



FRIEDBERG

Rahmenplan Altstadt

I	Einführung.....	3
	Bestandsaufnahme	
	Nutzungen.....	4
	Einwohnerdaten.....	4
	Ortsbild - Mängel und Qualität.....	7
	Auswertung der bestehenden Infrastruktur.....	9
II	Gutachten Altstadt Friedberg	
	Auswertung vorhandener städtischer Planungen	10
	• Verkehrsneuordnung Friedberg	10
	• Verkehrsuntersuchung Individualverkehr Hyna	12
	• Vorgaben für die Entwicklung von Lösungen f. d. Umgestaltung von Straßen u. Plätzen im hist. Stadtkern v. Friedberg	15
	• Verkehrsberuhigung Ludwigstraße und Altstadt Agenda	17
	Auswertung der bestehenden Bauleitplanungen	18
	Auswertung bestehender Planungen	
	Auswertung der Ergebnisse des offenen Planungsprozesses	21
	• Bürgerzentrum	21
	• Marienplatz.....	21
	• Schloss und Schlosspark	22
	• Platz um die St. Jakobskirche, Ludwigstraße	22
	• Äussere Ludwigstraße	22
	• Verkehrsberuhigung und ruhender Verkehr in der Altstadt	22
	• Verkehrskonzepte der Architektenwerkstatt.....	23
	• Fuß- und Radwegsteg Friedberg Süd - Bahnhof	27
	• Vernetzung der Grünräume in Friedberg	29
	Analyse und Ziele	
	Verkehr	
	• Fliessender Verkehr	30
	• Ruhender Verkehr	30
	Nutzungen	
	• Wohnen.....	31
	• Gewerbe, Handel, Dienstleistung.....	31
	• Öffentliche Nutzungen	31
	• Schloss	32
	• Gestalt und Freiräume	32
	Zusammenfassung	33
III	Rahmenplan	35
	Beschluss des Rahmenplanes	37
IV	Anhang	
	Impressum	

Einführung

Die Ergebnisse, die beim Offenen Planungsprozess, insbesondere im Rahmen der Planungs-, Bürger- und Architektenwerkstatt gewonnen wurden, sollen mit den Planungen und Gutachten der Stadt Friedberg zur Stadtsanierung abgeglichen werden.

Sowohl Konflikte als auch Übereinstimmungen sollen aufgezeigt und aus fachlicher Sicht analysiert werden.

Als Grundlage hierfür dienen die bestehenden Bebauungspläne und beauftragten Gutachten zur Stadtsanierung.

Des Weiteren soll über eine aktuelle Bestandsaufnahme der Nutzungen, Infrastruktur, Ortsbildmängel und -qualitäten im Abgleich zu den Erhebungen der vergangenen Jahre Entwicklungstendenzen aufgezeigt werden.

Als Ergebnis wird ein städtebaulicher Rahmenplan Empfehlungen für die weitere Stadtsanierungsstrategie dem Stadtrat und der Verwaltung an die Hand geben.

Bestandsaufnahme

Nutzungen

- deutliche Zunahme der Leerstände, nicht nur bei gewerblicher Nutzung, sondern auch bei Wohnnutzung
- Allgemeiner Rückgang der Wohnnutzung

Ursachen:

Leerstände Wohnen: teilweise dringend sanierungsbedürftige Bausubstanz, aber auch z.T. zu kleine Baukörper, modernem Wohnen nicht mehr angemessen (Raumhöhen, Flächenbedarf, Belichtung, Wohnumfeld, Lärm etc.)

Einwohnerdaten

	1978	2003
Friedberg Kernstadt (ohne Friedberg-West)	10.249	12.973
Altstadt Friedberg (innerhalb Stadtmauer)	711	518

Erweiterte Altersstruktur Altstadt Friedberg

(bis Münchner Straße und Bahnhof)

	01.01.1984		22.05.2000	
bis 20 Jahre	318	24,7%	244	21,4%
21 -40 Jahre	348	27,0%	373	32,8%
41 - 60 Jahre	360	27,9%	264	23,2%
über 61 Jahre	263	20,4%	257	22,6%
Summe	1289	100,0%	1138	100,0%

Nutzung im Erdgeschoß,
 Institut für Städtebau u. Raum-
 planung - TUM, 1992

Legende:

- Handel
- Dienstleistung
- Gemeinbedarf
- Wohnen
- Landwirt
- Gewerbe
- Leerstand



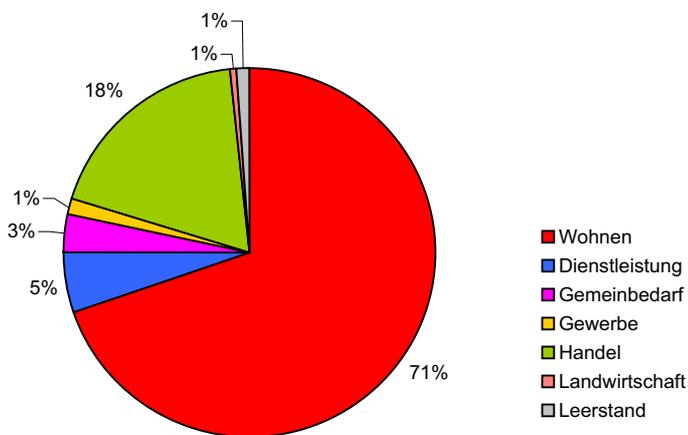
Nutzung im Erdgeschoß,
 OPLA Büro für Ortsplanung u.
 Architektur, 2003

Legende:

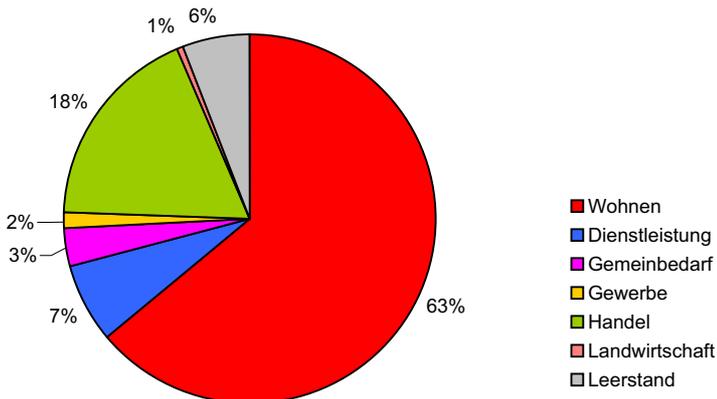
- Handel
- Dienstleistung
- Gemeinbedarf
- Wohnen
- Landwirt
- Gewerbe
- Leerstand



Gebäudenutzung im Erdgeschoss 1992

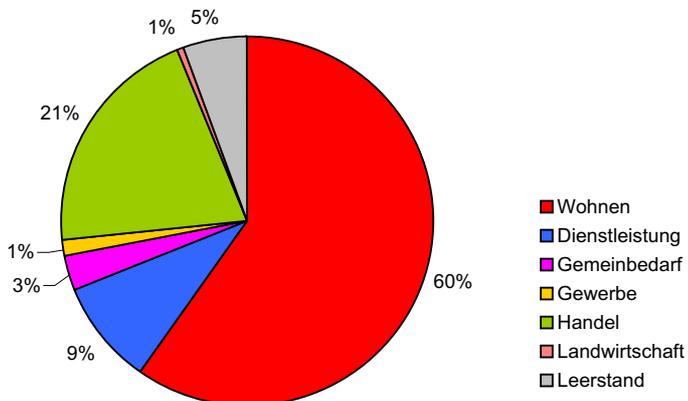


Gebäudenutzung im Erdgeschoss 2003



Gebäudenutzung im Erdgeschoss 2003

Erweitertes Untersuchungsgebiet



Ortsbild - Mängel und Qualität

Der historische Stadtraum der ehem. bayerischen Grenzfestung Friedberg, wie er sich innerhalb der Ausdehnung der spätmittelalterlichen Stadtmauer entwickelt hat, und das Schloss Friedberg mit Wall und Graben bilden zusammen ein Ensemble nach dem Denkmalschutzgesetz.

Als bayerische Herzogsgründung gehört sie zu den Planstädten mit annähernd quadratischem Grundriss.

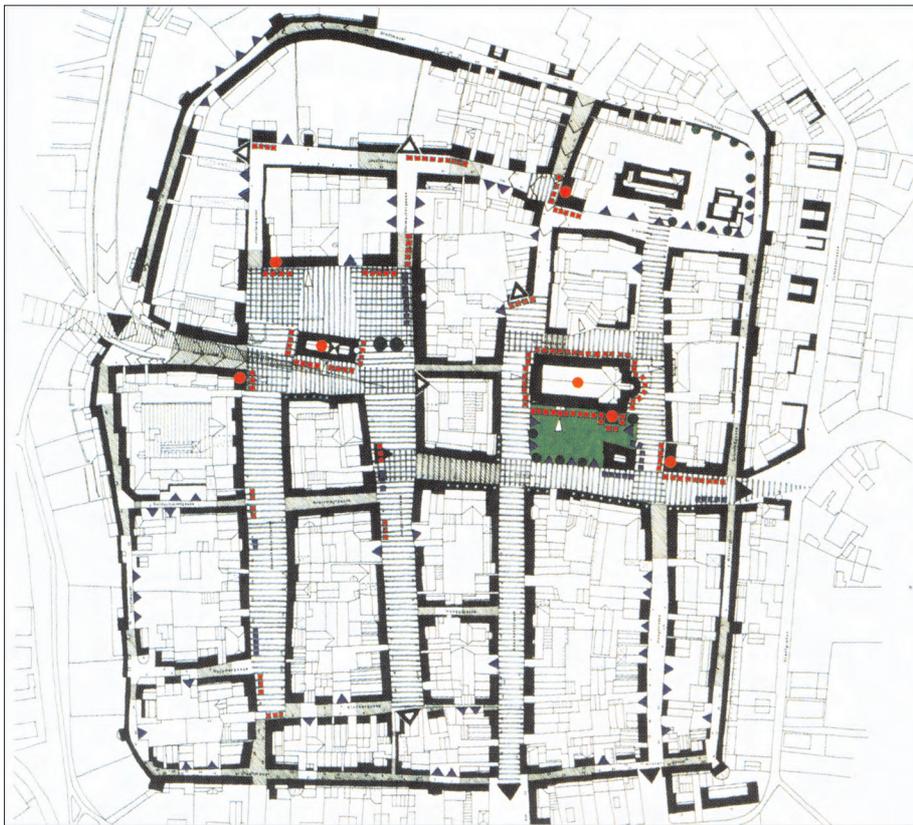
Im Gegensatz zu anderen quadratisch angelegten Planstädten mit einem zentralen Hauptstraßenkreuz gibt es in Friedberg nur eine Hauptstraße als Durchgangsstraße.

