



Stadt Friedrichsdorf

# Vorstudie für das Mobilitätskonzept der Stadt Friedrichsdorf

Juni 23



## Impressum

Auftraggeber:



### Stadt Friedrichsdorf

Hugenottenstraße 55, D-61381 Friedrichsdorf  
[www.friedrichsdorf.de](http://www.friedrichsdorf.de)

unterstützt durch:



Bearbeitung durch:



### **plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel

Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de), [www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

Dipl.-Ing. Felix Kühnel M. Sc., Erik Strötzel M. Sc., Miriam Eigert M.Sc.

Stand: 16.06.23



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Anlass und Vorgehen .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen.....</b>	<b>6</b>
2.1	Stadt Friedrichsdorf.....	6
2.1.1	<i>Fußverkehr .....</i>	<i>6</i>
2.1.2	<i>Radverkehr .....</i>	<i>7</i>
2.1.3	<i>ÖPNV .....</i>	<i>8</i>
2.1.4	<i>Motorisierter Individualverkehr .....</i>	<i>10</i>
2.2	Fördergebiet „Lebendiges Zentrum“ .....	11
2.2.1	<i>Fußverkehr .....</i>	<i>12</i>
2.2.2	<i>Radverkehr .....</i>	<i>13</i>
2.2.3	<i>ÖPNV .....</i>	<i>14</i>
2.2.4	<i>Motorisierter Individualverkehr .....</i>	<i>15</i>
2.3	Zusammenfassende Eindrücke.....	16
<b>3</b>	<b>Übersicht über vorhandene Daten, Konzepte, Planungen und Beschlüsse</b>	<b>18</b>
3.1	Daten und Grundlagen.....	18
3.2	Aktuelle Planungen mit Bedeutung für das Mobilitätskonzept .....	22
3.2.1	<i>Politische Beschlüsse zur Mobilität .....</i>	<i>23</i>
3.2.2	<i>Relevante Pläne und Konzepte .....</i>	<i>25</i>
<b>4</b>	<b>Zentrale Ergebnisse der Workshops .....</b>	<b>28</b>
4.1	Workshop gesamtstädtisches Mobilitätskonzept .....	28
4.1.1	<i>Workshopphase I: Bestehende Grundlagen und Ziele .....</i>	<i>28</i>
4.1.2	<i>Workshopphase II: Mobilität in der Stadt Friedrichsdorf .....</i>	<i>28</i>
4.1.3	<i>Workshopphase III: Anforderungen an ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept</i>	<i>29</i>
4.2	Workshop – Lebendiges Zentrum .....	30
4.2.1	<i>Workshopphase I: Mobilität im lebendigen Zentrum Friedrichsdorf, spezifische Herausforderungen im Fördergebiet.....</i>	<i>30</i>
4.2.2	<i>Workshopphase II: Vision 2035 .....</i>	<i>31</i>
<b>5</b>	<b>Handlungsempfehlungen .....</b>	<b>32</b>
5.1	Anforderungen an das Mobilitätskonzept .....	32
5.2	Ableitung relevanter Inhalte .....	33

5.2.1	ÖPNV .....	34
5.2.2	Fußverkehr .....	34
5.2.3	Radverkehr .....	35
5.2.4	MIV .....	35
5.2.5	Vernetzte Mobilität .....	36
5.2.6	Mobilitätsmanagement und Kommunikation .....	36
5.2.7	Wirtschaftsverkehr .....	37
5.3	Strukturvorschlag Mobilitätskonzept .....	37
<b>6</b>	<b>Ausblick .....</b>	<b>38</b>
<b>7</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>39</b>
7.1	Zentrale Erkenntnisse aus den Analysen bestehender Konzepte .....	39
7.1.1	Aussagen für die Gesamtstadt .....	39
7.1.2	Aussagen zum Fördergebiet „Lebendiges Zentrum“ .....	41
7.2	Maßnahmen aus bestehenden Konzepten nach Verkehrsarten .....	42
7.3	Maßnahmen aus bestehenden Konzepten zum Fördergebiet .....	48
	<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>51</b>
	<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>52</b>
	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>53</b>

## 1 Anlass und Vorgehen

plan:mobil ist von der Stadt Friedrichsdorf beauftragt worden, auf Basis vorliegender Konzepte und Planungen wesentliche mobilitätsrelevante Entwicklungspotentiale zu identifizieren und daraus spezifische Anforderungen und Handlungsfelder für das Mobilitätskonzept abzuleiten, das die Stadt Friedrichsdorf zu erstellen beabsichtigt.



Abbildung 1: Schematischer Prozessablauf

Die Vorgehensweise beinhaltet eine Betrachtung der räumlichen Lage sowie die Auswertung vorhandener Daten und Konzepte in Friedrichsdorf und mit Bedeutung für Friedrichsdorf. Darüber hinaus fließt die Erfahrung des Planungsbüros aus Projekten in vergleichbaren Regionen mit in die Betrachtung ein.

Um Eindrücke zu den Voraussetzungen für die Mobilität vor Ort zu sammeln, wurde am 13. März 2023 eine Begehung vor Ort durchgeführt. Zunächst wurde die Kernstadt mit Fokus auf das Fördergebiet „Lebendige Zentren“ unter Begleitung des Mobilitätsmanagers begangen. Anschließend teilten sich die durchführenden Personen auf die Stadtteile auf. Das Ziel der Begehung war es, einen Gesamteindruck der Situation vor Ort in den verschiedenen Stadtteilen zu erhalten.

Zusätzlich fanden Workshops mit Stadtverwaltung, politischen Vertreterinnen und Vertretern, ausgewählten lokalen und regionalen Planungspartnerinnen und -partnern zu den Anforderungen an ein künftiges Mobilitätskonzept und Zielformulierungen für die Mobilitätsentwicklung in Friedrichsdorf statt. Ein Workshop am 27. April 2023 widmete sich der Gesamtstadt, am 23. Mai 2023 lag der Schwerpunkt auf dem Fördergebiet „Lebendige Zentren“ in der Innenstadt von Friedrichsdorf.

Die Vorstudie dient auf dieser Grundlage als Rahmenskizze für das auszuschreibende Mobilitätskonzept. Hierbei werden die Ergebnisse der Untersuchungen zum Gesamtstädtischen Mobilitätskonzept und dem Mobilitätskonzept für die Kernstadt in einer Vorstudie zusammengeführt, um die inhaltlichen Schnittstellen deutlich zu machen.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Stadt Friedrichsdorf

Die Stadt Friedrichsdorf liegt im Süden von Hessen im Hochtaunuskreis, welcher Teil der Metropolregion FrankfurtRheinMain ist. Direkt an Friedrichsdorf grenzt im Süden die Stadt Bad Homburg vor der Höhe, im Nordwesten die Gemeinde Wehrheim und im Nordosten im Wetteraukreis die Stadt Rosbach vor der Höhe. Friedrichsdorf wurde im Regionalen Flächennutzungsplan als Mittelzentrum ausgewiesen, das zugehörige Oberzentrum ist Frankfurt a.M.

Die Stadt Friedrichsdorf untergliedert sich in die vier Stadtteile Köppern, Burgholzhausen, Seulberg und Friedrichsdorf (mit Dillingen). In der Kernstadt Friedrichsdorf befindet sich das Fördergebiet Lebendiges Zentrum.

Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner (EW) lag im Jahr 2021 bei 25.450, wobei sich die Bevölkerung in den Jahren 2016 bis 2021 mit einem Plus von 0,66 % entwickelte. Die Bevölkerungsdichte lag im Jahr 2021 bei 845 EW/km<sup>2</sup>. Die Zahl der Beschäftigten Personen entwickelte sich hingegen von 2016 bis 2021 negativ mit -2,26 %. Pro Tag pendeln 5.677 Personen in die Stadt ein. Mit 7.982 Auspendelnden verfügt Friedrichsdorf über ein negatives Pendlersaldo. (Region FrankfurtRheinMain, 2023)

Das Durchschnittsalter in der Stadt Friedrichsdorf liegt bei 45,7 Jahren. Der Anteil an Personen die jünger sind als 18 Jahre liegt bei 17,7 %. Der Anteil der 65- bis 79-Jährigen liegt bei 16,8 %, der der über 80-Jährigen bei 7,2 %. (Bertelsmann Stiftung, 2020a) Die Größte Altersgruppe war im Jahr 2020 die der 45- bis 64-Jährigen mit 30,2 %. Für das Jahr 2030 wird eine Entwicklung der über 80-Jährigen von 118,8 % prognostiziert. (Bertelsmann Stiftung, 2023b)

In der Stadt Friedrichsdorf gibt es vierzehn Kindertageseinrichtungen sowie vier Grundschulen und eine kooperative Gesamtschule. Die nächsten Hochschulen und Universitäten befinden sich in Bad Homburg, in Friedberg und in Frankfurt a.M. (Stadt Friedrichsdorf, 2023)

#### 2.1.1 Fußverkehr

Es sind größtenteils Fußwege entlang der Straßen vorhanden. An manchen Wohnstraßen sind keine (baulich getrennten) Fußwege vorhanden, allerdings ist dies auf Grund der geringen Verkehrsbelastungen dort nicht zwingend nötig (z.B. Ortskern Burgholzhausen, westlicher Teil Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße). Bei der Neugestaltung von Knotenpunkten ist vornehmlich auf die Anforderungen des Fußverkehrs auch im Sinne der Barrierefreiheit Rücksicht genommen worden. In den Ortsteilen ist dies weniger flächendeckend festzustellen. In den Stadtteilen sind teilweise wenig Querungsmöglichkeiten der Durchgangsstraßen vorhanden (z.B. Köpperner Straße). Besonders in Friedrichsdorf (Dillingen), aber auch in Burgholzhausen führt die Topografie teilweise zu sehr steilen Gehwegen.

### **2.1.2 Radverkehr**

Für den Radverkehr sollen Verbesserungen durch die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept erreicht werden. Im Bestand sind Radwege vorhanden, die Netzwirkung der Radwege ist jedoch noch ausbaufähig (siehe Abbildung 2). Dazu wird im Radverkehrskonzept ein Zielnetz 2030 entwickelt, welches eine Strecke von 73 Kilometern umfasst. (Stadt Friedrichsdorf, 2018)

Der Radverkehr wird, besonders abseits der Hauptverkehrsstraßen, vornehmlich im Mischverkehr auf der Straße geführt. Teilweise wird der Radverkehr auf kombinierten Geh- und Radwegen oder auf gesonderten Radwegen (z.B. Tunnel Alt-Seulberg) geführt. Radabstellanlagen sind vornehmlich an den Schienenverkehrshaltepunkten und teilweise an Plätzen vorhanden (z.B. Landgrafenplatz, Am Eisspeicher). Insgesamt sind aber verhältnismäßig wenig Radabstellanlagen vorhanden. Wie auch beim Fußverkehr erschwert die Topografie teilweise die alltagstaugliche Nutzbarkeit der Radwege, vorrangig in Friedrichsdorf (Dillingen), aber auch in Burgholzhausen. Es besteht ein regionales Radwegeleitsystem.

