Bauliche Umsetzung der Maßnahme	
Rahmenbedingungen	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) (FGSV, 2006) Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (FGSV, 2010) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (2021) Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E-Klima) (FGSV, 2022)	
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung	
	Weitere: ggf. Hessen Mobil, Ggf. Fachbüro, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Öffentlichkeit, Nachbarkommunen, Wetteraukreis, Deutsche Bahn (DB), Grundstückseigentümer	
Beispiele / Weitere Hinweise		

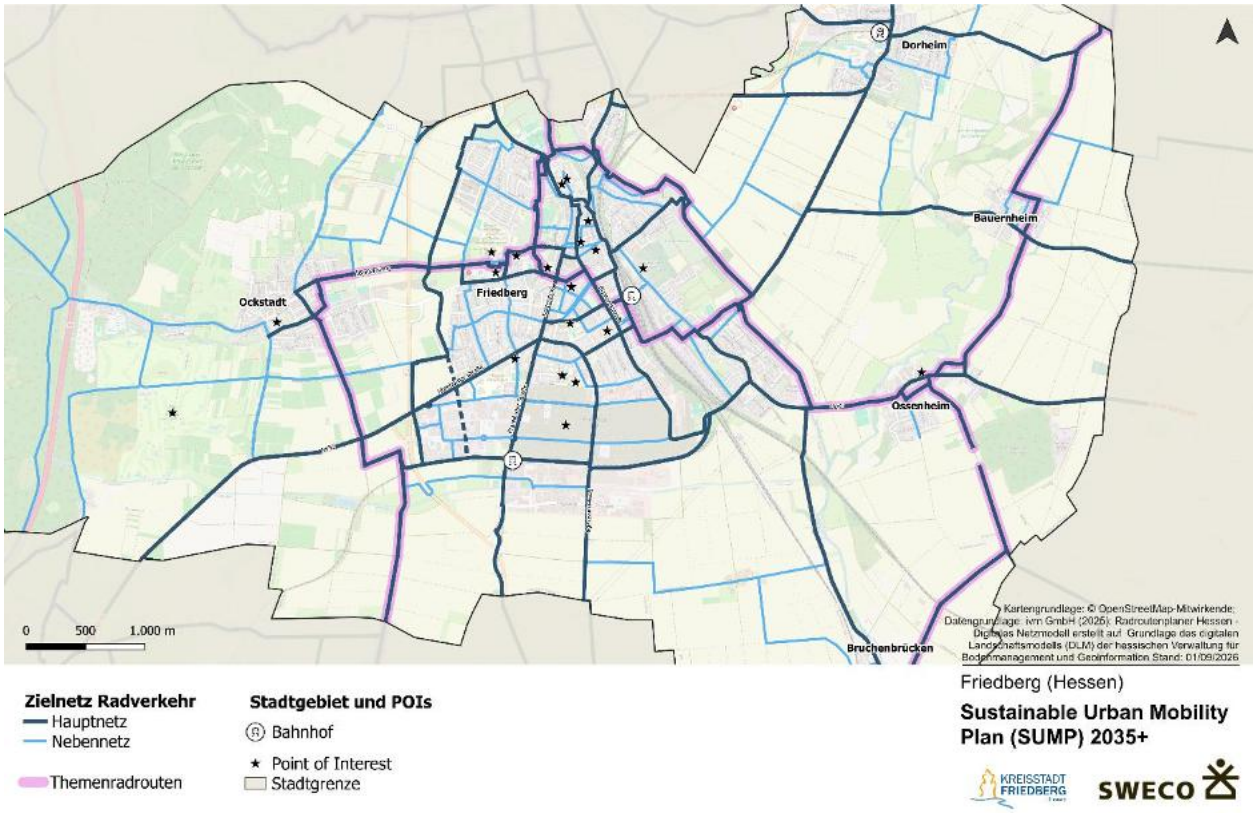
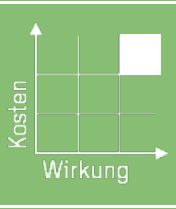


Abbildung 137: Zielnetz Radverkehr

Handlungsfeld: Radverkehr	Nr. Rad-2

Führungsform, Zustand und Breite bestehender Radverkehrsanlagen verbessern



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ € €	! ! !	⧗ ⧗	+ + +

Ausgangslage	In Überlagerung von Begehungen in Friedberg und Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit lassen sich Verbesserungsbedarfe für den Radverkehr feststellen. Diese betreffen das Fehlen von Netzelementen, das Fehlen von Radverkehrsanlagen, zu schmale Radwege oder sanierungsbedürftige Bodenbeläge. Es zeigen sich Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere dann, wenn unterschiedliche Geschwindigkeiten aufeinandertreffen. Aus der Haushaltsbefragung lässt sich ableiten, dass breitere und in besserem Zustand befindliche Wege (37 %) sowie bessere Sichtfelder an Kreuzungen (22 %) (s. Kapitel 3.5) die Häufigkeit der Radnutzung positiv beeinflussen.
Ziele	
Leitziele	Sicherheitsmängel identifizieren und Verkehrssicherheit erhöhen, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten, Sicheres, durchgängiges Radverkehrsnetz aufbauen, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Erreichbarkeit von Arbeitsstandorten verbessern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Aktive Mobilität fördern
Zielgruppe	Radfahrende, Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme beschreibt die Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr in den nachstehenden Kategorien. Je Kategorie werden Beispiele gegeben.

Verbreiterung Radinfrastruktur prüfen

Mindestmaße gemäß RASt 06 und ERA 2010:

- Schutzstreifen: 1,25 m,
- Radfahrstreifen: 1,85 m,
- Einrichtungsradweg: 1,60 m,
- Zweirichtungsradweg: 2,00 m,
- Gemeinsamer Geh- und Radweg: 2,50 m

R2-1	Frankfurter Straße, insbesondere im Abschnitt Grüner Weg bis Mainzer-Tor-Anlage (Hinweis: Ablehnung 2022, da Enteignung / Landankauf notwendig → Alternative notwendig)
R2-2	Unterführung Friedberg-Süd
R2-3	Kaiserstraße

Oberflächenbelag sanieren / Befestigung prüfen

Der Bodenbelag sollte eben, einheitlich und gut befahrbar sein. Das ist für folgende Streckenabschnitte als verbesserungswürdig identifiziert worden:

R2-4	entlang Route zwischen B 3 und Gewerbegebiet
R2-5	entlang Route südlich des Gewerbegebiets und nördlich der Bahngleise
R2-6	Routen der außerörtlichen ausgewiesene Radverkehrsstrecken auf Wirtschaftswegen
R2-7	entlang Strecke zwischen Turnhalle und Hundesportverein entlang Seebach und Abzweig von Äppelwoiweg nordöstlich von Ockstadt

R2-8	entlang Wegeverbindung Golfplatz und Löwenhof östlich A 5 (Hinweis: Privatbesitz)
R2-9	Frankfurter Straße
R2-10	Kaiserstraße



Abbildung 138: Radweg in der Frankfurter Straße (eigene Fotoaufnahme, 2025)

Parken zugunsten Radverkehr reduzieren bzw. Sicherheitsräume schaffen

Das ist für folgende Streckenabschnitte als Verbesserungsoption identifiziert worden:

R2-12	Weiherstraße
R2-13	Fichtenstraße
R2-14	Vorstadt zum Garten
R2-15	Fauerbacher Straße
R2-16	Gebrüder-Lang-Straße

Öffnen der Einbahnstraße prüfen

Das ist für folgende Streckenabschnitte als prüfwürdig identifiziert worden:

R2-17	Fichtenstraße
R2-18	Am Tauben Rain
R2-19	Mainzer-Tor-Weg
R2-20	Steinhäuser Straße
R2-21	Scribastraße
R2-22	Foucarstraße
R2-23	Danziger Straße
R2-24	Dienheimer Pfad
R2-25	Am Schützenrain
R2-26	Seestadtler Weg
R2-27	Lutheranlage
R2-28	Haagstraße
R2-29	Große Klostergasse
R2-30	Museumsgasse
R2-31	Große Köhlergasse

R2-32	Usavorstadt
R2-33	Am Burgberg
R2-34	Burgsiedlung
R2-35	Sauerbornshohl
R2-36	Grabenstraße
R2-37	Wiesenstraße
R2-38	Fritz-Erler-Straße
R2-39	Ringstraße
R2-40	Zum Sportplatz
R2-41	Stahlstraße

Sichere Führung im Knotenpunkt

Eine sichere Führungsform ist für folgende Knotenpunkte noch nicht vorhanden und sollte in die Knotenpunktgestaltung integriert werden.

R2-42	Dorn-Assenheimer Straße / L 3351: Ergänzung Querungsmöglichkeit
R2-43	Gießener Straße im Bereich Bushaltestelle Usabrücke
R2-44	Kaiserstraße / Ockstädter Straße / Goetheplatz: Verkehrsführung und Beschilderung verbessern. Der Radverkehr wird hier teilweise über Fußverkehrsanlagen geführt
R2-45	Burgfeldstraße, Auffahrt-B3: Überprüfung LSA zugunsten von Rad- und Fußverkehr
R2-46	Saarstraße / Hanauer Straße vor Bahnhof

Fahrradstraße einrichten s. Maßnahme Rad-3

Verkehrsberuhigung s. Maßnahme Kfz-2

Zusätzlich ist die **regelmäßige Wartung und Reinigung** der Radverkehrsanlagen notwendig (inkl. Winterdienst), um eine sichere Nutzung zu gewährleisten.

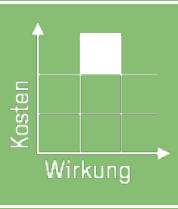
Regelmäßige Überprüfung: Zusätzlich sollen bestehende Radverkehrsanlagen auf nachstehende Kriterien regelmäßig kontrolliert werden:

Trennung von anderen Verkehren	○ Eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr ist innerorts allgemein nicht zu empfehlen ○ Problematisch ist Mischverkehr (Kfz/Fahrrad) auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6,00 und 7,00 m bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 400 Kfz/h ○ Bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 1000 Kfz/h ist die Trennung vom Kfz-Verkehr (mittels Radfahrstreifen/Radwegen) geboten
Übergang	○ Der Übergang zwischen verschiedenen Führungsformen sollte richtlinienkonform erfolgen.
Poller / Sperren	○ Notwendigkeit von Pollern und Absperrungen an Radverkehrsanlagen sollte aus Sicherheitsgründen geprüft werden
Konsistente Beschilderung	○ Die Beschilderung sollte für den Radverkehr konsistent und widerspruchsfrei sein
Kontaktschwellen an LSA	○ Schwellen reagieren z. T. nicht auf Radfahrende, sodass hier eine Lösung notwendig ist

Maßnahmenwirkung	Ziel der Maßnahme ist, konkrete Verbesserungen und Umbaumaßnahmen umzusetzen – etwa Verbreiterungen, bauliche Trennungen, Anpassungen der Führung oder Verlagerung des Kfz-Verkehrs – um einen sicheren und durchgängig attraktiven Radverkehr zu gewährleisten.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde, Nachbarkommunen und Grundstückseigentümern sowie weiteren Akteuren bei Bedarf 2. Prüfen der Umwelt- und sonstiger Belange 3. Finanzierung klären 4. Durchführung / Ausschreibung von Machbarkeitsuntersuchungen (bei Bedarf) 5. Bürgerinformation bzw. -beteiligung (bei Bedarf) 6. Ausschreibung und Auftragsvergabe der Planung nach HOAI 7. Bauliche Umsetzung der Maßnahme
Rahmenbedingungen	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) (FGSV, 2006) Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (FGSV, 2010) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (2021) Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E-Klima) (FGSV, 2022)
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: ggf. Hessen Mobil, Nachbarkommunen, Wetteraukreis, ggf. Fachbüro, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)

Handlungsfeld: Radverkehr	Nr. Rad-3

Fahrradstraßen einrichten



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ € €	!	⧗	+ +

Ausgangslage	Friedberg besitzt durch die kompakten Kernstadtstrukturen, kurze Distanzen und flache Topografie gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Allerdings gaben 37 % der Bevölkerung in der Haushaltsbefragung an, eher unzufrieden oder sehr unzufrieden mit den Bedingungen für Radfahrende zu sein (s. Kapitel 3.5). Fahrradstraßen gibt es in Friedberg bislang keine.
Ziele	
Leitziele	Sicheres, durchgängiges Radverkehrsnetz aufbauen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Aktive Mobilität fördern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Erreichbarkeit von Arbeitsstandorten verbessern, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten
Zielgruppe	Radfahrende, Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Bei Fahrradstraßen handelt es sich um dem Radverkehr gewidmete Erschließungsstraßen. Sie sind Bestandteil des Radnetzes (Maßnahme Rad-1) und durch folgende Merkmale gekennzeichnet: • Fahrradstraßen sind dem Fahrradverkehr vorbehalten und dürfen mit anderen Fahrzeugen nur dann genutzt werden, wenn dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. • Fahrradfahrende dürfen nebeneinander fahren. • Fahrradstraßen ermöglichen dem Radverkehr einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und hohe Reisegeschwindigkeiten. Für Fahrradstraßen geeignet sind insbesondere Ausweichrouten zu Hauptverkehrsstraßen ohne derzeit geeignete Radverkehrsinfrastruktur. Für folgende Straßen ist die Einrichtung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet Friedbergs zu prüfen: • Raiffeisenstraße – Wilhelm-Leuschner-Straße – Bismarckstraße • Dachspfad (Nord-Süd-Achse durch Kasernengelände) • Mainzer-Tor-Anlage – Taunusstraße • Weiherstraße • Am Wasserturm Darüber hinaus können weitere Einsatzbereiche geprüft werden. Fahrradstraßen sollten gut in das städtische Radverkehrsnetz integriert sein und Teil eines politisch beschlossenen Gesamtkonzepts sein, sodass bei der Einrichtung einzelner bzw. zusätzlicher Fahrradstraßen nicht jedes Mal Grundsatzfragen aufkommen. **Kennzeichnung** Eine klare und einheitliche Kennzeichnung durch bauliche Maßnahmen und Markierungen im gesamten Streckenverlauf und vor allem an Zufahrten, Kreuzungen und Knotenpunkten ist elementar. Dazu gehört eine eindeutige und verständliche Beschilderung mit den Zeichen 244.1 und 244.2 StVO.

Vorrang

Fahrradfahrende sollen perspektivisch die vorherrschende Verkehrsart sein. Daher sollten Fahrradstraßen als Teil des Hauptradnetzes bevorrechtigt werden.

Fahrgasse

Die Fahrgasse sollte mindestens 4 Meter zuzüglich Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen (beim Längsparken 0,75 Meter) betragen. Dies ermöglicht ein sicheres Nebeneinanderfahren in beide Richtungen, wirkt hohen Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen entgegen und ermöglicht Begegnungsverkehr zwischen Rad und Kfz.

Geschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit entlang der Fahrradstraße beträgt 30 km/h.

Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr soll gemäß StVO nur ausnahmsweise zugelassen werden. Der Durchgangsverkehr für Kfz kann vermieden werden, z.B. durch Diagonalsperren oder Einbahnstraßen.

Ruhender Verkehr

Es sollten Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr markiert werden, um Unfälle mit (aus-)parkenden Pkw und öffnenden Türen zu vermeiden. Stellplätze entlang der Fahrradstraße sollten wo möglich reduziert werden.

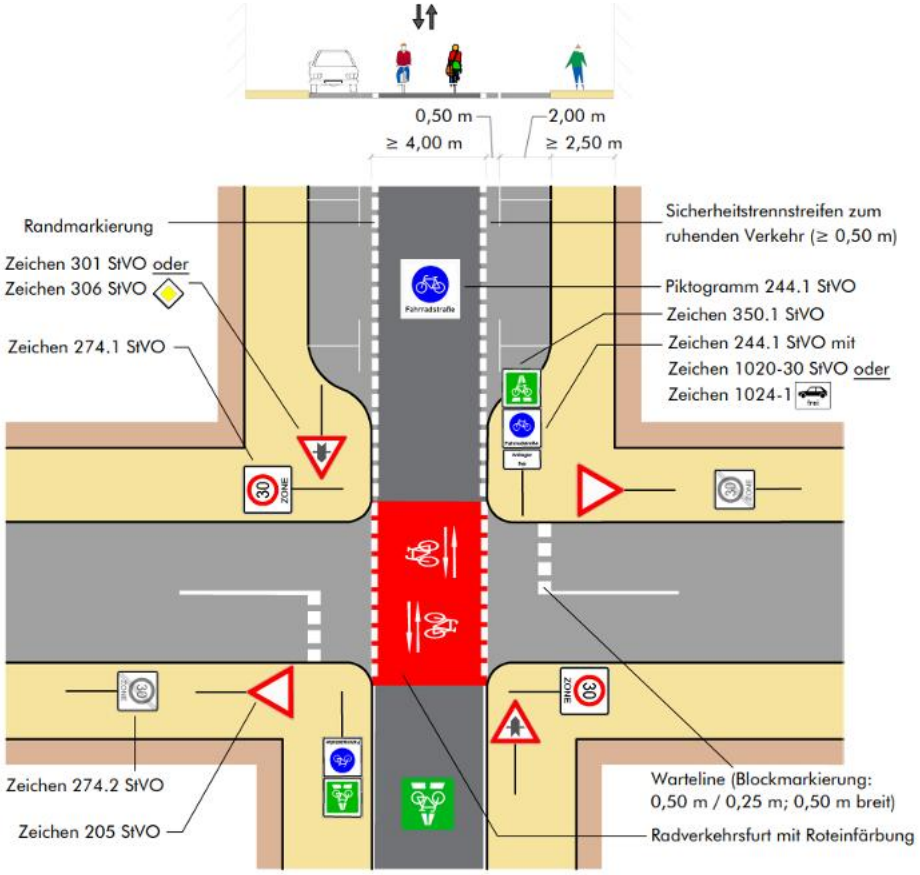
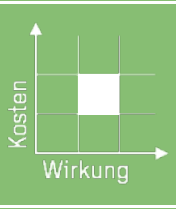


Abbildung 139: Musterlösung Führung in einer Fahrradstraße innerorts (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlicher Raum, 2020)

	Technische Voraussetzungen Fahrradverkehrsdichte und Netzbedeutung Mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Jahr 2021 wurde die Einrichtung von Fahrradstraßen deutlich erleichtert. Demnach können Fahrradstraßen dort, wo eines der folgenden Kriterien zutrifft, eingerichtet werden: • Straßen mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte • Straßen mit einer zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte • Straßen mit einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr • Straßen mit lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr
Maßnahmenwirkung	Durch die Schaffung von Fahrradstraßen wird Radfahren sicher und attraktiv gestaltet. Sie bilden im Rahmen des Ausbaus des Radroutennetztes eine infrastrukturelle Grundlage für die Förderung des Radverkehrs.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Erforderlichkeit und Voraussetzungen prüfen 2. Bedürfnisse von Anwohnenden, Radfahrenden und ggf. auch lokal ansässigen Unternehmen berücksichtigen 3. Hinweise von Feuerwehr, Rettungsdiensten und Entsorgungsunternehmen entgegennehmen 4. Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde 5. Informationsveranstaltung für Bürgerinnen und Bürger durchführen oder anderweitig informieren 6. Umsetzung / Anordnung sowie Beschilderung und Markierung
Rahmenbedingungen	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (FGSV, 2010) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) (FGSV, 2006) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (2021)
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Ggf. Fachbüro, ggf. Hessen Mobil, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Bauunternehmen
Beispiele / Weitere Hinweise	Radnetz Hessen. Qualitätsstandards und Musterlösungen 2020 (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlicher Raum, 2020)

Handlungsfeld: Radverkehr	Nr. Rad-4

Radabstellanlagen an relevanten Umsteigepunkten und Zielen ausbauen und modernisieren



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ €	! ! !	⧗	+ +

Ausgangslage	Die Analyse von Standorten und Auslastung der Abstellanlagen für Fahrräder wurde im Rahmen der Erarbeitung des SUMP qualitativ vorgenommen. Fehlende Abstellanlagen an relevanten Bahnhöfen, zentralen Haltestellen, Plätzen und Einrichtungen sowie Handlungsbedarfe bzgl. Art der Anlage wurden festgestellt. Als Gründe für (häufigeres) Fahrradfahren wurden in der Haushaltsbefragung u. a. mehr sichere Abstellanlagen (26 %) genannt (s. Kapitel 3.5).
Ziele	
Leitziele	Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Erreichbarkeit von Arbeitsstandorten verbessern, Aktive Mobilität fördern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen
Zielgruppe	Radfahrende, Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Neben dem Angebot für den fließenden Radverkehr spielt auch die Verfügbarkeit ausreichend dimensionierter und qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen eine wesentliche Rolle zur Förderung des Radverkehrs. Die Maßnahme beschreibt daher den Ausbau und die Verbesserung von Radabstellanlagen im Stadtgebiet. Diese sollen dezentral im gesamten Stadtgebiet verteilt sein.



