



Beschlussvorlage 2015/012	Referat	Kommunalreferat
	Abteilung	Abt. 11, Recht/Öffentliche Ordnung
	Verfasser(in)	Stadt Friedberg

Gremium	Termin	Vorlagenstatus
Stadtrat	12.02.2015	öffentlich

Analyse der verkehrlichen Auswirkungen der temporären Fußgängerzone in der Ludwigstraße im Sommer 2014

Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht der Verwaltung zu den verkehrlichen Auswirkungen der temporären Fußgängerzone in der Ludwigstraße im Sommer 2014 wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, unter folgenden Rahmenbedingungen eine neue verkehrliche Lösung für die Ludwigstraße zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen:
 - a)
 - b)
 - c)
3. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Verkehrsuntersuchung auf Basis dieser Ziele durchführen zu lassen.

anwesend:	für den Beschluss:	gegen den Beschluss:
-----------	--------------------	----------------------



Sachverhalt:

Der Stadtrat stimmte in der Sitzung vom 05. Juni 2014 einer temporären Probesperrung eines Teilabschnitts der Ludwigstraße zwischen den Einmündungen Bahnhofstraße und Haagstraße im Zeitraum vom Juli bis zum Oktober 2014 jeweils von Freitag, 07.00 Uhr bis Samstag, 18.00 Uhr zu. Das Ziel war die Reduzierung des Durchgangsverkehrs und Hebung der Aufenthaltsqualität. Zusätzlich wurde festgelegt, die Probesperrung durch Verkehrszählungen in der Bauernbräustraße, der Bahnhofstraße, der Haagstraße und am St.-Jakobs-Platz sowie durch eine geeignete bürgerschaftliche Beteiligung zu begleiten und die Ergebnisse dem Gremium im Anschluss zur weiteren Beratung vorzulegen.

Der gesperrte Bereich wurde als Fußgängerzone ausgewiesen und am Freitag, 08. August, erstmals eingerichtet sowie am Samstag, dem 11. Oktober 2014 wieder beendet.

Um Beschwerden über fern bleibende Kundschaft Rechnung zu tragen, wurden im Laufe der Wochen sukzessiv alle Absperrböcke, die eine Sperrung vorangekündigt hatten, abgebaut.

Vorliegende Verkehrsuntersuchungen:

Das Büro Lang + Burkhardt hat in seinem Abschlussbericht zur Verkehrsuntersuchung Altstadt vom November 2009 u. a. auch ein Verkehrsszenario berechnet („Ludwigstraße „Stöpsel“ in Höhe Kirche, im Übrigen wie Bestand“), bei dem identische Verkehrsabläufe wie bei der temporären Fußgängerzone simuliert wurden. Die entsprechende Seite des Gutachtens ist als Anlage 1 angehängt.

Begleitende Verkehrszählungen durch die Stadt:

Die Tiefbauabteilung hat vor, während und nach der Fußgängerzone umfangreiche Verkehrszählungen in der Bauernbräustraße, Bahnhofstraße und Haagstraße sowie am St.-Jakobs-Platz, der Schmiedgasse und der Jungbräustraße durchgeführt.

Eine Übersicht über alle Einzelzählungen ist als Anlage 2 beigelegt. In der Darstellung wurden für jede Zählstelle (Straße) Abschnitte für die Zeiträume vor, während und nach der Fußgängerzone gebildet. Feiertage (rot) und Ferien (blau) sind farblich gekennzeichnet. Die Fahrzeugzahlen wurden in 3 Spalten (Fahrtrichtung 1 / Fahrtrichtung 2 / Summe beider Fahrtrichtungen) dargestellt; Freitage sind linksbündig, Samstage rechtsbündig orientiert. Zusätzlich wurden noch Durchschnittswerte der Verkehrszahlen gebildet. Zweiradverkehr wurde nicht berücksichtigt, da nicht zwischen motorisiert bzw. nicht motorisiert unterschieden werden kann.

Die Zählungen und die Auswertung sind mit gewissen Schwächen und Unschärfen behaftet und sind qualitativ mit einer Verkehrsuntersuchung durch ein Verkehrsplanungsbüro nicht vergleichbar, weil nur zwei Geräte für Zählungen zur Verfügung standen, keine Verkehrsbefragungen durchgeführt wurden und auch keine Verkehrsmodelle bzw. Verkehrsströme berechnet werden konnten. Darauf wurde von Verwaltungsseite bereits bei der Beschlussfassung am 05. Juni 2014 hingewiesen.