Gemeinsam mit dem Regionalverband FrankfurtRheinMain und den Kommunen Frankfurt am Main, Bad Homburg vor der Höhe, Oberursel (Taunus), Eschborn und Steinbach verfolgt die Stadt Friedrichsdorf das Ziel, einen Radschnellweg bzw. ein System von schnellen, direkten Radverbindungen (FRM5) zu entwickeln. Für den Alltagsverkehr und insbesondere für den Berufsverkehr soll dadurch eine zügige, komfortable und sichere Verbindung zwischen den Kommunen im Vordertaunus und Frankfurt angeboten werden.

Strategische Analyse - Karte 7

Mobilität

Legende

-  Autobahn
-  übergeordnetes Straßennetz
-  Bahnlinien
-  Bahnhofpunkte
-  Buslinie
-  Regionalparkroute mit Stationen
-  Radweg
-  Öffentliche Fahrradabstellanlage
-  Park + Ride Parkplatz
-  CarSharing Station
-  E-Ladestation



ohne Maßstab  
Stand: 04.11.2019  
© FRU mobil  
Kartengrundlage: Kataster der Stadt Friedrichsdorf

Abbildung 2: Strategische Analyse der Mobilität, Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+ Friedrichsdorf Fortschreibung (Stadt Friedrichsdorf, 2019)

### 2.1.3 ÖPNV

Friedrichsdorf ist Teil des Verkehrsverband Hochtaunus (VHT), welcher neben dem Betrieb der Hochtaunusbahn auch, zusammen mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und den Kommunen, für die Organisation des lokalen Nahverkehrs zuständig ist. Die Stadt Friedrichsdorf verfügt neben dem zentral gelegenen Bahnhof über Schienenhaltepunkte in Seulberg, Burgholzhausen und Köppern. Somit verfügen alle Stadtteile über einen direkten Schienenanschluss.



Abbildung 3: Liniennetz SPNV und ÖPNV (RMV, 2023a)

Die RB15 (Taunusbahn) führt von Bad Homburg (zu einigen Fahrten auch von Frankfurt am Main) über Friedrichsdorf und Usingen bis Grävenwiesbach und Brandoberndorf. Die RB16 verbindet Friedrichsdorf über Rosbach mit Friedberg. Im Spätverkehr werden die Zugverbindungen durch die Buslinien 59 und FB-33 ergänzt.

Darüber hinaus fahren die Buslinien 53, 54, 55 und 56 als Stadtverkehr Friedrichsdorf. Die Linien 54 und 55 verbinden Friedrichsdorf mit Bad Homburg. Die Linie 56 verbindet Friedrichsdorf mit Bad Homburg (Ober-Erlenbach) und Frankfurt (Nieder-Eschbach) mit dortigem Anschluss an die U2 und die U9. Zudem gibt es den Nachtbus n35, welcher an Sams-, Sonn- und Feiertagen zwischen 1 und 5 Uhr in den Stadtteilen von Friedrichsdorf verkehrt (RMV, 2023b).

Ein Großteil der Bushaltestellen ist bereits mit erhöhtem Bord und einem taktilen Leitsystem ausgestattet, dies ist jedoch nicht flächendeckend der Fall. Der Bahnhof Friedrichsdorf wird derzeit barrierefrei ausgebaut. Der Haltepunkt Seulberg ist dies bisher nicht. Die Fahrgastinformation an den Haltestellen erfolgt lediglich über Aushangfahrpläne.

#### **2.1.4 Motorisierter Individualverkehr**

Die Bundesautobahn (BAB)5 kann über die Anschlussstellen Friedberg (5 km vom Zentrum entfernt) und die BAB661 in Bad Homburg (ca. 7,5 km vom Zentrum entfernt) erreicht werden. Die BAB5 verläuft von Nord nach Süd durch das Stadtgebiet. Fast durchweg parallel verläuft die Friedrichsdorfer Entlastungsstraße. Die Verkehrsbelastung in den Ortsteilen konzentriert sich vornehmlich auf zentrale Durchgangsstraßen (z.B. Köpperner Straße). In Seulberg ist eine Umgehungsstraße vorhanden.

Über die gesamte Stadt verteilt sind bereits Lademöglichkeiten für E-Autos und fünf Car-Sharing-Standorte vorhanden. Größere öffentliche Stellplatzflächen bestehen vornehmlich an den Schienenverkehrshalten, verteilt in der Innenstadt und am Taunus-Carré.

## 2.2 Fördergebiet „Lebendiges Zentrum“

Die Stadt Friedrichsdorf wird im Zuge des 2020 neu aufgelegten Städtebauförderungsprogramms „Lebendige Zentren“ durch Bundes- und Landesmittel gefördert, um Impulse für die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt zu setzen. Grundlage für die Förderung ist das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für das Fördergebiet in der Innenstadt.

### Friedrichsdorf | Fördergebiet und Themenschwerpunkte „Lebendige Zentren“



Abbildung 4: Abgrenzung des Fördergebiets lebendiges Zentrum (Stadt Friedrichsdorf 2020)

Das Fördergebiet erstreckt sich vom „Park an der Bleiche“, der derzeit neugestaltet wird, über die Hugenottenstraße als zentrale Flaniermeile, die Konversionsfläche Rühl und das Taunus Carré bis zum Bahnhof und dem Houillier Platz im Osten. Das Fördergebiet weist eine Größe von ca. 34 ha und eine Bevölkerungszahl von 1.114 Menschen auf (Stadt Friedrichsdorf, 2021). Die Hugenottenstraße ist größtenteils von historischer Bebauung mit kleinteiligen Hofstrukturen geprägt, ergänzt durch größere Wohn- und Gewerbebauten aus den 1970er Jahren. Entlang der Hugenottenstraße finden sich vermehrt Einzelhandelsnutzungen. Das Taunus Carré, in dem sich weitere zentrenrelevanten Einzelhandelsnutzungen befinden, sticht als Großstruktur hervor. Der Houillier Platz östlich der Bahntrasse bildet ein zweites Zentrum mit einer kleineren Auswahl an Einzelhandelsnutzungen. Im gesamten Fördergebiet befinden sich größtenteils gemischte Bauflächen, die Wohn- und Gewerbenutzungen aufweisen.

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung im Fördergebiet liegt mit ca. 40 Jahren ca. 5 Jahre unter dem Wert für die Gesamtstadt von 45,7 Jahren. (Stadt Friedrichsdorf 2021; Bertelsmann Stiftung, 2023)

Innerhalb des Fördergebiets befindet sich eine Kindertageseinrichtung. Weitere Einrichtungen befinden sich im direkten Umfeld des Fördergebiets. (Stadt Friedrichsdorf, 2023b)

### **2.2.1 Fußverkehr**

Es sind größtenteils beidseitige Fußwege entlang der Straßen im Fördergebiet vorhanden. Zwar unterschreiten die Gehwegbreiten häufig die gemäß RAST 06 geforderten 2,5 m, meist können die Gehwegbreiten als dennoch ausreichend bewertet werden. Innerhalb der Hugenottenstraße sind die Gehwege an vielen Stellen nicht deutlich von den Parkplätzen und der Fahrbahn abgetrennt. Dadurch entstehen teilweise Engstellen, die durch das Parken über die Markierungen hinaus und Aufsteller oder Mülltonnen auf dem Gehweg verschärft werden (siehe Abbildung 5).



Abbildung 5: Engstelle für den Fußverkehr auf der Hugenottenstraße

In Bezug auf wichtige Fußverkehrsrelationen wurde im ISEK insbesondere die Verbindung vom Taunus Carré über das als Parkplatz genutzte Goers-Gelände zum Landgrafenplatz als unzureichend bezeichnet. (Stadt Friedrichsdorf 2021)

Insgesamt sind an vielen Querungsstellen im Fördergebiet bereits abgesenkte Kantsteine und taktile Leitsysteme vorhanden. Eine komplette Durchgängigkeit ist allerdings noch nicht erreicht.

Die Gehwege innerhalb des Fördergebiets befinden sich größtenteils in guten bis sehr gutem Zustand. Ausnahmen, wie an der Lindenstraße und der westliche Gehweg in der Bahnstraße auf Höhe des Rathauses, sind vorhanden (siehe Abbildung 6).



Abbildung 6: Westlicher Gehweg in schlechtem baulichem Zustand in der Bahnstraße, Höhe Rathaus

### 2.2.2 Radverkehr

Im Gegensatz zur Situation in manchen Ortsteilen ist die Topografie im Fördergebiet größtenteils flach und für den Alltagsradverkehr gut geeignet. Es sind Radwege auf den bedeutenden Verbindungen innerhalb des Fördergebiets vorhanden (siehe Abbildung 2). Das Radverkehrskonzept definiert die Hugenottenstraße, die Bahnstraße und die Taunusstraße als Radhauptverbindung und den östlichen Teil der Wilhelmstraße und Prof.-Wagner-Straße als Radverkehrsverbindung. (Stadt Friedrichsdorf, 2018)

An vielen Stellen wird der Radverkehr im Mischverkehr größtenteils auf der Fahrbahn geführt. Auf der Bahnstraße als Verbindung von Hugenottenstraße und dem Bahnhof ist wie im Radverkehrskonzept vorgesehen ein Radschutzstreifen vorhanden (siehe Abbildung 7). Insbesondere im Bereich der neu hergestellten Kreisverkehre wird der Radverkehr auf dem Bord geführt. Im Innenstadtbereich sind mehrere Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung freigegeben (z.B. nördlicher Abschnitt Bahnstraße).



Abbildung 7: Radschutzstreifen Bahnstraße

Größere, teilweise überdachte Radabstellanlagen sind am Bahnhof, am Taunus Carré und am Rathaus vorhanden. Im Innenstadtbereich wurden Fahrradabstellbügel eingerichtet, insbesondere im Nahversorgungsbereich um die Hugenottenstraße ist jedoch immer noch ein Defizit an Radabstellanlagen festzustellen. Vorhandene Radabstellanlagen sind in Bezug auf die Sicherheit und den Komfort teilweise ausbaufähig. (Stadt Friedrichsdorf 2021; Begehung am 13.03.2023)

### 2.2.3 ÖPNV

Der am südlichen Rand des Fördergebiets liegende Bahnhof stellt einen Knotenpunkt der S-Bahn in Richtung Frankfurt (S5) und der Regionalbahnlinien in Richtung Usingen / Grävenwiesbach / Brandoberndorf (RB15) und Friedberg (RB16) dar.