Die Ludwigstraße durchzieht die Altstadt von Friedberg mit einer nahezu kompletten traufständigen Bebauung. In den anschließenden Straßen herrscht dagegen zum größten Teil eine giebelständige Bebauung vor.

Der wirtschaftlichen Struktur einer durch das Handwerk geprägten Stadt entspricht der Typ des höchstens zweigeschossigen Wohn- und Handwerkerhauses, einem schlichten Putzbau mit steilem Giebel- oder Mansarddach und rundbogiger Toreinfahrt.

Luftbild, 2003



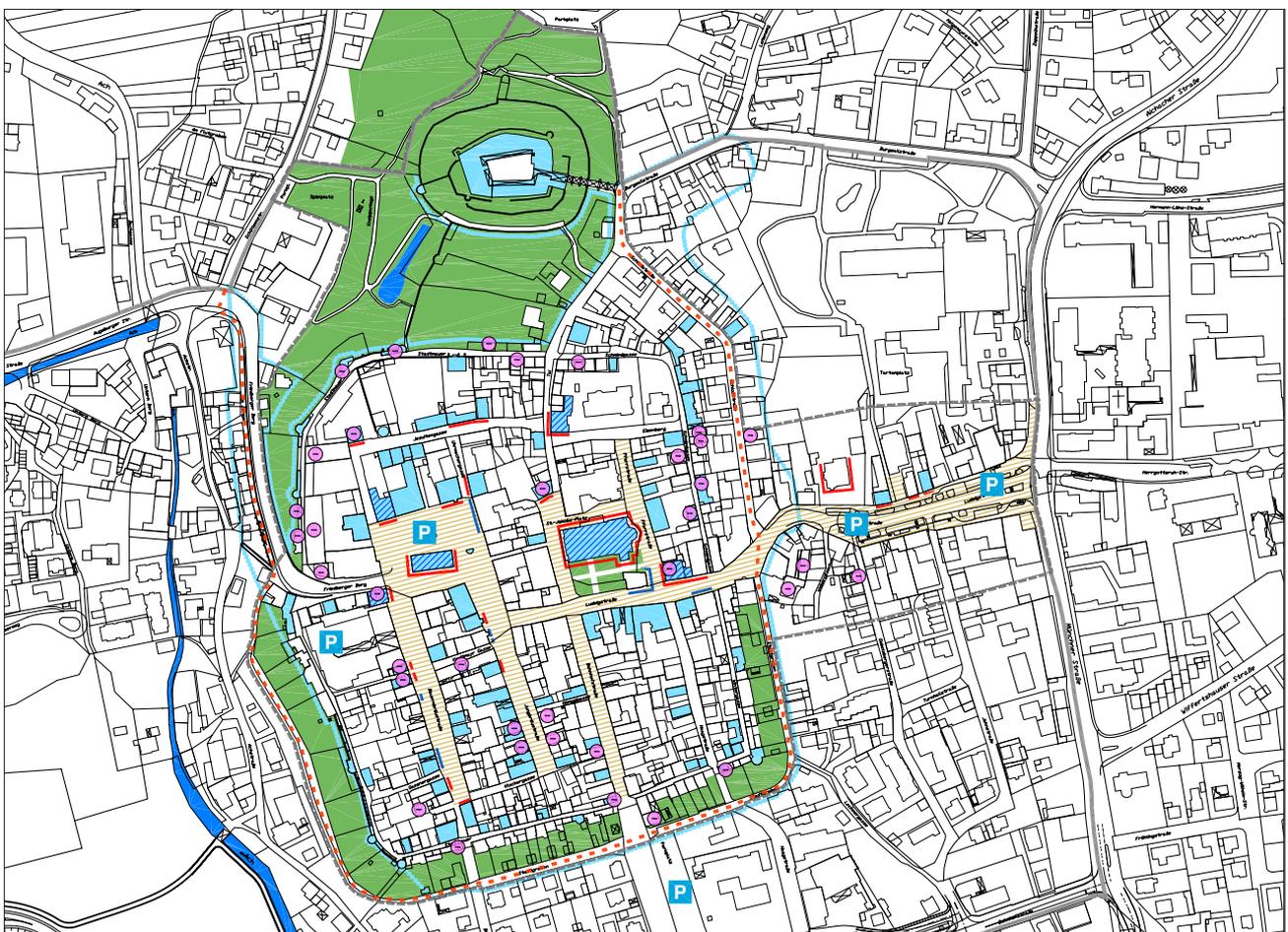


Regeneration Friedberg,
Raumgefüge, 1992

Ortsbild, Büro OPLA, 2003

Legende:

- Denkmal
- Denkmal-Ensemble
- altstadtprägende
Grünflächen
- Rundweg
Altstadt - Schloß
- Gewässer
- markante, raumbestimmende
Gebäude
- P Parkplätze (Tiefgarage)
- Sanierungsbedarf
(Baumängel)
- positiv/negativ Raum-
wirksame Fassade
- Raum / Platz



Auswertung der bestehenden Infrastruktur

Anzahl öffentlicher Stellplätze gesamt = ca. 549

davon

Anzahl öffentlicher Stellplätze im Geschäftsbereich = ca. 434

Anzahl der Langzeitparkplätze (Tg, Parkplatz Süd) = ca. 329

Stellplätze,
OPLA Büro für Ortsplanung u.
Architektur, 2003

Legende:

 Anzahl der Stellplätze



Auswertung vorhandener städtischer Planungen

Verkehrsneuordnung Friedberg

Prof. Lang Prof. Keller 10/1985

Ziele der Erneuerungsplanung

Verkehrsplanung

Oberziel der Verkehrsneuordnung:

Verbessern der Erreichbarkeit der Stadtmitte für alle Verkehrsarten

- Sowohl für Geschäfts- u. Besucherverkehr
- Als auch für die Wohnanlieger unter
- Weitgehender Schonung schutzbedürftiger Bereiche (z.B. Sanierungsgebiete)
- Vermeidung eines unnötigen Fahrverkehrs einschl. Parkplatzsuchverkehr
- Herbeiführen eines Ausgleichs der Flächenansprüche der verschiedenen Verkehrsarten
- Beachten einer guten Orientierung aller Verkehrsteilnehmer
- Eventueller Bevorrechtigung der Anwohner in der engen ausschließlich dem Wohnen dienenden Gassen (bei Überlastung dieser Bereiche)

Maßnahmen

Es wird empfohlen, die Neuordnung des innerstädtischen Erschließungssystems im Sinne der Alternative mit Ludwigstraße als verkehrsberuhigtem Bereich vor zu nehmen. Sie stellt die flexibelste Lösung dar, hält den stärksten Erschließungsverkehr auf der dafür geeigneten zentralen Achse konzentriert, ohne damit trennend zu wirken und gestattet in allen Netzbereichen Umgestaltungsmaßnahmen, die sich an den örtlichen Bedürfnissen orientieren können. Die gesamte Altstadt einschl. Stadtgraben und Schloßstraße sollte als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und entsprechend ausgebildet werden. Zeitlich befristet wird es jederzeit möglich sein, einzelne Straßenabschnitte für den KFZ- Verkehr ganz zu sperren.

Netzalternative 5,
Lang u. Keller, 1985

Legende:

-  Innenstadttangente /
Innenstadtzufahrt
-  Straße / Verkehrsberu-
higung mit hoher
Belastung
-  Engpaß mit nur einer
Spur
-  Hohe Belastung (hier:
unter 200 Kfz/h)
-  Auffangparkplatz / Arka-
deneinbau
-  Hauptfuß- und Radwe-
geanschluß
-  **350** Problembereich
-  Überbelastung von
Wohnanlagen
-  Belastungsobergrenze
vor Geschäften
-  Ansatzpunkt der
Innenstadtsüdtangente



Verkehrsuntersuchung Individualverkehr Hyna 1/1991

Empfehlungen

Der Ausbau von Teilbereichen der Ludwigstraße als Fußgängerzone und die damit verbundene Auslagerung des derzeit über die Ludwigstraße geführten Verkehrs sollte erst nach Realisierung beider Baumaßnahmen (Verlängerte Bahnhofstraße, West-, Südumgehung) erfolgen.

Verkehrsmittelwahl und Parkverhalten

außerhalb der Innenstadt kommende Befragte:

KFZ	70,6%
Fahrrad	16,0%
ÖPNV	4%

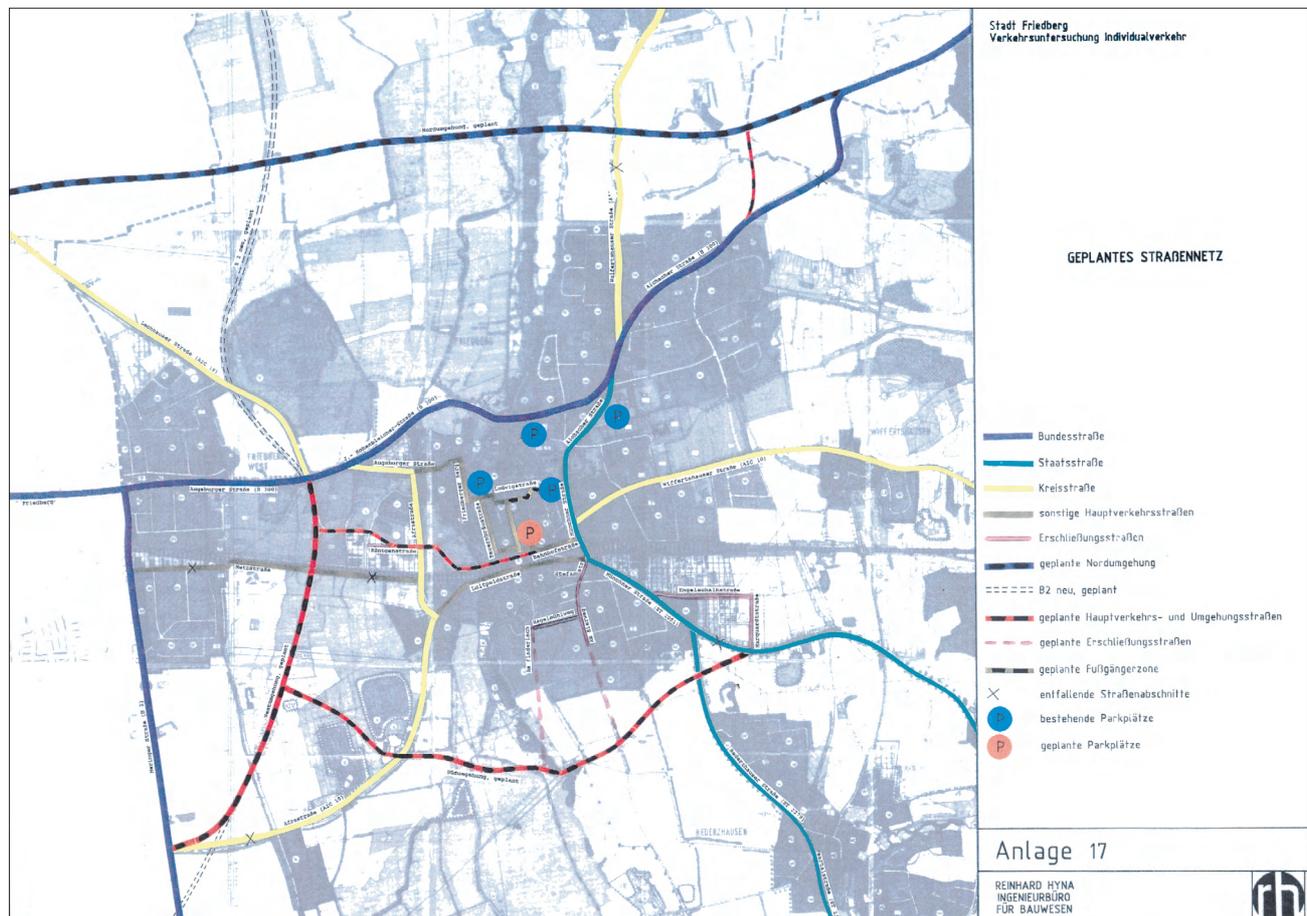
innerhalb der Innenstadt Wohnende:

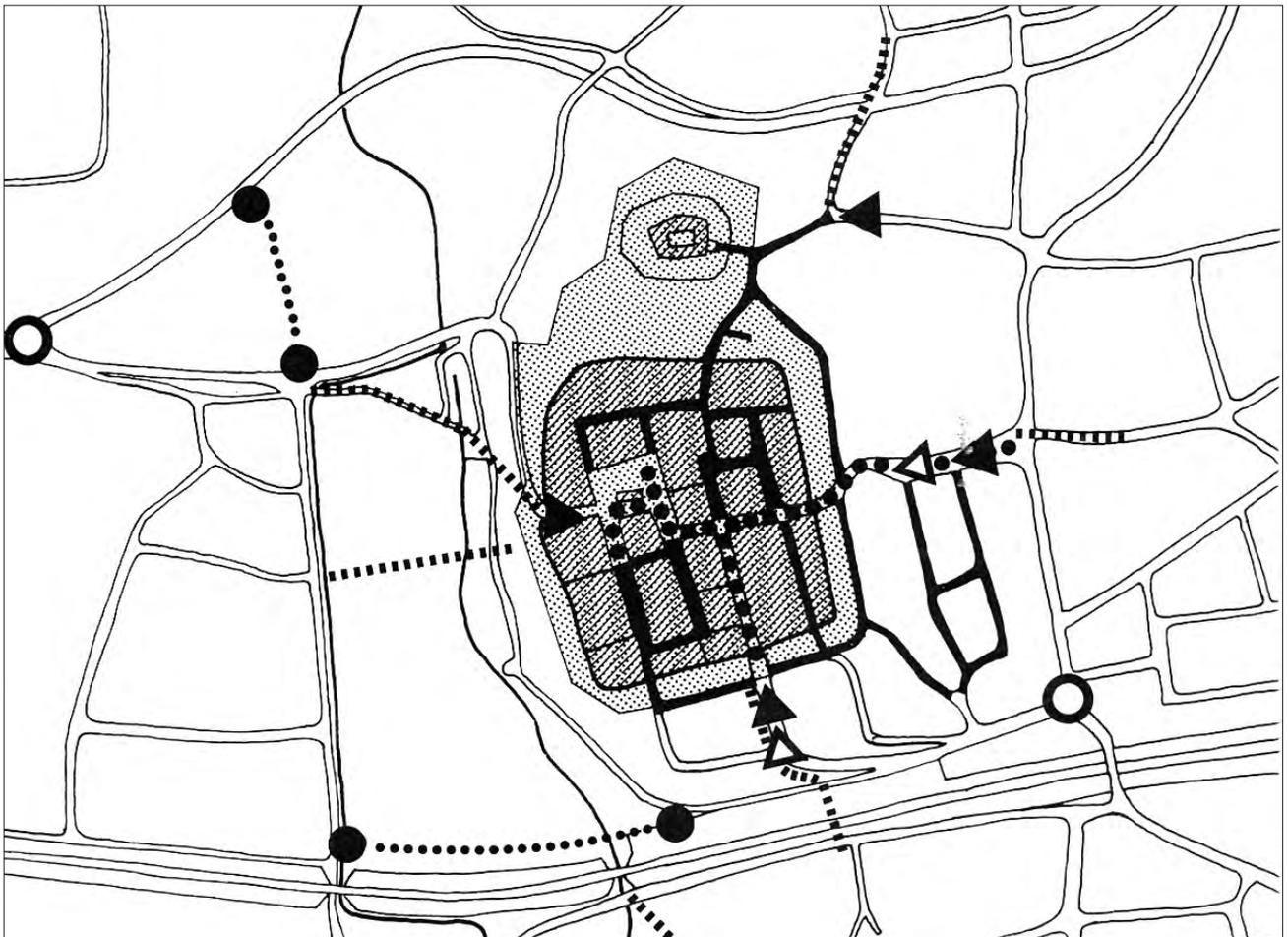
KFZ	38,1%
zu Fuß	42,9%
Fahrrad	19%

Kaum Probleme haben die Autofahrer, in Friedberg einen Parkplatz zu finden. Nur 15,2 % gaben an, Probleme bei der Parkplatzsuche zu haben. 84,8% finden hingegen in der Nähe ihres Zielortes normalerweise problemlos einen Parkplatz.

Am häufigsten werden die Garage Ost (von 41,7% der PKW-Fahrer) und

Ingenieurbüro Hyna,
Verkehrsuntersuchung
Individualverkehr,
„Geplantes Straßennetz“, 1991





Hauptziele der innerstädtischen Verkehrsneuordnung, Lang u. Keller, 1985

Legende

-● Wichtige Ergänzung im Straßennetz
- ▨ Ensembleschutz / Stadtbildverbesserung
- Steigerung der Einkaufsattraktivität
- Wohnstraßenschutz / Wohnwertsteigerung
- ▶ Erreichbarkeitssteigerung über Auffangparkplätze
- Altstadtwirksame Verkehrslenkung

die Kurzparkzone Altstadt (32,1%) frequentiert. 3,4 % fahren von Geschäft zu Geschäft.

Die Nutzung der Tiefgarage hat im Vergleich zu 1990 von 56,7% auf 49,7% abgenommen.

In der Wohnortspezifischen Sicht wird deutlich, dass die Tiefgaragen von den Innenstadtbewohnern nur wenig benutzt werden. Sie parken bevorzugt in der Kurzparkzone und fahren vergleichsweise häufig von Geschäft zu Geschäft.

Vorgaben für die Entwicklung von Lösungen für die Umgestaltung von Straßen und Plätzen im historischen Stadtkern von Friedberg

Knopp Meyer 12/1988

Maßnahmenplan,
Knopp u. Meyer, 1988

Maßnahmenplan

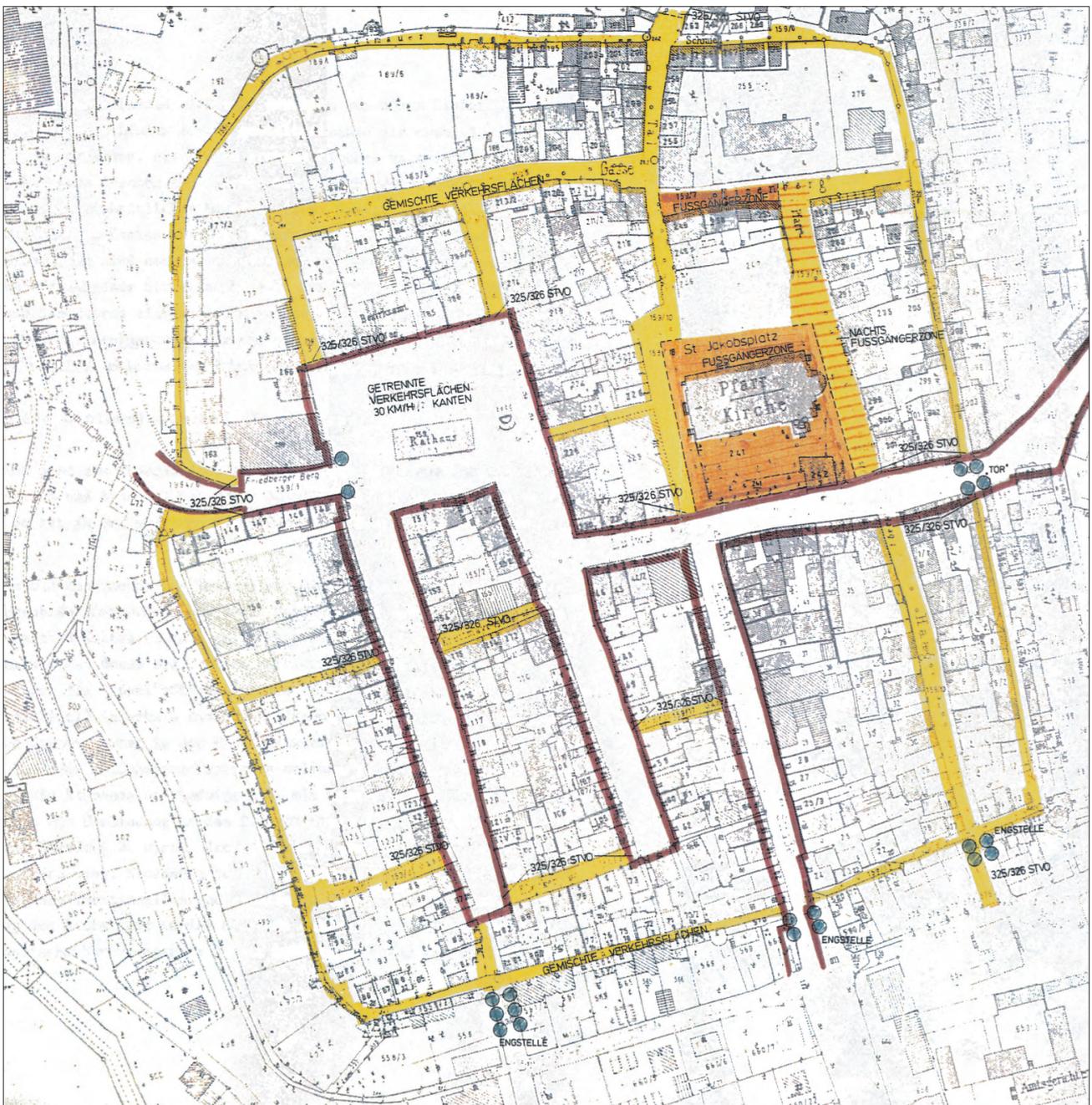
Der Maßnahmenplan enthält folgende durchzuführende Einzelmaßnahmen:

Legende:

-  Verkehrstrennung
Kanten, 30km/h
-  Verkehrsberuhigte
Zone, Mischfläche
-  Fussgängerzone

Bauliche Maßnahmen

- Das Trennprinzip mit der Zonengeschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h und der 3 cm hohen Kante gilt für
 - Die Ludwigstraße in ihrem gesamten Verlauf bis hinaus zur Äußeren Ludwigstraße
 - Die Bauernbräu-/ Jungbräustraße und den Marienplatz
 - Die Bahnhofstraße



- Die Stadtzugänge sollen wieder durch bauliche oder gestalterische Maßnahmen markiert werden.

verkehrsrechtliche Maßnahmen

- Das Mischprinzip ist mit den Zeichen 325, 326 StVO (Verkehrsberuhigter Bereich) in allen übrigen Straßen und Gassen der Altstadt vorgesehen.
- Lediglich der St. Jakobsplatz und der westliche Teil Am Eisenberg sollen wie auch schon früher beschlossen, zur Fußgängerzone werden
- Für die Pfarrgasse soll tagsüber die Regelung nach einer Mischzone, nachts die einer Fußgängerzone mit Anlieger frei gelten

Verkehrsberuhigung Ludwigstraße und Altstadt Agenda 11/2003

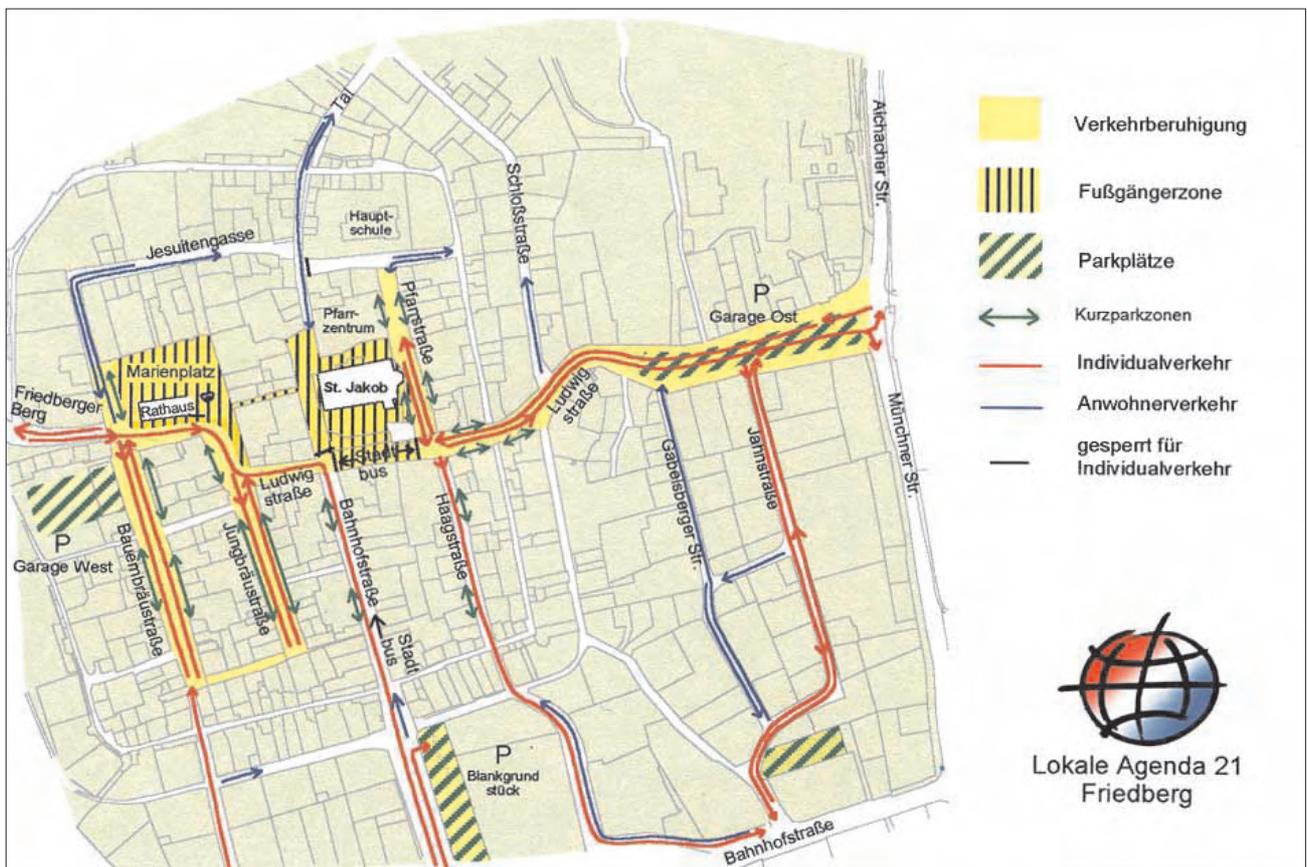
Zielsetzung

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt, insbesondere im Bereich Marienplatz/Jakobskirche und Ludwigstraße
- Gewährleistung der Verkehrsanbindung für den Einzelhandel

Maßnahmen

- Unterbrechung der Ludwigstraße für den Individualverkehr vor der Jakobskirche
- Sperrung der Zufahrt zum Jakobsplatz an der Ludwigstraße
- Sperrung des Marienplatzes für PKW

Lokale Agenda 21 - Friedberg,
Projektgruppe Ludwigstraße,
Verkehrsberuhigung
Ludwigstraße - Altstadt, 2002



Auswertung bestehender Bauleitplanungen

Bebauungsplan 81

für den Bereich Westl. der Jungbräustraße, östl. und Nördl. der Stadtmauer und südlich des Marienplatzes (Obere Bräustraße)

Planungsziele

Ausschluß von Vergnügungsstätten aus dem gewählten Innenstadtbereich zum Erhalt des Niveaus als Einkaufsbereich und zum Schutz der Wohnfunktion in der Altstadt

Bebauungspläne 88/1-5

Grundlagen für die folgenden Bebauungspläne:

- Städtebaulicher Ideenwettbewerb
- Markt- und Strukturuntersuchung CIMA
- Lärmschutztechnische Untersuchung BEKON
- Lufthygienisches Gutachten Fraunhofer Institut

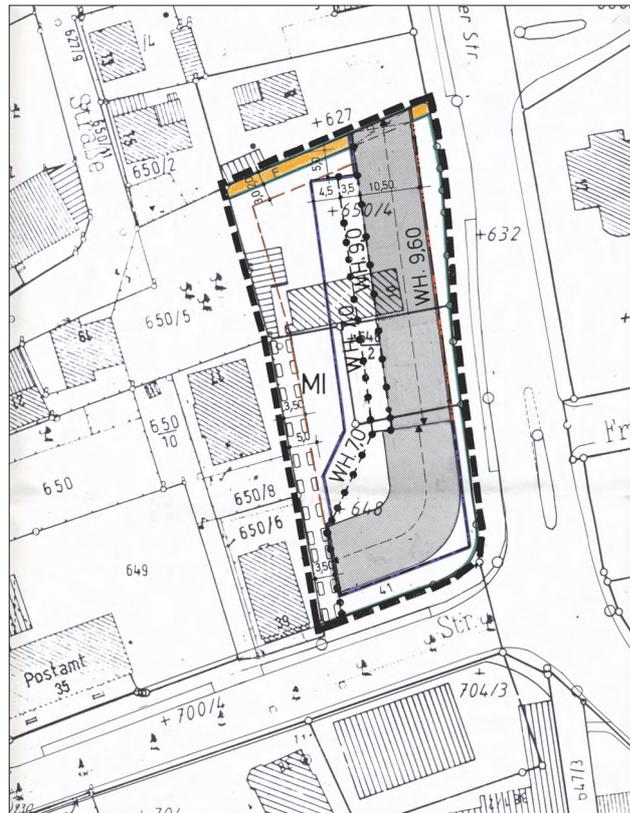
Planungsziele

Neuordnung der heterogenen Bebauung mit differenzierter Gebäudetypologie und unterschiedlicher Nutzung, sowie Steigerung des Wohnwertes und Nutzung des hohen Freiflächenanteils zur Erholung. Geschlossene Blockrandbebauung entlang Münchner Straße als Lärmschutz für westlich angrenzende Wohnbebauung.