Darüber hinaus sind die Meßreihen durch den kurzen Zeitraum, mehrere Feiertage und die Pfingst- und Sommerferien auch einer gewissen Zufälligkeit ausgesetzt. Die gewonnenen Verkehrszahlen aus der Anlage 2 sind allerdings aussagekräftig genug, um folgende Verkehrsentwicklungen an den Zählstellen als Trends zu formulieren.

Ludwigstraße:

- Durchschnittliche Zählergebnisse (Gesamtverkehr):
Aufgrund der Kürze der Vorbereitungszeit konnte in der Ludwigstraße „vor“ der Fußgängerzone nur an einem Donnerstag gezählt werden.
- Zählung Stadt „vor“ Fußgängerzone (FGZ): 6.131 Kfz
- Die rechnerische Verkehrsmenge lt. Untersuchung Lang + Burkhardt (durchschnittliche Belastung der Ludwigstraße im Werktagsmittel (Standardwerktag) betrug bei „freier Durchfahrt“: 6.000 Kfz (vgl. Abschlussbericht S. 7).
- Prognose Verkehrsgutachten: 6.000 Kfz
- Trends bei Einzelbetrachtung aller Verkehrsmengen und Fahrtrichtungen aus Anlage 2:
- Zählung und Prognose sind vergleichbar.

Bauernbräustraße (Engstelle):

- Durchschnittliche Zählergebnisse (Gesamtverkehr):
- Durchschnitt Zählungen Stadt vor FGZ / Freitag: 420 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt während FGZ / Freitag: 1.370 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt nach FGZ / Freitag: 545 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt vor FGZ / Samstag: 300 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt während FGZ / Samstag: 784 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt nach FGZ / Samstag: 180 Kfz
- Prognose Verkehrsgutachten: 1.210 Kfz
- Trends bei Einzelbetrachtung aller Verkehrsmengen und Fahrtrichtungen aus Anlage 2:
- Die Unterbrechung der Durchfahrtsmöglichkeit in der Ludwigstraße führte an der Engstelle an Freitagen zu einer ungefähren Verdreifachung des Verkehrs und zu einer Verdoppelung an Samstagen in Fahrtrichtung Süden.
- Verbotswidrige Fahrten in Richtung Norden nahmen zu.
- Zählung und Prognose sind vergleichbar.



Bahnhofstraße (Höhe Stadtmauer):

- Durchschnittliche Zählergebnisse (Gesamtverkehr):
- Durchschnitt Zählungen Stadt **vor** FGZ / Freitag: 856 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **während** FGZ / Freitag: 1.316 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **nach** FGZ / Freitag: 927 Kfz

- Durchschnitt Zählungen Stadt **vor** FGZ / Samstag: 537 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **während** FGZ / Samstag: 955 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **nach** FGZ / Samstag: 520 Kfz

- Prognose Verkehrsgutachten: 1.450 Kfz

- Trends bei Einzelbetrachtung aller Verkehrsmengen und Fahrtrichtungen aus Anlage 2:
- Durch die Fußgängerzone entstand sowohl an Freitagen als auch an Samstagen eine starke Zunahme des Verkehrs in Fahrtrichtung Norden.
- Verbotswidrige Fahrten in Richtung Süden nahmen zu.
- Zählung und Prognose sind vergleichbar.

Haagstraße:

- Durchschnittliche Zählergebnisse (Gesamtverkehr):
- Durchschnitt Zählungen Stadt **vor** FGZ / Freitag: 595 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **während** FGZ / Freitag: 1.060 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **nach** FGZ / Freitag: 690 Kfz

- Durchschnitt Zählungen Stadt **vor** FGZ / Samstag: 396 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **während** FGZ / Samstag: 621 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **nach** FGZ / Samstag: 205 Kfz

- Prognose Verkehrsgutachten: 470 Kfz

- Trends bei Einzelbetrachtung aller Verkehrsmengen und Fahrtrichtungen aus Anlage 2:
- Die Verkehrszahlen in Richtung Süden stiegen freitags und samstags kontinuierlich an; die Verkehrsmenge verdoppelte sich ungefähr.
- Die Verkehrszahlen in Richtung Norden haben nur geringfügig zugenommen.
- Zählung und Prognose stimmen nicht überein. Ursache hierfür kann sein, dass die Prognose von einer Verlagerung der Verkehrsströme in die nördlichen Seitenstraßen (Umfahrung über Pfarrstraße, Eisenberg, Schmiedgasse, Tal, Jesuitengasse) ausgegangen ist, während die Umfahrung in der Praxis über die Haagstraße stattgefunden hat.