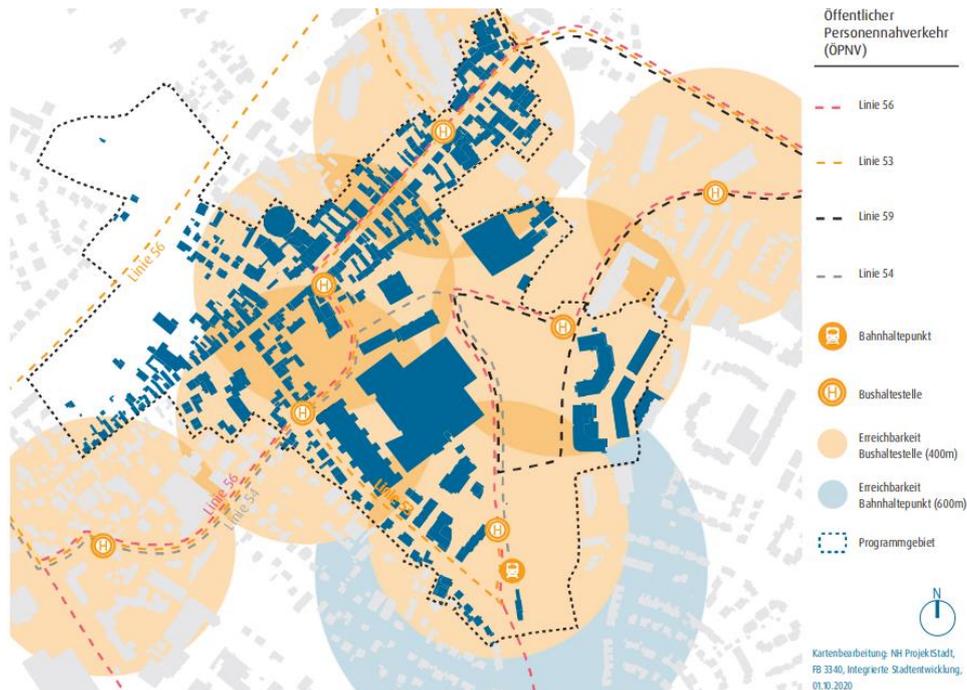


Abbildung 8: Liniennetz ÖPNV (Stadt Friedrichsdorf 2021 / Projektstadt 2020)

Die in Friedrichsdorf verkehrenden Stadtbuslinien erschließen auch das Fördergebiet. Im Fördergebiet liegen die Haltestellen Friedrichsdorf Bahnhof als Verknüpfungspunkt, Wachthaus in der Hugenottenstraße, Taunus Carré und Hornig. Die Haltestelle Cheshamer Straße östlich der Bahntrasse erschließt insbesondere den Houiller Platz. (RMV, 2023.)

Der Großteil der Bushaltestellen im Fördergebiet ist mit erhöhtem Bord und taktilen Leitsystemen barrierefrei ausgebaut. Die Haltestellen Wachthaus in der Hugenottenstraße und Bahnhof Friedrichsdorf sind derzeit nicht barrierefrei. Ebenso besteht derzeit kein barrierefreier Bahnsteigzugang am Bahnhof Friedrichsdorf. Allerdings werden der Bahnhof und das direkte Umfeld derzeit umgebaut und saniert. (Stadt Friedrichsdorf 2019; Stadt Friedrichsdorf 2021)

## 2.2.4 Motorisierter Individualverkehr

Im Fördergebiet befinden sich lediglich Gemeindestraßen. Die Homburger Landstraße als wichtige Durchgangssachse durchläuft das Fördergebiet. Die Hugenottenstraße ist durch den als Fußgängerzone ausgewiesenen Landgrafenplatz in zwei Teile gegliedert. Der Landgrafenplatz ist für Anwohnerverkehr, von 7 – 11 Uhr für Lieferverkehr und für den Radverkehr freigegeben. Der westliche Teil der Hugenottenstraße ist eine Einbahnstraße in Richtung Westen. Das Fördergebiet ist als Kernbereich und Nahversorgungszentrum für Friedrichsdorf durch hohes Verkehrsaufkommen geprägt. (Stadt Friedrichsdorf 2021)

Es befinden sich größere Parkplätze am Rathaus und südlich der Hugenottenstraße auf dem Goers-Gelände, in der Tiefgarage des Taunus Carrés, am Bahnhof und entlang der Cheshamer Straße am Houiller Platz. Entlang der Hugenottenstraße befinden sich Stellplätze in Längsaufstellung, welche nicht baulich vom Gehweg abgetrennt sind. Die öffentlichen

Parkplätze sind kostenfrei nutzbar, teilweise mit zeitlicher Beschränkung. Es befinden sich über 1.000 Parkplätze im Kernbereich (Stadt Friedrichsdorf 2019; Stadt Friedrichsdorf 2021).

Im Umfeld des Fördergebietes befinden sich zwei Carsharing-Stationen. Eine am Parkplatz Cheshamer Straße und eine weitere am Parkplatz Lilienweg am Rande knapp außerhalb des Fördergebietes. Vor dem Rathaus befindet sich ein für Carsharing reservierter Stellplatz. Ladestationen für Elektroautos befinden sich am Rathaus, am Bahnhof auf der Ostseite (Am Zollstock) und auf dem Parkplatz Lilienweg am Rande knapp außerhalb des Fördergebietes.



Abbildung 9: Analysekarte Verkehrsinfrastruktur (Stadt Friedrichsdorf 2021/Projektstadt 2020)

## 2.3 Zusammenfassende Eindrücke

Die Ergebnisse der am 13.03.2023 durchgeführten Begehung sind in die zuvor genannten Einschätzungen zu den Verkehrsträgern eingeflossen. Als detaillierteres Ergebnis wurden Profile der aufgenommenen Stärken und Schwächen für die Stadtteile erstellt und in den Workshops mit den Teilnehmenden diskutiert. Nachfolgend wird eine Übersicht über die für die Gesamtstadt zusammengefassten Ergebnisse gegeben.

Tabelle 1: Zusammenfassung der Erkenntnisse

Erkenntnisse Gesamtstadt		
    	<p>Stärken</p> <p>Kompakte Stadtstruktur, Stadtteile sind relativ nah an Kernstadt</p> <p>Größtenteils flache Topografie</p> <p>Berücksichtigung der Barrierefreiheit (abgesenkter Kantstein + taktiler Leitsystem) bei bereits erfolgten Neugestaltungen von Knotenpunkten</p> <p>Regionales Radwegeleitsystem vorhanden</p> <p>E-Ladesäulen bereits an verschiedenen Orten vorhanden (Kernstadt + Stadtteile)</p> <p>Haltstellen größtenteils mit erhöhtem Bord und taktiler Leitsystem ausgestattet (Ausnahmen an teilweise wichtigen Orten sind vorhanden)</p> <p>Alle Stadtteile verfügen über einen Schienenanschluss</p>	
	<p>Schwächen</p> <p>Teilweise herausfordernde Topografie, besonders in Friedrichsdorf (Dillingen) und Burgholzhausen</p> <p>Teilweise wenig Querungsmöglichkeiten an den Durchgangsstraßen (Köpperner Straße)</p> <p>Relativ wenig Radabstellanlagen (An den Schienenverkehrshalten und wichtigen Plätzen meist vorhanden, Qualität und Anzahl aber teilweise ausbaufähig)</p> <p>Fahrgastinformation an den Haltstellen lediglich über Aushangfahrpläne</p> <p>Kein barrierefreier Zugang zum Bahnhof Friedrichsdorf (Bauarbeiten) und Seulberg</p>	
	Erkenntnisse Fördergebiet	
	<p>Stärken</p> <p>Barrierefreier Ausbau an Knotenpunkten und Querungsstellen weiter vorangeschritten als in Stadtteilen</p>	
	<p>Schwächen</p> <p>Engstellen für den Fußverkehr auf der Hugenottenstraße</p> <p>Defizite in der Verbindung der Teilräume</p> <p>Wenig Radabstellanlagen in der Hugenottenstraße</p> <p>Hohe Verkehrsbelastung durch MIV und Parksuchverkehre</p>	

### 3 Übersicht über vorhandene Daten, Konzepte, Planungen und Beschlüsse

#### 3.1 Daten und Grundlagen

Zusammengestellt ist ein Überblick über vorliegende Daten als Grundlage des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Friedrichsdorf. Die Auflistung ist nicht vollständig, so sind regionale Datenquellen (u.a. Regionalverband FrankfurtRheinMain und auch Daten des Hessischen Statistischen Landesamtes) nicht berücksichtigt.

Die Datensätze sind hinsichtlich ihrer Verwertbarkeit für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes bewertet, um Datenlücken aufzuzeigen und empfehlenswerte Erhebungen im Vorfeld oder im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes aufzuzeigen.

Tabelle 2: Bewertung vorliegender Daten

Daten	Status	Einschätzung
Pendler im IHK-Bezirk Frankfurt am Main	2018	geeignete Datengrundlage, Aktualisierung wünschenswert
Beschäftigungsstatistik der Arbeitsagentur Bad Homburg	2021	Aktuell, geeignete Datengrundlage
Daten zur Verkehrssicherheit (z.B. polizeiliche Unfallstatistik)	vorliegend jährlich	Aktuell, geeignete Datengrundlage
Zahlen und Fakten zu den Kommunen entlang der Taunusbahn	2017-2022	Aktuell, geeignete Datengrundlage
Übersicht über geplante und aktuelle Entwicklung, z.B. Wohngebiete, Gewerbegebiete, Einkaufszentren, Schul- und Kita-Standorte sowie Freizeiteinrichtungen (Neubau, Verdichtung, Nutzungsänderung) mit Angabe geplanter Wohneinheiten bzw. Gewerbeflächen, Schülerzahlen etc.	2019-2023	Aktuell, geeignete Datengrundlage

<p>Verkehrsuntersuchungen vorhanden – bisher nicht realisierte Projekte</p> <p>Philipps-Quartier - Verkehrsuntersuchung</p> <p>Bebauungsplan Nr. 139 „Ehemaliger Güterbahnhof“ - Verkehrsuntersuchung (2019) - Verkehrliche Bewertung</p> <p>Hugenottenstraße – Einbahnstraßenführung - Verkehrstechnische Analyse</p>	<p>Stand: 06.12.2022</p> <p>2015</p> <p>2017</p>	<p>Verwertbarkeit im Detail zu prüfen, hängt vom Prüffall und der gewünschten Aussage ab</p>
<p>Verkehrsuntersuchungen vorhanden – realisierte Projekte</p> <p>Umgestaltung Landgrafenplatz - Verkehrstechnische Analyse</p> <p>Bebauungsplan „Plantation / Petterweiler Holzweg“ (Ökosiedlung) - Verkehrsuntersuchung</p> <p>Ausbau „Friedberger Straße“, 2. BA – Köppern - Verkehrserhebung Knoten Friedberger Str. / Köpperner Str. / Schulstr. / Zum Köpperner Tal</p> <p>Entwicklungskonzept „Sport- und Gewerbepark Friedrichsdorf“ – Verkehrsuntersuchung</p> <p>Entwicklungskonzept „Kernstadt Friedrichsdorf“ – Verkehrsuntersuchung</p> <p>Färberstraße / Entlastungsstraße / L3057</p>	<p>2017</p> <p>2015</p> <p>2015</p> <p>2010 /2006 /2008</p> <p>2010 / 2008</p> <p>Verkehrszählungen Färberstraße (2010)</p> <p>Verkehrsuntersuchung Färberstraße (2008)</p>	<p>Verwertbarkeit im Detail zu prüfen, hängt vom Prüffall und der gewünschten Aussage ab</p>