Abbildung 140: Radabstellanlagen vor dem Rathaus (eigene Fotoaufnahme, 2026)



Abbildung 141: Radabstellanlagen am Bahnhof Dorheim (eigene Fotoaufnahme, 2026)

Folgende Standorte sind dabei besonders relevant:

- Umstiegspunkte auf die Bahn: u. a. am Bahnhof, in Friedberg Süd und in Dorheim (s. Abbildung 141)
- Zentrale Haltestellen des Busverkehrs: u. a. an den Haltestellen Friedberg Burg und Friedberg Kaiserstraße
- Zentrale Orte und Ziele: u. a. auf dem Elvis-Presley-Platz, an der Seewiese, an der Burg und an der Stadtkirche, in der Altstadt sowie entlang der Kaiserstraße
- Sport- und Spielplätze
- Kreishaus Friedberg und Bürgerhäuser
- Kasernengelände
- Parkhäuser und zentrale Parkflächen, z. B. im City-Parkhaus

- Mobilitätsstationen (s. Maßnahme NM-1)
- Freibad Ockstadt (FIRU, 2022)
- Schulen (Hinweis: Zuständigkeit Wetteraukreis)
- Arbeitgeberstandorte (Hinweis: Zuständigkeit des jeweiligen Betriebs)

Dabei soll auch die Stellplatzsatzung für Fahrräder konsequent umgesetzt werden. Punktuell sollte die Möglichkeit gegeben werden, Pedelecs und E-Bikes zu laden. Darüber hinaus sollen Flächenpotenziale für Lastenfahrräder oder Anhänger berücksichtigt werden.

Anforderungen und Hinweise

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). Eine Möglichkeit dafür ist u. a. das sogenannte Frankfurter Modell, bei dem Abstellanlagen an die Ränder von Knotenpunkten integriert werden. Dabei sollten die Sichtverhältnisse und sicherheitsrelevante Abstände beachtet werden. Weitere Anforderungen sind in Tabelle 27 aufgeführt.

Radabstellanlagen können auch temporär getestet und bei Erfolg verstetigt werden (s. Maßnahme KuO-11).

Maßnahmenwirkung

Verbesserte Radabstellanlagen erhöhen Komfort und Sicherheit am Ziel (Wetterschutz, guter Abschließschutz) und machen das Fahrrad im Alltag insgesamt attraktiver. Dadurch steigen Radnutzung und die Kombination mit Bus/Bahn.

Umsetzung

Arbeitsschritte

1. Standorte auswählen und priorisieren
2. Typ (Abstellanlage) auswählen
3. Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde / Amt für Sicherheit und Ordnung
4. Kosten und Finanzierung klären
5. Umsetzung

Rahmenbedingungen

Hessische Bauordnung (HBO)
DIN 79008
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (FGSV, 2010)
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) (FGSV, 2006)
Hinweise zum Fahrradparken (FGSV, 2013)
Leitfaden Fahrradabstellanlagen (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum 2024)

Akteurinnen und Akteure

Koordination: Stadtverwaltung

Weitere: Wetteraukreis, Betriebe

Beispiele / Weitere Hinweise

Tabelle 27: Modellkategorien und deren Eignung für bestimmte Nutzendengruppen (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum 2024)

Nr	Kategorie	Eignung Kinder	Eignung Erwachsene	Eignung Mobilitätseingeschränkte	Gleichzeitige Nutzung
1	Anlehnbügel	bedingt (Kippgefahr)	ja	bedingt (bei Lasten schwierige Handhabung des Fahrrades, Kippgefahr)	ja
2	Anlehnbügel mit Arretierung des Vorderrads	ja	ja	ja	ja

3	Anlehnpfosten	bedingt (schwierige Handhabung)	ja	bedingt (bei Lasten schwierige Handhabung des Fahrrades, Kippgefahr)	nein
4	Elektronisches Fahrradparksystem	nein	ja	bedingt	nein
5	Geneigter Vorderradhalter	ja	ja	bedingt (Kippgefahr bei Lasten)	ja
6	Lenkerhalter	nein	ja	nein	nein
7	Pedalhalter	nein	ja	bedingt (abhängig von der Einschränkung)	nein
8	Rahmenhalter	nein	ja	nein	ja
9	Vorderradhalter mit seitlicher Halterung	ja	ja	ja	ja
10	Vorderradhalter zum Einhängen des Vorderrades	nein	ja	nein	nein
11	Doppelstockparker	bedingt (nur unten)	ja	bedingt (abhängig von der Einschränkung)	nein
12	Fahrradboxen	ja	ja	bedingt (abhängig von der Einschränkung)	ja
13	Vertikalparker	nein	ja	bedingt (abhängig von der Einschränkung)	nein
14	Sonderfahrradabstellplätze	ja	ja	ja	ja



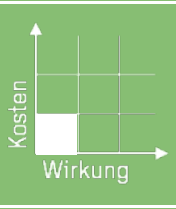
Abbildung 142: Anlehnbügel mit Pedalhalter (Bike and Ride Fahrradparksysteme GmbH, o. A.)



Abbildung 143: Fahrradboxen und Vorderradhalterung (Stadt Regensburg, o. A.)

Handlungsfeld: Radverkehr	Nr. Rad-5

Städtische Radnetzkarte erstellen und bewerben

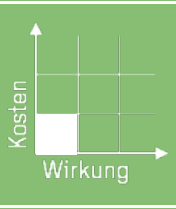


Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	!	⧖⧖	+

Ausgangslage	Die Analyseergebnisse hinsichtlich der Radnetze weisen darauf hin, dass die Bewerbung und Kommunikation von Radrouten bislang nur begrenzt wirksam ist.
Ziele	
Leitziele	Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Erreichbarkeit von Arbeitsstandorten verbessern, Digitale intermodale Auskunftsplattform integrieren, Aktive Mobilität fördern, Sicheres, durchgängiges Radverkehrsnetz aufbauen
Zielgruppe	Radfahrende, Friedberger Bevölkerung, Gäste
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Das städtische Radnetz lässt sich bewerben, wenn „Kommunikation“ und „Orientierung im Straßenraum“ zusammenpassen. Hierzu sind folgende Maßnahmen vorgesehen: • Erstellung einer Online-Karte und eines Routenplaners (Web / Mobilgerät) bzw. Nutzung bestehender Angebote (s. Radroutenplaner Hessen) • Erstellen einer gedruckten Karte • Begleitende Öffentlichkeitsarbeit: gezielte Kampagne (Presse, Social Media, Aktionen mit Schulen / Vereinen / ADFC) Die Maßnahme muss einhergehen mit einer durchgängigen, konsistenten Wegweisung und Beschilderung der Routen vor Ort.
Maßnahmenwirkung	Städtische Radnetzkarten wirken vor allem als Orientierungs- und Kommunikationsinstrument: Sie machen ein Zielnetz sichtbar, erleichtern die Routenwahl und unterstützen damit die Nutzung - insbesondere dann, wenn das Netz im Alltag nicht durchgängig selbsterklärend ist.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Bestandsdaten und Grundlagendaten sammeln bzw. bestehende Angebote sichten 2. Kartenlayout erstellen 3. Qualitätssicherung durchführen 4. Veröffentlichung, Bewerbung und Öffentlichkeitsarbeit umsetzen 5. Regelmäßige Aktualisierung sichern
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), HA Hessen Agentur GmbH (Hessen Tourismus), Wetteraukreis, Hessen Mobil, ivm GmbH
Beispiele / Weitere Hinweise	Radroutenplaner Hessen https://radroutenplaner.hessen.de/map/ Broschüre zum Radhauptnetz Hessen: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2024/10/241030_Rad-Hauptnetz_Hessen_web.pdf Hessens erlebnisreiche Radrouten https://www.hessen-tourismus.de/wandern-radfahren/radfahren

Handlungsfeld: Radverkehr	Nr. Rad-6

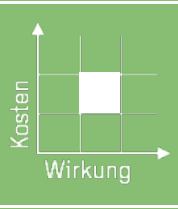
Fahrradreparaturstationen errichten



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
rd. 3.000 € je Station + Montage	!	⧗	⊕

Ausgangslage	Bislang gibt es in Friedberg zwei öffentliche Fahrradreparaturstationen, an denen die Bürgerinnen und Bürger kleinere Reparaturen an ihren Fahrrädern vornehmen können: in der Ketteler Straße und in der Burgfeldstraße.
Ziele	
Leitziele	Aktive Mobilität fördern
Zielgruppe	Radfahrende
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme umfasst die Einrichtung weiterer, öffentlich zugänglicher Fahrradreparaturstationen mit Grundausstattung wie Luftpumpe und Basiswerkzeug an zentralen Orten. Mögliche Standortvorschläge sind: • Bahnhof Friedberg – Vorplatz/Bike-&-Ride-Bereich • Innenstadt/Altstadt – Kaiserstraße bzw. zentraler Platz oder Kirchvorplatz der Stadtkirche • Mobilitätsstationen (s. Maßnahme NM-1) • Größere Freizeit-, Schul-, Arbeitgeber- und Gewerbestandorte Es empfiehlt sich, Kooperationen mit dem ADFC oder örtlichen Fahrradwerkstätten einzugehen, um eine regelmäßige Wartung und Funktionskontrolle zu gewährleisten. Der Schutz vor Vandalismus und Diebstahl muss durch geeignete Standorte und entsprechend stabiles Equipment sichergestellt werden.
Maßnahmenwirkung	Durch die Maßnahmenumsetzung können Radfahrende sich selbst schnell bei kleineren Defekten am Rad helfen, was die Alltagstauglichkeit des Radfahrens erhöht. In Summe stärken Reparaturstationen Servicequalität und Attraktivität des Radverkehrs, ersetzen aber keine Netz- und Qualitätslücken.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Zuständigkeit festlegen: Betreiber, Wartung und Annahme von Meldungen 2. Standorte priorisieren und auswählen 3. Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde 4. Kosten und Finanzierung klären 5. Vergabe und Umsetzung 6. Betriebskonzept erstellen 7. Kommunikation und Monitoring
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Grundstückseigentümer, Vereine, Betriebe, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), örtliche Fahrradwerkstätten, Wetteraukreis
Beispiele / Weitere Hinweise	• In Rüsselsheim stehen fünf öffentliche Fahrradreparaturstationen zur Verfügung, ausgestattet mit einer Vielzahl von Werkzeugen:https://www.ruesselsheim.de/mobilitaet/radfahren-in-ruesselsheim/tipps-rund-ums-rad/ • In Bad Homburg wurde Anfang 2026 auf dem Gelände einer Firma eine neue Fahrrad-Reparatur-Station installiert: https://www.bad-homburg.de/de/stadt/aktuelles/neue-fahrrad-reparaturstation-eingerichtet-oz5mnpmyvr

Hauptamtliche Radverkehrskoordination und Radverkehrs-AG in der Verwaltung schaffen

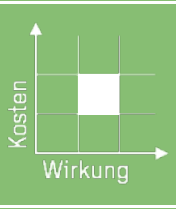


Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€€	!	⧗	++

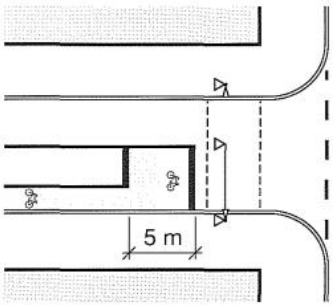
Ausgangslage	In der Verwaltung existieren einige Strukturen zur infrastrukturellen und organisatorischen Förderung des Radverkehrs. Folgende Funktionen sind bereits eingerichtet: • Rolle des ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten • Verantwortliche Person für den Radverkehr im Außen- und innerstädtischen Bereich Die im Zusammenhang mit dem Radverkehr stehenden Aufgaben werden aktuell organisationseinheitenübergreifend bearbeitet (s. Kapitel 3.5).
Ziele	
Leitziele	Sicherheitsmängel identifizieren und Verkehrssicherheit erhöhen, Sicheres, durchgängiges Radverkehrsnetz aufbauen, Aktive Mobilität fördern, Raum für Partizipation schaffen
Zielgruppe	Radfahrende, Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Im Rahmen der Maßnahme wird eine feste Stelle bzw. Funktion zur Radverkehrskoordination eingerichtet, die alle Radverkehrsbelange bündelt, Projekte koordiniert, Fördermittel akquiriert und als zentrale Ansprechperson dient. Ergänzend wird eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe (Radverkehrs-AG) aus relevanten Fachbereichen (Mobilitätsplanung, Stadtplanung, Tiefbau, Ordnung und Sicherheit, Schule, Umwelt etc.) gebildet, um Maßnahmen abzustimmen, Schnittstellen zu klären und die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen kontinuierlich voranzutreiben. Dadurch wird der Radverkehr dauerhaft und professionell gesteuert. Die Einbeziehung der am Radverkehr interessierten Vereine und Verbände (z.B. VCD, ADFC) soll strukturiert funktionieren. Hierzu ist ein „Runder Tisch Mobilität“ angedacht, der regelmäßig zusammentrifft und städtische Überlegungen, Maßnahmen bzw. Ideen diskutiert, die den Radverkehr, aber auch andere Mobilitätsthemen betreffen (s. Maßnahme KuO-9).
Maßnahmenwirkung	Die Wirkung einer hauptamtlichen Radverkehrskoordination und einer Radverkehrs-AG innerhalb der Verwaltung ist vor allem, dass Radverkehrsthemen kontinuierlich, fachlich konsistent und ressortübergreifend bearbeitet werden – statt punktuell „nebenher“.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Radverkehrskoordination: Beschluss zur Einrichtung der Stelle, Festlegung von Zielen, Umfang, Aufgabenprofil, Stelle ausschreiben oder intern besetzen, klare Entscheidungs- und Abstimmungswege festlegen 2. Verwaltungsinterne Radverkehrs-AG aufbauen: Beteiligte Fachbereiche benennen, Arbeitsauftrag und Zielsetzung formulieren, regelmäßige Sitzungstermine festlegen, Verantwortlichkeiten verteilen 3. Beteiligungsformat „Runder Tisch Mobilität“ aufsetzen: Teilnehmende festlegen, Ziel und Rolle des Formats definieren, Sitzungsrhythmus, Moderation und Dokumentation regeln, Themen- und Vorschlagsverfahren einführen 4. Verstetigung der Prozesse durch schriftliches Dokumentieren, dauerhafte Definition von Zuständigkeiten und der Verankerung des Themas Radverkehrs als Querschnittsaufgabe in der Verwaltung
Rahmenbedingungen	/

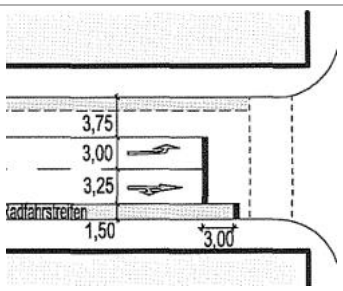
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Vereine, Schulen, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)
Beispiele / Weitere Hinweise	Impulse für die kommunale Fahrradmobilität und Best-Practice-Beispiele: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Projekte/Plan_F_Handbuch.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Aufstellbereiche und (Rot-)Markierungen für den Radverkehr kennzeichnen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€€	!	⧗⧗	++

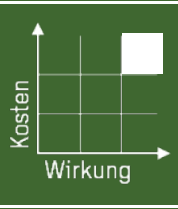
Ausgangslage	37 % der Friedberger Bevölkerung gaben in der Haushaltsbefragung an, eher oder sehr unzufrieden mit den Bedingungen für Radfahrende zu sein (s. Kapitel 3.5). Zur Stärkung des Radverkehrs wünschen sich Friedberger Bürgerinnen und Bürger insbesondere ein durchgängiges Radverkehrsnetz. Die Straßenräume lassen nicht durchgängig genügend Fläche für ausreichend breite Radverkehrsanlagen, weswegen die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht selten erforderlich ist. Für den Radverkehr vorgesehene Aufstellbereiche und für den Radverkehr rot markierte Furten in Knotenpunkten sind in Friedberg bislang keine etablierte Maßnahme.
Ziele	
Leitziele	Sicherheitsmängel identifizieren und Verkehrssicherheit erhöhen, Sicheres, durchgängiges Radverkehrsnetz aufbauen, Aktive Mobilität fördern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen
Zielgruppe	Radfahrende, Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Zur Verbesserung der Sicherheit und Sichtbarkeit des Radverkehrs sollte die Stadt Friedberg geeignete Knotenpunkte systematisch untersuchen und priorisieren. An signalisierten Kreuzungen können aufgeweitete Radaufstellstreifen, vorgezogene Haltlinien und rot markierte Radfurten geprüft werden. **Aufgeweitete Radaufstellbereiche** dienen dem Radverkehr als geschützte Fläche vor oder in Knotenpunkten sowie auf Mittelinseln. Aufgeweitete Radaufstellstreifen sollten nach Möglichkeit mit Schutzstreifen oder Radfahrstreifen in der Knotenpunktzufahrt kombiniert werden. Die vorgezogenen Aufstellbereiche sollen 3,00 bis 5,00 m lang sein und mit Fahrradpiktogrammen deutlich erkennbar dem Radverkehr zugewiesen werden.  Abbildung 144: Aufgeweitete Radaufstellstreifen (FFSV, 2010)

	Vorgezogene Haltlinien Der Radverkehr soll sich grundsätzlich im Blickfeld des Kraftfahrzeugverkehrs aufstellen und anfahren können. Die Haltlinie des Radverkehrs soll daher 3,00 m (bei stärkerem Radverkehr 4,00 m bis 5,00 m) vor der Haltelinie des Kraftfahrzeugverkehrs liegen.  Abbildung 145: Vorgezogene Haltelinie mit Radfahrtreifen (FGSV, 2010) **Rot markierte Radfurten** Um das Unfallrisiko möglichst gering zu halten, erhöht das Einfärben der Radverkehrsfurten in Knotenpunktzufahrten die Aufmerksamkeit. Besonders relevant für die oben genannten Maßnahmen sind Schulwege, Innenstadtzufahrten, Bahnhofsachsen sowie Knotenpunkte mit hohem Konfliktpotenzial zwischen abbiegendem Kfz-Verkehr und Radverkehr. Die Umsetzung sollte zunächst an ausgewählten Pilotknoten erfolgen und anschließend auf Grundlage von Nutzung, Sicherheit und Rückmeldungen evaluiert werden. Ziel ist es, die Sichtbarkeit und Sicherheit des Radverkehrs zu erhöhen und die Maßnahmen nach einer Erprobungsphase auf weitere Standorte auszuweiten. Die Stadt sollte einen kommunalen Standard definieren: • Wann werden Radfurten rot markiert? • Wann werden Aufstellbereiche angelegt? • Welche Breiten und Längen gelten? • Welche Markierungsmaterialien werden verwendet? • Wie wird Barrierefreiheit berücksichtigt? • Wie werden Busverkehr, Lieferverkehr und Parken einbezogen? Dadurch entsteht ein einheitliches Bild im Stadtgebiet.
Maßnahmenwirkung	Die Maßnahme erhöht die Sichtbarkeit des Radverkehrs an Knotenpunkten und reduziert Konflikte mit abbiegendem Kfz-Verkehr. Durch klar markierte Aufstell- und Querungsbereiche verbessert sich die Orientierung für alle Verkehrsteilnehmenden, wodurch das subjektive und objektive Sicherheitsgefühl steigt. Gleichzeitig kann die Maßnahme den Radverkehr attraktiver machen und so zur Verlagerung kurzer Wege vom Auto auf das Fahrrad beitragen.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Geeignete Knotenpunkte priorisieren 2. Standards und Gestaltungsregeln festlegen 3. Aufgeweitete Radaufstellstreifen prüfen 4. Konfliktflächen rot markieren 5. Kleine Sofortmaßnahmen umsetzen (z. B. Fahrradsymbole auf der Fahrbahn ergänzen)
Rahmenbedingungen	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (FGSV, 2010) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) (FGSV, 2006) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (2021)
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: ggf. Hessen Mobil, Wetteraukreis, Polizei, ADFC