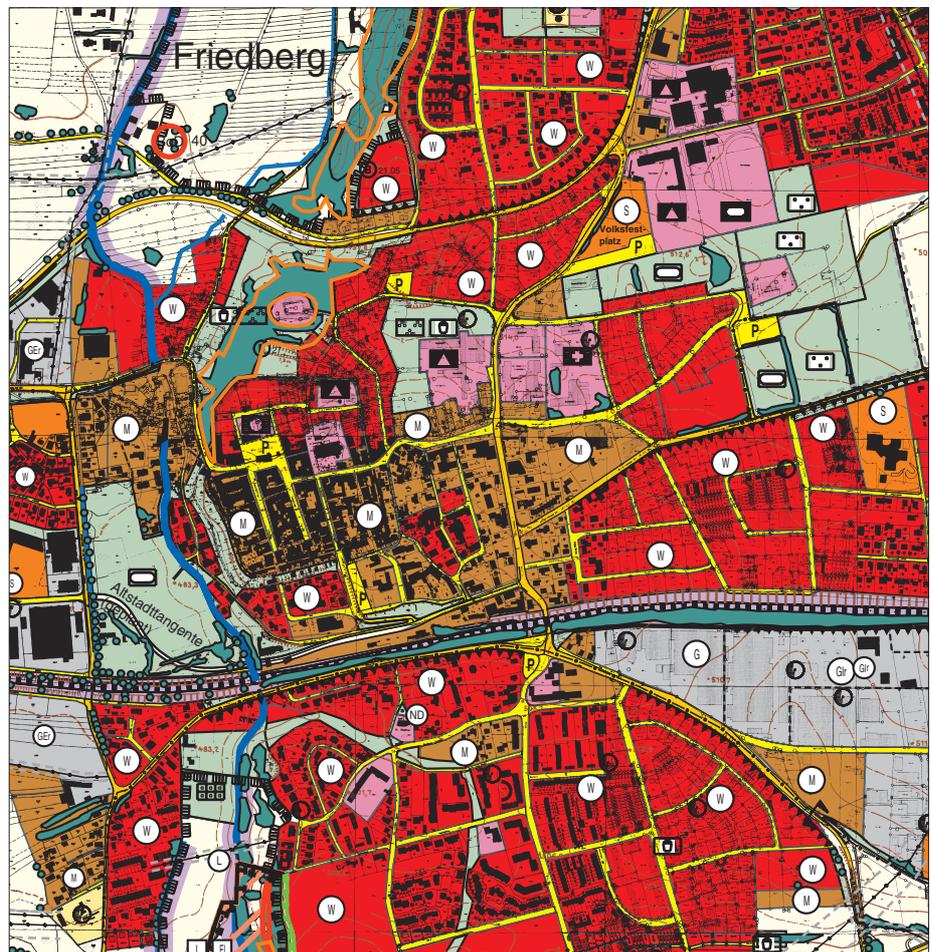


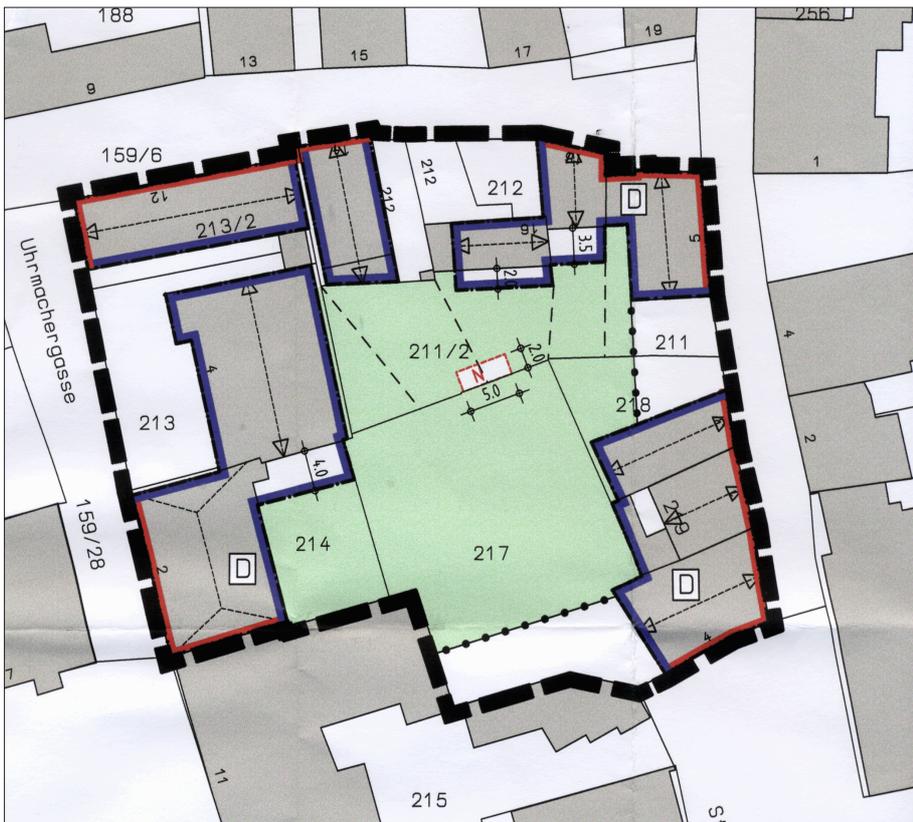
Bebauungsplan Nr. 88/2,
„Südlich der Ludwigstraße und
westlich der Münchner Straße,
sowie westlich und östlich der
Jahnstraße“

Bebauungsplan Nr. 88/3,
„Nördlich der Bahnhofstraße und
westlich der Münchner Straße“



Landschafts- und
Freiraumplan H. Brugger,
Flächennutzungsplan (Aus-
schnitt), 2002





Bebauungsplan Nr. 90/II,
„St. Jakobsplatz Nord“

rechtskräftiges Planungsziel:
Entkernung des Blockinnen-
raumes und Schaffung von
attraktiven, der umgebenden
Wohnnutzung zugeordneten Gar-
tenflächen. (Stärkung der Wohn-
nutzung in der Innenstadt)



Bebauungsplan Nr. 90/VI,
„Jesuitengasse, Spitalgasse,
Stadtmauer“

in Aufstellung

Planungsziel:
Überplanung des aufgelasse-
nen Feuerwehrgeländes, sowie
südlich angrenzender landwirt-
schaftlicher Nutzung und Kfz-
Abstellplatz mit allgemeiner
altstadtgerechter Nutzung

Auswertung bestehender Planungen

Auswertung der Ergebnisse des offenen Planungsprozesses

Bürgerzentrum

Nutzung

- Innerstädtischer Standort
- Potenzielle Standorte: Heutiger NKD-Markt (FINr. 318) oder Neubau Baulücke am Marienplatz (FINr. 185)

Marienplatz

Gestalt

- Platzgestaltung
- Farbkonzept für Fassaden
- Umgestaltung Eingangsbereich

Nutzung

- Standort Wochenmarkt
- Parken: keine Lösung gefunden? Tiefgarage - keine TG
Alle umgebenden Gebäude im EG mit Läden und Dienstleistung (Gastronomie) füllen, sogar im EG des Verwaltungsgebäudes
- Platz der Aktivitäten, Events

Verkehr

- Fußläufige Anbindung an Schloss
- Beschilderungs- und Wegesystem

*Potenzieller Standort für neues
Bürgerzentrum,
NKD-Markt (FINr. 318)*



Schloss und Schlosspark

Nutzung

- Gastronomie in Verbindung mit Museum
- Kulturmittelpunkt: Ausstellungen, Museumsnächte, Lesungen

Gestalt

- Neukonzeption Hangbepflanzung und Sichtachsen auf Schloss und Stadtmauer

Verkehr

- Fußläufige Anbindung an Altstadt (Marienplatz) und Stadthalle mit Ausschilderung (Tourismus)
- Vernetzung der Grünflächen (Schloss, Stadthalle, Achwiesen) untereinander und mit der Altstadt, Attraktivierung durch Themengärten, Anbindung an Fußwegenetz

Platz um die St. Jakobskirche, Ludwigstraße

Nutzung

- Begegnung und Verweilen stehen als Nutzung im Vordergrund
- Ein lebendiger Platz im Rahmen des Leitmotivs ist erwünscht (in Absprache mit der Kirche)
- Vereinzelte Veranstaltungen auf dem Platz sollen möglich sein.
- Der Platz soll sich insbesondere nach Süd-Osten hin öffnen (Bahnhofstraße, freier Blick)

Gestalt

- Eine Tieferlegung des Areals wird für möglich und wünschenswert erachtet –Umgang mit Gefälle beachten– Statik der Kirche!
- Eine Terrassierung soll dabei nicht ausgeschlossen werden

Verkehr

- Einseitige Parkierung Pfarrstraße

Äussere Ludwigstraße

Nutzung

- hohe Aufenthaltsqualität mit Sitzmöglichkeiten
- Kulturzentrum, Bürgerzentrum

Verkehr

- Ausreichend Fahrradparkplätze schaffen
- kein Durchgangsverkehr

Verkehrsberuhigung und ruhender Verkehr in der Altstadt

Drei Alternativen

- mit und ohne Einbahnstraßen (Bild S26: Anlage 20)
- kleine Fußgängerzone (Bild S26: Anlage 24)
- große Fußgängerzone (Bild S26: Anlage 25)
- Altstadttangente soll Durchgangsverkehr aufnehmen
- Verkehrsberuhigung Ludwigstraße und Äußere Ludwigstraße
- Rechts-vor-Links-Regelung im Bereich Ludwigstraße
- Ruhender Verkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Verkehrskonzepte der Architektenwerkstatt

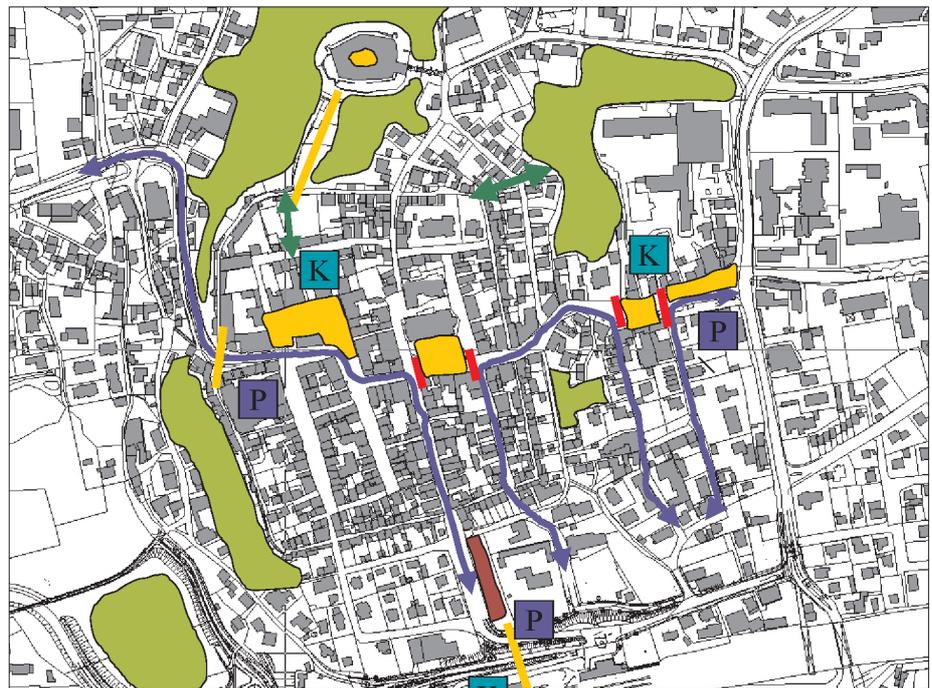
Konflikte durch neue Verkehrsführung

- Wohnen in der Bahnhof und Haagstraße sowie Jahnstraße und Gabelsberger Straße wird durch Verkehrslärm beeinträchtigt
- Straßenquerschnitt für zu erwartendes Verkehrsaufkommen teilweise zu gering
- Belastung für die Kreuzung Jahnstraße und Gabelsberger Straße zu hoch

Verkehrskonzept 1
Bürgerwerkstatt, 2002

Legende

- P Parken
- K Kulturhaus
- Platz
- Grünflächen
- Parkplatz
- Durchfahrt gesperrt
- Verkehrsführung
- neue Gehwegverbindung