	Verkehrs- untersuchung Friedrichsdorf – Bad Homburg v.d.H.: (1998) – Verkehrs- untersuchung Friedrichsdorf- Seulberg (2007)	
Parkraumuntersuchung	1995/1996	Veraltet, keine geeignete Datengrundlage
Jahreszeitlicher Vergleich der Auslastung der P+R-Anlagen an den Stationen der Taunusbahn	2009	Veraltet, keine geeignete Datengrundlage
Ermittlung der P+R und B+R- Nachfrage am Bf. Friedrichsdorf	2000	Veraltet, keine geeignete Datengrundlage
ÖPNV-Liniennetz und Fahrplandaten	2023	Aktuell, geeignete Datengrundlage
Daten zur Betriebsleistung im Stadtverkehr	2023	Aktuell, geeignete Datengrundlage
Informationen zur Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte	2022	Aktuell, geeignete Datengrundlage
Drei Fahrradzählstellen	fortlaufend	Aktuell, geeignete Datengrundlage für punktuelle Aussagen
Straßenverkehrszählungen oder weitere Zähldaten im Individual- und Wirtschaftsverkehr	Unterschiedliche Daten von Einzelstandorten	Verwertbarkeit im Detail zu prüfen, hängt vom Prüffall und der gewünschten Aussage ab
Parkplätze im öffentlichen Bereich	2023	Aktuell, geeignete Datengrundlage, jedoch keine Auslastung
Vorhandene Lade- und Tankinfrastruktur	2022	Aktuell, geeignete Datengrundlage

## Erkenntnis

### Einschätzung

Auslastungsdaten veraltet. Eine Aktualisierung ist jedoch nur in Abhängigkeit der tatsächlichen Handlungsnotwendigkeit und Zuständigkeit vorzusehen:

- P+R: wird aktuell regional vorangetrieben durch RMV und ivm, kein direkter Handlungsbedarf
- B+R: Im Zuge des Radverkehrskonzeptes stadtweite Ausbauvorschläge vorliegend als Grundlage für die weitere Bearbeitung
- Es liegt keine Auslastungserhebung zum Parkraum vor.
- Es liegen keine spezifischen Daten zum Mobilitätsverhalten im Stadtgebiet vor
- Es liegen keine flächendeckenden Verkehrszählungszahlen im Straßennetz sowie Fahrgastzahlen im ÖPNV vor.
- Es liegen keine Daten zum Wirtschaftsverkehr (u.a. Anteil am Verkehrsaufkommen) vor.

### 3.2 Aktuelle Planungen mit Bedeutung für das Mobilitätskonzept

In Friedrichsdorf laufen unterschiedliche Planungsprozesse zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote.

Tabelle 3: Aktuelle Planungen

Thema	Status	Anmerkungen
Bike + Ride	2018-2023	Weitergehende Informationen im Radverkehrskonzept und Sachstand Friedrichsdorf und Seulberg; seit 2018 zusätzliche Abstellanlagen durch Wegfall von PKW-Stellplätzen
Radschnellweg FRM5	aktuell	Machbarkeitsstudie 2020 als Grundlage für Planungs- und Bauvereinbarung (Vorzugstrasse) sowie Letter of Intent zur Nordverbindung (Nordverbindung)
Elektrifizierte Nahmobilität entlang der Taunusbahn	2023	Derzeit in Abstimmung zwischen RMV und Stadt. Geplant sind Mobilitätsstationen für Pedelecs und Lastenpedelecs an 9 Standorten
E-Scooter - Anfrage	2022	bisher keine E-Scooter in Friedrichsdorf
Ausbaupläne Straße und Schiene	aktuell	Planungen zu- Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße- Cheshamer Straße mit Radweg-Kreuzung Taunusstraße / Hoher Weg / Alte Grenzstraße- Talstraße- Elektrifizierung Taunusbahn- Barrierefreier Umbau Bahnhof Friedrichsdorf
Div. Unterlagen zur PPR-Kreuzung Bad Homburg (B456)	2010-2017	Verkehrsmengenkarte 2010 Netznotenkarte 2015 Zählstellenkarte 2016 Verkehrszählung 2017

### Erkenntnis

#### Einschätzung

- Lokale und regionale Planungen zur Schieneninfrastruktur und insbesondere zur ergänzenden Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes sollten im Mobilitätskonzept berücksichtigt werden

### 3.2.1 Politische Beschlüsse zur Mobilität

Aufgeführt sind zentrale politische Beschlüsse zum Themenfeld Mobilität als Richtungsgrundlage für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für Friedrichsdorf.

Tabelle 4: Politischen Beschlüsse zu Mobilitätsthemen in den letzten 5 Jahren

Daten	Status	Inhalt
Klimaneutral 2035	2021	Friedrichsdorf soll bis 2035 klimaneutral in den Bereichen Strom, Wärme und Mobilität werden.  Die Stadt Friedrichsdorf leistet damit ihren Beitrag zum Ziel des Pariser Klimaabkommens, die Erderwärmung möglichst auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen
Mobilitätskonzept - Beschluss	2021	Ziel und Themenschwerpunkte des Mobilitätskonzeptes, Finanzierung, Grober Zeitplan der Umsetzung
Autobahnbrücke Färberstraße	2022	Im Rahmen der Erarbeitung der Leistungsbeschreibung für das zu erstellende Mobilitätskonzept kann geklärt werden, ob es sinnvoll und möglich ist, das Szenario einer [temporären] Autobahnbrückensperre in das Mobilitätskonzept mit einfließen zu lassen.
Initiative stadterträglicher Verkehr - Beschluss	2022	Friedrichsdorf gerät bei Ausweisung von Höchstgeschwindigkeiten in der Innenstadt an bundesrechtliche Grenzen. Dazu tritt es der Initiative von Städten für mehr kommunale Gestaltungsmöglichkeiten bei.
Ausbau Ladeinfrastruktur Flächenvergabe - Beschluss	2021	Grundstücksflächen zur Errichtung von E-Ladesäulen werden an interessierte Unternehmen nach dem „Windhundprinzip“ vergeben. Friedrichsdorf hat Potenzialflächen auf <a href="http://flaechentool.de">flaechentool.de</a> veröffentlicht, wodurch die Kommunikation zwischen Grundstückseigentümern und interessierten Unternehmen erleichtert werden soll.

Daten	Status	Inhalt
Verkehrskonzept - Beschluss	2020	Durch Wohnneubaugebiete und Gewerbeneuansiedlungen entstehen neue Bedarfe beim MIV und ÖPNV. Diese müssen prognostiziert werden, um Anpassungsmaßnahmen zeitnah umzusetzen.
Verkehrskonzept – Antrag Taunus-Lab und Amazon- Logistikcenter	2022	Die verkehrlichen Auswirkungen der Öffnung des Taunus-Lab und des Amazon-Logistikcenters sollen bei der Erstellung eines Verkehrskonzepts mitberücksichtigt werden.
Fahrradpiktogramme - Beschluss	2022	Straßen mit erhöhtem Sicherheitsrisiko für Radfahrende sollen mit Piktogrammketten ausgestattet werden. So kann die objektive und subjektive Sicherheit erhöht werden.
Radschnellweg FRM5	2020	Die Stadt Friedrichsdorf bestätigt den Trassenverlauf (Variante B) in ihrer Gemarkung für die Umsetzung der Radschnellverbindung gemäß Machbarkeitsstudie. Dabei sollen durch die Durchführung der Radwegeverbindung keine Parkplätze wegfallen.
	2023	Zustimmung zum Abschluss einer Vereinbarung zur Planung und Bau eines Radschnellwegs zwischen Frankfurt am Main und Friedrichsdorf über Eschborn, Steinbach (Taunus), Oberursel (Taunus), Bad Homburg vor der Höhe (FRM 5)
	2023	Zustimmung zum Abschluss einer Absichtserklärung – Letter of Intent zwischen Stadt Friedrichsdorf, Stadt Bad Homburg vor der Höhe, Stadt Frankfurt am Main und dem Regionalverband FrankfurtRheinMain zur Entwicklung einer Nordverbindung als Radwegeverbindung als Teilprojekt des Radschnellweges FRM5

## Erkenntnis

### Einschätzung

- Politische Anträge und Beschlüsse sind im Mobilitätskonzept zu berücksichtigen.
- Insbesondere das Ziel zur Klimaneutralität sollte als ambitionierte Zielstellung rahmengebend für die Mobilitätsentwicklung in Friedrichsdorf sein.

### 3.2.2 Relevante Pläne und Konzepte

Das Mobilitätskonzept für Friedrichsdorf bündelt vorliegende Planungen und Konzepte, um auf dieser Grundlage einen strategischen Rahmen für die Mobilitätsentwicklung der kommenden Jahre zu entwickeln. Nachfolgend zusammengefasst und hinsichtlich ihrer Aktualität bewertet sind kommunale und regionale Konzepte. In den aufgezählten Konzepten sind jeweils verschiedene Maßnahmen enthalten, die teilweise schon umgesetzt wurden oder sich in der Umsetzung befinden. So befinden sich zum Beispiel das Radverkehrskonzept und das ISEK derzeit in Umsetzung. Eine nach Verkehrsträgern gegliederte Auflistung der in den relevanten Plänen enthaltenen Maßnahmen befindet sich im Anhang (Kapitel 7.2). Eine Auflistung von besonders für das Fördergebiet relevanten Maßnahmen befindet sich ebenfalls im Anhang (Kapitel 7.3).

Tabelle 5: Vorliegende Pläne und Konzepte

Konzept	Status	Einschätzung
"Future Readiness Check" (IST-Analyse gem. SUMP)	2018	Aktuell, geeignete Datengrundlage
Imagebroschüre Friedrichsdorf 2022	2022	Aktuell, ergänzende Datengrundlage
Schulentwicklungsplan Hochtaunuskreis	2019	Aktuell, ergänzende Datengrundlage
Klimaschutzkonzept	2023	Aktuell, geeignete Datengrundlage
Radverkehrskonzept Friedrichsdorf	2018	Aktuell, geeignete Datengrundlage, punktuell Fortschreibungsbedarf
Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis	2021	Aktuell, geeignete Datengrundlage
Stadtmarketingprozess - Report	2019	Aktuell, ergänzende Datengrundlage

Konzept	Status	Einschätzung
Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+	2019	Aktuell, geeignete Datengrundlage
Einzelhandelskonzept	2015	Ergänzende Datengrundlage
Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain	2020	Aktuell, geeignete Datengrundlage
Generalverkehrsplan Friedrichsdorf	1980	Veraltet, keine geeignete Datengrundlage
Generalverkehrsplan Umlandverband	2000	Veraltet, kaum geeignete Datengrundlage
Regionaler Flächennutzungsplan 2010 / 2019	2010/ 2019	Aktuell, ergänzende Datengrundlage
Regionales Entwicklungskonzept Steckbrief Friedrichsdorf	2019	Aktuell, ergänzende Datengrundlage
ISEK Lebendige Zentren	2021	Aktuell, geeignete Datengrundlage
Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde) Teilplan Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise	2020	Aktuell, geeignete Datengrundlage
Nahverkehrsplan Hochtaunuskreis 2013-2017	2014	Veraltet, relevante Datengrundlage; Mobilitätskonzept als Möglichkeit kommunale Interessen in eine Fortschreibung einzubringen
Nahverkehrsplan für den Bereich des ZOV (Fortschreibung 2020) - Wetteraukreis, Vogelsbergkreis, Landkreis Gießen	2020	Aktuell, ergänzende Datengrundlage
Regionaler Nahverkehrsplan des RMV	2021	Aktuell, geeignete Datengrundlage

## Erkenntnis

### Einschätzung

- Pläne und Konzepte in Friedrichsdorf sowie auf regionaler Ebene sind vorrangig aktuell.
- Es besteht eine umfassende Palette an rahmengebenden Untersuchungen und Konzepten mit Bedeutung für das Mobilitätskonzept.
- Veraltet sind der Nahverkehrsplan des Hochtaunuskreises als Planungsrahmen für den regionalen ÖPNV sowie Generalverkehrspläne für die Stadt Friedrichsdorf und für den Umlandverbund.
- Es gibt kein Konzept, das sich vorrangig dem Fußverkehr widmet.

