Beschlussvorlage

-öffentlich-

Drucksachen-Nr. 26-31/V/0272

Amt für Stadtentwicklung, Liegenschaften und Rechtswesen
60 / 60/3

Friedberg, den 19.10.2026

Beratungsfolge	Beratungsaktion
Magistrat der Kreisstadt Friedberg (Hessen)	zur Entscheidung
Ortsbeirat des Stadtteils Bauernheim	zur Kenntnis
Jugendrat	zur Kenntnis
Ortsbeirat des Stadtteils Ockstadt	zur Kenntnis
Ortsbeirat des Stadtteils Bruchenbrücken	zur Kenntnis
Ortsbeirat des Stadtteils Dorheim	zur Kenntnis
Ortsbeirat des Stadtteils Kernstadt	zur Kenntnis
Ortsbeirat des Stadtteils Ossenheim	zur Kenntnis
Ausschuss für Jugend, Soziales, Senioren, Sport und Kultur	zur Entscheidung
Ausschuss für Stadt- und Wirtschaftsentwicklung	zur Entscheidung
Haupt- und Finanzausschuss	zur Entscheidung
Stadtverordnetenversammlung	zur Entscheidung

Titel:

Mobilitätskonzept Friedberg 2035

Beschlussentwurf:

Der Magistrat der Stadt Friedberg beschließt:

- Der Bericht und die Maßnahmensteckbriefe werden als Mobilitätskonzept Friedberg 2035 (zur Kenntnis genommen. Die darin enthaltenen Maßnahmensteckbriefe (Anlage 1, Kapitel 5) sowie die Evaluation (Anlage 1, Kapitel 6) werden als Fahrplan für die Verwaltung im Bereich Mobilität bis 2035 fachbereichsübergreifend bestätigt.
- Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Maßnahmensteckbriefe nach der angesetzten Priorisierung bis 2035 umzusetzen und entsprechende Haushaltsmittel einzuplanen.

Sach- und Rechtslage:

Auf Grundlage des Beschlusses zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) vom 28. Januar 2021 (DS-Nr. 16-21/1751) beschloss die Stadtverordnetenversammlung am 7. Dezember 2023 die „Grundlagen für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes 2035“ (DS-Nr. 21-26/0958).

Aufbauend auf diesem Beschluss wurde 2024 eine Förderung für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes beantragt und die Leistung ausgeschrieben. Im Dezember 2024 ging der entsprechende Förderbescheid bei der Stadtverwaltung ein. Anschließend wurde das Vergabeverfahren abgeschlossen. Unter sieben Bewerbern setzte sich das Ingenieurbüro Sweco GmbH durch und erhielt den Auftrag. Die Bearbeitung des Konzeptes begann im Januar 2025.

Für eine übersichtliche Darstellung der Bearbeitung wurden die Themen den Phasen eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) zugeordnet.

Der Analysebericht sowie das Leitbild samt Leitzielen wurden bereits am 26. Februar 2026 von der Stadtverordnetenversammlung mit dem Beschluss „Mobilitätskonzept 2035 - Analysebericht und Leitbild“ (DS-Nr. 21-26/1690) beschlossen. Das angehängte Mobilitätskonzept umfasst auch den bereits beschlossenen Abschnitt.

Der neue Teil des Mobilitätskonzeptes beginnt daher mit Kapitel 4 - Phase 2: Strategieentwicklung

Hinweis:
Die Vorgänge der Phase 1 und Phase 2 wurden in der Beschlussvorlage *„Mobilitätskonzept 2035 – Analysebericht und Leitbild“* (DS 21 26/1690) ausführlich aufgelistet und werden in diesem Beschluss nicht erneut aufgelistet,

Phase 1: Vorbereitung und Analyse:

Mit Abschluss des Mobilitätskonzeptes wurde der bereits beschlossene Analysebericht *„Mobilitätskonzept 2035 – Analysebericht und Leitbild“* (DS 21 26/1690) unter Berücksichtigung der eingegangenen Anmerkungen aus den Ortsbeiräten und den politischen Gremien redaktionell überarbeitet. Die inhaltlichen Aussagen und Ergebnisse bleiben unverändert.

Phase 2: Strategie und Zielsetzung

Leitbild der Mobilität in Friedberg

Das Leitbild beschreibt die langfristige Vision der Mobilität in Friedberg.