Bewertung zu
Verkehrskonzept 1

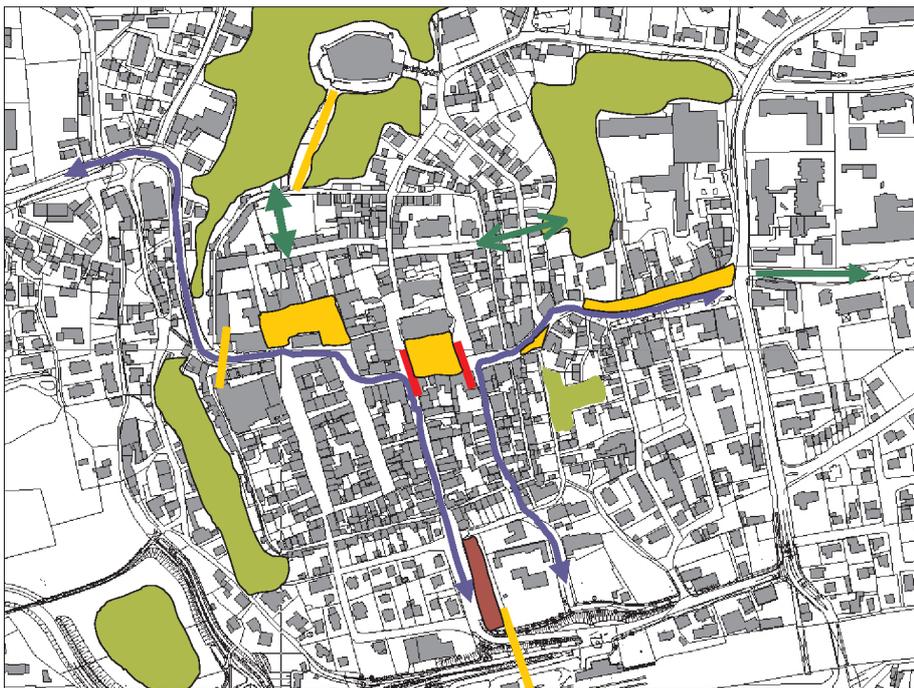
Legende

- Durchgangsverkehr gesperrt
- ! Konflikt
- Wohnen



Konflikte durch neue Verkehrsführung

- Wohnen in der Bahnhof und Haagstraße wird durch Verkehrslärm beeinträchtigt
- Straßenquerschnitte für zu erwartendes Verkehrsaufkommen teilweise zu gering (Haagstraße)



Verkehrskonzept 2
Architektenwerkstatt, 2002

Legende

	Parken
	Kulturhaus
	Platz
	Grünflächen
	Parkplatz
	Durchfahrt gesperrt
	Verkehrsführung
	neue Gehwegverbindung



Bewertung zu
Verkehrskonzept 2

Legende

	Durchgangsverkehr gesperrt
	Konflikt
	Wohnen

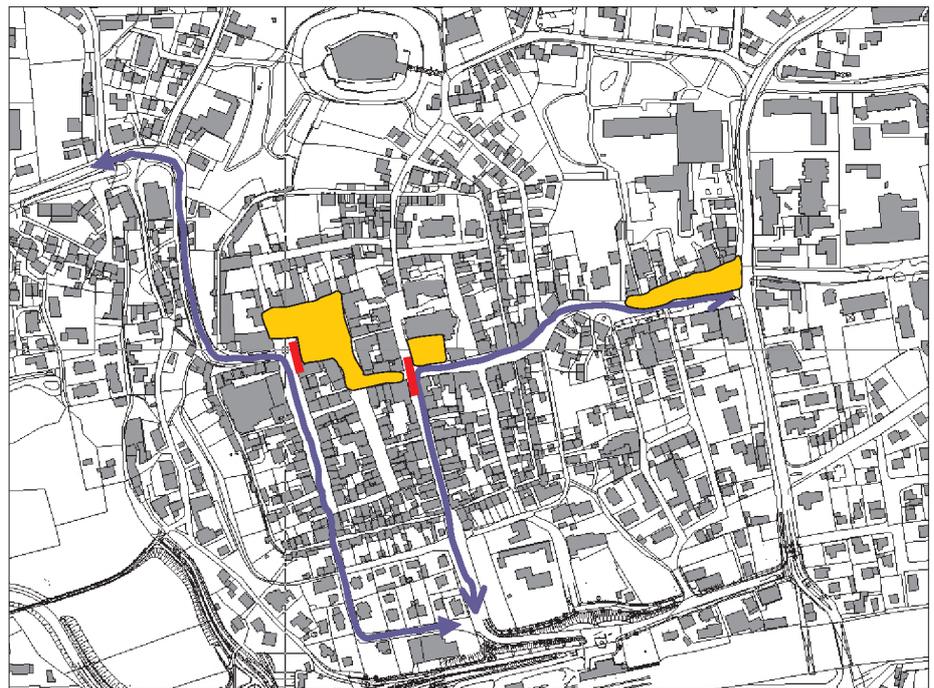
Konflikte durch neue Verkehrsführung

- Wohnen in der Bauernbräustraße wird durch Verkehrslärm beeinträchtigt
- Belastung für die Kreuzung Stadtgraben und Bahnhofstraße zu hoch

Verkehrskonzept 3
Architektenwerkstatt, 2002

Legende

- P Parken
- K Kulturhaus
- Platz
- Grünflächen
- Parkplatz
- Durchfahrt gesperrt
- Verkehrsführung
- neue Gehwegverbindung

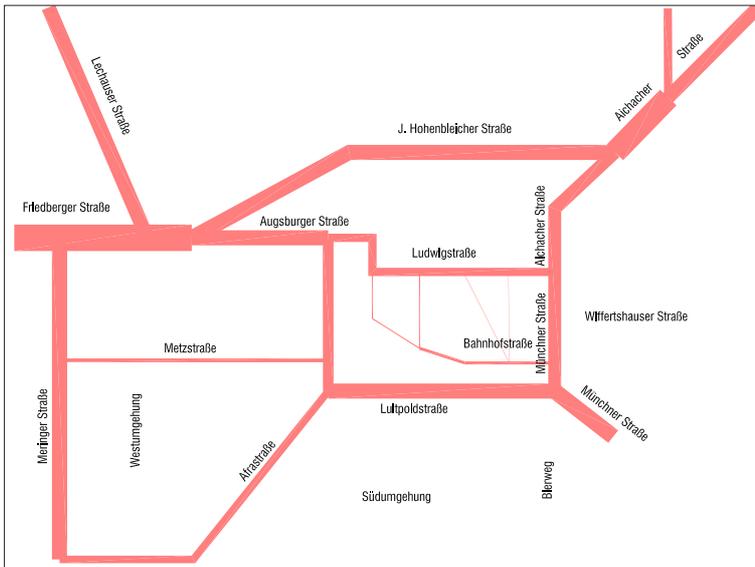


Bewertung zu
Verkehrskonzept 3

Legende

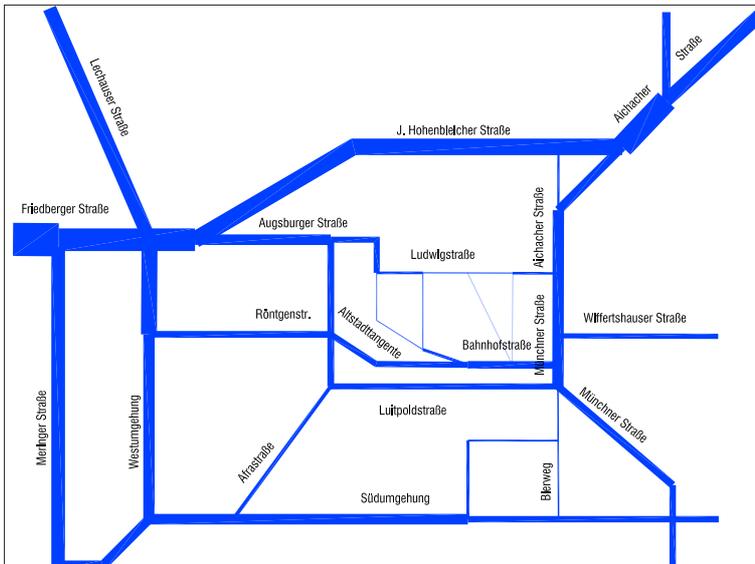
- Durchgangsverkehr gesperrt
- ! Konflikt
- Wohnen



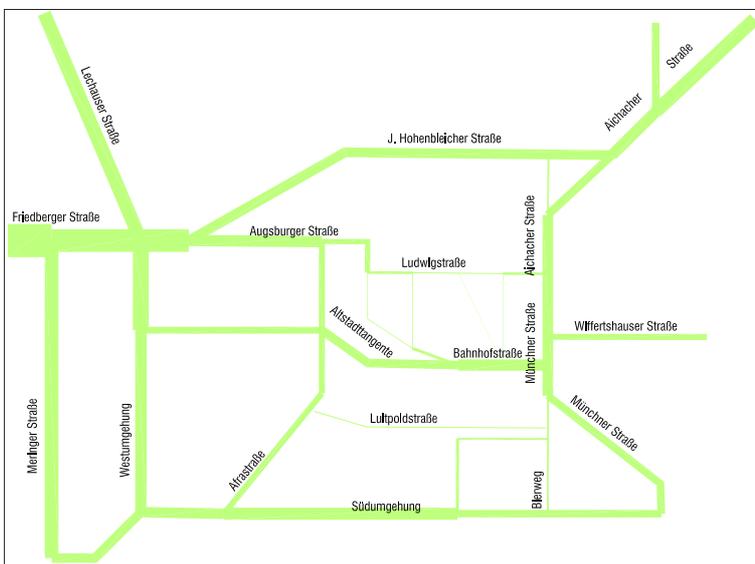


Verkehrsuntersuchung
Individualverkehr
Ingenieurbüro Hyna, 1991
(stark vereinfachte Darstellung)

Die Anlagen zu dieser Verkehrsuntersuchung zeigen die Verkehrsverteilung nach dem Bau der Altstadttangente, allerdings noch unter der Vorgabe, dass die Ludwigstraße Fußgängerzone wird.