## 4 Zentrale Ergebnisse der Workshops

### 4.1 Workshop gesamtstädtisches Mobilitätskonzept

Als Baustein zur Erstellung einer Vorstudie für ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept für Friedrichsdorf fand am 27.04.2023 ein Workshop im kleinen Saal des Forums Friedrichsdorf im Stadtteil Köppern statt, an welchem geladene Gäste teilnehmen konnten. Der Kreis der Teilnehmenden bestand aus zentralen Akteuren aus der Kommunalpolitik, der Verwaltung sowie relevanten lokalen und regionalen Interessensverbänden und Mobilitätsakteuren. Nachfolgend werden die jeweiligen Leitfragen und zentrale Erkenntnisse zu diesen Fragen aufgezeigt.

#### 4.1.1 Workshopphase I: Bestehende Grundlagen und Ziele

##### **Welche Ziele für die Ausgestaltung der Mobilität in der Stadt Friedrichsdorf liegen bereits vor?**

- Der politische Beschluss „Klimaneutralität bis 2035“ gilt als übergeordnetes Ziel.
- Ziele zur Mobilität sind bereits in verschiedenen Konzepten verankert (z.B. Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+, Radverkehrskonzept, Klimaschutzkonzept, ISEK) und zu berücksichtigen.
- Die Barrierefreiheit ist als Querschnittsthema und als Ziel übergeordnet mitzudenken.

##### **Gibt es ein gemeinsames Verständnis für die Umsetzung einer Strategie bzw. von konkreten Maßnahmen?**

- Eine ganzheitliche Herangehensweise, auch im Sinne eines SUMP-Ansatzes (Sustainable Urban Mobility Plan) erleichtert die Umsetzung einer Gesamtstrategie.
- Es ist wichtig, innerhalb des Planungsprozesses, verschiedene Perspektiven einzunehmen und zum Beispiel Interessen verschiedener Verkehrsträger abzuwägen.

#### 4.1.2 Workshopphase II: Mobilität in der Stadt Friedrichsdorf

##### **Wo drückt der Schuh?**

- Das ÖPNV-Angebot sollte in allen Stadtteilen gestärkt werden, es sind aber auch Lösungen zur Anpassung der Fahrzeuggrößen an die Nachfrage zur Erhöhung der Effizienz zu finden.
- Die gute Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt ist von großer Bedeutung, da in den Stadtteilen teilweise nur noch eingeschränkt eigene Versorgungsstrukturen bestehen.

- Es besteht teilweise Konfliktpotenzial zwischen dem (ruhenden) MIV und dem Fuß-/Radverkehr sowie auch zwischen dem Fuß- und Radverkehr (z.B. in Köppern).
- Die Taktung der vorhandenen ÖPNV-Angebote ist teilweise nur bedingt attraktiv.
- Die Informationslage über die Mobilitätsoptionen und -angebote ist verbesserungswürdig.
- Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger, insbesondere an den Bahnhöfen, ist verbesserungsfähig.

Sind die Stärken und Schwächen der bestehenden Mobilitätsangebote in Friedrichsdorf ausreichend erhoben, benannt und bewertet?

- Es bestehen teilweise Defizite in der Datenverfügbarkeit (Verkehrszählungen), um Stärken und Schwächen detailliert aufzunehmen (vergleiche Kapitel 3.1)

#### **4.1.3 Workshopphase III: Anforderungen an ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept**

##### **Was soll das Mobilitätskonzept leisten?**

- Das Ziel der Klimaneutralität sollte im Fokus des Mobilitätskonzeptes stehen.
- Es werden weitere, konkretisierte Ziele und Wege zu deren Erreichung aufgezeigt.
- Das Konzept sollte möglichst konkrete und priorisierte Handlungsempfehlungen enthalten.
- Die finanziellen Möglichkeiten und insbesondere etwaige Fördermittel sollten beachtet werden.
- Das Mobilitätskonzept sollte als Anstoß zu einem fortlaufenden Prozess zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität angesehen werden.
- Das Mobilitätskonzept soll der Verwaltung als abgestimmter Handlungsrahmen für die sukzessive Konkretisierung und Umsetzung von Maßnahmen dienen.

##### **In welche Strukturen soll der Prozess eingebettet werden?**

- Ein transparenter Prozess während der Aufstellung ist unerlässlich, um den Erfolg des Konzeptes zu gewährleisten.

### **Wer soll beteiligt werden?**

- Die Beteiligung sollte verschiedene Zielgruppen ansprechen. Insbesondere verschiedene Altersklassen und unterschiedlich große finanzielle Möglichkeiten der Zielgruppen sollen berücksichtigt werden.
- Interessensverbände, Vereine und Beiräte (z.B. Mobilitätseingeschränkte, Senioren, Jugendliche, ADFC etc.) sollten frühzeitig mit in den Prozess einbezogen werden.
- Wichtige Akteure aus der Politik, Verwaltung, Öffentlichkeit und dem lokalen Gewerbe sollen ebenfalls fortlaufend beteiligt werden.

## **4.2 Workshop – Lebendiges Zentrum**

Am 23.05.2023 fand ein Workshop mit Fokus auf das lebendige Zentrum statt. Veranstaltungsort war der große Sitzungssaal im Rathaus Friedrichsdorf.

### **4.2.1 Workshopphase I: Mobilität im lebendigen Zentrum Friedrichsdorf, spezifische Herausforderungen im Fördergebiet**

#### **Wo drückt der Schuh?**

- Es fehlen teilweise attraktive Verbindungen zwischen wichtigen Teilräumen innerhalb des Fördergebiets, wie zum Beispiel dem Taunus-Carré und dem Landgrafenplatz.
- Derzeit fehlen Radabstellanlagen an verschiedenen Orten (z.B. im Verlauf der Hugenottenstraße), an weiteren Orten bestehen Potenziale zur Erweiterung bestehender Abstellanlagen.
- Es bestehen hohe verkehrliche Belastungen, insbesondere auf der Hugenottenstraße, die die Aufenthaltsqualität einschränken.

#### **Wo liegen die spezifischen Herausforderungen im Fördergebiet?**

- Es müssen verschiedene Interessen abgewogen werden und zum Beispiel auch die Perspektive der Ein- und Auspendelnden sowie des Einzelhandels beachtet werden.
- Zentrale Herausforderung ist die Umgestaltung und Neuordnung der Hugenottenstraße als wichtige Einkaufsstraße, um ihre Attraktivität gemäß ihrer Funktion als lebendiges Zentrum zu erhöhen.
- Eine attraktive Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt stärkt das Zentrum.

#### 4.2.2 Workshopphase II: Vision 2035

##### Wie sieht Mobilität im Zentrum von Friedrichsdorf im Jahr 2035 aus?

- Im Jahr 2035 soll die Gestaltung und Aufteilung des Verkehrsraums die Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsträger widerspiegeln (z.B. als Shared-Space).
- Der ÖPNV soll elektrifiziert sein und flexible Angebote ermöglichen die effiziente und attraktive Bedienung der Innenstadt und der Stadtteile.

##### Welche Ziele und Anforderungen für die Ausgestaltung der Mobilität in der Kernstadt von Friedrichsdorf gibt es?

- Die Belebung im Sinne des lebendigen Zentrums muss mit der Erreichbarkeit und Mobilität zusammen gedacht werden.
- Die Stärkung des Umweltverbundes ermöglicht die attraktive Gestaltung und Neuaufteilung der Verkehrsflächen im Zentrum. Von der Erhöhung der Aufenthaltsqualität profitieren auch der Einzelhandel und die Gastronomie.

### Erkenntnis

Innerhalb des ersten Workshops wurden insbesondere grundlegende Erwartungen und Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes abgesteckt. Zusätzlich wurde auf die Chancen und Herausforderungen für die Mobilität in den Stadtteilen eingegangen.

Im Mobilitätskonzept ist insbesondere zu berücksichtigen:

- Ganzheitlicher Ansatz
- Einnehmen verschiedener Perspektiven
- Transparenter Prozess mit intensiver Beteiligung

### Erkenntnis

Der zweite Workshop widmete sich der spezifischen Herausforderung für die Mobilität innerhalb des Fördergebiets. Insbesondere die räumliche Verbindung von Versorgungsbereichen untereinander, die Erreichbarkeit des Zentrums sowie die künftige Gestaltung und Funktion der Hugenottenstraße waren wichtige Themen.

## 5 Handlungsempfehlungen

### 5.1 Anforderungen an das Mobilitätskonzept

Aus den Erwartungen der Akteure hinsichtlich der Ergebnisleistung des Mobilitätskonzepts lassen sich folgende Anforderungen ableiten:

- Ganzheitlicher Ansatz und eine integrierte Herangehensweise im Sinne eines Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP),
- Berücksichtigung und Konsistenzprüfung aller vorliegender relevanten Planungen einschließlich Planungen zur Siedlungsentwicklung auf lokaler und regionaler Ebene,
- Betrachtung verschiedener Zeithorizonte im Zuge der Konzeptentwicklung (kurz-, mittel- und langfristig),
- Formulierung eines Leitbildes mit Definition konkreter Zielwerte (z.B. zum Modal-Split),
- Definition eines Handlungsrahmens für die Ausweitung umweltverträglicher Mobilität,
- Verbesserung der externen und internen Verknüpfungen mit den umliegenden Kommunen und dem Oberzentrum Frankfurt, dabei Berücksichtigung von Alltags- und Freizeitverkehren,
- Benennung konkreter Handlungsempfehlungen für alle Verkehrsträger und alle Stadtteile,
- Ausgestaltung einer stadt-/raumverträglichen Mobilität und Treffen von möglichst konkreten Aussagen zu Themen wie der Flächenaufteilung des Verkehrsraums,
- Berücksichtigung alternativer Antriebstechnologien,
- Netzgestaltung für alle Verkehrsarten einschließlich Aussagen zum ruhenden Verkehr, Verknüpfung der Verkehrssysteme, Aussagen zu Auswirkungen/Sinnhaftigkeit einzelner Maßnahmen (z.B. im Straßennetz),
- Treffen von Aussagen zum Mobilitätsmanagement und zur Vermeidung physischer Verkehre (infolge vermehrten Homeoffice etc.),
- Ableitung und Definition von Schlüsselprojekten mit tiefgehender Ausarbeitung in Vorbereitung der Umsetzung,
- Klärung der Finanzierungsmöglichkeiten und Berücksichtigung finanzieller kommunaler Möglichkeiten,
- Benennung von Zuständigkeiten für entwickelte Maßnahmen und Handlungsansätze.

Um einen möglichst großen Rückhalt des Mobilitätskonzeptes in der Bevölkerung und Politik sowie die Anpassung des Konzeptes an die Anforderungen in Friedrichsdorf gewährleisten zu können, ist ein hohes Maß an Transparenz innerhalb des Prozesses notwendig. Auch im Sinne der Beteiligung ergeben sich folgende Anforderungen an den Planungsprozess:

- Akteursbeteiligung und zielgruppengerechte Beteiligung für verschiedene Gruppen (z.B. auch für junge Menschen),
- Digitale und attraktive Beteiligung,
- Transparente Kommunikation der Auswirkungen des Konzeptes,
- Einbindung von Beiräten und Interessenvertretungen (z.B. Jugendvertretung, ADFC, ...).