St.-Jakobs-Platz:

- Durchschnittliche Zählergebnisse (Gesamtverkehr):
- Durchschnitt Zählungen Stadt **vor** FGZ / Freitag: 520 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **während** FGZ / Freitag: 603 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **nach** FGZ / Freitag: 405 Kfz

- Durchschnitt Zählungen Stadt **vor** FGZ / Samstag: 320 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **während** FGZ / Samstag: 408 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **nach** FGZ / Samstag: 307 Kfz

- Prognose Verkehrsgutachten: 610 Kfz

- Trends bei Einzelbetrachtung aller Verkehrsmengen und Fahrtrichtungen aus Anlage 2:
- In Fahrtrichtung Norden führte die Fußgängerzone zu einem deutlichen Anstieg der Verkehrszahlen
- in Richtung Süden nahm die Zahl der Fahrbewegungen dagegen leicht ab
- In Fahrtrichtung Norden ist die Zunahme des Verkehrs nach dem 10.09. (Entfernung aller Absperrböcke, die eine Sperrung vorangekündigt hatten), signifikant.
- Zählung und Prognose sind vergleichbar.
- Die Zählung hat eine größere Unschärfe aufgrund des Wendeverkehrs auf dem Platz.

Schmiedgasse:

- Durchschnittliche Zählergebnisse (Gesamtverkehr):
Für die Schmiedgasse gibt es keine „Vorher-Zählungen“, weil eine Zählstelle hier erst während des Probebetriebs aufgrund von Anwohnerbeschwerden eingerichtet wurde.
Wegen der Enge der Gasse und fehlender Befestigungsmöglichkeiten für das Zählgerät musste die Zählung im Einmündungsbereich Eisenberg durchgeführt werden (daher auch Fahrtrichtungen West / Ost).
- Durchschnitt Zählungen Stadt **vor** FGZ / Freitag: -/- Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **während** FGZ / Freitag: 129 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **nach** FGZ / Freitag: 89 Kfz

- Durchschnitt Zählungen Stadt **vor** FGZ / Samstag: -/- Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **während** FGZ / Samstag: 103 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **nach** FGZ / Samstag: 50 Kfz

- Prognose Verkehrsgutachten: -/- Kfz

- Trends bei Einzelbetrachtung aller Verkehrsmengen und Fahrtrichtungen aus Anlage 2:
- Insgesamt waren auch in der Schmiedgasse die Fahrzeugzahlen während des Probebetriebs deutlich höher als danach. An Freitagen „nach“ der Fußgängerzone sank die Fahrzeugzahl deutlich, an Samstagen halbierte sie sich.



Jungbräustraße:

- Durchschnittliche Zählergebnisse (Gesamtverkehr):
Auch hier wurde erst während des Probebetriebs die erste Zählung durchgeführt.
- Durchschnitt Zählungen Stadt **vor** FGZ / Freitag: -/- Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **während** FGZ / Freitag: 1.058 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **nach** FGZ / Freitag: 650 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **vor** FGZ / Samstag: -/- Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **während** FGZ / Samstag: 801 Kfz
- Durchschnitt Zählungen Stadt **nach** FGZ / Samstag: 344 Kfz
- Prognose Verkehrsgutachten: 890 Kfz
- Trends bei Einzelbetrachtung aller Verkehrsmengen und Fahrtrichtungen aus Anlage 2:
- In Fahrtrichtung Süden war die Fahrzeugzahl „während“ der Fußgängerzone an Freitagen mehr als doppelt so hoch als „danach“ und an Samstagen mehr als dreimal so hoch.
- in Fahrtrichtung Norden blieb die Fahrzeugzahl ungefähr gleich.
- Zählung und Prognose sind vergleichbar.

Stellungnahmen / Rückmeldungen:

Nach Beendigung des Probebetriebs hat die Verwaltung den AVV und die Polizei um schriftliche Stellungnahmen zur jeweiligen Beurteilung der Fußgängerzone gebeten.