5.3.4 Handlungsfeld Fußverkehr

Handlungsfeld: Fußverkehr	Nr. Fuß-1

Vorrangnetz für den Fußverkehr definieren und umsetzen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€€€	!!!	⧗	+++

Ausgangslage	In Friedberg stellen die Entfernungen zu Stadtteilen und teilweise vorhandene Höhenunterschiede im Stadtgebiet Herausforderungen für einen attraktiven Fußverkehr dar. Obwohl die Innenstadt durch kurze Wege geprägt ist und viele wichtige Ziele wie Altstadt, Schulen, Gastronomie und Natur fußläufig erreichbar sind, fehlt bisher ein Vorrangnetz für Zufußgehende. Die Lage der täglichen Versorger führt dazu, dass viele Einkaufswege, besonders in den östlichen Stadtteilen, mit dem Pkw zurückgelegt werden (s. Kapitel 3.6).
Ziele	
Leitziele	Sicheres, durchgängiges Fußwegenetz gestalten, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Aktive Mobilität fördern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Das Zielnetz definiert die zukünftigen Hauptrouten für den Fußverkehr. Die darin definierten Wegeverbindungen verknüpfen relevante Ziele wie Nahversorgung, Bildungseinrichtungen, ÖPNV-Haltepunkte (Bus, Bahn), Wohnquartiere, Naherholungsgebiete, Ämter und ähnliche öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Tourist-Info etc.). Das Zielnetz ist durchgängig, direkt, sicher, komfortabel begehbar und einheitlich gestaltet sowie für alle Zufußgehenden-Gruppen nutzbar – vor allem für auch Kinder, mobilitätseingeschränkte und ältere Nutzergruppen, die oft auf fußläufige Mobilität angewiesen sind. Folgende **Anforderungen werden an das definierte Vorrangnetz** gestellt: • Ausreichende Dimensionierung von Gehwegen, um das Gehen nebeneinander und das Mitführen von Gegenständen wie Kinderwagen oder Rollatoren zu ermöglichen (2,10 - 6,00 m je nach Nutzung und Kfz-Verkehrsbelastung) • Uneingeschränkte Nutzbarkeit für alle Menschen, auch mit Mobilitätseinschränkungen / durchgängige Barrierefreiheit im Längs- und Querverkehr gemäß aktuellen Standards (s. auch Maßnahmen Fuß-2-4) • Rutschfeste und ebene Oberflächen, Vermeidung von Stolperfallen • Vermeidung / Reduzierung von Hindernissen auf Gehwegen, wie abgestellte Fahrzeuge, Stromverteilerkästen, Lichtmaste, Ladesäulen oder Mülltonnen • Direkte Wegeführung (umwegige Führung wird im Fußverkehr nicht angenommen) • Klare und gut sichtbare Beschilderungen • Ausreichend viele Querungshilfen wie Zebrastreifen, Fußgängerampeln mit kurzen Wartezeiten oder Mittelinseln • Gute Sichtbeziehungen • Trennung vom Radverkehr, wenn möglich • Sitzgelegenheiten in angemessenen Abständen • Beleuchtung • Sauberkeit und Pflege (inkl. Winterdienst) • Wegweisung mit Angaben von Zielen und Gehzeiten / Entfernungen

	Mithilfe des definierten Zielnetzes lassen sich Maßnahmen für den Fußverkehr zukünftig priorisieren. Vorrangig sollte die Umsetzung von Verbesserungen der Infrastruktur für den Fußverkehr entlang des Vorrangnetzes angegangen werden.
Maßnahmenwirkung	Ein gut geplantes Zielfußwegenetz bietet für Zufußgehende mehr Sicherheit, Gesundheit, Lebensqualität und soziale Teilhabe. Zusätzlich trägt es zum Klima- und Umweltschutz bei. Durch bequeme und attraktive Routen wird die Fußmobilität gefördert.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Umsetzung im Bestand und im Neubau planen 2. Kosten schätzen und Finanzierung / Fördermöglichkeiten prüfen 3. Zuständigkeiten und Zeitplan festlegen 4. Planungs- und Genehmigungsschritte vorbereiten 5. Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen koordinieren
Rahmenbedingungen	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) (FGSV, 2006) Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) (FGSV, 2002) Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E-Klima) (FGSV, 2022)
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: ggf. Planungsbüro, Wetteraukreis, Nachbarkommunen, ggf. Hessen Mobil, Bildungseinrichtungen, Polizei, Seniorenvertretung, Inklusionsbüro, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), Verbände und Initiativen
Beispiele / Weitere Hinweise	Fußverkehrsstrategie des Bundes: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/fussverkehrsstrategie.pdf?__blob=publicationFile

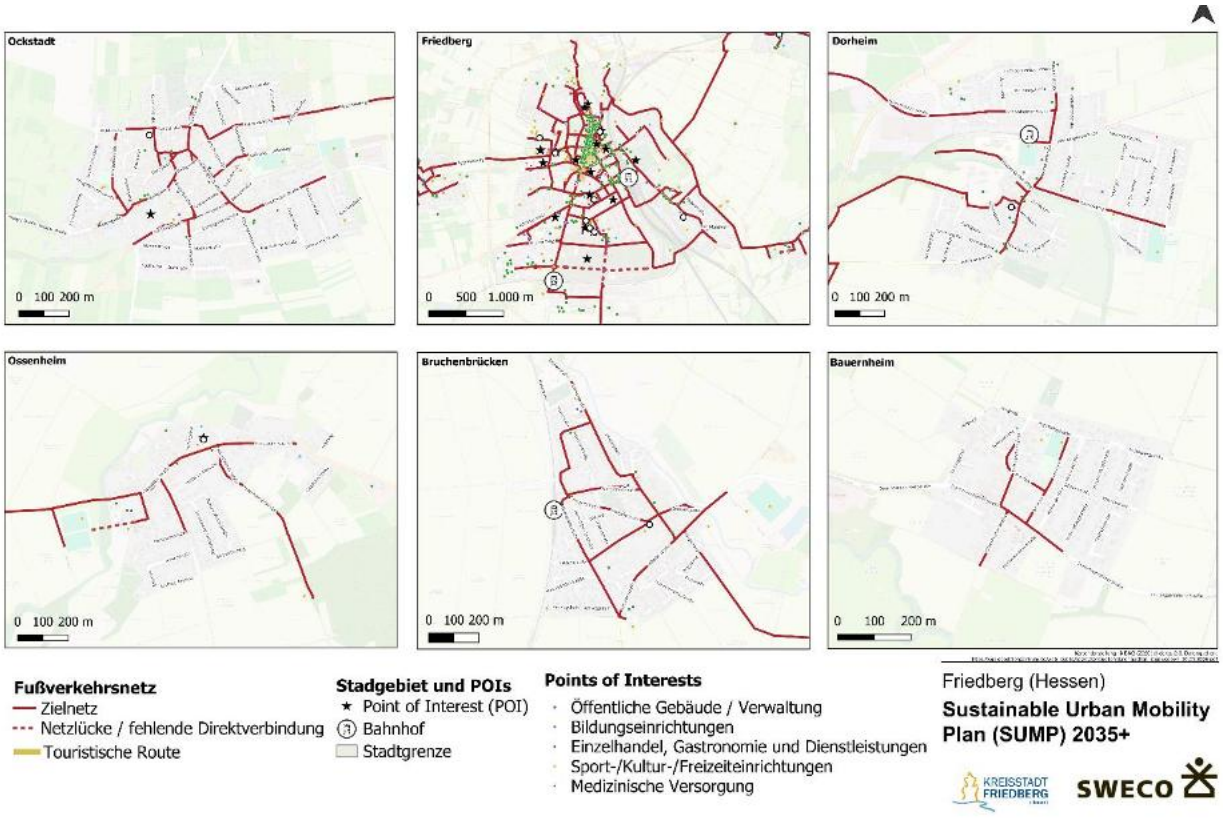
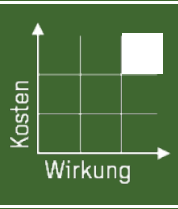


Abbildung 146: Zielnetz Fußverkehr

Handlungsfeld: Fußverkehr	Nr. Fuß-2

Fußwege im Längsverkehr verbessern



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ € €	! ! !	⧗ ⧗	+ + +

Ausgangslage	Wesentliche Mängel im Friedberger Fußverkehrsnetz sind zu schmale Gehwegbreiten, Konflikte mit dem ruhenden Verkehr, fehlende Querungsmöglichkeiten und barrierefreie Verkehrsräume. Besonders im Umfeld der Schulen ist ein sicheres Fußwegenetz aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer besonders wichtig, auch weil das hohe Aufkommen an Elterntaxen für unsichere Schulwege sorgt. Zukünftig wird der Ausbau der Ray Barracks das Fußwegenetz erweitern. Der geplante Umbau der Kaiserstraße soll die Fußgängerfreundlichkeit verbessern. Um den Fußverkehr zu stärken, wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger ein durchgängiges und sicheres Netz, mehr Zebrastreifen und Fußgängerampeln sowie eine bessere Beleuchtung entlang der Fußwege (s. Kapitel 3.6).
Ziele	
Leitziele	Barrierefreiheit gewährleisten, Sicheres und durchgängiges Fußwegenetz gestalten, Aktive Mobilität fördern, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme beschreibt die Umsetzung von Maßnahmen für den Fußverkehr im Längsverkehr, also entlang der Haupffahrtrichtung oder Längsachse eines Verkehrsweges. Hierzu gehören nachstehende Maßnahmen und Raumbeispiele. **Netzlücken schließen** Das Schließen von Netzlücken im Fußverkehr bedeutet, fehlende oder unterbrochene Abschnitte im Fußwegenetz so zu ergänzen oder zu verbessern, dass Wegeverbindungen durchgängig, ohne Umwege nutzbar sind. Raumbeispiele:

F1-1	Unterführung Bahnhof Friedberg in Richtung Fauerbach
F1-2	Gehweg entlang der alten B 3 nördlich der Stadtgrenze (Unterführung unter der Bahn am Banhof Süd Richtung Rosbach bis zur Bushaltestelle „Straßenmeisterei“)
F1-3	Fußweg zum Sportplatz Bürgerhaus Ossenheim über die Wetter

Gehwegbreiten verbessern

Die Breite von Gehwegen ist ein entscheidendes Merkmal für die Akzeptanz zur Nutzung. Personen mit Mobilitätseinschränkung sowie Personen mit Kinderwagen definieren die Mindestanforderungen an die nutzbare Breite. Für Rollstuhlfahrende ist zum Wenden eine Breite von min. 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 kann die Anforderung auf 2,10 m reduziert werden, in der Umgebung bedeutender Infrastruktureinrichtungen wie Altenheimen, Schulen, Bahnhöfen und Krankenhäusern sind Breitenzuschläge zu berücksichtigen. Neubaugehwege sollten grundsätzlich den Mindestanforderungen bzgl. Gehwegbreiten genügen. Für den Bestand gilt zu prüfen, ob Gehwegbreiten durch die Reduzierung von Parken auf Gehwegen verbessert werden können. Falschparken soll besser überwacht werden (s. Maßnahme Kfz-8). Raumbeispiele:

F1-4	Entlang der Kaiserstraße
F1-5	Hauptstraße in Fauerbach (s. Abbildung **147**)

F1-6	Allgemein entlang von Schulwegen
F1-7	Entlang der Mainzer-Tor-Anlage

Oberfläche sanieren

Gehwege sollten eben, rutschfest, gut entwässert, barrierefrei und wartungsarm sein. Die Sanierung bzw. die Verbesserung der Oberfläche für den Fußverkehr ist u. a. auf folgenden von der Bevölkerung genannten Strecken zu überprüfen und zu verbessern:

F1-8	Schlaglöcher und Unebenheiten auf Gehwegen in der Ludwigstraße
F1-9	Gehweg befestigen in der Leonhardstraße (s. Abbildung **148**)
F1-10	Pflasterbelag entlang Mainzer-Tor-Anlage eben gestalten
F1-11	Oberflächenbelag entlang Am Tauben Rain verbessern



Abbildung 147: Hauptstraße in Fauerbach (cyclomedia, 2024)



Abbildung 148: Gehweg in der Leonhardstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)

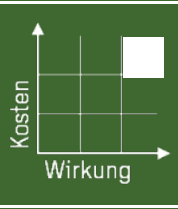
Barrierefreiheit herstellen

S. Maßnahmen Fuß-4

Maßnahmenwirkung	Die Verbesserung von Fußwegen im Längsverkehr erhöht Sicherheit und Komfort, reduziert Konflikte mit dem Kfz-Verkehr und macht Wege direkter und attraktiver, wodurch mehr kurze Wege zu Fuß zurückgelegt werden.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Mängel erfassen und dokumentieren 2. Bewertung der Mängel nach Dringlichkeit 3. Lösungsvarianten prüfen 4. Verkehrsrechtliche Prüfung 5. Kostenschätzung und Finanzierung 6. Ausführungsplanung, Ausschreibung und Vergabe 7. Umsetzung
Rahmenbedingungen	Im Jahr 2024 wurden das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) novelliert, wodurch auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) angepasst wurde. Die neuen Regelungen erleichtern Maßnahmen zugunsten des Fußverkehrs durch die Bereitstellung angemessener Flächen, mehr Fußgängerüberwege, verbessertes Parkraummanagement und die erleichterte Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Kommunen erhalten dadurch mehr Handlungsspielraum für eine sichere und attraktive Gestaltung des Fußverkehrs.
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Eigentümer, Anlieger und Gewerbetreibende, ggf. Bildungseinrichtungen, ggf. Polizei, Inklusionsbüro, ggf. Fachbüro, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), weitere Verbände und Initiativen

Handlungsfeld: Fußverkehr	Nr. Fuß-3

Sichere Querungsmöglichkeiten herstellen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€€€	!!!	⧗⧗	+++

Ausgangslage	Zu den wesentlichen Mängeln im Friedberger Fußverkehrsnetz gehören fehlende sichere Querungsmöglichkeiten oder nicht barrierefreie Querungen. Um den Fußverkehr zu stärken, wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger ein durchgängiges und sicheres Netz, unter anderem mehr Zebrastreifen und Fußgängerampeln (s. Kapitel 3.6).
Ziele	
Leitziele	Sicheres, durchgängiges Fußwegenetz gestalten, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Aktive Mobilität fördern
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme beschreibt die Umsetzung von Maßnahmen für den querenden Fußverkehr. Die Maßnahmen sollen insbesondere entlang des definierten Vorrangnetzes für den Fußverkehr (s. Maßnahme Fuß-1) umgesetzt werden - vor allem entlang von Schulwegen und im Umfeld von Altenheimen und weiteren sozialen Einrichtungen. Im Folgenden werden ausgewählte Raumbeispiele genannt, die im Rahmen des Prozesses identifiziert wurden. Die Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit; die Maßnahmen sollen sinngemäß auch für weitere Standorte im Stadtgebiet gelten. **Querungsangebote in angemessenen Abständen von maximal 200 m schaffen.** Hierzu gehören Lichtsignalanlagen (LSA), Fußgängerschutzanlagen (FSA), Fußgängerüberwege (FGÜ) oder Mittelinseln**.**

Querungsmöglichkeiten an allen Knotenpunktarmen zentraler Knotenpunkte herstellen

F3-1	KP Saarstraße / Hanauer Straße
F3-2	KP Saarstraße / Bismarckstraße
F3-3	KP Saarstraße / Mainzer-Tor-Anlage
F3-4	KP Fritz-Reuter-Straße / Fauerbacher Straße
F3-5	KP Fauerbacher Straße / Dorheimer Straße, auch im Kontext des sicheren Erreichens der Bushaltestelle „Denkmal“
F3-6	KP Görbelheimer Hohl / Am Wartfeld / Raiffeisenstraße
F3-7	KP Hanauer Straße / Karlsbader Straße

Prüfung und Verlängerung von Freigabezeiten der Übergänge für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen (LSA bzw. Ampeln)

F3-8	LSA über die Hanauer Straße am Bahnhof (von Bussteig 2 zu Bussteig 1)
F3-9	LSA Ockstädter Straße / Kaiserstraße
F3-10	LSA Mainzer-Tor-Anlage / Kaiserstraße

	Bordsteinabsenkungen (Nullabsenkung) an allen Querungsstellen (s. Maßnahme Fuß-4) Optimal ist die Ergänzung durch taktile Bodenindikatoren und visuelle Kontraste.

F3-11	KP Hanauer Straße / Haingraben
F3-12	KP Wilhelm-Leuschner-Straße / Karlsbader Straße
F3-13	KP Kaiserstraße / Ockstädter Straße / Goetheplatz
F3-14	Fußgängerüberwege

Vorgezogene Seitenräume / Gehwegnasen / Aufpflasterungen umsetzen

Ergänzend können in Tempo-30-Zonen vorgezogene Seitenräume bzw. Gehwegnasen, markiert oder baulich ausgebildet, gut einsehbare Schutzräume schaffen und damit die Querungsdistanz verkürzen. Solche Maßnahmen erhöhen kostengünstig die Sicherheit und Barrierefreiheit für den Fußverkehr, insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen. Zusätzlich können Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsreduzierung beitragen und den Straßenraum gestalterisch aufwerten. Insgesamt entstehen so sowohl funktionale als auch städtebaulich ansprechende Lösungen.