> *„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.“*

Leitziele der Mobilität in Friedberg

Die Leitziele konkretisieren das Leitbild und bilden die Grundlage für die spätere Maßnahmenentwicklung sowie die Erfolgskontrolle. Folgende fünf Leitoberziele wurden definiert:

- Faire und inklusive Mobilität ermöglichen
- Wirtschaftlichkeit garantieren
- Wirtschaftsstandort unterstützen

- Digitalität, intelligente Verkehrssysteme und Vernetzung fördern
- Sicherheit und Zuverlässigkeit erhöhen
- Zur Klima- und Gesundheitsfreundlichkeit beitragen

Das Leitbild sowie die Leitziele wurden im Rahmen eines Workshops der Steuerungsgruppe erarbeitet und am 07.12.2025 durch einen Stadtverordnetenbeschlusses „Mobilitätskonzept 2035, Analysebericht und Leitbild“ (DS.:21-26/1690) beschlossen.

Phase 3: Maßnahmenplanung & Akzeptanz sichern

Maßnahmensteckbriefe

Die Maßnahmensteckbriefe basieren auf der öffentlichen Planwerkstatt sowie auf dem Analysebericht und wurden im zweiten Treffen der Steuerungsgruppe am 22.04.2026 vorgestellt und weiter präzisiert. Anschließend erfolgte eine weitere fachliche Verfeinerung im Rahmen einer zweiten Runde der Planungsgespräche (siehe Anlage 1, Kapitel 2.4). Die Maßnahmen wurden um Kostenschätzungen und Wirkungsprognosen ergänzt. Im dritten Treffen der Steuerungsgruppe am 08.09.2026 erfolgte die Priorisierung der Maßnahmen.

Insgesamt wurden 51 Maßnahmensteckbriefe entwickelt, die sich auf folgenden Themen aufteile:

- Handlungsfeld Kfz-Verkehr (12 Maßnahmensteckbriefe)
- Handlungsfeld ÖPNV (7 Maßnahmensteckbriefe)
- Handlungsfeld Radverkehr (8 Maßnahmensteckbriefe)
- Handlungsfeld Fußverkehr (7 Maßnahmensteckbriefe)
- Handlungsfeld Neue Mobilitätsformen (5 Maßnahmensteckbriefe)
- Handlungsfeld Kommunikation und Organisation (12 Maßnahmensteckbriefe)

Verkehrsmodellszenarien 2035

Das 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.

Zur Darstellung möglicher Mobilitätsentwicklungen wurden neben dem Ist-Zustand drei Verkehrsmodellszenarien modelliert:

- **Analysefall 2025:** Abbild des Ist-Zustands
- **Szenario 1 – Status Quo 2035 (PNF):** Umsetzung ausschließlich bereits geplanter Maßnahmen (z. B. Kaiserstraße-Umbau, Ray Barracks)
- **Szenario 2 – Moderate Umsetzung (PPF1):** Umsetzung bereits geplanter Maßnahmen (z. B. Kaiserstraße-Umbau, Ray Barracks) sowie leicht realisierbarer SUMP-Maßnahmen (z.B. Tempo 30 in Ortsdurchfahrten, ÖPNV-Optimierungen, Verbesserungen im Rad- und Fußverkehr)
- **Szenario 3 – Umfassende Umsetzung (PPF2):** Umsetzung bereits geplanter Maßnahmen (z. B. Kaiserstraße-Umbau, Ray Barracks) sowie vollständige Umsetzung der SUMP-Maßnahmen (z.B. flächendeckend Tempo 30, durchgängiges Radnetz, ÖPNV-Ausbau, Parkraummanagement)

Phase 4: Umsetzung und Evaluation

Sicherstellung der Maßnahmenumsetzung

Für alle im SUMP definierten Maßnahmen wurden messbare bzw. bewertbare Rahmenbedingungen festgelegt. Diese werden zyklisch überprüft, um den Fortschritt der Umsetzung sicherzustellen. Zu den zentralen Prüfkriterien gehören:

- Zeitplan und Umsetzungsschritte
- Umsetzungsgrad (umgesetzt / in Umsetzung / in Planung / verzögert / ausgesetzt)

Zusätzliche Angaben wie Fördermittel, Beschaffungsstände, Kommunikationsbedarf, mögliche Hemmnisse sowie die Einbindung der Öffentlichkeit unterstützen die Koordination der Umsetzung. Abweichungen vom Maßnahmenplan werden begründet und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Zielerreichung eingeordnet.

Monitoring: Indikatoren und SMART-Ziele

Zur Messung der Zielerreichung wurden **sechs Einstiegsindikatoren** definiert:

- Modal Split der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Pkw-Anzahl je Haushalt / Pkw-Dichte
- Barrierefreie Haltestellen und Querungen
- Sharing-Fahrzeugflotten
- Verkehrsemissionen (CO_2-Äquivalente)
- Verkehrssicherheit (leicht-, schwerverletzte, getötete Personen)
-

Zu jedem Indikator wurden **SMART-Ziele** formuliert (spezifisch, messbar, erreichbar, realistisch, terminiert).