Aus der Sicht des AVV war der Probebetrieb problematisch, weil vor allem in der Anfangsphase zahlreiche Fahrgäste, insbesondere Senioren, sich äußerst negativ über die Nichtbedienung der Haltestellen Marienplatz und Garage Ost ausgesprochen hätten. Aufgrund des unterschiedlichen Fahrplanes (von Mo-Do fährt man so, am Fr und Sa bis 18 Uhr fährt man so, am Sa ab 18 Uhr fährt man wieder so) standen lt. AVV außerdem mehrfach Fahrgäste an der Haltestelle Marienplatz bzw. Garage Ost und warteten vergebens auf den AVV-Bus.

Aus polizeilicher Sicht gab es während des Probebetriebs keine erwähnenswerten verkehrsrechtlichen oder –technischen Auffälligkeiten.

Der Friedberger Einzelhandel in der Altstadt hat bereits während des Probebetriebs in einem Gespräch mit Erstem Bürgermeister Eichmann überwiegend deutliche Umsatzeinbußen durch die Fußgängerzone beklagt und hierüber auch schriftliche Dokumentationen angekündigt. Andererseits gab es auch Stimmen aus dem Einzelhandel und der Gastronomie, die die Fußgängerzone als positive Belebung der Altstadt angesehen haben.

Über die Rückmeldungen aus der Bürgergruppe berichtet Erster Bürgermeister Eichmann, der die Gruppe selbst geleitet hat, in der Sitzung persönlich.

Darüber hinaus hat der SPD-Ortsverein Friedberg im Oktober 2014 eine nicht repräsentative „Fragebogenaktion zur Teilspernung unserer Ludwigstraße“ durchgeführt. Die Auswertung der Fragebögen ist zur Information als Anlage 3 beigefügt.



Eigene Beobachtungen / Feststellungen der Verwaltung:

- Durch den wöchentlichen Wechsel der Verkehrsabläufe konnte noch kein nachhaltiger verkehrserzieherischer Effekt erzielt werden. Hierfür ist eine kontinuierliche Regelung (z. B. Dauersperrung von Mai bis Oktober) möglicherweise geeigneter.
- Die Verkehrssituation führte insbesondere während des Wochenmarktes in Kombination mit der Fußgängerzone im Bereich zwischen der Jungbräustraße und der Haagstraße zu Verkehrsstörungen und verkehrswidrigem Verhalten (z. B. verbotswidriges Einfahren in die Bahnhofstraße, unkoordinierte Wendemanöver, Rückstau,...)
- Eine konsequente Beachtung der Beschilderung als Fußgängerzone konnte erst mit einer vollständigen baulichen Sperrung der Fahrbahn und der überfahrbaren Gehwegteile erreicht werden.
- Ausweichverkehr konnte auch ohne Verkehrszählungen in der Schmiedgasse, der Haagsstraße und der Bauernbräustraße wahrgenommen werden.

Fazit des Probebetriebs:

- Der Durchfahrtsverkehr durch die Ludwigstraße konnte im Bereich der Fußgängerzone durch massive Sperreinrichtungen unterbrochen werden.
- Fahrzeuge, die vorher auf der Ludwigstraße unterwegs waren, haben sich teilweise alternative Fahrtrouten in den anliegenden Seitenstraßen gesucht. Alle relevanten Seitenstraßen waren einer erhöhten Verkehrsbelastung ausgesetzt.
- Bei einem Vergleich der Zählergebnisse (Durchschnitt „vor“ mit Durchschnitt „während“ der FGZ) und unter Außerachtlassung des reinen Ziel- und Quellverkehrs (Anwohner) ergibt sich für den Freitag eine durchschnittliche Verkehrsmehrung in den angrenzenden Seitenstraßen von insgesamt 2.406 Fahrzeugen. Dem gegenüber steht die Reduktion des Verkehrs im Bereich der Sperrung von 6.000 auf null Fahrzeuge.
Unter der Annahme, dass alle Fahrzeuge, die sich der FGZ angenähert haben, über die angrenzenden Seitenstraßen wieder abgefahren sind sowie bei Vernachlässigung aller Fahrzeuge, die an der Sperrung umgekehrt sind oder über Straßen, in denen keine Zählungen durchgeführt wurden (z. B. Schloßstraße, Stadtgraben, Gabelsbergerstraße, Jahnstraße), könnte gefolgert werden, dass die Verkehrsbelastung in der Ludwigstraße an Freitagen um ca. 3.600 Fahrzeuge zurückgegangen ist. Trotz der fehlenden Repräsentativität lässt das zumindest den Schluss zu, dass die Verkehrsbelastung in der Ludwigstraße an Freitagen weniger als 6.000 Fahrzeuge betrug.
- Die Altstadt war teilweise vom ÖPNV abgeschnitten; die Haltestellen Marienplatz und Äußere Ludwigstraße waren aus Fahrtrichtung Augsburg kommend nicht erreichbar.
- Anlieger- und Lieferverkehr innerhalb der Fußgängerzone liefen überwiegend störungsfrei ab.
- Der Einzelhandel bewertete die Attraktivität der Fußgängerzone unterschiedlich; eine größere Zahl von Einzelhändlern artikuliert Umsatzinbußen