## **5.2 Ableitung relevanter Inhalte**

Ein Mobilitätskonzept für die Stadt Friedrichsdorf soll einen Orientierungsrahmen für die Mobilitätsentwicklung der nächsten 15 Jahre darstellen. Das Mobilitätskonzept betrachtet dabei alle Verkehrsarten, der Schwerpunkt liegt aber auf dem Radverkehr, dem ÖPNV sowie der multimodalen Vernetzung der Verkehrsangebote. Die Optimierung der bestehenden und die Etablierung passgenauer neuer Mobilitätsangebote ist in diesem Zusammenhang als ein wichtiger Baustein einer nachhaltigen kommunalen Entwicklung verstanden. Ausgehend von einem Leitbild für die künftige Entwicklung wird darauf mit geeigneten Maßnahmen kurz- und mittelfristig hingewirkt.

Die Erarbeitung erfolgt in einem integrierten Prozess, die Bearbeitungsergebnisse werden unter Einbeziehung geeigneter öffentlicher Formate abgestimmt. Mit Abschluss des Projekts liegt der Stadt Friedrichsdorf eine tragfähige Gesamtkonzeption mit einem konkreten Maßnahmenkatalog vor. Die Erarbeitung umsetzungsfähiger und in sich stimmiger Maßnahmenpakete erfolgt unter Berücksichtigung der relevanten Wirkungszusammenhänge.

Als übergeordnete Zielstellung gilt der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Klimaneutralität: „Friedrichsdorf soll bis 2035 klimaneutral in den Bereichen Strom, Wärme und Mobilität werden“



Abbildung 10: Zusammenfassung wesentlicher Inhalte des Mobilitätskonzeptes

### 5.2.1 ÖPNV



#### Ziele

- Stärkung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, Steigerung der Fahrgastzahlen
- Bedarfsgerechte Verdichtung, Ausweitung und Verbesserung der Angebote
- Lösung für effiziente Angebote in nachfrageschwachen Zeiten und Gebieten

#### Mögliche Untersuchungsgegenstände

- Optimierungspotenziale des Busnetzes (Linienführung, Erschließung, Taktung etc.)
- Betrachtung und Einführung von neuen Bedienformen (On-Demand)
- Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus, Bahn und ergänzenden Mobilitätsangeboten

### 5.2.2 Fußverkehr



#### Ziele

- Sichere und attraktive Fußwege und Plätze schaffen, um die Attraktivität des Fußverkehrs zu erhöhen
- Schaffung hoher Aufenthaltsqualität
- Stärkung wichtiger (kleinräumlicher) Verbindungen für den Fußverkehr

### Mögliche Untersuchungsgegenstände

- Attraktivitätssteigerung der Infrastruktur für den Fußverkehr, Definitionen von Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur
- Definition eines Hauptfußwegenetzes (unter Berücksichtigung wichtiger Verbindungen im Zentrum z.B. Hugenottenstraße/Landgrafenplatz – Taunus Carré - Houiller Platz)
- Identifikation von Netzlücken

### 5.2.3 Radverkehr



#### Ziele

- Vorantreiben der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes
- Vorantreiben der Umsetzung des Radschnellwegs FRM5 Vordertaunus (mit Nordverbindung)
- Schaffung eines durchgängigen und attraktiven Radwegenetzes

### Mögliche Untersuchungsgegenstände

- Überprüfung des Umsetzungsstandes des Radverkehrskonzeptes
- Identifikation von Lücken im Zielnetz 2030
- Definition von Qualitätsmerkmalen für Radabstellplätze
- Einführung von Bike-Sharing Angeboten
- Schaffung weiterer Radabstellanlagen und E-Bike Infrastruktur (anknüpfend an ISEK)
- Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes

### 5.2.4 MIV



#### Ziele

- Verträgliche Gestaltung des MIV
- Erhöhung des Anteils alternativer Antriebstechnologien / Ausbau von Lademöglichkeiten für E-Autos (anknüpfend an ISEK)
- Vermeidung von motorisiert zurückgelegten Wegen auf kurzen Distanzen (anknüpfend an Klimaschutzkonzept)
- Entlastung der Innenstadt vom MIV

### Mögliche Untersuchungsgegenstände

- Darstellung des Haupt- und Nebenstraßennetzes, Aufnahme der verkehrlichen Funktionen, Klassifizierung des Straßennetzes
- Erfassung und Ordnung der Parkplätze (Parkraumkonzept), Steuerung des Stellplatzbedarfs und der Verkehrserzeugung (langfristig)
- Grundlegende Umgestaltung der Hugenottenstraße (anknüpfend an ISEK) und von Ortsdurchfahrten

- Strategie zum Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur (Bedarfsanalyse, Standortkonzept, Handlungsempfehlungen)

### **5.2.5 Vernetzte Mobilität**



#### **Ziele**

- Verbesserung der Vernetzung verschiedener Angebote
- Erhöhung der multimodalen Nutzbarkeit
- Umsetzung und Erweiterung bestehender Planungen zur Vernetzung und Schaffung neuer Angebote (z.B. Mobilitätsstationen gem. Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+ Friedrichsdorf und Elektrifizierte Nahmobilität entlang der Taunusbahn)

#### **Mögliche Untersuchungsgegenstände**

- Schnittstellen zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten identifizieren und gezielt durch ergänzende Angebote/Infrastruktur ergänzen
- Einrichtung geplanter Mobilitätsstationen und Prüfung weiterer Standorte
- Erweiterung bestehender und Schaffung neuer Sharing-Angebote

### **5.2.6 Mobilitätsmanagement und Kommunikation**



#### **Ziele**

- Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl durch Information, Beratung, Anreize und Veranstaltungen mit dem Ziel den Anteil des Umweltverbundes zu erhöhen
- Anreize für betriebliches Mobilitätsmanagement schaffen
- Erarbeitung von Maßnahmen und Konzepten für unterschiedliche Zielgruppen

#### **Mögliche Untersuchungsgegenstände**

- Erfahrungen aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement der Verwaltung (Mobilitätsplan Stadtverwaltung Friedrichsdorf „Südhessen effizient mobil“ nutzen, um das Mobilitätsmanagement auszuweiten)
- Organisation des Schulbringverkehrs
- Betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement
- Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation zu umweltfreundlicher Mobilität

### 5.2.7 Wirtschaftsverkehr



#### Ziele

- Verträgliche und praktikable Gestaltung von Wirtschaftsverkehren, insbesondere der Anlieferung für Einzelhandel und Gastronomie
- Erhöhung des Anteils alternativer Antriebe im Lieferverkehr
- Erprobung neuer Lieferkonzepte unter Berücksichtigung der notwendigen Praktikabilität und Flexibilität

#### Mögliche Untersuchungsgegenstände

- Überprüfung und Erweiterung vorhandener Lieferzonen und Lieferzeiten
- Einführung eines Mikrologistiksystems unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit

## 5.3 Strukturvorschlag Mobilitätskonzept

Zur besseren Strukturierung des Aufstellungsprozesses sowie zur Definition der inhaltlichen Leitlinien lassen sich folgende Arbeitspakete definieren. Es sollte von einer Bearbeitungszeit von rund 20 - 24 Monaten ausgegangen werden.



Abbildung 11: Ableitung möglicher Arbeitspakete

Bei der Ausschreibung des Mobilitätskonzeptes und der Zeitplanung sind die zeitlichen Bindungen zu berücksichtigen, die mit der Konzessionslaufzeit des Stadtverkehrs Friedrichsdorf (bis Ende 2024, Verlängerungsoption von 2 Jahren) und dem baulichen Zustand der Hugenottenstraße einhergehen. Diese können eine vorgezogene Bearbeitung der Themenkomplexe erforderlich machen. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Planungen im Einklang mit den gesamtstrategischen Zielstellungen erfolgen, die im Zuge der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Friedrichsdorf entwickelt werden. Eine intensive Rückkoppelung ist sicherzustellen.

## **6 Ausblick**

Mobilität ist eine komplexe Aufgabe mit vielen Querschnittsthemen. Das Mobilitätskonzept für die Stadt Friedrichsdorf wird parallel zu unterschiedlichen Projekten und Konzepten in der Stadt und auch der Region erarbeitet. Zum Teil werden aus den anderen Konzepten Ergebnisse in den Prozess einfließen oder es wurden Daten aus dem Mobilitätskonzept im Rahmen anderer laufender oder anstehender Projekte genutzt.

Diese Vorstudie setzt die Rahmenbedingungen für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die Stadt Friedrichsdorf. Die Handlungsempfehlungen beinhalten Hinweise zu räumlichen und thematischen Schwerpunkten sowie Leitplanken für die Ausgestaltung des Prozesses. Dies kann sowohl als Grundlage für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes als auch für die Ausschreibung des Konzeptes verwendet werden. Weiterhin wurden im Zuge der Vorstudie vorhandene Planungen und Konzepte gesichtet. Diese können ebenfalls die Grundlage für eine detailliertere Auswertung innerhalb des Mobilitätskonzeptes darstellen.

## 7 Anhang

### 7.1 Zentrale Erkenntnisse aus den Analysen bestehender Konzepte

#### 7.1.1 Aussagen für die Gesamtstadt

Im Zuge der Erarbeitung der bestehenden Konzepte wurden bereits ausführliche Analysen zu Voraussetzungen in Friedrichsdorf mit unterschiedlichen räumlichen und thematischen Schwerpunkten durchgeführt. Nachfolgend aufgeführt sind zentrale Aussagen bestehender Konzepte für die künftige Mobilitätsentwicklung in Friedrichsdorf. Nicht aufgeführt sind Konzepte ohne relevante Zielstellungen.

Tabelle 6: Aussagen in bestehenden Konzepten

Konzept	Aussagen
<b>Evaluierung und Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+ Friedrichsdorf</b>	Die Stadt im Dialog – partizipativ gemeinsam entwickeln
<b>ISEK „Lebendige Zentren Friedrichsdorf“</b>	Die Stadt als starker Wirtschafts- und Arbeitsstandort - Raum für Innovation, Kreativität und Handel
	Die Stadt mit zukunftsweisender Mobilität und Infrastruktur – vernetzen und umfassend versorgen
	Die attraktive Stadt mit Identität und Historie - lebenswerte Stadtteile und Wahrung der Ortskerne
<b>Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018 (Fortschreibung)</b>	Zielnetz 2030 für den Radverkehr in Friedrichsdorf (Definition von Radschnellverbindungen, Radhauptverbindungen, Radverkehrsverbindungen und Freizeitverbindungen)
	Definierte infrastrukturelle Maßnahmen als Programm für die künftige Entwicklung des Radverkehrs
<b>Integrierter lokaler Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis 2013 – 2017</b>	Definition von Anforderungen an die Schülerbeförderung, konzeptionelle Analyse und Optimierung der Anbindung von Schulstandorten

	Bedarfsgerechte Optimierung der Übergänge zwischen Bus und Bahn
	Bedarfsverkehre in dünn besiedelten Regionen
<b>FrankfurtRheinMain in Bewegung - Die Mobilitätsstrategie für die Region 2020</b>	Unnötigen Verkehr vermeiden (direkt /kompakter Siedlungsraum/ bewusst)
	Nötige Verkehre gestalten (umweltfreundlich / umfeldgerecht / sicher und verlässlich / wirtschaftlich)
	Im Jahr 2030 hat sich im Modal-Split der Region FrankfurtRheinMain der Anteil des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn) auf 65 Prozent erhöht.
	Mobilitäts- und Verkehrswende FrankfurtRheinMain bedeutet auch die Erfüllung der Klimaschutzziele und die Gewährleistung wirtschaftlicher Prosperität.
	Im Jahr 2030 sind die Treibhausgasemissionen in der Region FrankfurtRheinMain um 55 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 reduziert.