Maßnahmenwirkung	Die Herstellung sicherer Querungsstellen wirkt vor allem, indem sie objektive und subjektive Sicherheit erhöht, Barrieren reduziert und damit Fußwege und Schulwege attraktiver und nutzbarer macht.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Standorte festlegen 2. Querungsstyp auswählen 3. Zuständigkeiten klären und abstimmen (Straßenbaulastträger) 4. Entwurfsplanung 5. Ausführungsplanung, Ausschreibung und Bau 6. Inbetriebnahme und Kontrolle
Rahmenbedingungen	DIN 18040-3 Überquerungsstellen Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum. Musterzeichnungen für Überquerungsstellen (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2022)
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung **Weitere:** ggf. Planungsbüro, ggf. Hessen Mobil, Bildungseinrichtungen, Polizei, Seniorenvertretung, Inklusionsbüro, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), weitere Verbände und Initiativen
Beispiele / Weitere Hinweise	Leitfaden für Ortbegehungen zur Stärkung des Fußverkehrs (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum, 2022): https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2024/10/241030_AGNH_Leitfaden_Stadterkundung_web.pdf

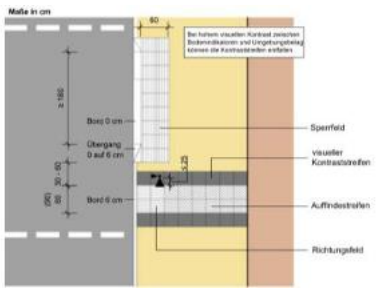


Abbildung 149: Musterlösung Querungsstelle mit Furt (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2022)

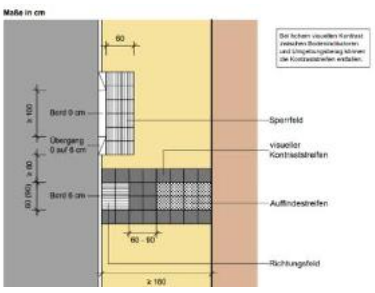
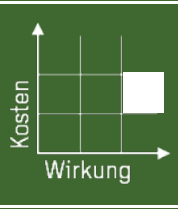


Abbildung 150: Musterlösung ungesicherte Querungsstelle (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2022)

Gehwege und Querungsstellen barrierefrei ausbauen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€€	!!!	⧗	+++

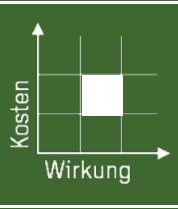
Ausgangslage	Zu den wesentlichen Mängeln im Friedberger Fußverkehrsnetz zählen zu schmale Gehwege, Konflikte mit ruhendem Verkehr, fehlende sichere Querungsmöglichkeiten und wenig barrierefreie Verkehrsräume. Um den Fußverkehr zu stärken, wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger ein durchgängiges und sicheres Netz, direkte Fuß- und Radverkehrsanbindungen, mehr Zebrastreifen und Fußgängerampeln sowie bessere Beleuchtung entlang der Fußwege (s. Kapitel 3.6).
Ziele	
Leitziele	Barrierefreiheit gewährleisten, Sicheres, durchgängiges Fußwegenetz gestalten, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Aktive Mobilität fördern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten
Zielgruppe	Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Familien, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Zufußgehende
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußwegenetz zielt darauf ab, physische Barrieren und Informationsbarrieren abzubauen, um eine Zugänglichkeit für alle Menschen zu gewährleisten. Dies umfasst die Schaffung neuer, barrierefreier Wege, Querungsstellen und Aufenthaltsräume, die sowohl auf den öffentlichen Raum als auch auf Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs abzielen. Folgende Vorgaben sind dabei zu beachten: • Durchgängige Barrierefreiheit im Längs- und Querverkehr gemäß aktuellen Standards (s. Abbildung 151) • Ausstattung der Knotenpunkte mit differenzierten Bordhöhen (Nullbord und 6 cm-Bord) • Rutschfeste und ebene Oberflächen, Vermeidung von Stolperfallen • Klare und gut sichtbare Beschilderungen • Vermeidung von Neigungen von über 6 % an Rampen, um Rollstuhlfahrern die Befahrbarkeit zu erleichtern • Installation von akustischen Signalen an Lichtsignalanlagen • Verlegung von bodengebundenen Blindenleitsystemen (Bodenindikatoren) • Darüber hinaus müssen bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Kommunikationsmittel für Menschen mit Behinderungen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein. Daher ist die Maßnahme auch bei Bautätigkeiten immer mitzudenken. Folgende Priorisierung sollte bei Umsetzung berücksichtigt werden:

F4-1	Strecken und Querungen entlang von Schulwegen
F4-2	Strecken und Querungen im Umfeld von Altenheim und weiteren sozialen Einrichtungen
F4-3	Strecken und Querungen im direkten Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen
F4-4	Strecken und Querungen entlang des übrigen Vorrangnetzes
F4-5	Sonstige Strecken und Querungen

	 Abbildung 151: Fehlende Barrierefreiheit am Fußgängerüberweg in der Kettelerstraße (eigene Fotoaufnahme, 2025)
Maßnahmenwirkung	Durch den barrierefreien Ausbau von Fußverkehrsinfrastrukturen wird deren Nutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen verbessert. Besonders kommt sie Menschen mit Behinderung, Kindern sowie Menschen mit Rollatoren und Kinderwagen zugute. Die Maßnahme trägt damit zur Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden und zur Teilhabe bei.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Abstimmung mit beteiligten Akteurinnen und Akteuren 2. Prüfen der Belange 3. Ggf. Ausschreibung und Auftragsvergabe der Planung 4. Bauliche Umsetzung der Maßnahme
Rahmenbedingungen	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) (FGSV, 2006) Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) (FGSV, 2002) Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) (FGSV, 2023) Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA) (FGSV, 2011) DIN 18040 - Barrierefreies Bauen, Planen und Wohnen
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Inklusionsbüro, ggf. Wetteraukreis, ggf. Hessen Mobil, ggf. Planungsbüro, Verbände und Initiativen
Beispiele / Weitere Hinweise	„Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr“ von Nahmobil Hessen (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen , 2022): https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2024/05/240426_AGNH_Qualitaetsstandards_Anhange_10_bf_FINAL.pdf Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum. Musterzeichnungen für Überquerungsstellen (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2022): https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2023-06/anlage_10_-_barrierefreiheit_im_oeffentlichen_strassenraum_und_der_einsatz_von_taktilen_elementen_im_fuss-_und_radverkehr.pdf

Handlungsfeld: Fußverkehr	Nr. Fuß-5

Angsträume identifizieren und abbauen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ €	! !	⧗ ⧗	+ +

Ausgangslage	In Friedberg zählen die Seewiese, der Burggarten, die Burg und der Rathauspark zu den Orten, an denen sich Menschen besonders gern aufhalten. In der Planungswerkstatt und der Haushaltsbefragung wurden mit Blick auf die Aufenthaltsqualität auch diese und andere Orte kritisiert. Sie wurden teilweise auch in der Kompass-Befragung 2022 (Bannenberg, 2022) als Angsträume identifiziert. Zur Stärkung des Fußverkehrs wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger Friedbergs unter anderem eine bessere Beleuchtung entlang der Fußwege (s. Kapitel 3.6).
Ziele	
Leitziele	Angsträume identifizieren und abbauen, Aktive Mobilität fördern
Zielgruppe	Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Familien, Zufußgehende, Radfahrende
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Durch Maßnahmen wie bessere Beleuchtung, mehr soziale Kontrolle, Entfernen von Sichthindernissen, aufwertende Gestaltung oder Anpassung der Verkehrsführung sollen die Sicherheit, das Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität für Zufußgehende erhöht werden. Folgende konkrete Maßnahmen sind vorgesehen:

Unterführungen als Angsträume entschärfen durch **regelmäßige Reinigung und ansprechendere Gestaltung und Beleuchtung**:

F5-1	Unterführung Fritz-Reuter-Straße
F5-2	Unterführung Gebrüder-Lang-Straße

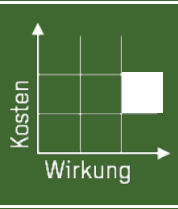
Beleuchtung und Reinigung verbessern:

F5-3	Park-&-Ride-Parkplatz Dorheim
F5-4	Bahnhofsplatz
F5-5	Altstadt
F5-6	Stadtkirchenvorplatz
F5-7	Seewiese
F5-8	Kaiserstraße
F5-9	Europaplatz
F5-10	Ludwigstraße
F5-11	Hanauer Straße
F5-12	City-Parkhaus (s. Abbildung 152)

	 Abbildung 152: City-Parkhaus (eigene Fotoaufnahme, 2025)	 Abbildung 153: Beispielhafte Unterführung in Lippstadt (Flashaar/Thomas Rensinghoff, o. A.)
Maßnahmenwirkung	Für den Fußverkehr ist die Aufenthaltsqualität in Städten 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.	
Umsetzung		
Arbeitsschritte	1. Angsträume lokalisieren und abgrenzen 2. Sofortmaßnahmen veranlassen wie Reinigung, Überprüfung Beleuchtung, Entfernung von Sichtbarrieren 3. Entwurfskonzept und Planung für eine bessere Ausleuchtung, verbesserte Blickbeziehungen, hellere und freundlichere Materialien und Farben und offene Zugänge 4. Umsetzung der Planung 5. Belebung und soziale Kontrolle erhöhen, bspw. Präsenz von Ordnungsdiensten erhöhen 6. Betrieb und Unterhalt sichern (Reinigungs- und Kontrollroutinen) 7. Wirkung prüfen und nachsteuern	
Rahmenbedingungen	/	
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung	
	Weitere: Stadtwerke, ggf. Hessen Mobil, ggf. Deutsche Bahn, Inklusionsbüro	

Handlungsfeld: Fußverkehr	Nr. Fuß-6

Aufenthaltsqualität steigern



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ € €	! !	⧗ ⧗ ⧗	+ +

Ausgangslage	In Friedberg zählen die Seewiese, der Burggarten, die Burg und der Rathauspark zu den Orten, an denen sich Menschen besonders gern aufhalten. Am häufigsten wurde die Kaiserstraße als Bereich mit Bedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität genannt – insbesondere mit Blick auf Verkehrsberuhigung, Begrünung und mehr Sitzgelegenheiten. Ebenfalls mehrfach als unattraktiv genannt wurden Bahnhof und Bahnhofsvorplatz (s. Kapitel 3.6).
Ziele	
Leitziele	Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden, Barrierefreiheit gewährleisten, Klimarelevante Anpassung des öffentlichen Raumes unterstützen, Aktive Mobilität fördern
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme beschreibt die Verbesserung der Aufenthaltsqualität an ausgewählten Orten durch ein integriertes Maßnahmenpaket aus Verkehrsberuhigung, Begrünung, Beschattung und Möblierung (z. B. Sitzgelegenheiten) sowie gestalterischer und funktionaler Aufwertung inkl. besserer Beleuchtung, Reinigung und Barrierefreiheit. Folgende Orte sind hinsichtlich ihrer Aufenthaltsqualität zu verbessern:

F6-1	Kaiserstraße
F6-2	Altstadt
F6-3	Bahnhofsvorplatz (s. Abbildung 154)
F6-4	Burggarten
F6-5	Rathaus-Parkplatz
F6-6	Seewiese
F6-7	Umfeld und Eingangsbereich des Bibliothekszentrums
F6-8	Umfeld und Eingangsbereich City-Parkhaus (bzw. geplanter Neubau)
F6-9	Umfeld und Eingangsbereiche von Kultureinrichtungen und öffentlichen Einrichtungen

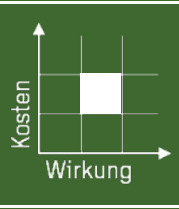


Abbildung 154: Bushaltestellen am Bahnhof Friedberg (eigene Fotoaufnahme, 2025)

	Allgemein werden im Rahmen der Beteiligungen mehr Plätze für alle Generationen gewünscht, mit (Wasser-) Spielplätzen, Begrünung, temporäre Stadtmöbel, feste Sitzmöglichkeiten und die Einbindung von Wasser in das städtebauliche Konzept des öffentlichen Raumes.
Maßnahmenwirkung	Die Maßnahmen wirken, indem sie Verkehr beruhigen, Begrünung und Möblierung (z. B. Bänke) ergänzen, Angsträume (z. B. Unterführungen/Altstadt) entschärfen und Barrierefreiheit erhöhen, sodass Orte wie Kaiserstraße und Bahnhof attraktiver, sicherer und komfortabler nutzbar werden.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Orte und Problemlagen definieren und eingrenzen 2. Bedarfe und Ziele je Ort festlegen 3. Entwurfsplanung und technische Konkretisierung 4. Finanzierung organisieren (z.B. Fördermittel einholen) 5. Vergabe und Umsetzung 6. Feedback einholen und ggf. Mängel nacharbeiten
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Gewerbetreibende, ggf. Fachbüro, Inklusionsbüro, ggf. Vereine und Initiativen, Stadtwerke Friedberg
Beispiele / Weitere Hinweise	• **Förderprogramm „Zukunft Innenstadt“:** Das Land Hessen fördert Projekte mit bis zu 90% der Ausgaben, um Innenstädte durch neue Nutzungsmischungen, Zwischennutzungen (z. B. Kunst, Handwerk in Leerständen) und attraktive Außenräume zu beleben. • **„Straßen neu entdecken“ (AGNH):** Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen stellt Kommunen leihweise Stadtmöbel zur Verfügung, um durch temporäre Umgestaltungen (Entsiegelung, Begrünung, Sitzgelegenheiten) die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu testen

Handlungsfeld: Fußverkehr	Nr. Fuß-7

Hauptamtliche Fußverkehrskoordination und Fußverkehrs-AG in der Verwaltung schaffen



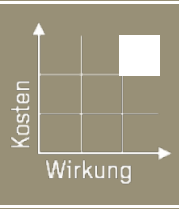
Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€€	!	⌛	++

Ausgangslage	In der Verwaltung existieren bereits erste Strukturen zur Förderung des Fußverkehrs. Für den Fußverkehr besteht ein Inklusionsbüro (s. Kapitel 3.5 und 3.6).
Ziele	
Leitziele	Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Sicheres, durchgängiges Fußwegenetz gestalten, Aktive Mobilität fördern, Raum für Partizipation schaffen
Zielgruppe	Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Familien, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Zufußgehende
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme verankert den Fußverkehr als eigenständige und gleichberechtigte Verkehrsart in der Stadtentwicklung. Hierzu wird eine feste Stelle beziehungsweise Funktion geschaffen, die alle Fußverkehrsthemen bündelt, Projekte koordiniert, Fördermittel einwirbt und als zentrale Ansprechperson fungiert. Zu den Aufgaben gehört auch das Befahren der Fußwegenetze mit dem Rollstuhl, um Barrierefreiheit zu prüfen und insbesondere fehlende Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen zu identifizieren. Ergänzend wird eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe (Fußverkehrs-AG**)** aus relevanten Fachbereichen (Mobilitätsplanung, Tiefbau, Ordnung, Schule, Soziales, Gesundheit, Stadtentwicklung) eingerichtet, um Maßnahmen abzustimmen, Schnittstellen zu klären und die Umsetzung der Fußverkehrsmaßnahmen kontinuierlich voranzutreiben.
Maßnahmenwirkung	Die Maßnahme stärkt die Gleichberechtigung des Fußverkehrs, indem sie ihn institutionell in der Verwaltung verankert und damit als eigenständige Verkehrsart sichtbar macht. Durch die zentrale Koordination und die fachübergreifende Abstimmung können ein sicheres und durchgängiges Fußwegenetz gezielt entwickelt und Umsetzungshindernisse schneller erkannt werden.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	**Feste Stelle bzw. Funktion** schaffen: 1. Aufgabenprofil und Zuständigkeiten festlegen 2. Organisatorische Einbindung in die Verwaltung klären 3. Projekte und Maßnahmen initiieren, steuern und nachhalten 4. Abstimmung mit internen und externen Akteuren sicherstellen **Verwaltungsinterne Arbeitsgruppe** Fußverkehr initiieren: 1. Beteiligte Fachbereiche benennen und einladen 2. Mandat, Zielsetzung und Arbeitsauftrag der AG definieren 3. Arbeitsweise, Sitzungsrhythmus und Kommunikationswege festlegen 4. Schnittstellen identifizieren und klären 5. Maßnahmen und Projekte fachlich abstimmen
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Inklusionsbüro

5.3.5 Handlungsfelde Neue Mobilitätsformen

Handlungsfeld: Neue Mobilitätsformen	Nr. NM-1

Mobilitätsstationen einrichten und bekannt machen



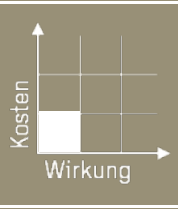
Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€€€	!!!	⧗	+++

Ausgangslage	Mobilitätsstationen (auch Mobilstationen) sind Orte, an denen verschiedene Verkehrsmittel wie der ÖPNV, Leih-Pkw oder Leih-Fahrräder bereitstehen und kombiniert werden können, um eine verknüpfte und umweltfreundliche Mobilität zu ermöglichen. Die Haushaltsbefragung hat ergeben, dass rund 11 % der Friedberger Bevölkerung das Konzept der Mobilitätsstationen bekannt ist. Ebenfalls etwa 11 % halten eine zukünftige Nutzung für sehr oder eher wahrscheinlich (s. Kapitel 3.7). In Friedberg existieren noch keine Mobilstationen, die Planungen zu Umsetzung wurde aber angestoßen. 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).
Ziele	
Leitziele	Sharing-Angebote schaffen, Mobilitätsangebote vernetzen, Bekanntheit neuer Mobilitätsangebote steigern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	An Mobilitätsstationen stehen Nutzenden verschiedene Verkehrsmittel an einem Ort zur Verfügung und können so leicht kombiniert werden. Mobilstationen werden je nach Art und Anzahl der verfügbaren Mobilitätsnagebote in unterschiedlichen Ausbaustufen eingerichtet. Mögliche Bestandteile umfassen • ÖPNV (Bus und / oder Bahn), • (E-)Carsharing-Fahrzeuge inkl. Ladesäule(n) (s. Maßnahme NM-3 und Kfz-10), • Bikesharing-Fahrräder (s. Maßnahme NM-5), • Fahrradbügen oder andere Radabstellanlagen, • Pkw-Stellplätze, • Mitfahrbänke (s. Maßnahme NM-2), • Reparaturstation für Fahrräder (s. Maßnahme Rad-6), • Informationsstele  Abbildung 155: Exemplarische Mobilitätsstation (Sophia von Berg; Zukunft Mobilität, 2026) Die Maßnahme sieht die Umsetzung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet von Friedberg vor. Aufgrund der Standortfaktoren Nähe zu relevanten Points of Interests (öffentliche Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten u.w.), Nähe zu Bahnhof und/oder Bushaltestelle, vorhandenen Flächenkapazitäten und Parkflächen ergeben sich – in Rücksprache zwischen Stadtverwaltung und Ortsbeiräten – nachstehende potenzielle Standorte:

	NM1-1	Kernstadt, Wilhelm-Leuschner-Straße
	NM1-2	Kernstadt, Fauerbacher Straße Parkplatz Friedhof
	NM1-3	Bauernheim, Vogelsbergstraße
	NM1-4	Ossenheim, Florstädter Straße
	NM1-5	Ockstadt, Borngasse
	NM1-6	Dorheim, Wetteraustraße
	NM1-7	Bruchenbrücken, Erasmus-Alber-Straße
	Die sieben Standorte werden seitens der Verwaltung zum Stand 06/2026 in ihrer Umsetzung weiterverfolgt. Weitere Standorte können folgen. Vorschläge umfassen u. a. die Bahnhöfe (Friedberg Bahnhof und Bruchenbrücken), das Umfeld der THM, der Parkplatz Burgfeld, die Bachgasse in Ockstadt und zukünftige Neubaugebiete wie die Ray Barracks.	
Maßnahmenwirkung	Durch den Aufbau von Mobilitätsstationen können verschiedene Verkehrsmittel räumlich gebündelt sowie der einfache und barrierearme Wechsel zwischen ihnen erleichtert werden. Sie fördern damit die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, reduzieren die Abhängigkeit vom privaten Pkw und tragen zu einer multimodalen Mobilität bei. Durch die Sichtbarkeit im öffentlichen Raum und die einheitliche Gestaltung der Stationen wird das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität gestärkt. Durch das Angebot kann die Anschaffung von Zweit- oder Drittwägen in Haushalten verringert werden.	
Umsetzung		
Arbeitsschritte	1. Ausbaustufen und Mindeststandards definieren 2. Standorte identifizieren und priorisieren 3. Flächenverfügbarkeit und Eigentumsverhältnisse prüfen 4. Planungs- und baurechtlicher Rahmenbedingungen klären 5. Technische Machbarkeit sicherstellen 6. Abstimmung mit relevanten Akteuren 7. Standortbezogene Detailplanung inkl. Kosten- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung 8. Fördergelder beantragen 9. Genehmigungen einholen 10. Bauliche Umsetzung 11. Öffentlichkeitsarbeit	
Rahmenbedingungen	/	
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung	
	Weitere: Wetteraukreis, Regionalverband FrankfurtRheinMain, Hochschule Rhein Main, Rhein-Main-Verkehrsverbund, Mobilitätsanbieter	
Beispiele / Weitere Hinweise	S. Standortsteckbriefe der Stadt Friedberg zu den geplanten Mobilitätsstationen Mobilitätsstationen im Wetteraukreis https://wetteraukreis.de/wetterau/mobilitaet/mobilitaetsstationen	

Handlungsfeld: Neue Mobilitätsformen	Nr. NM-2

Mitfahrbänke einrichten



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	!	⧗⧗⧗	+

Ausgangslage	Gemäß Analysen zum ÖPNV wurde festgestellt, dass sich die Bevölkerung unter anderem eine bessere Verbindung der einzelnen Stadtteile untereinander mit dem ÖPNV wünscht. Defizite wie fehlende Fahrtenpaare am Freitag- und Samstagabend nach Bauernheim, Ossenheim und Ockstadt, Umsteigebedarfe oder Defizite in der ÖV-Güte weisen auf Handlungspotenziale hin. Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung verdeutlichen, dass 38 % der Friedberger Bevölkerung das Konzept der Mitfahrbank bekannt ist. Gut ein Zehntel hält eine Nutzung für eher oder sehr wahrscheinlich (vgl. Kapitel 3.4 und 3.7).
Ziele	
Leitziele	Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Mobilitätsangebote vernetzen, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen reduzieren
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung, Seniorinnen und Senioren
Maßnahmenbeschreibung	

Handlungsansatz

Eine Mitfahrbank ist eine an zentralen Orten und Verkehrsachsen aufgestellte und beschilderte Sitzbank. Personen, die ein bestimmtes Ziel erreichen möchten, können sich dort hinsetzen und ihren Zielort über digitale Anzeigen oder fest installierte Schilder den vorbeifahrenden Autofahrenden anzeigen. Autofahrende mit demselben Zielort können die Personen mitnehmen. Kombiniert werden kann die physische Bank durch die Möglichkeit, den Mitfahrwunsch online anzugeben, beispielsweise in einer Dorf-App.