Für die sechs Einstiegsindikatoren wurden Erhebungsintervalle, Datenquellen und geschätzte Kosten definiert. Die Erhebung erfolgt je nach Indikator jährlich, alle drei bis vier Jahre oder alle fünf Jahre. Beispiele aus dem Evaluationskonzept:

- Barrierefreie Haltestellen: jährliche Erhebung, eigene Daten des Mobilitätsmanagements
- Unfallzahlen: jährliche Erhebung, Daten aus dem Unfallatlas
- Modal Split: Erhebung alle fünf Jahre, Mobilitätsbefragung
- Treibhausgasemissionen: Erhebung alle drei bis fünf Jahre, Daten des Klimaschutzmanagements bzw. aus dem Verkehrsmodell

Für jeden Indikator werden Ursprungswert, Zielwerte (moderate und umfassende Umsetzung), aktuelle Werte sowie eine Bewertung (z. B. Ampelsystem) dokumentiert. Die Ergebnisse dienen der Ableitung von Schlussfolgerungen für die weitere Umsetzung, u. a. Priorisierung, Anpassung oder Ergänzung von Maßnahmen, Anpassung von Zeitplänen, Präzisierung von Zuständigkeiten und Verbesserung der Datenerhebung.

Kommunikation der Monitoring-Ergebnisse

Zur Sicherstellung von Transparenz und Entscheidungsgrundlagen werden die Monitoring-Ergebnisse nach den in Kapitel „*6.2 Monitoring der Maßnahmen und Indikatoren*“ (siehe Anlage 1, Kapitel 6.2) festgelegten Zeiträumen evaluiert und kommuniziert:

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

Evaluation des Mobilitätskonzeptes

Alle fünf Jahre wird das gesamte Mobilitätskonzept evaluiert. Der Evaluationsbericht umfasst:

- Bewertung der Aktualität des SUMP und Entscheidung über eine mögliche Neuaufstellung
- Analyse von Erfolgen und Misserfolgen in den Prozessphasen

- Bewertung des Gesamterfolgs (Erfüllung von Leitbild und Leitziele)
- Identifizierung neuer Rahmenbedingungen und Herausforderungen
- Einbezug von Interessensträgern und Öffentlichkeit
- Ableitung von Erkenntnissen für den nächsten SUMP-Zyklus

Die Evaluation dient dazu, die gewonnenen Erkenntnisse in die nächste Generation des SUMP und in zukünftige integrierte Planungsprozesse zu überführen.

Gemeinsam mit dem bereits beschlossenen Analysebericht, dem Leitbild sowie den dazugehörigen Anlagen und mit den nun zu beschließenden Maßnahmensteckbriefen bildet dieses Dokument das übergeordnete „Mobilitätskonzept Friedberg 2035“.

Ausblick:

Die Maßnahmensteckbriefe werden anschließend in Form konkreter Maßnahmen unter Einbindung der politischen Gremien durchgeführt. Hierfür wird die Verwaltung entsprechend der Priorisierung durch die Steuerungsgruppe entsprechende Haushaltsmittel anmelden und die Maßnahmen umsetzen.

Um die beteiligten Akteure der Steuerungsgruppe weiter einzubinden, ist seitens der Stadtverwaltung eine jährliche Infoveranstaltung für die Steuerungsgruppe vorgesehen. Hier soll über den Umsetzungsstand der Maßnahmen informiert und die weiteren Maßnahmen priorisiert werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:		☐ JA	☒ NEIN
Haushaltsjahr	2026	☐ Ergebnishaushalt	☐ Finanzhaushalt
Produkt		Kostenstelle	6.630.000
Investitionsnummer		Sachkonto	6779000
Einnahme oder Ertrag	€	Ausgabe oder Aufwendung	€
Die Mittel stehen im Haushalt zur Verfügung		☐ JA	☐ NEIN
Überplanmäßige und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen (§100 HGO) Deckungsvorschlag		Friedberg (Hessen), den	
Haushaltsjahr			
Kostenstelle			
Sachkonto			
Produkt			
Investitionsnummer		(Unterschrift FB Finanzen)	

Anlage(n):
1. 261015_Mobilitätskonzept 2035

Kjetil Dahlhaus Tobias Brandt

Bürgermeister

Amtsleitung