Handlungsspielräume / Abhängigkeiten auf der Suche nach einer „besseren Alternative“:

Die Optimierung der Verkehrsabläufe in der Kernstadt zur Erhöhung von Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie Attraktivität kann in folgende Einzelziele gegliedert werden:

- Verringerung / Vermeidung von Durchfahrtsverkehr in der Ludwigstraße
- Verringerung / Vermeidung der Verlagerung von Verkehrsströmen in die nördlichen / südlichen Seitenstraßen der Ludwigstraße
- Erreichbarkeit der Kernstadt für Anlieger, Kunden, Lieferanten (Individualverkehr)
- Erreichbarkeit der Kernstadt für den ÖPNV
- Vorhalten und Erreichbarkeit einer möglichst großen Stellplatzzahl

Die Realisierung aller dieser Ziele zu 100% ist nicht möglich. Folgende Gründe sprechen dagegen:

Die Ludwigstraße ist die einzige Verkehrsachse innerhalb der Kernstadt in Ost-West-Richtung. Als Alternativen stehen im Norden die B 300 und im Süden der Steirer Berg zur Verfügung. Reines „Durchfahren“ der Ludwigstraße kann entweder durch eine Unterbrechung der Durchfahrt wie beim Probetrieb der Fußgängerzone oder an den Wochenenden beim Friedberger Advent verhindert werden oder durch Einbahnstraßenregelungen. Die Erreichbarkeit der Kernstadt bzw. das Abfließen des Verkehrs müssen dann über das weitere vorhandene Straßennetz abgewickelt werden.

Im vorhandenen Straßennetz kann die Ludwigstraße aus Richtung Norden grundsätzlich nur über die Burgwallstraße und die Schloßstraße bzw. das Tal angefahren werden.

Aktuell ist eine Erreichbarkeit der Kernstadt von Norden her nicht gegeben, da das Tal durch Poller geschlossen ist und die Schloßstraße als Einbahnstraße von Süden nach Norden beschildert ist; die Schloßstraße ist darüber hinaus nur für Anlieger freigegeben. Das Tal ist aufgrund seines Ausbauszustandes und der vorhandenen Fahrbahnbreite für eine Erschließungsfunktion aus Richtung Norden ungeeignet. In der Schloßstraße wäre bei einem Verzicht auf jegliche Stellplätze Begegnungsverkehr grundsätzlich denkbar; dort fehlen allerdings Gehwege. Da sich die Stadt im Rahmen des Umbaus des Wittelsbacher Schlosses verpflichtet hat, die Zufahrt zum Schloß bei Veranstaltungen für Besucher zu sperren, werden die Optionen für Verkehrsänderungen hier noch weiter eingengt.

Im vorhandenen Straßennetz kann die Ludwigstraße aus Richtung Süden grundsätzlich über die Bauernbräustraße, die Bahnhofstraße, die Haagstraße, den Stadtgraben, die Gabelsbergerstraße und die Jahnstraße erreicht werden.