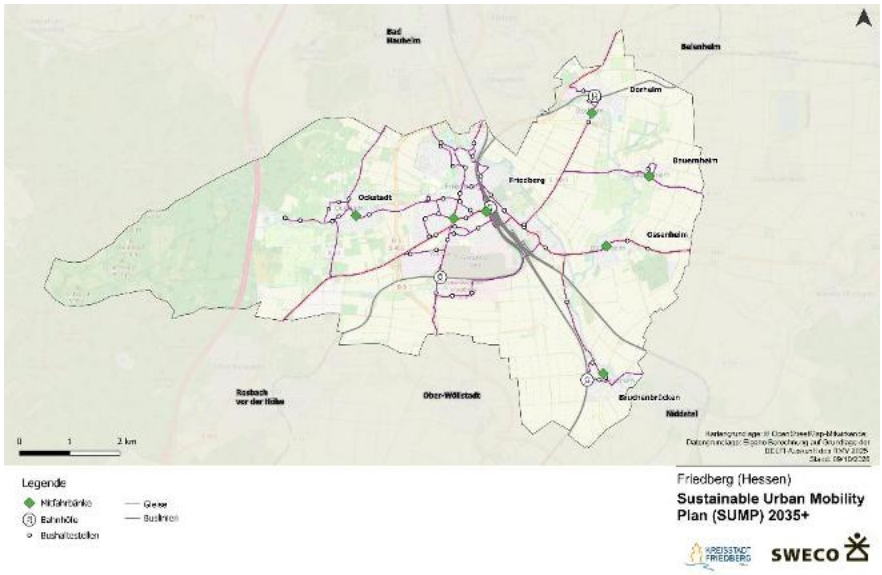


Abbildung 156: Mitfahrbank (Stadt Halle Westfalen/Förderverein der Stadt Halle Westfalen, 2020)

Für die Bestimmung möglicher Standorte sind die Ergebnisse der Mobilitätsanalyse des SUMP und die räumlichen Gegebenheiten der verschiedenen Stadtteile zu berücksichtigen. Folgende Standorte werden im Rahmen einer ersten Umsetzungsstufe vorgeschlagen (s. Abbildung 157):

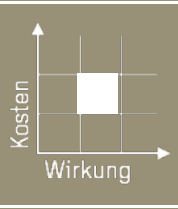
NM2-1	Kernstadt: am Bahnhof und in der Kaiserstraße
NM2-2	Bauernheim: an der Haltestelle „Bauernheim Feuerwehr“
NM2-3	Ossenheim: vor dem Bürgerhaus oder an der Haltestelle „Ossenheim Mitte“
NM2-4	Ockstadt: an der Haltestelle „Ockstadt Am Leihgraben“
NM2-5	Bruchenbrücken: in der Römerstraße
NM2-6	Dorheim: am Bürgerhaus

Ebenfalls kann sich je nach Standort eine Verknüpfung mit Standorten von Mobilitätsstationen (s. Maßnahme NM-1) anbieten, wobei Mitfahrbänke stets an Ausfall- und Durchgangsstraßen aufgestellt werden sollten. Bei Bedarf sollen in einer zweiten Umsetzungsstufe weitere Mitfahrbänke in der Kernstadt sowie in den anderen Stadtteilen mit höherer ÖV-Güte folgen, um die Erreichbarkeit untereinander und mit der Kernstadt zu verbessern.

	Folgende Empfehlungen zur Gestaltung und Einführung der Mitfahrbänke sollten berücksichtigt werden: • Platzierung an gut sichtbaren und frequentierten Standorten • Einheitliche und attraktive Möblierung und Gestaltung: Bank, Schild / Anzeige • Ggf. Integration in Online-Dienst • Ggf. einmalige Registrierung der Fahrenden und Mitfahrenden in Datenbank, um Sicherheitsbedenken zu reduzieren • Erhöhung der Bekanntheit und Akzeptanz durch begleitende Kommunikations- und Marketingmaßnahmen wie Wettbewerbe, Informationsveranstaltungen oder -portale  Abbildung 157: Mögliche Standorte der Mitfahrbänke
Maßnahmenwirkung	Durch Mitfahrbänke entstehen spontane Fahrgemeinschaften, insbesondere auf regelmäßig befahrenen Strecken zwischen benachbarten Orten. Mitfahrbänke verbessern die Mobilität von Menschen ohne eigenen Pkw unabhängig vom ÖPNV-Angebot und lassen sich einfach und kostengünstig umsetzen.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Definition von Standorten 2. Einholen von Genehmigungen 3. Festlegung der Gestaltung, ggf. in Zusammenarbeit mit Bevölkerung 4. Ggf. Einholen von Fördergeldern 5. Aufstellen der Bänke und Schilder / Anzeigen 6. Regelmäßige Kommunikation und Bewerbung des Angebots 7. Wartung
Rahmenbedingungen	Behördliche Genehmigung
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Vereine und Initiativen
Beispiele / Weitere Hinweise	**Mitfahrbänke in Oberfranken:** In einem Wettbewerb wurden insgesamt 40 Bänke an 20 Kommunen in allen oberfränkischen Landkreisen vergeben. https://www.demografie-oberfranken.de/de/mitfahrbaenke/ **Digitale Mitfahrbank in Borchen Etteln** Die digitale Mitfahrbank wurde im Rahmen eines IHEK aufgestellt im Ortsteil Etteln aufgestellt, um in die Nachbarorte zu gelangen. Als Ergänzung zum ÖPNV-Angebot befindet sie sich an einer zentralen Bushaltestelle vor der Gemeindehalle. Die digitale Anzeige der Mitfahrbank kann über eine Tastatur und eine App bearbeitet werden. Darüber hinaus wurde die Mitfahrbank in die Dorf-App integriert, sodass Autofahrende dort sehen, wenn jemand auf eine Mitfahrmöglichkeit wartet: https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/digitale-mitfahrbank-etteln

Handlungsfeld: Neue Mobilitätsformen	Nr. NM-3

Carsharing-Angebot ausweiten



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ €	! ! !	⧗	+ +

Ausgangslage	In Friedberg gibt es ein kleines Angebot an Carsharing-Fahrzeugen. Im Prozess des ISEK wurde bereits der Wunsch von Seiten der Öffentlichkeit „nach einer Ausweitung des Angebots an alternativen Verkehrsformen“ geäußert (FIRU, 2022). Im Rahmen der Planungswerkstatt wurde der Bedarf nach Carsharing-Angeboten in den Stadtteilen an-gesprochen. Rund zwei Dritteln der Befragten der Haushaltsbefragung ist Carsharing bekannt (s. Kapitel 3.7).
Ziele	
Leitziele	Sharing-Angebote schaffen, Bekanntheit neuer Mobilitätsangebote steigern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme zielt darauf ab, mehr Menschen den Zugang zu gemeinsam genutzten Fahrzeugen zu ermöglichen und damit den Bedarf an privaten Pkw, vor allem Zwei- oder Drittwagen, zu verringern. Durch zusätzliche Stationen in Wohngebieten und an wichtigen ÖPNV-Knoten, reservierte Stellplätze im öffentlichen Raum, attraktive Tarife und die Integration in digitale Mobilitätsplattformen wird Carsharing leichter nutzbar, der Parkdruck reduziert und die Kombination mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gestärkt. Carsharing-Fahrzeuge sind an allen in Maßnahme NM-1 vorgesehenen Mobilitätsstationen geplant. An den folgenden Standorten soll Carsharing geprüft werden. Dabei gibt es z. T. sinnvolle Überlagerungen mit den Standorten der Mobilitätsstationen oder Bikesharing-Stationen (s. Maßnahme NM-5).



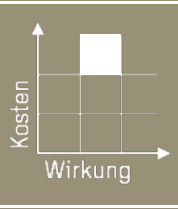
Abbildung 158: Stadtmobil Carsharing (eigene Fotoaufnahme, 2025)

NM3-1	Im Steinernen Kreuz
NM3-2	Im Kasernengelände (nach Flächenentwicklung)
NM3-4	In Ockstadt zentral
NM3-5	In Ossenheim zentral
NM3-6	In Bruchenbrücken zentral
NM3-7	In Dorheim am Bahnhof
NM3-8	In Bauernheim zentral
NM3-9	In Fauerbach (Nähe Sportplatz)
NM3-10	Im Barbaraviertel
NM3-11	In Friedberg-West
NM3-12	Auf dem Gelände der Ray Barracks

	Verbunden werden soll der Ausbau mit einer entsprechenden Kommunikation des Angebots und einer Aufklärung der Kosten (privater Pkw vs. Carsharing).
Maßnahmenwirkung	Carsharing kann in Friedberg den privaten Autobesitz (v. a. Zweitwagen) reduzieren, damit den Parkdruck und Parksuchverkehr senken und zugleich die Mobilität ohne eigenes Auto verbessern, weil es als bedarfsorientierte Ergänzung zu ÖPNV, Rad- und Fußverkehr funktioniert.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Konzept erstellen 2. Betreiber festlegen 3. Standorte und Infrastruktur planen 4. Wirtschaftlichkeit prüfen 5. Rechtliches und Organisatorisches prüfen 6. Betrieb aufsetzen 7. Angebot kommunizieren 8. Angebot ausbauen
Rahmenbedingungen	Ggf. Vergaberecht
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Betreiber

Handlungsfeld: Neue Mobilitätsformen	Nr. NM-4

Multimodale Auskunftsplattform (MaaS) einrichten

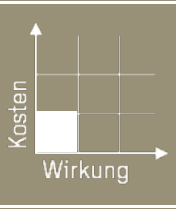


Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ € €	! !	⧗	+ +

Ausgangslage	In Friedberg gibt es mit ÖPNV und Carsharing bereits verschiedene Mobilitätsangebote. In Zukunft werden die Angebote innerhalb der Stadt zunehmen, was eine übersichtliche, multimodale Auskunftsplattform notwendig macht.
Ziele	
Leitziele	Digitale intermodale Auskunftsplattform integrieren, Mobilitätsangebote vernetzen, Bekanntheit neuer Mobilitätsangebote steigern, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Erreichbarkeit von Arbeitsstandorten verbessern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	„Mobility as a Service“ (MaaS) bündelt alle relevanten Mobilitätsangebote – wie ÖPNV, Carsharing, Bikesharing, E-Scooter, Taxi und ggf. On-Demand-Verkehre – in einer digitalen Plattform und geht damit über die reine Information zu den verfügbaren Angeboten (s. Maßnahme KuO-1) hinaus. Über eine App oder Web-Anwendung können Fahrgäste verschiedene Verkehrsmittel in Echtzeit vergleichen, kombinierte Routen planen, Tarife einsehen und idealerweise auch direkt buchen und bezahlen. Eine Integration der Bahnaffinen Angebot wäre wünschenswert und sinnvoll. Folgende Funktion sollte eine MaaS-Anwendung für Friedberg u. a. bündeln: • ÖPNV-Angebote • Mitfahrgelegenheiten / Mitfahrbänke • Mobilitätsstationen (s. Maßnahme NM-3) • Carsharing (und ggf. weitere Sharing-Angebote) (s. Maßnahme NM-3 und NM-5) • Taxi-Angebote • Auslastungen / Kapazitäten Parkmöglichkeiten Bestehende Plattformen können als Vorbild dienen (z. B. MVGo in München).
Maßnahmenwirkung	Durch die Maßnahme wird der Zugang zum Umweltverbund erleichtert, der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln attraktiver und die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote insgesamt gesteigert.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Stakeholder und Datenhalter einbinden, Datenbasis klären 2. Pflichtenheft erstellen / Anforderungen an die App benennen 3. Vergabe und Aufbau der Anwendung 4. Pilotphase 5. Rollout und Kommunikation 6. Wirkung messen und ggf. nachsteuern
Rahmenbedingungen	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: ggf. Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Deutsche Bahn, ggf. Technische Hochschule, ggf. Softwareanbieter, Mobilitätsanbieter
Beispiele / Weitere Hinweise	Die RMVgo-App: https://www.rmv.de/c/de/tickets/kauf/app-rmvgo

Handlungsfeld: Neue Mobilitätsformen	Nr. NM-5

Einführung von (E-)Bike- und Scootersharing prüfen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	! !	⧗ ⧗	+

Ausgangslage	Neben 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 kostenlos bereitsteht (VCD-Wetterau-Vogelsberg, 2024). Rund ein Drittel der Befragten der Haushaltsbefragung kann sich unter Bikesharing etwas vorstellen. Im Prozess des ISEK wurde bereits der Wunsch von Seiten der Öffentlichkeit „nach einer Ausweitung des Angebots an alternativen Verkehrsformen“ geäußert (FIRU, 2022). Daneben kam in der Haushaltsbefragung der Wunsch nach Scootersharing im Stadtgebiet auf, damit der Weg zwischen Wohnort und Bahnhof auch unabhängig von der Busverbindung zurückgelegt werden kann (s. Kapitel 3.7).
Ziele	
Leitziele	Sharing-Angebote schaffen, Bekanntheit neuer Mobilitätsangebote steigern, Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen minimieren, Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren, Aktive Mobilität fördern
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Im Rahmen der Maßnahme soll das Potenzial von gemeinschaftlich genutzten Fahrrädern, E-Bikes, Lastenrädern und Scootern als Ergänzung zum ÖPNV und für kurze Wege bewertet werden. Dabei sollen geeignete Standorte, Betreiber- und Finanzierungsmodelle, rechtliche Rahmenbedingungen sowie mögliche Auswirkungen auf Verkehr, Flächenbedarf und Umwelt untersucht werden, um anschließend fundiert über eine Einführung und den passenden Umfang des Angebots entscheiden zu können. Dabei müssen sichere Abstellmöglichkeiten z. B. an zentralen Orten, Knotenpunkten oder Mobilstationen sowie ein dezentrales Angebot berücksichtigt werden. Das Angebot kann auch kommunenübergreifend z. B. gemeinsam mit Bad Nauheim entwickelt werden. Auch können Sharing-Angebote für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt werden.  Abbildung 159: Exemplarisches Bikesharing-Angebot in Bad Nauheim (sigo, 2025)

	Folgende Standorte sollten u. a. in der weiteren Planung berücksichtig werden. Eine Kombination mit den Standorten von Carsharing als Mobilitätsstationen (s. Maßnahme NM-1 und NM 3) ist besonders zu berücksichtigen:

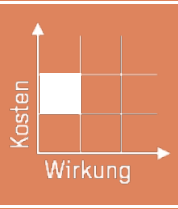
NM5-1	Kernstadt: Burgsiedlung, am Steinernen Kreuz, Mörler Straße, Taunusstraße, Feldbergstraße, Karlsbader Straße, Görbelheimer Hohl, Ray Barracks, Gebrüder-Lang-Straße, Fauerbacher Straße, Bügelstraße, Hauptstraße
NM5-2	Dorheim: Schwalheimer Straße, Äpfelgasse, im Anger
NM5-3	Bauernheim: Hinter d. Eller
NM5-4	Ossenheim: Nieder-Wöllstädter Straße
NM5-5	Ockstadt: Friedberger Straße, Bachgasse

Maßnahmenwirkung	Die Maßnahme schafft die Grundlage für ein Sharing-Angebot mit Fahrrädern, E-Bikes, Lastenrädern und Scootern und erhöht durch geeignete, gut sichtbare Standorte die Bekanntheit neuer Mobilitätsangebote. Sie kann dazu beitragen, kurze Pkw-Fahrten zu ersetzen und dadurch verkehrsbedingte Treibhausgas-, Lärm- und Schadstoffemissionen zu verringern. Die tatsächliche Wirkung hängt dabei maßgeblich von der Standortwahl, der Verfügbarkeit und der Akzeptanz des Angebots ab.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Ziele und Rahmen festlegen 2. Anforderungen definieren 3. Abstellkonzept erarbeiten 4. Betreiberverfahren durchführen 5. Kommunikation an die Öffentlichkeit 6. Piloten starten, evaluieren, skalieren
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Sharing-Anbieter, ggf. Stadtwerke, Verkehrsunternehmen und Nachbarkommunen, Gewerbe, Anwohnende sowie ggf. Interessensvertretungen
Beispiele / Weitere Hinweise	Bikesharing im Wandel – Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Systemen: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Stationslose_Bikesharing_Systeme/Agora_Verkehrswende_Bikesharing_WEB.pdf

5.3.6 Handlungsfelde Kommunikation und Organisation

Handlungsfeld: Kommunikation und Organisation	Nr. KuO-1

Auskunft zu allen Mobilitätsangeboten in Friedberg auf städtischer Homepage zur Verfügung stellen

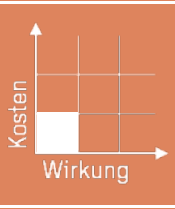


Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	! !	⧗	+ +

Ausgangslage	Friedberg besitzt zahlreiche Mobilitätsangebote, die in Zukunft weiter ausgeweitet werden. Das umfangreiche Angebot macht gesammelte, detaillierte Informationen auf der städtischen Homepage notwendig. Derzeit existiert eine Übersicht auf der Homepage über Verkehrsanbindungen, Parkplätze und Links zur Deutschen Bahn.
Ziele	
Leitziele	Digitale intermodale Auskunftsplattform integrieren, Bekanntheit neuer Mobilitätsangebote steigern, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Durch die Maßnahme sollen Informationen zu allen in Friedberg nutzbaren Mobilitätsformen gesammelt und ansprechend auf der städtischen Homepage, ggf. auch mit Karte, zur Verfügung gestellt werden. Verlinkungen zu entsprechenden Anbietern sind vorzusehen. Folgende Angebote sollten integriert werden: • ÖPNV-Angebot • Sharing-Angebote • Fuß- und Radrouten • Parkmöglichkeiten (Parkhäuser und -flächen, barrierefreie Parkmöglichkeiten, Park-&-Ride- und Bike-&-Ride-Möglichkeiten, Handyparken, Parkzonen) • Mobilitätsstationen (s. Maßnahme NM-1) • Mitfahrbänke (s. Maßnahme NM-2) und Mitfahrgelegenheiten / Fahrgemeinschaften • Verknüpfung von Veranstaltungen mit geeigneten Anreiseinformationen • Baustellenkommunikation (s. Maßnahme KuO-12) Auch die Themen Barrierefreiheit, Schulwege oder multimodalen Auskunftsplattformen (s. Maßnahme NM-4) können hier angesprochen werden. Denn nur, wer über diese Angebote informiert ist, wird sie auch nutzen.
Maßnahmenwirkung	Durch übersichtlich strukturierte, regelmäßig aktualisierte Informationen sollen sich Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste schnell über vorhandene Angebote, Tarife, Standorte und Nutzungsbedingungen informieren können, wodurch die Transparenz erhöht und der Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erleichtert wird.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Angebote sammeln 2. Informationen auf städtischer Homepage aufbereiten 3. Informationen aktualisieren
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Mobilitätsanbieter (u. a. Deutsche Bahn, Stadtmobil)
Beispiele / Weitere Hinweise	Mobilitätsinformationen der Stadt Hamburg: https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bvm

Handlungsfeld: Kommunikation und Organisation	Nr. KuO-2

Information zu allen strategischen Mobilitätsthemen auf städtischer Homepage bereitstellen