### 7.1.2 Aussagen zum Fördergebiet „Lebendiges Zentrum“

Die meisten Konzepte weisen dabei eine gesamtstädtische Betrachtungsebene auf, dennoch werden teilweise auf das Fördergebiet bezogene Aussagen getroffen. Weitere Aussagen können auch auf das Fördergebiet bezogen werden. Umfangreichere Steckbriefe zu den vorhandenen Konzepten sind dem vorigen Kapitel zu entnehmen.

Tabelle 7: Aussagen zum Fördergebiet aus vorhandenen Konzepten

Aussagen bestehender Konzepte zum Fördergebiet	
<b>Evaluierung und Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+ Friedrichsdorf</b>	Das Zentrum des Stadtteils Friedrichsdorf als „starke Mitte“ für Handel, Dienstleistung, Kultur und Gastronomie und Zentrum der Versorgung für alle Stadtteile
	Die Stadt im Dialog – partizipativ gemeinsam entwickeln
	Schutz der historischen Bebauung in der Hugenottenstraße
	Notwendigkeit eines breitgefächerten Mobilitätsangebotes (Bus, SPNV, barrierefreier Bahnhof, Mobilitätsstationen, Carsharing, Fahrradverleih, Infrastrukturausbau)
	Sehr gute Anbindung der Kernstadt an das überregionale Schienennetz
<b>Future Readiness Check – Potentialanalyse für die Mobilität von Morgen in der Stadt Friedrichsdorf</b>	Defizite in der Datenerhebung (gesamtstädtisch und teilträumlich für das Fördergebiet)
<b>ISEK „Lebendige Zentren Friedrichsdorf“</b>	Die Stadt mit zukunftsweisender Mobilität und Infrastruktur – vernetzen und umfassend versorgen
	Kompaktes Innenstadtgebiet mit guter ÖPNV-Anbindung als Stärke in Bezug auf die Mobilität
	Ausbau der E-Mobilität und Sharing-Angeboten /Mobilitätsstationen und Stärkung des Radverkehrs als Chancen
	Unzureichende Verbindungswege zwischen öffentlichen Plätzen und dem Nahversorgungsbereich

	Starke Verkehrsbelastung auf der Hugenottenstraße
	Barrierefreiheit in großen Teilen der Innenstadt gegeben; Barrierefreiheit der Hugenottenstraße wird durch älteren Belag und Hauseingänge mit Treppen, sowie zugeparkte Eingänge eingeschränkt
	Insgesamt funktionale Gestaltung des öffentlichen Raums im Fördergebiet
<b>Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Friedrichsdorf</b>	Zentrale Nahversorgungsbereiche als Beitrag zu Verkehrsvermeidung im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“
<b>Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018 (Fortschreibung)</b>	Ballung von Gefahrenstellen für den Radverkehr innerhalb des Fördergebiets
	Innenstadt als wichtiger Anlaufpunkt für den Radverkehr
	Zielnetz 2030 im Fördergebiet: Hugenottenstraße, Bahnstraße, Taunusstraße, Talstraße als Radhauptverbindung und Cheshamer Straße, Wilhelmstraße, Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße und Hirtenweg als Radverkehrsverbindung

## 7.2 Maßnahmen aus bestehenden Konzepten nach Verkehrsarten

Tabelle 8: Maßnahmen zum Radverkehr

Konzept	Maßnahmen
<b>Evaluierung und Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+ Friedrichsdorf</b>	Stärkung und Qualifizierung des Rad- und Fußwegenetzes
<b>Future Readiness Check – Potentialanalyse für die Mobilität von Morgen in der Stadt Friedrichsdorf</b>	Einführung BikeSharing
	Verbesserung Radwegweisung und Radwegequalität
<b>Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Friedrichsdorf</b>	Radverkehrskonzept umsetzen

<b>Mobilitätsplan Stadtverwaltung Friedrichsdorf „Südhessen Effizient mobil“</b>	Verbesserung der Fahrradabstellanlagen
	Information über geeignete Radwegeverbindungen
	Reparaturmöglichkeiten
	Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Umfeld
	Bereitstellung Duschen + Umkleiden
	Teilnahme an den Aktionen „Mit dem Rad zur Arbeit“ und/oder „Stadtradeln“
	Fahrradleasing / Bezuschussung Fahrradkauf
	Anschaffung weiterer Dienst-Pkw, Anschaffung von Dienstfahrrädern
<b>Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018 (Fortschreibung)</b>	Diverse Infrastrukturmaßnahmen im Stadtgebiet u.a. Schaffung von Radwegen und Zwischenverbindungen, Verbreiterung vorhandener Wege, Schaffung von Querungshilfen etc.
<b>Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis</b>	187 bauliche Streckenmaßnahmen (z.B. Wegeverbreiterung, Neubau von Radwegen etc.)
	129 sonstige Streckenmaßnahmen (z.B. Anordnung Fahrradstraße, Freigabe von Einbahnstraßen)
	364 Punktmaßnahmen (z.B. Bordsteinabsenkung, Poller etc. entfernen/optimieren)
<b>FrankfurtRheinMain in Bewegung - Die Mobilitätsstrategie für die Region 2020</b>	Der Ausbau zu einem lückenlosen Radwegnetz durch die Erarbeitung eines Lückenschlussprogramms  Bau der Radschnellwege FrankfurtRheinMain (hier: FRM5 Vordertaunus)

Tabelle 9: Maßnahmen zum Fußverkehr

Konzept	Maßnahmen
<b>Evaluierung und Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+ Friedrichsdorf</b>	Stärkung und Qualifizierung des Rad- und Fußwegenetzes
<b>Mobilitätsplan Stadtverwaltung Friedrichsdorf „Südhessen Effizient mobil“</b>	Verbesserung der Fußwegesituation im Umfeld
	Servicepoint (Regenschirme, Schuhputzzeug)
<b>FrankfurtRheinMain in Bewegung - Die Mobilitätsstrategie für die Region 2020</b>	Förderung des Fußverkehrs durch regionale Initiative, Erreichbarkeitsstudien und barrierefreiem Ausbau

Tabelle 10: Maßnahmen zum MIV

Konzept	Maßnahmen
<b>Future Readiness Check – Potentialanalyse für die Mobilität von Morgen in der Stadt Friedrichsdorf</b>	Maßnahmen zur Lärmreduktion (Tempo 30 in Wohn- und Mischgebieten)
	Förderung elektrische betriebener Verkehrsmittel
	Einfahrbeschränkungen für das Stadtzentrum, Verkehrssteuerung und Connected Car
<b>Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Friedrichsdorf</b>	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur
	Förderung von Mitfahrgelegenheiten
	Etablierung Car-Sharing
	Verkehrsvermeidung MIV
<b>Mobilitätsplan Stadtverwaltung Friedrichsdorf „Südhessen Effizient mobil“</b>	Förderung von Elektrofahrzeugen (Pkw)
	Einführung Fahrgemeinschaftsbörse / Einbindung vorhandener Portale
	Nutzung von Dienstfahrzeugen
	Dienstfahrten nur noch mit Elektrofahrzeugen

Tabelle 11: Maßnahmen zum ÖPNV

<b>Konzept</b>	<b>Maßnahmen</b>
<b>Evaluierung und Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+ Friedrichsdorf</b>	Sicherung und Ausbau eines tragfähigen ÖPNV-Netzes und alternativer Mobilitätsformen
<b>Future Readiness Check – Potentialanalyse für die Mobilität von Morgen in der Stadt Friedrichsdorf</b>	Stärkung des Umweltverbundes
	Förderung elektrische betriebener Verkehrsmittel
	Ausbau alternative Antriebe und Barrierefreiheit im ÖV
	Digitalisierung und Online-Tickets
<b>Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Friedrichsdorf</b>	Ausbau und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
<b>Mobilitätsplan Stadtverwaltung Friedrichsdorf „Südhessen Effizient mobil“</b>	Bezuschusstes Hessen Ticket
	Einführung Jobticket
	Zeitfahrkarten ÖPNV (für Dienstwege)
<b>Integrierter lokaler Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis 2013 – 2017</b>	Regelung Schülerbeförderung mit Neubau der Philipp-Reis-Schule (PRS)
	Prüfung der Anbindung von Seulberg mit dem Stadtbus
	Anbindung Waldkrankenhaus Köppern
<b>FrankfurtRheinMain in Bewegung - Die Mobilitätsstrategie für die Region 2020</b>	On-Demand Verkehr und Ausbau der Schnellbuslinien

Tabelle 12: Maßnahmen zum Schienenverkehr

Konzept	Maßnahmen
FrankfurtRheinMain in Bewegung - Die Mobilitätsstrategie für die Region 2020	Schienerorientierte Siedlungsentwicklung
	Bündelung der Wirtschaftsvergehen mit der Verlagerung von Gütern auf die Schiene mit Hilfe einer Beratungsstelle

Tabelle 13: Maßnahmen zur Vernetzten Mobilität

Konzept	Maßnahmen
Evaluierung und Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+ Friedrichsdorf	Vernetzung der Mobilitätsformen durch Mobilitätsstationen
Future Readiness Check – Potentialanalyse für die Mobilität von Morgen in der Stadt Friedrichsdorf	Erhöhung der Nutzung alternativer Mobilitätsarten und Schaffung weiterer Angebote in der Mitarbeitermobilität
Mobilitätsplan Stadtverwaltung Friedrichsdorf „Südhessen Effizient mobil“	Information zu CarSharing-Angeboten
FrankfurtRheinMain in Bewegung - Die Mobilitätsstrategie für die Region 2020	Die Entwicklung multimodaler Orte durch die Erarbeitung eines Konzepts für Mobilitätsstationen

Tabelle 14: Weitere Maßnahmen

Konzept	Maßnahmen
<b>Evaluierung und Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+ Friedrichsdorf</b>	Lückenschließung Breitbandausbau und Fortführung der Digitalisierung
	Verbesserung der Verkehrssicherheit
<b>Future Readiness Check – Potentialanalyse für die Mobilität von Morgen in der Stadt Friedrichsdorf</b>	Einstellung eines Mobilitätsmanagers
<b>Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Friedrichsdorf</b>	Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes
<b>Mobilitätsplan Stadtverwaltung Friedrichsdorf „Südhessen Effizient mobil“</b>	Einrichtung einer Intranetplattform für Beschäftigte
	Umfassende Anreiseinformationen im Internet für Kunden
	Information zum Thema Mobilität für Beschäftigte
	Festlegung der Zuständigkeiten

### 7.3 Maßnahmen aus bestehenden Konzepten zum Fördergebiet

Zentrale Aussagen und Maßnahmen zum Fördergebiet aus den relevanten Konzepten sind nachfolgend tabellarisch aufbereitet. Nicht alle Konzepte sind dabei gleichbedeutend.