Anlage 24
Verkehrsbelastung 2000
Geplantes Straßennetz mit Altstadttangente, West- und Südumgehung, ohne Metzstraße, Ludwigstraße als Fußgängerzone



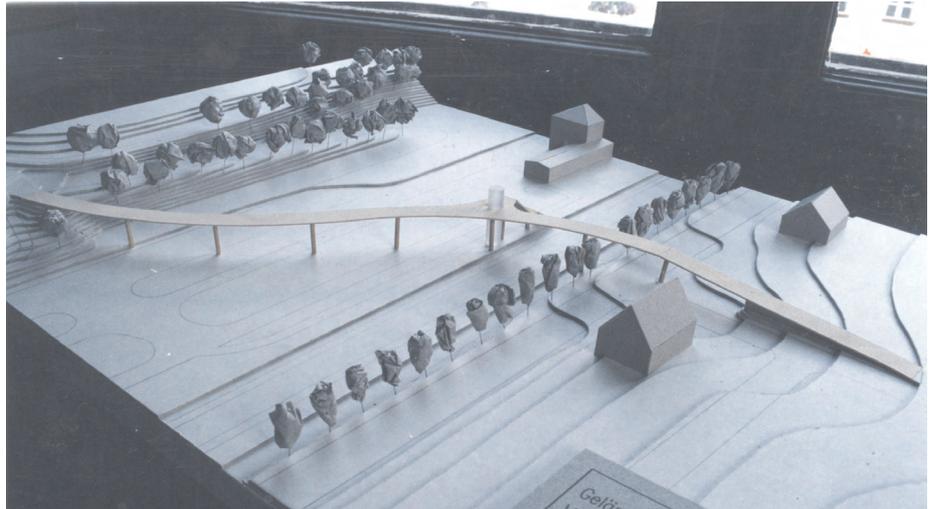
Anlage 25
Verkehrsbelastung 2000
Geplantes Straßennetz mit Altstadttangente, West- und Südumgehung, ohne Metz- und Luitpoldstraße, Ludwigstraße als Fußgängerzone

Fuß- und Radwegsteg Friedberg Süd - Bahnhof

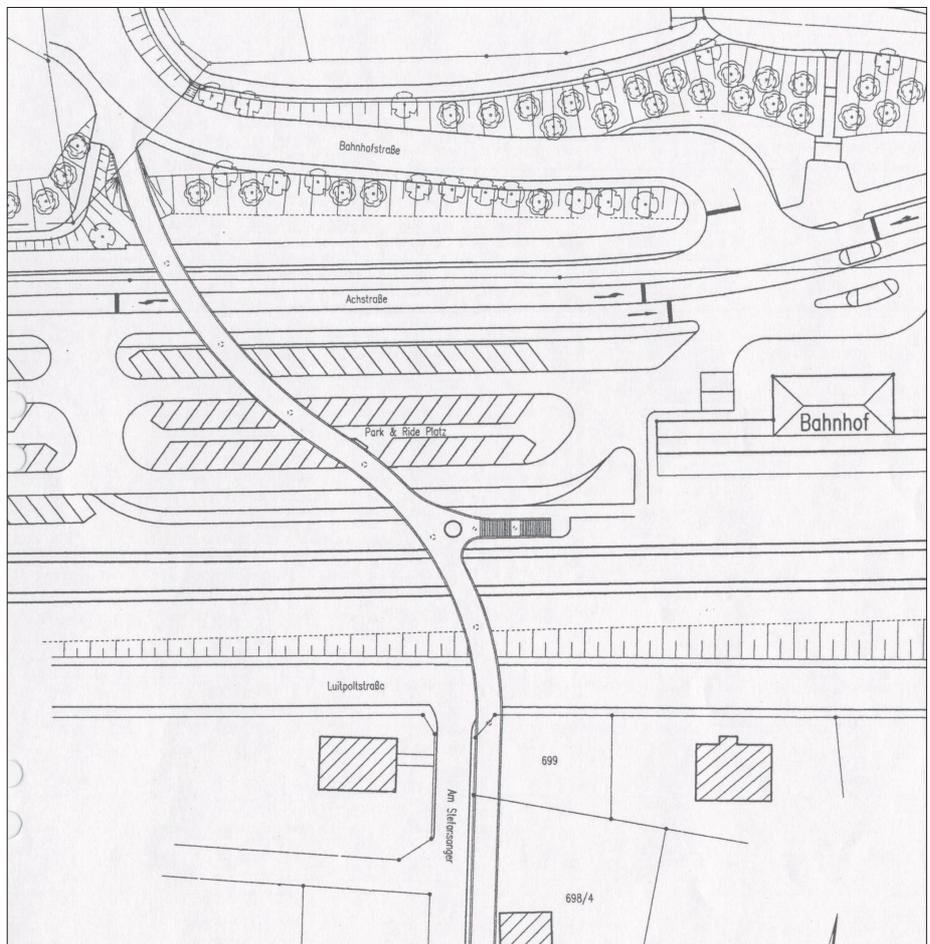
Anbindung an die südlichen Wohnbereiche

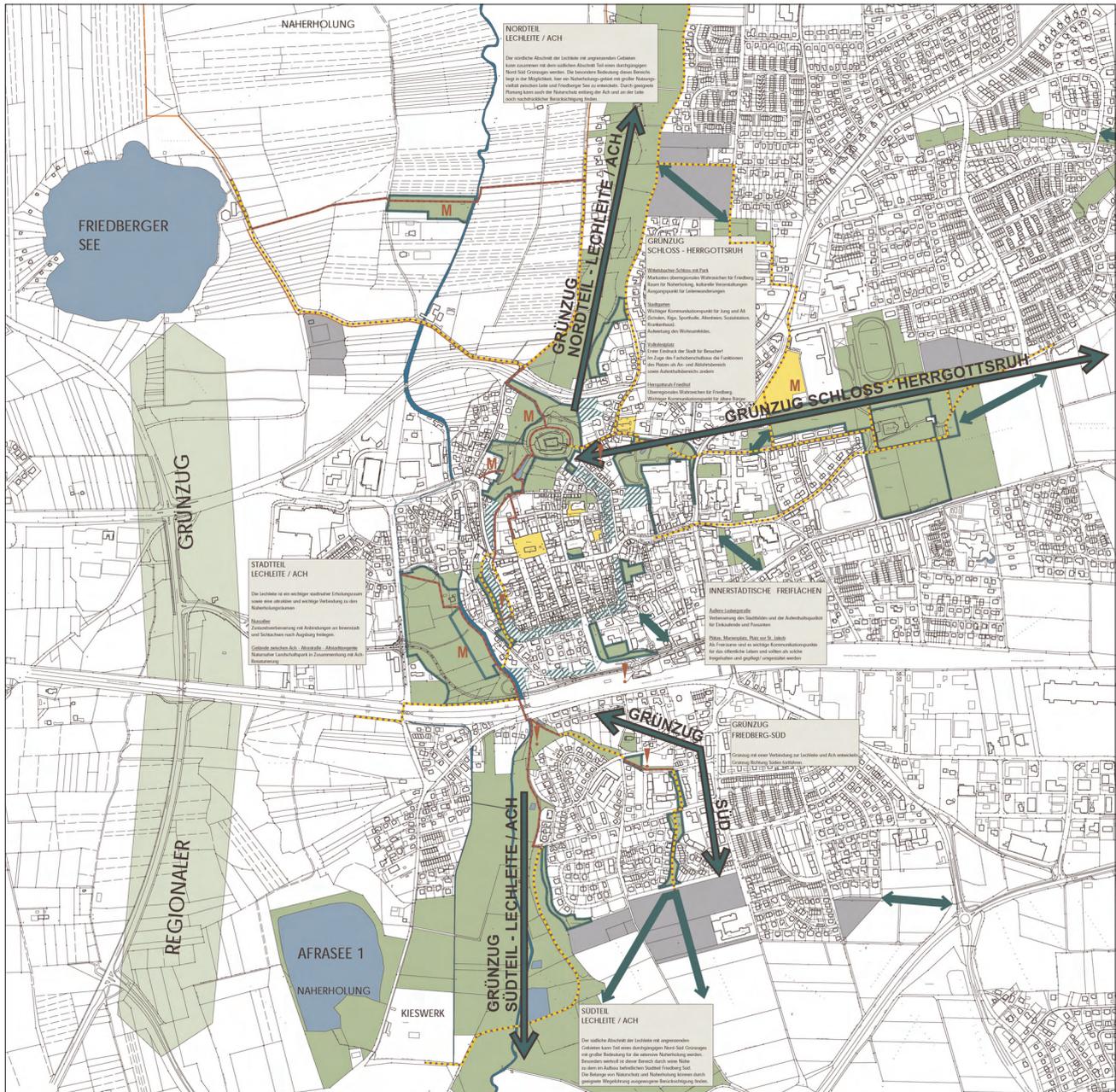
Der fußläufigen Anbindung des großen südlichen Wohn- und zukünftigen Entwicklungsgebiets an die Innenstadt kommt eine hohe Bedeutung zu. Eine Überbrückung des Bahngeländes, wie beispielsweise in der abgebildeten Diplomarbeit aufgezeigt, könnte dies leisten und die Bahnhofstraße aufwerten.

W. Lohner, Diplomarbeit Stephananger, Modellphoto, 1999



W. Lohner, Diplomarbeit Stephananger, Planzeichnung, 1999





BESTAND

- GRÜNFLÄCHEN
- STÄDTISCHE/ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN
- BEFESTIGTE PLÄTZE / FREIFLÄCHEN

- PLANUNG**
- GRÜNZUG
- GRÜNVERBINDUNGEN
- AUSGEWIESENE BAUFÄCHEN NACH FNP (WOHN- / MISCHGEBIETE)
- PRIVATE GRÜNFLÄCHEN, DIE VON WEITERER BEBAUUNG FREIZUHALTEN SIND
- MASSNAHMEN ZUR LANGFRISTIGEN WEGEVERNETZUNG
 - VERBINDUNG SCHLOSSSTRASSE - STADTGARTEN
 - VERBINDUNG ALTSTADT - NUSSALLEE
 - STEG ÜBER DIE BAHN
 - GRÜNDERBERG FÜR FLUSSWEGEVERBINDUNG VON DER LUHPOLDSTR. ZUM STEPHANSANGER + RI. SÜDEN
 - SCHLIESSEN DES GRÜNZUGES FRIEDBERG SÜD
- M KURZFRISTIGE MASSNAHMEN
- NEUE WEGEFÜHRUNG/ WEGEAUFWERTUNG
- ALTE WEGEFÜHRUNG

Friedberger Architektenrunde - Arbeitsgruppe Landschaftsarchitekten, Rahmenplan Vernetzung der Grünräume in Friedberg Konzept zur Sicherung, Entwicklung und Vernetzung der Freiflächen, 2003

Vernetzung der Grünräume in Friedberg

Konzept zur Sicherung, Entwicklung und Vernetzung der Freiflächen

Friedberger Architektenrunde
Arbeitsgruppe Landschaftsarchitekten

Bereits die zugrunde liegenden Arbeiten stellen teilweise in großer Übereinstimmung Schwerpunktbereiche heraus wie die Lechleite mit Ach, die in Teilen vorhandene Grünachse vom Schloss nach Herrgottsruh, innerstädtische Freiräume und Wegeverbindungen, sowie die Anbindung von fußläufigen Naherholungsgebieten an das Stadtgebiet. Die hier vorliegende Arbeit greift diese Schwerpunkte auf und kommt zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

Im Bereich der Innenstadt sind als die wichtigsten Elemente die Nord-Süd-Grünachse entlang der Lechleite und die Ost-West-Grünachse von Herrgottsruh zum Schloss zu bezeichnen, städtebaulich ist der Erhalt und der weitere Ausbau dieser Achsen besonders bedeutsam. Zusätzlich können gezielte Maßnahmen bei den zahlreichen Frei- und Grünräumen innerhalb der Kernstadt zu neuer Wohnqualität in diesem Bereich führen und damit einen Beitrag gegen den Einwohnerschwind in der Kernstadt leisten. Darüber hinaus steigern diese Maßnahmen auch die Attraktivität der Innenstadt für die Bewohner der Stadtteile und auswärtige Besucher.