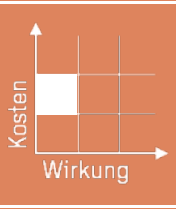


Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	!	⧗	+

Ausgangslage	Im Rahmen dieses SUMP wird die langfristige Strategie der Mobilitätsentwicklung für Friedberg festgelegt. Derzeit gibt es auf der städtischen Homepage bereits erste Informationen darüber.
Ziele	
Leitziele	Raum für Partizipation schaffen, Digitale intermodale Auskunftsplattform integrieren
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Maßnahme zielt darauf ab, Bürgerinnen und Bürger sowie weitere Akteure umfassend und transparent über Strategien, Ziele und laufende Aktivitäten der Stadt im Bereich Mobilität zu informieren. Auf einer zentralen, leicht auffindbaren Seite sollen unter anderem Leitbilder und Konzepte, geplante und umgesetzte Maßnahmen, Beteiligungsmöglichkeiten, Beratungs- und Förderangebote sowie aktuelle Projekte dargestellt werden, um Verständnis und Akzeptanz für die Verkehrswende zu stärken und die aktive Mitwirkung der Öffentlichkeit zu fördern. Die Informationen können auch mit der Auskunft zu örtlichen Mobilitätsangeboten (s. Maßnahme KuO-1) kombiniert werden. Darüber hinaus sollen nachstehende Themen kommuniziert werden: • Regeln in Fahrradstraßen (s. Maßnahme Rad-3) • Vorfahrtsregeln in Einbahnstraßen, die für den Radverkehr freigegeben sind • Regeln für das Fahren mit E-Scootern • Rücksicht zwischen Verkehrsteilnehmenden z. B. korrekte Überholabstände zu Radfahrenden • Veranstaltungen mit Mobilitätsbezug (s. Maßnahme KuO-5) Bei einigen dieser Themen bietet sich eine Ausweitung der Kommunikation in den öffentlichen Straßenraum an, z. B. durch Banner im Straßenraum
Maßnahmenwirkung	Die Maßnahme bündelt Mobilitätsinformationen der Stadt auf einer zentralen, gut auffindbaren Seite und stellt Strategien, Ziele, Maßnahmen, Projekte, Beteiligungs-, Beratungs- und Förderangebote transparent dar, um Verständnis und Akzeptanz der Verkehrswende zu erhöhen und die aktive Mitwirkung der Öffentlichkeit zu fördern.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Strategien, Ziele und laufende Aktivitäten zusammenstellen 2. Informationen auf städtischer Homepage aufbereiten 3. Informationen aktualisieren
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: u. a. ADFC, VCD, ggf. Planungsbüros
Beispiele / Weitere Hinweise	Mobilitätsinformationen der Stadt Jena: https://mobilitaet.jena.de/de

Handlungsfeld: Kommunikation und Organisation	Nr. KuO-3

Stand der Umsetzung des SUMP monitoren, evaluieren und umgesetzte Maßnahmen kommunizieren

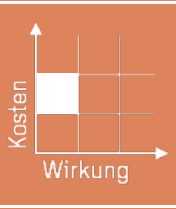


Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	! !	⧗ ⧗	+ +

Ausgangslage	Die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr wird derzeit in Friedberg nicht einheitlich evaluiert. Kommunikation findet anlassbezogen statt.
Ziele	
Leitziele	Sicherheit und Zuverlässigkeit erhöhen, Faire und inklusive Mobilität ermöglichen, Wirtschaftlichkeit garantieren, Wirtschaftsstandort unterstützen, Digitalität, intelligente Verkehrssysteme und Vernetzung fördern, Mobilitätsangebote vernetzen, Zur Klima- und Gesundheitsfreundlichkeit beitragen
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Um den SUMP wirksam zu steuern, braucht es einen kontinuierlichen Überblick darüber, was bereits umgesetzt ist und welche Maßnahmen ihre Ziele erreichen. Deshalb sollten Umsetzung und Wirkung regelmäßig erfasst, ausgewertet und transparent kommuniziert werden. Damit der Stand der Umsetzung und die tatsächliche Wirkung des SUMP objektiv nachvollziehbar werden, erfolgt das Monitoring und die Evaluation über ein festgelegtes Set an Indikatoren (s. Kapitel 4). Indikatoren sind Messgrößen, mit denen die Erfüllung der Leitziele und messbaren Ziele überprüft wird. Sie sind der zentrale Baustein des Monitorings und der Evaluation des SUMP (s. Kapitel 6). Folgende Indikatoren wurden festgelegt: • Modal-Split-Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes • Pkw-Anzahl je Haushalt bzw. Pkw-Dichte • Anzahl / Anteil der barrierefreien Haltestellen und Anzahl der im Jahr barrierefrei ausgebauten Querungen im Stadtgebiet • Flottengröße von Sharing-Fahrzeugen pro Anbieter • Höhe der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen pro Jahr • Anzahl der im Verkehr schwerverletzten, getöteten und leichtverletzten Personen pro Jahr im Stadtgebiet Umgesetzte Maßnahmen und Ergebnisse werden regelmäßig verständlich über eine zentrale Webseite (s. Maßnahme KuO-2), Berichte, Newsletter und Vor-Ort-Informationen kommuniziert und mit Beteiligungsmöglichkeiten verknüpft.
Maßnahmenwirkung	Die Maßnahme sorgt dafür, dass die Umsetzung des SUMP kontinuierlich überprüft und bewertet wird. Dadurch können Fortschritte sichtbar gemacht, Wirkungen der Maßnahmen besser eingeschätzt und bei Bedarf frühzeitig nachgesteuert werden. Zugleich stärkt die aktive Kommunikation umgesetzter Maßnahmen Transparenz, Akzeptanz und öffentliche Wahrnehmung des Plans.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Stand der Umsetzung des SUMP monitoren, evaluieren 2. Ergebnisse kommunizieren
Rahmenbedingungen	/

Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: /
Beispiele / Weitere Hinweise	S. Kapitel 6

Anreizaktionen für nachhaltige Mobilität schaffen

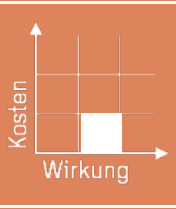


Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	! !	⧗	+ +

Ausgangslage	Mobilität ist stark von Routinen geprägt. So legen 65 % der Befragten der Haushaltsbefragung (fast) täglich Wege zu Fuß zurück. Etwa 63 % der Befragten nutzen mindestens wöchentlich den Pkw als Fahrende und weitere 38 % als Mitfahrende. Rund ein Viertel der Befragten (26 %) fährt mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad; 35 % fahren nie Fahrrad. 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 (s. Kapitel 3.1).
Ziele	
Leitziele	Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Raum für Partizipation schaffen, Bekanntheit neuer Mobilitätsangebote steigern, Aktive Mobilität fördern
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Durch befristete oder wiederkehrende Aktionen wird der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel attraktiver gemacht und Verhaltensänderungen angestoßen. Über positive Anreize sollen Bürgerinnen und Bürger motiviert werden, neue Mobilitätsangebote auszuprobieren und dauerhaft in ihren Alltag zu integrieren. Austauschmöglichkeiten zu erfolgreichen Aktionen bestehen auch mit den Nachbarkommunen. **Beispiele für Anreizaktionen** • Kostenlose oder vergünstigte Schnupperangebote (z. B. Testmonat im ÖPNV, Gutscheine für Carsharing, (E-)Bike- oder Scootersharing, kostenfreies Parken an Park-&-Ride-Plätzen bei gleichzeitiger Nutzung des ÖPNV) • Wettbewerbe und Challenges (z. B. Stadtradeln) • Aktionstage und Kampagnen (z. B. autofreier Tag in bestimmten Quartieren oder in der Innenstadt, „Mobilitätstage“ mit Testmöglichkeiten für E-Bikes, Lastenräder, ÖPNV-Infostand, Carsharing-Präsentationen) • Gezielte Anreize für bestimmte Zielgruppen (z. B. Mobilitätspakete für Neubürgerinnen und -bürger (Informationsmaterialien, ÖPNV-Gutschein, Sharing-Guthaben), Aktionen für Menschen mit Migrationshintergrund) • Aktionen für Schülerinnen und Schüler sowie Studierende (z. B. Rad-Check in der Schule, vergünstigte Semestertickets, leichter verfügbare Tickets für Schülerinnen und Schüler) • Angebote für Beschäftigte in Unternehmen (Jobticket, Dienstrad-Leasing, Prämien für autofreie Arbeitswege) • Bonusprogramm für Zufußgehende und Radfahrende • Aktionen für Menschen mit geringem Einkommen (z. B. inkl. finanzieller Förderung)
Maßnahmenwirkung	Durch Anreizaktionen werden Menschen motiviert, nachhaltige Mobilitätsformen auszuprobieren. Nur wer Radfahren, Carsharing oder andere Mobilitätsformen auf Alltagswegen ausprobiert, kann sie auch langfristig in die von Routinen geprägte Mobilität einbinden.

Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Aktionen sammeln 2. Aktionen planen und Partner einbinden 3. Aktionen bewerben und durchführen
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung, Vereine, Betriebe, Schulen, THM
	Weitere: Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO), ADFC, VCD
Beispiele / Weitere Hinweise	Anreize für nachhaltiges Mobilitätsverhalten (Umweltbundesamt): https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/479/publikationen/uba_fb_anreize_fuer_nachhaltiges_mobilitaetsverhalten.pdf

Veranstaltungen mit Mobilitätsbezug ausrichten



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	!	⧗	+ +

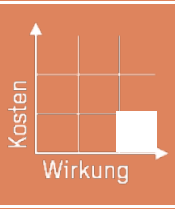
Ausgangslage	In Friedberg finden bereits ausgewählte speziellen Veranstaltungen mit Mobilitätbezug statt. Hierzu gehören die Teilnahme am Stadtradeln, die Organisation eines Fahrradfestes auf der Seewiese im Mai 2026 oder die Fahrrad-Aktionstage der Technischen Hochschule Mittelhessen.
Ziele	
Leitziele	Raum für Partizipation schaffen, Bekanntheit neuer Mobilitätsangebote steigern, Sicherheitsmängel identifizieren und Verkehrssicherheit erhöhen, Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Aktive Mobilität fördern
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Durch Veranstaltungen mit Mobilitätsbezug wird nachhaltige Mobilität sichtbar, erlebbar und diskutierbar gemacht. Im Rahmen unterschiedlicher Veranstaltungsformate sollen Bürgerinnen und Bürger informiert und zum Mitmachen angeregt. Die Vernetzung von Akteurinnen und Akteuren aus Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft miteinander ist hierbei auch ein positiver Mehrwert. Es sollen unterschiedliche Zielgruppen berücksichtigt werden. So können Wissen aufgebaut, Vorbehalte abgebaut und konkrete Veränderungen in der Mobilität angestoßen werden. Die Veranstaltungen sollten umfangreich beworben werden. **Beispiele für Veranstaltungen**

KuO5-1	Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche mit Aktionen und Ständen in der Innenstadt
KuO5-2	Fachvorträge mit Expertinnen und Experten
KuO5-3	Dialogabende zu Mobilitätshemen (SUMP, Verkehrsberuhigung, Radverkehr etc.)
KuO5-4	Fahrtrainings für Fahrräder und Pedelecs / E-Bikes, Reparaturkurse für Fahrräder
KuO5-5	Schulprojekte (s. Maßnahme KuO-8)
KuO5-6	Anreizaktionen (Teilnahme am Stadtradeln) (s. Maßnahme KuO-4)

	Dabei kann sowohl mit Unternehmen, Vereinen und Initiativen zusammengearbeitet als auch Einzelhandel und Gastronomie eingebunden werden.
Maßnahmenwirkung	Durch solche Veranstaltungen wird Mobilität als gemeinschaftliche Aufgabe wahrgenommen; Akzeptanz für Maßnahmen steigt, und konkrete Verhaltensänderungen hin zu klimafreundlicher Mobilität werden erleichtert.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Ziel und Veranstaltungsrahmen festlegen 2. Veranstaltungsplanung organisieren 3. Partner und Mitwirkende einbinden

	4. Inhalte und Programm entwickeln 5. Öffentlichkeitsarbeit und Bewerbung 6. Veranstaltungen umsetzen und begleiten
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung, Schulen, Kitas, Betriebe
	Weitere: Bürgerinnen und Bürger, lokale Unternehmen, Mobilitätsdienstleister, Vereine, Initiativen, Verbände, Bildungseinrichtungen, ggf. Experten und Expertinnen
Beispiele / Weitere Hinweise	Aktionen im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche: https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche-aktionen

Niederschwellige Testmöglichkeiten für Verkehrsmittel anbieten

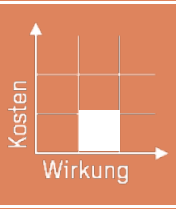


Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	!	⧗	+ +

Ausgangslage	Mobilität ist stark von Routinen geprägt. So legen 65 % der Befragten der Haushaltsbefragung (fast) täglich Wege zu Fuß zurück. Etwa 63 % der Befragten nutzen mindestens wöchentlich den Pkw als Fahrende und weitere 38 % als Mitfahrende. Rund ein Viertel der Befragten (26 %) fährt mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad; 35 % fahren nie Fahrrad. 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 (s. Kapitel 3.1).
Ziele	
Leitziele	Bekanntheit neuer Mobilitätsangebote steigern, Aktive Mobilität fördern
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Im Rahmen der Maßnahme soll die Friedberger Bevölkerung unkompliziert, möglichst kostenfrei oder stark vergünstigt, verschiedene Verkehrsmittel auf Alltagswegen ausprobieren können, ohne dass eine langfristige Bindung, komplizierte Registrierung oder hohe Einstiegskosten notwendig sind. Denkbar wäre z. B. • das Angebot von Leih-Pedelecs durch die Stadt • Mobilitätstage zum Testen von nachhaltigen Mobilitätsformen • Mitmachaktionen wie Mobilitätswochen mit Testfahrten und Beratung • E-Bike-Testtage mit Einweisung und Probefahrten • Belohnungsaktionen wie Gutscheine oder kleine Prämien für das Ausprobieren nachhaltiger Wege • Carsharing-Testgutscheine für kurze Probezeiträume • Lastenrad- und E-Lastenrad-Verleih für Einkäufe oder Familienwege
Maßnahmenwirkung	Durch die Maßnahme können Erfahrungen mit neuen oder wenig genutzten Verkehrsmitteln auf Alltagswegen gesammelt werden, was den dauerhaften Umstieg oder eine regelmäßige Nutzung erleichtert.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Kooperationspartner identifizieren und ansprechen 2. Angebote und Fördermöglichkeiten prüfen sowie Kosten und Rahmenbedingungen klären 3. Testangebote konzipieren und Zielgruppen festlegen 4. Aktionen organisieren und bewerben 5. Rückmeldungen auswerten und die Angebote bei Bedarf anpassen
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: lokale Händler und Mobilitätsdienstleister, Vereine und Initiativen

Handlungsfeld: Kommunikation und Organisation	Nr. KuO-7

Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern und ausbauen

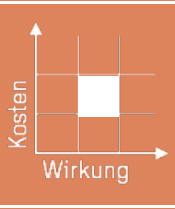


Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	!	⧗	+ +

Ausgangslage	Friedberg besitzt ein positives Pendlersaldo und zahlreiche Arbeitgeber im Stadtgebiet. Im Rahmen der Betriebsbefragungen wurden Herausforderungen und Wünsche der Mitarbeitenden im Bereich Mobilität deutlich, die sowohl den Arbeitgeber selbst als auch die Stadt Friedberg betreffen (z. B. Übernahme des Deutschlandtickets, Angebot eines Fahrradleasing, Ausbau der Radinfrastrukturen, Verbesserung der ÖPNV-Anbindung).
Ziele	
Leitziele	Erreichbarkeit von Arbeitsstandorten verbessern, Betriebliche Mobilität verbessern, Aktive Mobilität fördern
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Die Wege von Beschäftigten sowie Besucherinnen und Besuchern sollen klimafreundlicher und gesünder werden und der Kfz-Verkehr (MIV) reduziert werden. Hierzu sollen Betriebe systematisch bei der Optimierung ihrer Mobilität von Seiten der Stadtverwaltung beraten werden. Folgende Maßnahmen sind u. a. möglich: • Bestimmung von Ansprechpersonen für Mobilitätsthemen in Betrieben und Stadtverwaltung • Ggf. Austausch mit Wirtschaftsförderung • Teilnahme am Stadtradeln • Einführung von Jobtickets • Einführung von Jobrädern • Durchführung von Aktionstagen • ÖPNV-Beratung und Fahrplaninformationen, Auskunft zu Park-&-Ride-Angeboten (s. Maßnahme ÖV-5) • Nutzung von Carsharing-Angeboten • Beratungsangebote auf Messen und im Zukunftsraum
Maßnahmenwirkung	Durch die Maßnahme werden der Pkw-Pendlerverkehr und Emissionen reduziert sowie der Straßenraum entlastet. Gleichzeitig steigert sie die Erreichbarkeit von Standorten und kann die Attraktivität von Arbeitgebern und Wirtschaftsstandorten erhöhen.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Ansprechpersonen in Stadtverwaltung und Betrieben benennen 2. Betriebe beraten 3. Geeignete Aktionen / Maßnahmen prüfen und umsetzen
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung, Betriebe
	Weitere: Mobilitätsdienstleister
Beispiele / Weitere Hinweise	Informationen des Bundesamtes für Logistik und Mobilität zum Thema betriebliches Mobilitätsmanagement:https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Foerderprogramme/BMM/BMM_node.html Programm „Besser zur Arbeit“ der des Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (ivm): https://ivm-rheinmain.de/projekte/besser-zur-arbeit/

Handlungsfeld: Kommunikation und Organisation	Nr. KuO-8

Schulwegpläne und -mobilitätskonzepte erarbeiten



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ €	! ! !	⧗	+ +

Ausgangslage	In Friedberg existieren für einzelne Schulen Schulwegpläne, z. B. für die Grundschule Fauerbach, die Philipp-Diefenbach-Schule oder die Augustinerschule. In Hessen ist die Erstellung von Schulwegplänen nach der Verwaltungsvorschrift „Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schule“ (Erlass vom 15.07.2003) als verbindliche Aufgabe formuliert: „Die Schulleitung arbeitet zumindest für die Jahrgänge 1 bis 7 einen Schulwegplan aus.“ Gemäß der Mobilitätsbefragung werden in Friedberg 42 % der Schulwege zu Fuß zurückgelegt, gefolgt von jeweils 19 % mit dem Fahrrad bzw. dem ÖPNV (Bus oder Regionalbahn). 14 % der Haushalte geben an, ein Kind oder mehrere Kinder mit Pkw zur Schule zu bringen bzw. abzuholen (s. Kapitel 3.1). 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.
Ziele	
Leitziele	Schulmobilität sicher und zuverlässig gestalten, Sicherheitsmängel identifizieren und Verkehrssicherheit erhöhen, Sicheres, durchgängiges Radverkehrsnetz aufbauen, Sicheres, durchgängiges Fußwegenetz gestalten, Aktive Mobilität fördern
Zielgruppe	Kinder und Jugendliche, Familien
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Schulwegpläne sind Pläne, die zeigen, wie Kinder möglichst sicher zur Schule kommen — zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus. Sie enthalten meist: • empfohlene sichere Wege • gefährliche Stellen wie unübersichtliche Kreuzungen oder viel befahrene Straßen • Querungsstellen wie Ampeln, Zebrastreifen oder Unterführungen • Hinweise für Eltern, Kinder und Schulen Die Erarbeitung der Pläne erfolgt durch die Schulen. Die Stadt unterstützt organisatorisch und fachlich, indem sie Standards, Vorlagen und Kartengrundlagen bereitstellt, Abstimmungsrunden mit Straßenverkehrs- / Ordnungsbehörde, Straßenbaulastträger und Polizei / Jugendverkehrsschule (beratend) organisiert und die rechtzeitige Veröffentlichung vor Schuljahresbeginn sicherstellt. Ergänzt werden können die Schulwegpläne durch Schulmobilitätskonzepte. In diesen werden auf Grundlage von Analysen zum Mobilitätsverhalten Maßnahmen zur Verbesserung der schulischen Mobilität erarbeitet. Aktionen wie „Zu Fuß zur Schule“, sogenannte „Bicibusse“ (gemeinsames Radfahren zur Schule im Pulk) oder die Einrichtung von Schulstraßen können Handlungsvorschläge für Schulen sein. *Die Schulstraße bezeichnet die temporäre Sperrung einer Straße für den Kraftfahrzeugverkehr im Nahbereich einer Schule, zu Beginn und zum Ende des Schultages jeweils für einen bestimmten Zeitraum.* *Die Schulstraße kann in Hessen durch den Einsatz der Verkehrszeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) und*



Abbildung 160: Beschilderung einer Schulstraße (Der Bund Naturschutz, o. A.)

	Verkehrszeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) in Kombination mit Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei) beschildert werden. Grundlegend hierfür ist eine Anordnung der Straßenverkehrsbehörde aufgrund des Straßenverkehrsrechts (StVO), die durch eine besondere Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO begründet sein muss. Die Gefahrenlage ergibt sich aus dem Ausbauzustand, der Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen. Ein Schadensfall muss zur Begründung einer entsprechenden Anodernung jedoch noch nicht eingetreten sein. Die ivm (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) unterstützt als „Fachzentrum schulisches Mobilitätsmanagement“ Schulen, Schulträger und Kommunen dabei, den Schulweg sicherer zu gestalten und einen Schulwegplan inkl. Schulmobilitätsplan auszuarbeiten.
Maßnahmenwirkung	Schulwegpläne sind nicht nur Orientierungshilfen, sondern dokumentieren belastbar, wo Kinder tatsächlich gehen, queren und welchen Gefahren sie ausgesetzt sind. Damit liefern sie eine fachliche Grundlage, um im Schulumfeld gezielt Maßnahmen wie Tempo 30 (Abschnitt / Zone, ggf. zeitlich) zu begründen, räumlich abzugrenzen und zu priorisieren. Gleichzeitig unterstützen sie die transparente Kommunikation gegenüber Eltern und Öffentlichkeit.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Gefahrenstellen erfassen 2. Sichere Routen definieren 3. Abstimmung zwischen Schule, Polizei, Stadtverwaltung, Kreis, Straßenverkehrsbehörde (s. Akteurinnen und Akteure) 4. Eltern / Kinder informieren 5. Bei Änderungen regelmäßig aktualisieren
Rahmenbedingungen	Hessische Verwaltungsvorschrift „Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schule“ (Erlass vom 15.07.2003)
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Schulen
	Weitere: Stadtverwaltung, ivm GmbH, ggf. Fachbüro, Wetteraukreis, Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Eltern- und Schülervertretung, ggf. Landesverkehrswacht Hessen e.V., ggf. Jugendverkehrsschule
Beispiele / Weitere Hinweise	Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Erstellung von Schulwegplänen: https://www.verkehrswachthessen.de/files/vwh_ordner/pdf/2017/elterntaxi/3-Schulwegplanung/3.1.pdf Handreichung zur Einrichtung von sog. Schulstraßen in Hessen: https://wirtschaft.hessen.de/sites/wirtschaft.hessen.de/files/2026-06/2026-04-27_handreichung_schulstrassen_hmwvw.pdf

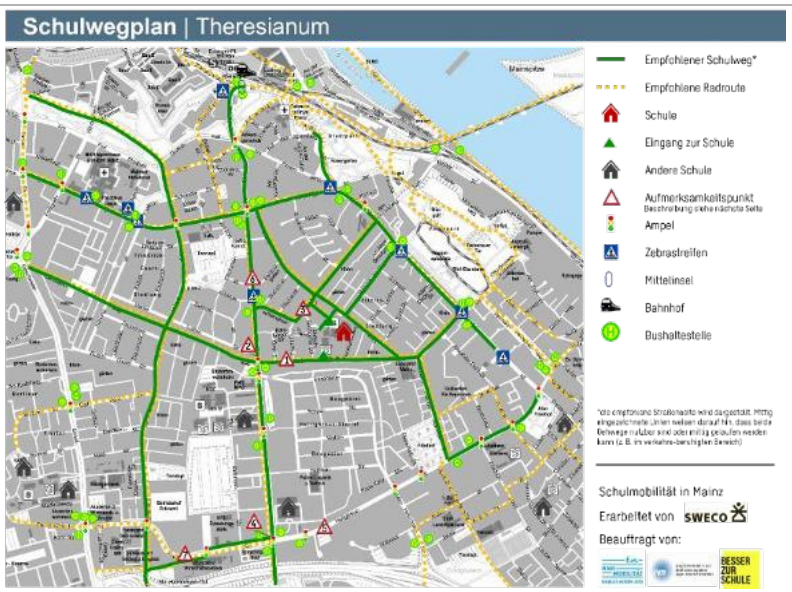
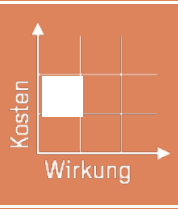


Abbildung 161: Exemplarischer Schulwegplan (Sweco, 2026)

Einfache Beteiligung im Bereich Mobilität ermöglichen

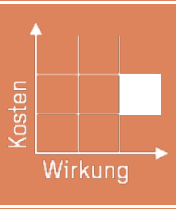


Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	!	⧗	+ +

Ausgangslage	Die Bürgerinnen und Bürger Friedbergs sind die Expertinnen und Experten für die Mobilität vor Ort. Gleichzeitig betreffen neue Projekte und Planungen im Bereich Mobilität direkt ihren Alltag. In Friedberg fanden bereits einige Formate statt, in denen die Bürgerinnen und Bürger ihr Wissen und ihre Wünsche einbringen sowie informiert werden konnten, z.B. Planungswerkstätten im Rahmen des Mobilitätskonzepts.
Ziele	
Leitziele	Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Raum für Partizipation schaffen
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Durch niederschwellige Beteiligungsmöglichkeiten können Bürgerinnen und Bürger ohne große Hürden und möglichst wohnortnah in Planungen und Entscheidungen zur Mobilität einbezogen werden. So wird Wissen aus der Bevölkerung genutzt, Akzeptanz erhöht und Konflikte frühzeitig sichtbar. Kernelemente und mögliche Formate • Runder Tisch (Nah-)Mobilität: Die Einbeziehung der an Mobilitätsthemen interessierten Vereine und Verbände (u. a. VCD, ADFC) sowie Interessenvertretungen (u. a. Schwerbehindertenvertretung, Stadtelternbeirat) soll strukturiert funktionieren. Hierzu ist ein „Runder Tisch Mobilität“ angedacht, der regelmäßig zusammentrifft und städtische Überlegungen, Maßnahmen bzw. Ideen diskutiert, die Themen der Friedberger Mobilität betreffen. • Anlassbezogene, einfache, leicht zugängliche Formate (z. B. Stadtteil-Spaziergänge, Mobilitäts-Workshops, Info- und Dialogstände auf Märkten/Festen, offene Sprechstunden) • Digitale niedrigschwellige Beteiligung (z. B. Online-Karten mit Meldefunktion, kurze Online-Umfragen, Beteiligungsplattformen ohne komplizierte Registrierung) Folgende Aspekte sollen Berücksichtigung finden: • Zielgruppengerechte Ansprachen (z. B. Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Menschen mit Migrationshintergrund, Frauen; einfache Sprache, ggf. mehrsprachige Informationen) • Transparenz und Rückmeldung (Klar kommunizieren, wofür die Hinweise genutzt werden, welche Vorschläge umgesetzt werden können und welche nicht) • Frühzeitige Einbindung in Projekte und Planungen • Feste Moderation
Maßnahmenwirkung	Niederschwellige Beteiligung in der Mobilität erhöht Reichweite und Vielfalt der Rückmeldungen, weil Menschen ohne großen Zeitaufwand und ohne Barrieren konkrete Hinweise (z. B. Gefahrenstellen oder Wünsche) geben können. Dadurch werden Maßnahmen zielgenauer priorisiert und geplant sowie gleichzeitig Akzeptanz und Transparenz von Entscheidungen verbessert.

Umsetzung	
Arbeitsschritte	**Runder Tisch (Nah-)Mobilität:** 1. Akteurskreis festlegen 2. Ziel und Rolle des Formats definieren 3. Sitzungsrhythmus, Moderation und Dokumentation regeln 4. Themen- und Vorschlagsverfahren einführen **Anlassbezogene Formate**: 1. Ziel und Termin festlegen 2. Methodik und Format definieren (vor Ort / digital) 3. Moderation und Dokumentation regeln 4. Durchführen, protokollieren, evaluieren
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Vereine, Betriebe, Bildungseinrichtungen, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), Verbände und Initiativen, Politik, ggf. Fachbüro
Beispiele / Weitere Hinweise	• Runder Tisch „Klimafreundliche Nahmobilität" in Dieburg: https://www.dieburg.de/nachhaltigkeit/nachhaltige-initiativen/runder-tisch-klimafreundliche-nahmobilitaet/ • Runder Tisch Nahmobilität in Mühlheim am Main: https://www.muehlheim.de/kultur-freizeit/verkehr-mobilitaet/radverkehr/runder-tisch-nahmobilitaet/

Integration von Mobilitätsangeboten und Mobilitätsmanagement bei Gebietsentwicklungen frühzeitig berücksichtigen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ €	! ! !	⧗ ⧗ ⧗	+ + +

Ausgangslage	Friedbergs Siedlungsfläche entwickelt sich weiter, unter anderem mit dem Neubaugebiet Am Steinernen Kreuz und den Planungen auf den Ray Barracks. Diese und weitere neuen Entwicklungen werden in Zukunft zusätzlichen Verkehr in Friedberg verursachen.
Ziele	
Leitziele	Ruhenden Verkehr lenken, Sharing-Angebote schaffen, Aktive Mobilität fördern, Klimarelevante Anpassung des öffentlichen Raumes unterstützen, Gleichberechtigung aller verkehrsteilnehmenden ermöglichen
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Diese Maßnahme sieht vor, dass bei neuen Gebietsentwicklungen bereits in der Planung sowohl Mobilitätsangebote als auch Mobilitätsmanagementmaßnahmen mitgedacht werden. Mobilität findet im Alltag sehr routiniert statt. Umbrüche im Alltag (z. B. Lebensereignisse wie ein Umzug oder ein Arbeitsplatzwechsel) stellen Möglichkeiten dar, diese Routinen zu verändern. Demnach sollen neue Baugebiete und Quartiere zum einen so geplant werden, dass umweltfreundliche Mobilitätsangebote von Anfang an attraktiv sind und der private Pkw-Verkehr begrenzt bleibt. Dies ist deutlich effektiver und kostengünstiger als später nachzusteuern. Dazu zählen u. a. folgende Elemente:

KuO10-1	gute ÖPNV-Anbindung
KuO10-2	sichere Fuß- und Radwege
KuO10-3	ausreichend viele Radabstellanlagen
KuO10-4	Mobilitätsstationen (s. Maßnahme NM-1)
KuO10-5	Ladeinfrastruktur für E-Mobilität (s. Maßnahme Kfz-10)
KuO10-6	Parkraumbewirtschaftung
KuO10-7	Sharing-Angebot
KuO10-8	Bring- und Holzonen für Schulen und Kitas

Zum anderen sollen von Beginn an Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätsmanagements erstellt und angeboten werden. Hierzu zählen:

- Niederschwellige Testmöglichkeiten für Verkehrsmittel anbieten (s. Maßnahme KuO-6)
- Digitales Parkplatzmanagement
- Betrieb eines Mobilitätsmanagements im Quartier
- Begleitende Kommunikation durch verständliche Wegweisung, Austauschformate und Möglichkeiten zur Mobilitätsberatung beim Einzug

	• Willkommenspakete mit Mobilitätsinfos bei Einzug und ÖPNV-Tickets oder Mobilitätsguthaben für Neuzugezogene (s. Maßnahme KuO-4) • Weitere Anreizaktionen für nachhaltige Mobilität (s. Maßnahme KuO-4)
Maßnahmenwirkung	Die Maßnahmen lenken den ruhenden Verkehr, indem Parken organisiert und Suchverkehr reduziert wird. Sie schaffen und bewerben Sharing-Angebote und fördern so den Umstieg auf nachhaltige Mobilität. Zugleich stärken sie die aktive Mobilität und unterstützen eine klimagerechte Gestaltung des öffentlichen Raums.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Ziele und Maßnahmen festlegen 2. Maßnahmen in Bebauungsplan, städtebaulichem Vertrag oder Konzepten absichern 3. Abstimmungen mit Akteuren 4. Umsetzung organisieren 5. Wirkung kontrollieren und nachsteuern
Rahmenbedingungen	Baugesetzbuch (BauGB) und BauNVO Hessische Bauordnung (HBO) Kommunale Stellplatzsatzung Bebauungsplan und städtebaulicher Vertrag
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Vorhabenträger/Projektentwickler, Wetteraukreis, ggf. Hessen Mobil, Naturschutzbehörden, Mobilitätsanbieter, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO), Bildungseinrichtungen, Gewerbe, Wohnungswirtschaft vor Ort, Anwohnende
Beispiele / Weitere Hinweise	• Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung in Darmstadt https://www.quartiermobil-darmstadt.de/wp-content/uploads/2024/02/1._Evaluierungsbericht__Lincoln-Siedlung_A4_2023_06_07.pdf • Quartiersentwicklung am Nordstadtpark in Kassel Abschlussbericht-mit-Nutzungskonzept_Quartiersentwicklung-am-Nordstadtpark-nicht-barrierefrei.pdf

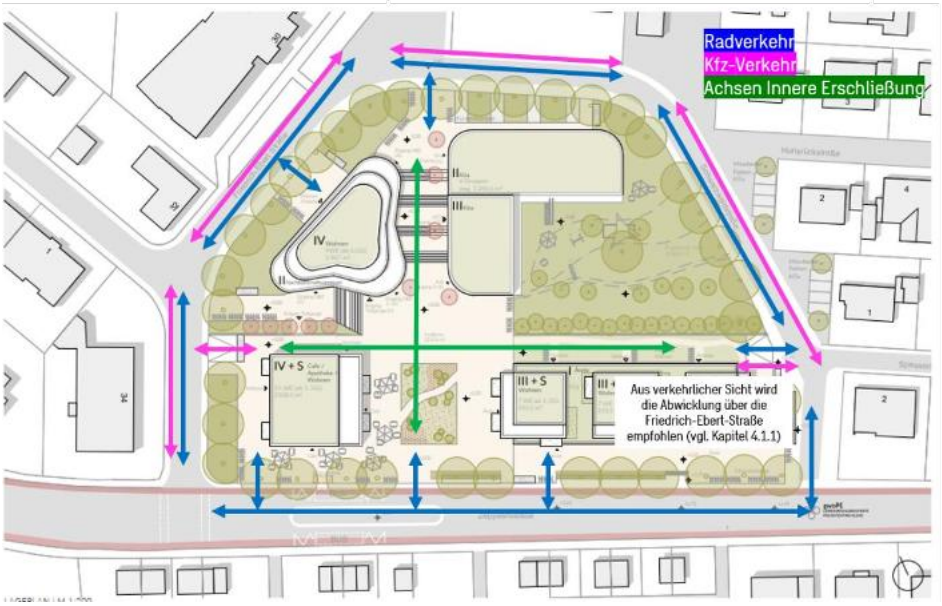
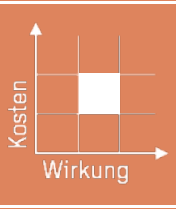


Abbildung 162: Beispielhafte Erschließung im Rahmen eines Mobilitätskonzepts (Sweco, 2026; Kartengrundlage: Machbarkeitsstudie Quartiersentwicklung Zeppelinstraße & Thüringer Straße - Rittmannsperger Architekten GmbH)

Handlungsfeld: Kommunikation und Organisation	Nr. KuO-11

Mobilitätslabore / -experimente durchführen



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€ €	!	⧗ ⧗	+ +

Ausgangslage	In Friedberg bestehen im Bereich Mobilität verschiedene Probleme und Herausforderungen. Gleichzeitig existieren zahlreiche Ideen und Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität, die unter anderem im Rahmen dieses SUMP gesammelt (s. Kapitel 3.1-3.7) und entwickelt (s. Kapitel 5) wurden.
Ziele	
Leitziele	Raum für Partizipation schaffen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, Aktive Mobilität fördern, weitere
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Durch Mobilitätslabore und -experimente können neue Mobilitätslösungen zeitlich befristet und risikobegrenzt getestet werden. Folgende Beispiele kommen hinsichtlich der temporären Einrichtung bzw. Organisation allgemein in Frage: • Pop-up-Radweg (provisorische Markierung / Baken) • Schulstraßen (Sperrung zu Bring- / Holzeiten) • verkehrsberuhigte Sommerstraßen mit Schaffung temporärer Aufenthaltsflächen • Ladezonen-Umorganisation zur Reduzierung von Kurzzeitparkdruck • Pop-up-Zebrastreifen / provisorische Querungshilfe • Modalfilter zur Durchfahrtsreduzierung • Busspur oder ÖPNV-Bevorrechtigung an Knoten • Tempo-30-Abschnitt inkl. Dialog-Display • Einbahnregelungen mit Verkehrsberuhigung • Fahrradstraßen • Umnutzung von Parkplätzen • Sensorik- oder Datenerhebungsexperimente zur Begleitbewertung • Busshuttle-Services zur Stärkung von Park-&-Ride In Friedberg sollen die nachstehenden konkrete Experimente angegangen werden:

KuO11-1	Einrichtung einer Fußgängerzone in Wolfengasse und Haagstraße mit Durchfahrtssperre für den Kfz-Verkehr zur Kaiserstraße
KuO11-2	Temporäre Einrichtung einer Schulstraße durch Sperrung zu Bring- / Holzeiten
KuO11-3	Pop-up-Zebrastreifen / provisorische Querungshilfe an ausgewählten Standorten (s. Maßnahme Fuß-3)
KuO11-4	Organisation eines Shuttleservice zwischen Burgfeldparkplatz, City-Parkhaus und Stadthallenparkplatz in die Altstadt, z. B. im Advent oder am Herbstmarkt (inkl. Kommunikation)
KuO11-5	Einsatz von temporären Radabstellanlagen im Kontext von Veranstaltungen (Friedberg Open Air) *(bereits umgesetzt)*



Abbildung 163: Beispielhafte temporäre Radabstellanlagen als „Fahrradflunder“ (Stadt Nettetal, 2025)

Die Erfolgsmessung von Mobilitätsexperimenten erfolgt über vorher festgelegte Ziele und messbare Kriterien. Wichtig ist eine Kombination aus harten Daten, Beobachtungen und Rückmeldungen der Nutzerinnen und Nutzer sowie Anrainer. Typische Bewertungskriterien sind Verkehrsverlagerungen, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualitäten, Erreichbarkeit / Funktionalität und Akzeptanz. Methodisch sinnvoll sind: Methodisch sinnvoll

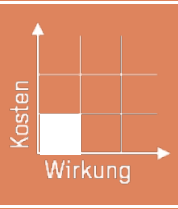
- Vorher-Nachher-Vergleich
- Zählungen von Verkehrsmengen, Geschwindigkeiten, Parkbelegung
- Beobachtungen vor Ort
- Befragungen von Betroffenen und Nutzenden
- Fotodokumentation / Videoanalyse
- Pilotdauer mit klarer Auswertungsschleife

Wichtig ist, dass die Durchführung eines Experiments die Verkehrssicherheit nicht gefährdet, dass die Maßnahme geeignet, erforderlich und angemessen ist und dass Rettungswege, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden. Experimente dürfen einzelne Gruppen nicht unangemessen benachteiligen.