Aktuell ist die Erreichbarkeit über die Bauernbräustraße wegen der Engstelle und des dortigen Einfahrverbots aus Richtung Süden nicht gegeben. Eine Zufahrt über die Gabelsbergerstraße ist aufgrund der bestehenden Einbahnregelung, die der geringen Fahrbahnbreite geschuldet ist, ebenfalls nicht möglich. Der Stadtgraben ist durch seine geringe Breite für ein Verkehrsaufkommen, das über den Anliegerverkehr hinausgeht, nicht geeignet. Fahrbahnbreiten in der Bahnhofstraße und der Jahnstraße ermöglichen grundsätzlich die Aufnahme zusätzlicher Verkehrsmengen, der Verkehrsfluss in beiden Straßen ist zur Zeit jedoch durch die umfassende Markierung von Stellplätzen limitiert; in der Jahnstraße ist allerdings nur auf der Ostseite ein Gehweg vorhanden. Die Haagstraße konnte zwar während des Probetriebs der Fußgängerzone eine zu-



sätzliche Verkehrsmenge aufnehmen; der Ausbauzustand (Pflaster, Poller, markierte Stellplätze) ist für eine bedeutsame Erschließungsfunktion aber nicht prädestiniert.

Der ÖPNV durchfährt die Ludwigstraße in West-Ost-Richtung vom Friedberger Berg bis zur Aichacher / Münchner Straße; in Ost-West-Richtung fährt er die Ludwigstraße über die Bahnhofstraße an und schwenkt in Richtung Westen ab.

Vorschläge für „bessere Alternativen“:

Dritte Bürgermeisterin Reißner hat mit Antrag vom 14. Januar 2015 (vgl. Anlage 4) darum gebeten, zur Verkehrsberuhigung in der Ludwigstraße eine **Einbahnregelung ab dem Café Weißgerber in Richtung äußere Ludwigstraße** zu überdenken. Folgende Vorteile (+) und Nachteile (-) ergeben sich bei dieser Verkehrsregelung:

- (+) ÖPNV kann uneingeschränkt fahren
- (+) keine „Falschfahrten“ in Bahnhofstraße notwendig
- (+) geringere Belastung von Bauernbräustraße, Jungbräustraße und St.-Jakobs-Platz verglichen mit FGZ
- (+) Garage Ost aus Fahrtrichtung Westen erreichbar
- (-) verglichen mit der FGZ tritt nur ein geringerer Beruhigungseffekt ein
- (-) die „verkehrsreichere“ Fahrtrichtung (3.360 Kfz) wird aufrechterhalten, die „verkehrsärmere“ (2.770 Kfz) wird unterbrochen
- (-) keine Aktionsflächen auf der Fahrbahn möglich
- (-) Garage West / Marienplatz aus Fahrtrichtung Osten über Ludwigstraße nicht mehr erreichbar
- (-) je länger die Einbahnregelung ist, desto größere Betroffenheiten werden dadurch in der östlichen Kernstadt ausgelöst, weil diese Teile dann vom Zentrum „abgehängt“ sind
- (-) Die Ableitung des Verkehrs, der aus Richtung Osten kommt, bleibt offen
- (-) Verkehrsflächen, die auch das Wenden für Lkws (Lieferverkehr!) ermöglichen, fehlen

Des Weiteren wird immer wieder das **„Aichacher Modell“** ins Gespräch gebracht. Dort darf zwar von zwei Seiten in die Altstadt eingefahren werden, die Ausfahrt über diese Straßen ist aber nicht mehr erlaubt. Sie findet dann kanalisiert über eine weitere Straße statt. Die Grundsituation in Aichach ist aufgrund der dortigen baulichen Gegebenheiten und des dortigen Straßennetzes einfacher und nicht direkt mit Friedberg vergleichbar.

Auf Friedberger Verhältnisse übertragen würde das allerdings bedeuten, dass über den Friedberger Berg und die äußere Ludwigstraße zwar in die Altstadt eingefahren werden darf, der Rückweg dann aber „auf anderen Wegen“ erfolgen müsste. Als einzige leistungsfähige Straße kommt hier die Bahnhofstraße in Betracht. Folgende Vorteile (+) und Nachteile (-) ergeben sich bei dieser Verkehrsregelung:

- (+) alle Ziele in der Altstadt sind und bleiben uneingeschränkt erreichbar
- (+) Durchfahrverkehr wird unterbunden bzw. wird mangels Attraktivität unterlassen
- (+) beide Garagen sind in beide Fahrtrichtungen erreichbar
- (-) verglichen mit der FGZ tritt nur ein geringerer Beruhigungseffekt ein
- (-) keine Aktionsflächen auf der Fahrbahn möglich