Tabelle 15: Relevante Maßnahmen und Handlungserfordernisse für das Fördergebiet

<b>Mobilitätsbezogene Maßnahmen oder Handlungserfordernisse aus bestehenden Konzepten</b>	
<b>ISEK Lebendige Zentren</b>	Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
	Grundhafte Sanierung/ Umgestaltung Hugenottenstraße
	Grundstücksentwicklung Goers-Gelände (relevant für Wegeverbindung Taunus Carré – Landgrafental)
	Erstellung und Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes (Verkehrskonzept)
	Entwicklung und Aufbau einer Mobilitätsstation
	Förderung von Ladestationen für E-Mobilität
	Fahrradinfrastruktur
<b>Integriertes Klimaschutzkonzept</b>	Nachhaltiges Mobilitätsmanagement in Unternehmen
	Integriertes Mobilitätskonzept
	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur
	Ausbau und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
	Förderung von Mitfahrgelegenheiten
	Car-Sharing
	Radverkehrskonzept umsetzen
	Verkehrsvermeidung MIV
<b>Evaluierung und Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+ Friedrichsdorf</b>	Vernetzung der Mobilitätsformen durch Mobilitätsstationen (Aufbau von Mobilitätsstationen im Bereich der Bahnhöfe)
	Ausbau alternativer Mobilitätsformen (Carsharing, Lademöglichkeiten, Mitfahrzentralen, Fahrradverleih)
	Modernisierung und barrierefreier Ausbau Bahnhof Friedrichsdorf (derzeit im Bau)

	Prüfung Machbarkeit zur Verbesserung/Verdichtung des Busliniennetzes
	Prioritäre Behandlung der Rad- und Fußwegeverbindungen bei allen städtebaulichen Planungen
	Bestandsanalyse, Konzeption und Maßnahmenkatalog für das Fußwegesystem
	Gesamthafte Betrachtung des Straßenquerschnitts und ggf. bauliche/gestalterische Anpassungen im Zuge von Erneuerungsmaßnahmen
	Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt von den Stadtteilen und benachbarten Kommunen aus (breitgefächertes Mobilitätsangebotes)
	Verbesserung der Verbindung einzelner Teilbereiche innerhalb der Kernstadt
<b>Radverkehrskonzept 2018</b>	Freigabe der Einbahnstraße für den Fahrradverkehr in der Hugenottenstraße (bereits umgesetzt)
	Neubau der Cheshamer Straße (Radfahrstreifen, Aufhebung Benutzungspflicht, Gehweg Radverkehr frei)
	Entfernung von Stellplätzen auf dem Bord in der Cheshamer Straße (erfolgt), Aufhebung Benutzungspflicht (nicht erfolgt)
	Piktogrammspur auf der Bahnstraße einrichten (erfolgt)
<b>Future Readiness Check – Potentialanalyse für die Mobilität von Morgen in der Stadt Friedrichsdorf</b>	Einfahrbeschränkungen für das Stadtzentrum: Vorschlag zur Ausweitung von Fußgängerzonen bzw. verkehrsberuhigten (Geschäfts-)Bereichen
	Einführung BikeSharing
	Verbesserung Radwegweisung und Radwegequalität
	Maßnahmen zur Lärmreduktion (Tempo 30 in Wohn- und Mischgebieten)
	Stärkung des Umweltverbundes

	Förderung elektrische betriebener Verkehrsmittel
	Ausbau alternative Antriebe und Barrierefreiheit im ÖV
	Erhöhung der Nutzung alternativer Mobilitätsarten und Schaffung weiterer Angebote in der Mitarbeitermobilität
<b>Mobilitätsplan Stadtverwaltung Friedrichsdorf „Südhessen Effizient mobil“ (direkte Wirkung eher intern für Beschäftigte der Stadtverwaltung)</b>	Bezuschusstes Hessen Ticket
	Einführung Jobticket
	Verbesserung der Fahrradabstellanlagen
	Information über geeignete Radwegeverbindungen
	Fahrradreparaturmöglichkeiten
	Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Umfeld
	Bereitstellung Duschen + Umkleiden
	Schaffung Ablageflächen, Spinde
	Teilnahme an den Aktionen „Mit dem Rad zur Arbeit“ und/oder „Stadtradeln“
	Aktionstage zum Thema Mobilität / Radfahren / Gesundheitsförderung
	Fahrradleasing / Zuschussung Fahrradkauf
	Verbesserung der Fußwegesituation im Umfeld
	Servicepoint (Regenschirme, Schuhputzzeug)
	Förderung von Elektrofahrzeugen (Pkw)
	Einführung Fahrgemeinschaftsbörse / Einbindung vorhandener Portale
	Information zu Carsharing-Angeboten

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schematischer Prozessablauf .....	4
Abbildung 2: Strategische Analyse der Mobilität, Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+ Friedrichsdorf Fortschreibung.....	8
Abbildung 3: Liniennetz SPNV und ÖPNV .....	9
Abbildung 4: Abgrenzung des Fördergebiets lebendiges Zentrum (Stadt Friedrichsdorf 2020) .....	11
Abbildung 5: Engstelle für den Fußverkehr auf der Hugenottenstraße .....	12
Abbildung 6: Westlicher Gehweg in schlechtem baulichem Zustand in der Bahnstraße, Höhe Rathaus .....	13
Abbildung 7: Radschutzstreifen Bahnstraße .....	14
Abbildung 8: Liniennetz ÖPNV (Stadt Friedrichsdorf 2021 / Projektstadt 2020) ..	15
Abbildung 9: Analysekarte Verkehrsinfrastruktur (Stadt Friedrichsdorf 2021/Projektstadt 2020) .....	16
Abbildung 10: Zusammenfassung wesentlicher Inhalte des Mobilitätskonzeptes .....	34
Abbildung 11: Ableitung möglicher Arbeitspakete.....	37

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Zusammenfassung der Erkenntnisse .....	17
Tabelle 2: Bewertung vorliegender Daten .....	18
Tabelle 3: Aktuelle Planungen .....	22
Tabelle 4: Politischen Beschlüsse zu Mobilitätsthemen in den letzten 5 Jahren .	23
Tabelle 5: Vorliegende Pläne und Konzepte .....	25
Tabelle 6: Aussagen in bestehenden Konzepten .....	39
Tabelle 7: Aussagen zum Fördergebiet aus vorhandenen Konzepten .....	41
Tabelle 8: Maßnahmen zum Radverkehr.....	42
Tabelle 9: Maßnahmen zum Fußverkehr.....	44
Tabelle 10: Maßnahmen zum MIV .....	44
Tabelle 11: Maßnahmen zum ÖPNV .....	45
Tabelle 12: Maßnahmen zum Schienenverkehr .....	46
Tabelle 13: Maßnahmen zur Vernetzten Mobilität .....	46
Tabelle 14: Weitere Maßnahmen.....	47
Tabelle 15: Relevante Maßnahmen und Handlungserfordernisse für das Fördergebiet .....	48

## Literaturverzeichnis

Bertelsmann Stiftung (2020): Wegweiser Kommune, Hessen Friedrichsdorf (im Hochtaunuskreis). Abgerufen unter <https://www.wegweiser-kommune.de/kommunen/friedrichsdorf> am 03.04.2023

Region FrankfurtRheinMain (2023): Basisdaten zur gewählten Kommune, Friedrichsdorf. Abgerufen unter <https://www.region-frankfurt.de/?NavID=3255.10&source=site&q=&kat%5B%5D=3255.35> am 03.04.2023

RMV (2023a): Fahrpläne, Hochtaunuskreis. Abgerufen unter [https://www.rmv.de/c/de/fahrplan/fahrplaene/linienfahrplaene/fahrplantabellen?tx\\_ikanosrgfilter\\_regionalfilter%5Baction%5D=list&tx\\_ikanosrgfilter\\_regionalfilter%5Bcontroller%5D=Region&use\\_session=1&cHash=eead31bbb9542f5c2dc43ad2f9f3b937#results](https://www.rmv.de/c/de/fahrplan/fahrplaene/linienfahrplaene/fahrplantabellen?tx_ikanosrgfilter_regionalfilter%5Baction%5D=list&tx_ikanosrgfilter_regionalfilter%5Bcontroller%5D=Region&use_session=1&cHash=eead31bbb9542f5c2dc43ad2f9f3b937#results) am 03.04.2023

RMV (2023b): Fahrpläne, Hochtaunuskreis. Abgerufen unter [https://www.rmv.de/c/de/fahrplan/fahrplaene/linienfahrplaene/fahrplantabellen?tx\\_ikanosrgfilter\\_regionalfilter%5Baction%5D=list&tx\\_ikanosrgfilter\\_regionalfilter%5Bcontroller%5D=Region&use\\_session=1&cHash=eead31bbb9542f5c2dc43ad2f9f3b937#results](https://www.rmv.de/c/de/fahrplan/fahrplaene/linienfahrplaene/fahrplantabellen?tx_ikanosrgfilter_regionalfilter%5Baction%5D=list&tx_ikanosrgfilter_regionalfilter%5Bcontroller%5D=Region&use_session=1&cHash=eead31bbb9542f5c2dc43ad2f9f3b937#results) am 03.04.2023

Stadt Friedrichsdorf (2018): Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018, S.9. Abgerufen unter [https://www.friedrichsdorf.de/download/radverkehrskonzept\\_friedrichsdorf\\_2019\\_1.pdf](https://www.friedrichsdorf.de/download/radverkehrskonzept_friedrichsdorf_2019_1.pdf) am 03.04.2023

Stadt Friedrichsdorf (2019): Evaluierung und Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept Stadt 25+ Friedrichsdorf, Karten Analyse, Karte 7. Abgerufen unter <http://stadt25-friedrichsdorf.de/stadt-25/gesamtkonzept-2019> am 03.04.2023

Stadt Friedrichsdorf (2020): Neue Impulse für die Friedrichsdorfer Innenstadt. Abgerufen unter <http://stadt25-friedrichsdorf.de/projekte/lebendige-zentren/integriertes-stadtentwicklungskonzept> am 04.05.2023

Stadt Friedrichsdorf (2021): Lebendige Zentren Friedrichsdorf | Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept. Abgerufen unter <http://stadt25-friedrichsdorf.de/projekte/lebendige-zentren/downloads> am 04.05.2023

Stadt Friedrichsdorf (2023a): Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Friedrichsdorf. Abgerufen unter [https://www.friedrichsdorf.de/download/integriertes\\_klimaschutzkonzept\\_der\\_stadt\\_friedrichsdorf\\_fk\\_67k15129.pdf](https://www.friedrichsdorf.de/download/integriertes_klimaschutzkonzept_der_stadt_friedrichsdorf_fk_67k15129.pdf) am 09.05.2023

Stadt Friedrichsdorf (2023b): Leben in Friedrichsdorf, Öffentliche Einrichtungen, Schulen. Abgerufen unter <https://www.friedrichsdorf.de/lebeninfriedrichsdorf/unserestadt/oeffentlicheeinrichtungen/kindertagesstaetten/kindertagesstaetten.php#top> am 03.04.2023

VHT (2023): Verkehrsverband Hochtaunus, Taunusbahn. Abgerufen unter <https://taunusbahn.de/> am 03.04.2023

**plan:mobil**

**plan:mobil**  
■ VERKEHRSKONZEPTE  
■ MOBILITÄTSPLANUNG

**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)