Maßnahmenwirkung	Mobilitätslabore ermöglichen, neue Maßnahmen im Realraum zeitlich befristet zu testen und dabei Erfahrungen sowie Daten zu Wirkung und Nutzung zu sammeln. So lassen sich Akzeptanz und Zielerreichung praxisnah prüfen und Entscheidungen für dauerhafte Lösungen belastbarer begründen.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Experiment konzipieren 2. Akteure einbinden und abstimmen 3. Umsetzung vorbereiten und kommunizieren 4. Experiment durchführen und begleiten 5. Auswerten und entscheiden
Rahmenbedingungen	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: Polizei, Mobilitätsanbieter, ggf. Fachbüro, Anwohnende, Bildungseinrichtungen, Gewerbe, Verbände, Vereine und Initiativen
Beispiele / Weitere Hinweise	Praxisbeispiele aus Nordrhein-Westfalen: https://zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/db49cf12f84e697f50c9232a1cbb25d1/znm-leitfaden-stadtexperimente.pdf

Handlungsfeld: Kommunikation und Organisation	Nr. KuO-12

Digitale Baustellenkommunikation ausweiten



Kosten:	Priorität:	Planungshorizont:	Wirkung:
€	! ! !	⧗ ⧗	+

Ausgangslage	Derzeit besteht auf der Homepage der Stadt Friedberg keine einheitliche und übersichtliche Information zu aktuellen Baustellensituationen im Stadtgebiet.
Ziele	
Leitziele	Digitalität, intelligente Verkehrssysteme und Vernetzung fördern, Erreichbarkeit der Innenstadt sichern, Erreichbarkeit von Arbeitsstandorten verbessern
Zielgruppe	Friedberger Bevölkerung
Maßnahmenbeschreibung	
Handlungsansatz	Digitale Baustellenkommunikation bezeichnet die onlinegestützte Information der Öffentlichkeit über Baustellen und ihre Verkehrsauswirkungen. Über Webseiten, Apps, interaktive Karten oder die sozialen Medien werden z. B. Sperrungen und Umleitungen inkl. Dauer und Einschränkungen für den Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr aktuell dargestellt. Über die kommunale Webseite wird eine zentrale Baustellenübersicht durch Einbindung des IHK-Baustellenportals und / oder die Mobilthek des Bundes eingerichtet, auf der alle aktuellen und geplanten Maßnahmen mit Ort, Zeitraum, Einschränkungen und Umleitungen dargestellt werden. Die Informationen werden von den zuständigen Fachämtern in eine einfache Vorlage eingetragen und regelmäßig aktualisiert. Für die Bürgerinnen und Bürger werden die Auswirkungen auf Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr verständlich und möglichst kartografisch aufbereitet. Änderungen oder kurzfristige Sperrungen werden zeitnah auf der Webseite ergänzt und zusätzlich über weitere Kanäle verlinkt. So entsteht eine verlässliche, leicht auffindbare Informationsquelle für alle Verkehrsteilnehmenden.
Maßnahmenwirkung	Ziel ist es, Bürgerinnen und Bürger, Pendlerinnen und Pendler sowie Unternehmen frühzeitig, transparent und aktuell über (geplante und laufende) Baustellen sowie deren Auswirkungen auf den Verkehr zu informieren – vorrangig über digitale Kanäle. So lassen sich Umfahrungen besser planen, Frust reduzieren und Akzeptanz erhöhen.
Umsetzung	
Arbeitsschritte	1. Einfache Datenbasis schaffen 2. Mit vorhandenen Kanälen starten (z.B. kommunale Webseite) 3. Mit Partnern abstimmen 4. Pilotprojekt beginnen 5. Verstetigung und Aktualisierung
Rahmenbedingungen	/
Akteurinnen und Akteure	**Koordination:** Stadtverwaltung
	Weitere: IHK, Stadtwerke, Polizei, ggf. Nachbarkommunen, ausführende Unternehmen
Beispiele / Weitere Hinweise	https://ihk-baustellen-portal.de/Karte/

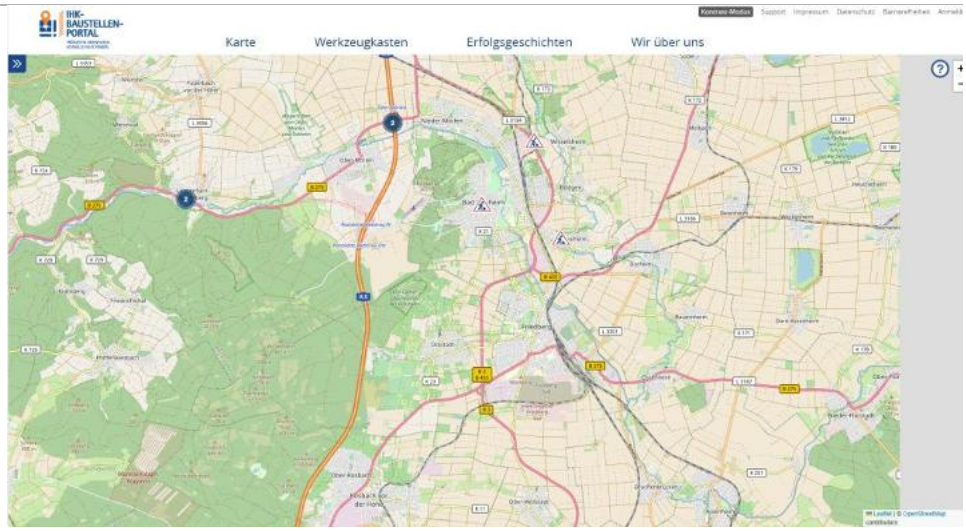


Abbildung 164: IHK-Baustellen-Portal

5.4 *Meilenstein (Phase 3):* Abschluss der Maßnahmenplanung

Im Rahmen des SUMP für Friedberg wurde auf Basis der Analyse, des Leitbilds und der Beteiligung ein umfassender Maßnahmenkatalog entwickelt, der die Mobilität in der Stadt schrittweise nachhaltiger, sicherer und besser vernetzt machen soll. Die Maßnahmen sind nach Handlungsfeldern gegliedert und wurden hinsichtlich Wirkung, Umsetzbarkeit, Kosten, Priorität und Planungshorizont bewertet. Ziel ist es, aus den strategischen Leitzielen konkrete Umsetzungsbausteine abzuleiten, die von den zuständigen Akteurinnen und Akteuren in den kommenden Jahren umgesetzt werden können. Dabei reichen die Vorschläge von infrastrukturellen Maßnahmen über organisatorische Verbesserungen bis hin zu Kommunikations- und Beteiligungsformaten.

Inhaltliche Schwerpunkte liegen insbesondere auf der Stärkung des Umweltverbunds und der Reduzierung der Kfz-Belastung. Im Bereich des ÖPNV sind unter anderem die Sicherung und der Ausbau des Angebots, die Verbesserung der Anbindung von Wohngebieten und Ortsteilen sowie der barrierefreie Ausbau von Bahnhof und Haltestellen vorgesehen. Ergänzend werden Park-&-Ride- und Bike-&-Ride-Angebote sowie eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel empfohlen. Für den Rad- und Fußverkehr stehen der Ausbau sicherer, durchgängiger und barrierefreier Netze, die Beseitigung von Angsträumen sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum im Mittelpunkt. Dazu zählen unter anderem sichere Querungen, barrierefreie Gehwege, eine bessere Radinfrastruktur und organisatorische Maßnahmen wie Schulstraßen oder temporäre Mobilitätsexperimente. Im Kfz-Verkehr werden Maßnahmen zur Verkehrslenkung, zur Reduzierung von Parksuchverkehr und zur Entlastung besonders belasteter Bereiche vorgeschlagen. Dazu gehören unter anderem die Ausweitung von Kontrollen des ruhenden Verkehrs, Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sowie Konzepte zur Stadtlogistik.

Darüber hinaus sieht der SUMP Maßnahmen zu neuen Mobilitätsformen vor, etwa Mobilitätsstationen, Carsharing und weitere Sharing-Angebote, um Alternativen zum eigenen Pkw zu stärken. Im Handlungsfeld Kommunikation und Organisation werden eine bessere Information zu Mobilitätsangeboten, laufendes Monitoring, Öffentlichkeitsarbeit, Anreizaktionen sowie Mobilitätsmanagement in Schulen und Betrieben empfohlen. Diese Maßnahmen sind wichtig, um die Umsetzung des SUMP dauerhaft zu verankern und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen.

Insgesamt bildet der Maßnahmenkatalog eine ausgewogene Kombination aus kurzfristig umsetzbaren und langfristig wirksamen Schritten. Er schafft die Grundlage, die Mobilität in Friedberg systematisch in Richtung Nachhaltigkeit, Sicherheit, Barrierefreiheit und Lebensqualität weiterzuentwickeln.

6 Phase 4 – Umsetzung, Monitoring und Evaluation

In der vierten Phase des SUMP-Prozesses wird ein Blick auf die Zukunft nach Fertigstellung des SUMP-Berichts gerichtet. Der vorliegende SUMP gilt als strategisches Dokument für die Planung von Mobilität und Verkehr in der Stadt Friedberg. Nach Abschluss der Erstellung des Berichts ist es Aufgabe der Fachabteilungen, die Maßnahmen umzusetzen und die Erreichung der festgelegten Ziele zu prüfen. Dabei ist der SUMP als dynamisches Instrument zu verstehen, dass kontinuierlich überprüft und an neue Erfordernisse angepasst werden soll.

In diesem Kapitel wird zunächst erläutert, wie sichergestellt wird, dass die im SUMP-Prozess erarbeiteten Maßnahmen umgesetzt werden. Im nächsten Schritt liegt der Fokus auf dem Monitoring der Indikatoren und SMART-Ziele, also der Wirkungskontrolle der umgesetzten Maßnahmen. Zuletzt wird im Rahmen der Evaluation ein Blick auf den erfolgten und möglichen zukünftigen SUMP-Prozess geworfen (siehe Abbildung 165).

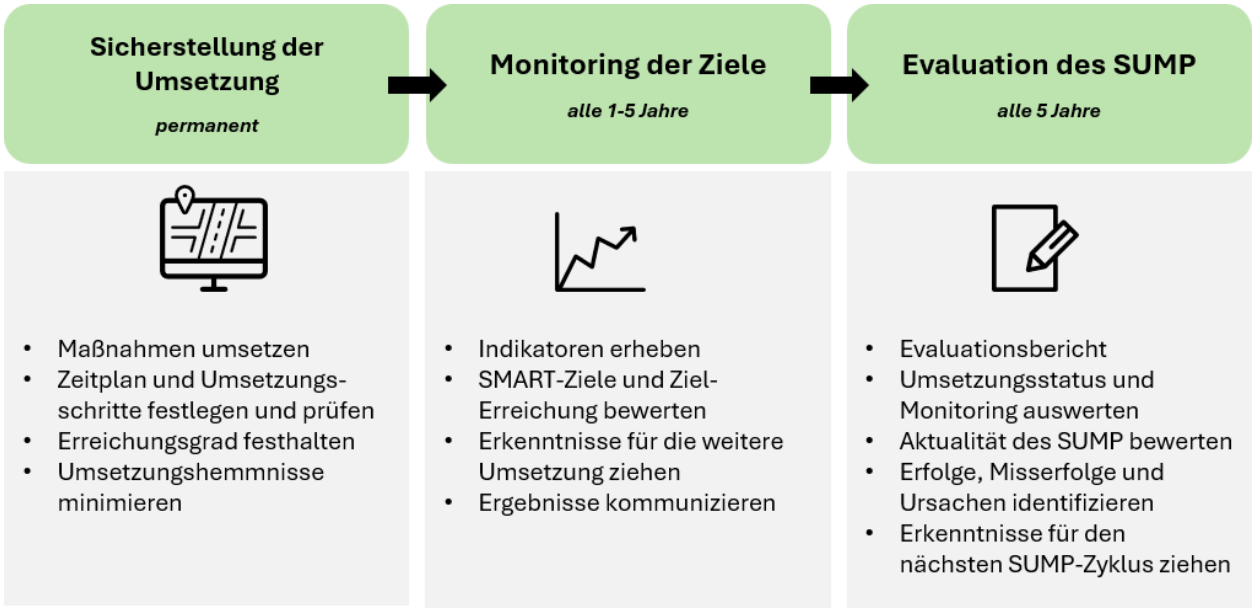


Abbildung 165: Inhalte der 4. SUMP-Phase

Zentrale Elemente der Umsetzung, des Monitorings und der Evaluation wurden bereits in Kapiteln 4 zur Strategieentwicklung und Kapitel 5 zur Maßnahmenplanung erläutert und werden hier zusammengefasst und ergänzt.

6.1 Sicherstellung der Maßnahmenumsetzung

Um das Mobilitätsleitbild und die Mobilitätsleitziele der Stadt Friedberg zu erfüllen, werden in den kommenden Jahren die mit der Öffentlichkeit und der Verwaltung abgestimmten und politisch beschlossenen Maßnahmen umgesetzt (siehe Kapitel 5). Für eine erfolgreiche Umsetzung sind sowohl eine gute Koordination als auch eine regelmäßige Kontrolle und Abstimmung notwendig. Dafür wurden die Maßnahmen bereits in ihren jeweiligen Steckbriefen in Kapitel 5.3 hinsichtlich ihrer Randbedingungen, also Kosten, Wirkung,

Priorität und ihres Planungsbeginns, bewertet. Darüber hinaus wurden die Ausgangslage und Ziele, der Handlungsansatz, die Maßnahmenwirkung, die Arbeitsschritte, die Rahmenbedingungen, die zuständigen Akteurinnen und Akteure sowie Beispiele als relevante Hinweise aufgeführt.

Um die Umsetzung der Maßnahmen sicherzustellen, wurden bei der Erarbeitung des SUMP die messbaren oder bewertbaren Rahmenbedingungen je Maßnahme vorab definiert, deren **Erreichungsgrad** wie folgt zyklisch geprüft wird:

- Zeitplan und Umsetzungsschritte – Ist die Umsetzung einzelner Maßnahmen zeitlich im Rahmen?
- Umsetzungsgrad (umgesetzt, in Umsetzung, in Planung, noch nicht in Planung oder Umsetzung, verzögert / ausgesetzt) – Wo steht die Umsetzung der Maßnahme zum Zeitpunkt der Bewertung?

Zusätzliche Informationen helfen bei der Koordination der Umsetzung und stellen sicher, dass Umsetzungshemmnisse minimiert werden:

- Fördermittel
- Bedarf an Gütern und Dienstleistungen
- Stand der Beschaffung von Material und Dienstleistungen
- Kommunikation an die Öffentlichkeit und Stakeholder
- Mögliche Einbindung der Öffentlichkeit
- Ggf. Hemmnisse

Sofern Abweichungen vom ursprünglichen Zeit- oder Maßnahmenplan bestehen, werden diese begründet und mit Blick auf die Zielerreichung eingeordnet.

6.2 Monitoring der Maßnahmen und Indikatoren

Um den Erfolg der Maßnahmen und die Erreichung der gesetzten Ziele zu monitoren und zu bewerten, wurden in Kapitel 4.2 sechs Einstiegsindikatoren mit SMART-Zielen festgelegt, die bei erfolgreicher Einführung durch weitere Indikatoren in den kommenden Jahren ergänzt werden sollen. Folgende Tabelle stellt für die Einstiegsindikatoren die Randbedingungen, also Erhebungsintervall, benötigtes Material / Datenquellen sowie geschätzte Kosten, für das Monitoring dar. Sobald weitere Indikatoren verwendet werden, sollten diese in der Tabelle ergänzt werden.

Tabelle 28: Randbedingungen des Monitorings

Einstiegsindikator	Erhebungs-intervall	Benötigtes Material / Datenquelle	Geschätzte Kosten
Anzahl / Anteil der barrierefreien Haltestellen und Anzahl der im Jahr barrierefrei ausgebauten Querungen im Stadtgebiet	Jährlich	Eigene Daten des Mobilitätsmanagements der Stadt Friedberg	Nur Personalkosten des Mobilitätsmanagements
Flottengröße und pro Anbieter	Jährlich	Datenanfrage bei Sharing-Anbietern	Nur Personalkosten des Mobilitätsmanagements für Datenanfrage
Anzahl der im Verkehr schwerverletzten, getöteten und leichtverletzten Personen pro Jahr im Stadtgebiet	Jährlich	Öffentliche Daten aus dem gemeinsamen Statistikportal der statistischen Ämter des Bundes und der Länder – Unfallatlas	Nur Personalkosten des Mobilitätsmanagements für Datenrecherche
Höhe der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen pro Jahr	Alle drei bis vier Jahre	Datenabfrage beim Klimaschutzmanagement der Stadt Friedberg	Personalkosten des Klimaschutzmanagements, ggf. Kosten für externen Dienstleister
	Alle fünf Jahre	Integration neuer Annahmen aus Mobilitätsbefragung ins Verkehrsmodell der Stadt Friedberg (u. a. Modal Split, Elektrifizierungsgrad)	Personalkosten des Mobilitätsmanagements, ggf. Kosten für externen Dienstleister
Pkw-Anzahl je Haushalt bzw. Pkw-Dichte	Jährlich bzw. alle fünf Jahre	Öffentliche Daten des Kraftfahrtbundesamtes und des Hessischen statistischen Landesamtes, ggf. selbst durchgeführte Mobilitätsbefragung (s. Indikator zum Modal Split)	Nur Personalkosten des Mobilitätsmanagements für Datenbeschaffung und Berechnung, ggf. Kosten für Mobilitätsbefragung (s. Indikator zum Modal Split)
Modal-Split-Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes	Alle fünf Jahre	• Selbst durchgeführte oder beauftragte Online-Mobilitätsbefragung (ab Herbst 2026 kann das Befragungstoolkit des BBSR genutzt werden) • ggf. Befragungsplattform • ggf. statistisches Auswertungsprogramm	• Personalkosten des Mobilitätsmanagements • ggf. Plattformkosten • ggf. Kosten für statistisches Auswertungsprogramm

Zur Durchführung des Monitorings werden in den angegebenen Erhebungsintervallen je Einstiegsindikator und weiterführendem Indikator folgende **Parameter** festgehalten (s. Kapitel 4.2):

- Ursprungswert des Indikators zur Aufstellung des SUMP
- Zielwert des Indikators bei moderater Umsetzung für das Jahr 2035
- Zielwert des Indikators bei umfassender Umsetzung für das Jahr 2035
- Wert des Indikators zum Erhebungszeitpunkt
- Bewertung des aktuellen Wertes des Indikators z. B. mithilfe eines Ampelsystems
- Ggf. Hemmnisse

Anhand der im Monitoring durchgeführten Bewertung der Indikatoren kann zwischen einer hohen, einer mittleren und einer geringen Zielerreichung für die Einstiegsindikatoren und weiterführenden Indikatoren unterschieden werden (z. B. mithilfe des Ampelsystems). Dieser Zielerreichungsgrad wird daraufhin begründet und mit dem Umsetzungsstand der Maßnahmen in Beziehung gebracht. Abschließend können daraus **Erkenntnisse** für die weitere Umsetzung des SUMP gezogen werden:

- Identifizierung von Ursachen für Zielerreichungsgrad
- In Verbindung setzen des Zielerreichungsgrades mit Leitbild und Leitzielen
- Priorisierung von Maßnahmen
- Ergänzung und Änderung von Maßnahmen
- Anpassung von Maßnahmen an neue technologische, rechtliche, finanzielle oder politische Entwicklungen
- Anpassung von Zeitplänen
- Anpassung der Indikatoren
- Präzisierung von Zuständigkeiten
- Verbesserung der Datenerhebung
- Anpassung der Kommunikationsstrategie

Um Transparenz über den Fortschritt und eine Grundlage für fachliche und politische Entscheidungen zu schaffen, werden die Ergebnisse des Monitorings nach Ermessen wie folgt **kommuniziert**:

- Interne Abstimmung mit den zuständigen Fachbereichen
- Kommunikation gegenüber der Politik
- Kommunikation und Austausch mit der Öffentlichkeit
- Erstellung eines Evaluationsberichts (z. B. alle fünf Jahre)

Folgende **Aufgabe** fällt dauerhaft an:

- Aktualisierung der Informationen und des Standes der Maßnahmenumsetzung

Folgende **Aufgaben** fallen jährlich an:

- Monitoring der meisten Indikatoren
- Ggf. Ergänzung von Indikatoren

- Identifizierung von Erkenntnissen und Folgerungen

Folgende **Aufgaben** fallen alle fünf Jahre an:

- Monitoring weiterer Indikatoren
- Ggf. Ergänzung von Indikatoren
- Identifizierung von Erkenntnissen und Folgerungen
- Erstellung eines Evaluationsberichts

6.3 *Meilenstein (Phase 4):* Evaluation und Erkenntnisgewinn für den SUMP-Prozess

Eine bereits erwähnte Kommunikationsstrategie im Rahmen des Monitorings und der Evaluation ist ein Evaluationsbericht, dessen Erstellung und Fortschreibung alle fünf Jahre sinnvoll ist. In diesem wird der Umsetzungsstatus der Maßnahmen und die Ergebnisse des Monitorings inkl. der daraus gewonnenen Erkenntnisse beschrieben. Darüber hinaus sollte ein Blick auf den nächsten SUMP-Zyklus geworfen werden.

Folgende **Schritte** sind dabei zu beachten:

- Bewertung der Aktualität des gesamten SUMP, Festlegung ob bzw. wann eine Neuaufstellung erforderlich ist
- Identifizierung von Erfolgen und Misserfolgen und deren Ursachen in den verschiedenen Phasen
- Bewertung des Gesamterfolgs des Plans (Erfüllung des Leitbildes und der Leitziele)
- Austausch mit anderen Kommunen
- Ggf. Einbeziehen von Interessensträgerinnen und -trägern und der Bevölkerung zu Leitbild, Zielstellung oder Maßnahmendurchführung
- Identifizierung und Kommunikation neuer Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Lösungen für die nächste Generation des SUMP
- Zusammenstellung gewonnener Erkenntnisse aus dem aktuellen Planungszyklus, sodass sie in die nächsten integrierten Planungsprozesse aufgenommen werden können

Anhang

Anhang 1 – Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Anhage 2 – Verkehrszählungen

Anhang 3 – Beteiligung (Protokolle)

Anhang 4 – Verkehrsmodell (Grafiken)

Anhang 5 – Plandarstellungen

Anhang 6 – Ladeinfrastrukturkonzept