- (-) für den Abfluss des Verkehrs steht letztlich nur die Bahnhofstraße zur Verfügung. Diese müsste demnach für den Zweirichtungsverkehr freigegeben werden. Allein durch diese Abhängigkeit müsste entweder der ÖPNV verlegt werden oder das Parken durchgängig unterbunden. Bereits im Verkehrsgutachten Lang + Burkhardt wurden die gegenläufige Abbiegebeziehungen von der Bahnhofstraße in die Ludwigstraße untersucht. Während die Kurvenradien für den Begegnungsfall Pkw/Pkw ausreichend sind, reicht der Platz im Begegnungsfall Pkw/Lkw nicht mehr aus. Daraus wiederum ergibt sich, dass die Bahnhofstraße zwingend als Einbahnstraße in Richtung Süden „umgedreht“ werden müsste.
- (-) Zur Vermeidung einer Verkehrszunahme in den weniger leistungsfähigen südlichen Seitenstraßen müsste auch dort ein umfangreiches Einbahnstraßensystem aufgestellt werden
- (-) der gesamte abfließende Verkehr aus Westen und aus Osten wird ins Zentrum der Altstadt konzentriert
- (-) Verkehrsflächen, die auch das Wenden für Lkws (Lieferverkehr!) ermöglichen, fehlen.

Bereits im Jahr 2009 hat Wolfram Grzabka als Diskussionsgrundlage ein Verkehrsmodell für den westlichen Teil der Altstadt vorgeschlagen, mit dem Ziel, Durchgangsverkehr mit einer **Unterbrechung der Durchfahrt nördlich und südlich des Rathauses** zu unterbinden (vgl. Anlage 5). Folgende Vorteile (+) und Nachteile (-) ergeben sich bei dieser Verkehrsregelung:

- (+) Durchfahrverkehr wird unterbunden bzw. wird mangels Attraktivität unterlassen
- (+) ÖPNV kann dem Grunde nach uneingeschränkt fahren
- (-) die beiden Garagen sind jeweils nur aus einer Fahrtrichtung erreichbar
- (-) erhebliche Zunahme des Verkehrs in der Bauernbräu- und Jungbräustraße
- (-) Verlust von Parkplätzen südlich und nördlich des Rathauses
- (-) Verkehrsflächen, die auch das Wenden für Lkws (Lieferverkehr!) ermöglichen, fehlen.

Zusammenfassung:

Die vorhandene Verkehrsführung in der Altstadt ermöglicht eine beinahe uneingeschränkte Erreichbarkeit aller Ziele, aber leider auch Durchfahrtsverkehr. Jede Art von Eingriff in die bisherigen gewohnten Verkehrsabläufe wird neben Verbesserungen auch bestimmte negative Folgen für einzelne Straßen oder Personengruppen mit sich bringen. Die Abwägung und abschließende Entscheidung über verkehrliche Be- und Entlastungen liegt beim Stadtrat. Die Verwaltung ist technisch und personell nicht ausreichend ausgestattet, um umfassende Verkehrsuntersuchungen mit belastbaren Prognosen und Verkehrsmodellen zu erstellen. Diese Grundlagen erscheinen aber für eine transparente und vermittelbare Entscheidungsfindung unerlässlich. Für den Fall, dass der Stadtrat sich entscheidet, eines der oben genannten Einbahnstraßensysteme oder andere Änderungen der Verkehrsabläufe weiter zu verfolgen, wird deshalb von Verwaltungsseite die Erstellung eines Verkehrsgutachtens empfohlen.



Finanzielle Auswirkungen:

☐ ja ☒ nein

Gesamtkosten:	€	hierauf objektbezogene Einnahmen	€
		Rest-Eigenfinanzierung	€
Haushaltsmittel			
☐ Mittel vorhanden	☐ Verw.HH HHSt.:		€
	☐ Verm.HH HHSt.:		€
☐ keine Mittel vorhanden oder nur teilweise vorhanden	☐ überplanmäßige Mittelbereitstellung erforderlich	in Höhe von:	€
		Deckungsmittel:	€

Anlagen:

1. Auszug aus Verkehrsgutachten Lang + Burkhardt (Stand 2009)
2. Verkehrszählungen / Übersicht Stadt Friedberg
3. Fragebogenaktion / Auswertung der SPD zum Probebetrieb
4. Antrag 3. Bürgermeisterin Reißner zur Verkehrsberuhigung Ludwigstraße vom 14.01.2015
5. Variante Verkehrskonzept Wolfram Grzabka 2009