Die wichtigsten stadtnahen Naherholungsbereiche sind nördlich und südlich der Kernstadt an der Lechleite und in den angrenzenden Gebieten zu finden, die besondere Bedeutung der Lechleite als Grünachse setzt sich also auch über die Kernstadt hinaus in die Landschaft fort. Bei einer weiteren Entwicklung dieser Bereiche ist neben den Belangen der Naherholung auch großer Wert auf Gesichtspunkte des Naturschutzes zu legen.

In ihrer Vernetzungsfunktion kommt den Wegeverbindungen zwischen den einzelnen Grünräumen große Bedeutung zu. Diese Verbindungen sind derzeit an wichtigen Stellen unterbrochen, eine Schließung des Wegenetzes führt zu einer wesentlich verbesserten Erreichbarkeit der Naherholungsräume und somit zu einer deutlichen Aufwertung des Wohnumfeldes.

Analyse und Ziele

Verkehr

Fliessender Verkehr

In der Diskussion zur Verkehrsberuhigung steht mit den rein verkehrsordnerischen Maßnahmen in historischen Altstadtkernen die gestalterische Ausbildung oft in direktem Zusammenhang.

Allgemeines Ziel des Offenen Planungsprozesses und der Stadtsanierung ist der weitere Rückbau der Straßen und Plätze von Friedberg in einer dem historischen Umfeld angemessenen Bauweise.

Mit dem Bau der Altstadttangente und der sich daraus ergebenden Entlastung für das Gesamtverkehrssystem ergibt sich für die weitere Umgestaltung des Altstadtkerns die Möglichkeit, den Durchgangsverkehr aus der Altstadt heraus zu nehmen. Der verbleibende Ziel- und Quellverkehr wird das Maß für den zukünftigen Rückbau sein.

Ziel: Es bietet sich somit die Chance, eine dem historischen Charakter entsprechende Umgestaltung vor zu nehmen und die Ebene des rein verkehrstechnischen Umbaus zu verlassen.

Bei der Wahl eines Verkehrssystems sollte bei seiner baulichen Umsetzung die Flexibilität für andere Verkehrssysteme berücksichtigt werden. Gerade Verkehrssysteme unterliegen einer starken kommunalpolitischen Diskussion und können sich somit in nur kurzen Jahren sehr schnell ändern. Es wäre fatal, wenn mit sehr viel Geld ein Verkehrssystem festgepflastert und nicht offen für andere Systeme wäre.

Ruhender Verkehr

Nach unseren Erhebungen stehen im Untersuchungsgebiet ca. 549 Parkplätze für die Bewohner und Besucher der Stadt zur Verfügung.

Ein Rückbau der noch um zu gestaltenden Flächen, insbesondere des Marienplatzes, wird mit einer Reduzierung des jetzigen Parkplatzangebotes einher gehen. Eine Reduzierung des Parkplatzangebotes steht im Widerspruch des Sanierungsziel einer besseren Erreichbarkeit der Altstadt und einer Vermeidung von Parksuchverkehr. Aber auch die Wohnfunktion in der Altstadt wird durch eine Reduzierung des Parkplatzangebots weiter beeinträchtigt.

Ziel: In Zukunft soll ein Parkraummanagement eingeführt werden. Auffangparkplätze vor der Altstadt sollen die Bediensteten und anderen Langzeitparker in fußläufiger Nähe zur Altstadt aufnehmen.

Parkgenehmigungen im öffentlichen Raum an genau zugewiesenen Orten sichern auch weiterhin den Wohnstandort Altstadt.

Besucher der Altstadt, die ins Zentrum mit dem KFZ für Kurzeinkäufe oder Erledigungen kommen wollen, sollen dies auch zukünftig können. Gerade hierin liegt der Vorteil vieler kleinerer Kommunen mit einem Verkehrskonzept der kurzen Wege den Großstädten gegenüber in Bezug auf die Erreichbarkeit Paroli bieten zu können.

Deshalb sollte das Parkplatzangebot in der Altstadt zukünftig zeitlich differenziert zur Verfügung gestellt werden. So kann zum Beispiel der Marienplatz

in Übergangsjahreszeiten, in denen eine Außenbewirtschaftung nicht möglich ist, weiterhin als Parkplatz zur Verfügung stehen. Mit der Nutzung für den Wochenmarkt wurde hier bereits entsprechend reagiert.

Längerfristig sollte zugunsten einer Belegung des Marienplatzes die Möglichkeit einer Tiefgarage unter dem Platz angedacht werden.

Einer Verdrängung des Parksuchverkehrs in die Wohnquartiere muss entgegengesteuert werden durch eine Halteverbotszone. Eine Parkraumbewirtschaftung steht in Konkurrenz zum kostenlosen Parkplatzangebot vor den Einkaufsmärkten auf der grünen Wiese und sollte deshalb überdacht werden. Vielmehr sollte sich die gesamte Altstadt als ein gemeinsamer Einkaufsmarkt verstehen.

Nutzungen

Wohnen

Die Gegenüberstellung der Nutzungserhebung aus dem Jahr 1992 zu der aktuellen zeigt eine deutliche Abnahme der Wohnnutzung im Bereich der Altstadt auf. Dies lässt aus unserer Sicht darauf schließen, dass das Wohnen in der Altstadt nicht mit halten kann mit dem attraktiven Wohnen in den Wohngebieten vor der Altstadt.

Gerade eine Nutzungsmischung aus Wohnen, Handel, Gewerbe und Dienstleistung macht eine lebendige Altstadt aus. Es sollten deshalb vertiefend die Rahmenbedingungen des Wohnens in der Altstadt untersucht werden. Hierzu zählen insbesondere auch neben der Qualität des Gebäudes Faktoren eines attraktiven Wohnumfeldes. Gerade nachträglich verbaute Innenhöfe schaden der Wohnqualität.

Neben rein gestalterischen Faktoren sind dabei auch störende Aspekte wie Durchgangs- und Schleichverkehre besonders zu erwähnen. Insofern ist deshalb bei der Wahl eines Verkehrssystems auf die bestehenden Wohnquartiere besondere Rücksicht zu nehmen.

Eine Verbesserung der Gestaltqualität im öffentlichen Raum schafft eine bessere Identifikation mit der eigenen Heimatstadt und kann somit zu einer Stärkung der Wohnnutzung beitragen (Soziale Identifikation). Es wäre insofern ein wichtiges Sanierungsziel, das auch in voller Übereinstimmung mit dem Offenen Planungsprozess steht.

Hierzu sollte auch das Schlossumfeld attraktiver gestaltet werden. Es wird deshalb angeraten, die Gestaltungsempfehlungen des offenen Planungsprozesses in diesem Bereich sukzessive umzusetzen.

Gewerbe, Handel, Dienstleistung

Für die bestehenden Geschäfte in der Altstadt von Friedberg ist die einfache Erreichbarkeit und ein Parken mit kurzen Wegen zum Geschäft von großer Wichtigkeit. Über eine zielgeführte Verkehrsführung soll der Besucher der Stadt ohne viel Parksuchverkehr an die Geschäfte herangeführt werden.

Aus dieser Sicht wäre eine zusätzliche Auffangparkgarage-West grundsätzlich wünschenswert. Gerade bei einer Durchfahrtsperre in der Ludwigstraße an St. Jakob ergibt sich ein Stellplatzdefizit im Bereich der westlichen Altstadt, wenn der Marienplatz nicht als Parkplatz zur Verfügung steht.

Öffentliche Nutzungen

Aus Gründen der Nutzungsmischung und der daraus resultierenden Besu-

cherfrequenz sollte grundsätzlich die Stadtverwaltung in der Altstadt verbleiben.

Ein Haus der Kultur im Bereich des NKD-Standortes erscheint aus unserer Sicht wegen der Nähe zur Altstadttiefgarage sehr sinnvoll.

Alternativ könnte diese Nutzung auch am Marienplatz untergebracht werden, wenn eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen zur Verfügung gestellt wird.

Schloss

Das Schloss neben der Altstadt bietet die einmalige Chance der dicht bebauten Altstadt einen Kontrapunkt mit einer attraktiven Parkanlage zu setzen.

Die in der Bürgerwerkstatt vorgeschlagene Verbesserung der fußläufigen Anbindung an die Altstadt, über den Marienplatz, und an die Stadthalle sollte, insbesondere im Zusammenhang mit der ebenfalls vorgeschlagenen attraktivierten Grünvernetzung, auf jeden Fall umgesetzt werden.

Eine Umsetzung der im Bebauungsplan „Jesuitengasse, Spitalgasse, Stadtmauer“ bereits festgesetzten Fußwegeverbindung ist ratsam.

- Ein Leitsystem für den Besucher, innerhalb der historischen Altstadt könnte die vorgennanten Maßnahmen zusätzlich unterstützen.
- Darüber hinaus sollte das Schloss selbst mit einer zusätzlichen attraktiven Nutzung z.B. Gastronomie aufgewertet werden.

Der Vorschlag das Schloss auch als Kulturmittelpunkt für Ausstellungen, Museumsnächte, Lesungen etc. zu verwenden fügt sich harmonisch in das Gesamtkonzept ein.

Gestalt und Freiräume

Die derzeitigen altstadtnahen, öffentlichen und privaten, Freiräume sind kaum erleb- und benutzbar.

Ziele

- Grünbereiche vernetzen (siehe Rahmenplan Grünvernetzung)
- Grünbereiche erhalten und fortentwickeln
- Freiflächen entsiegeln

Zusammenfassung

Wie viele andere historische Städte steht die Altstadt von Friedberg im Wettbewerb zu Entwicklungen auf der sogenannten Grünen Wiese. Dies betrifft sowohl die Handels- als auch die Wohnnutzung.

Andererseits belegt der Offene Planungsprozess eine hohe Identifikation der Bürger von Friedberg mit ihrer Altstadt.

Die durchgeführten Erhebungen belegen eine gewisse Schwächung des Wohnstandortes Altstadt.

Gerade die Wahl des zukünftigen Verkehrssystems wird ein wesentlicher Faktor für eine Stärkung oder weitere Schwächung des Wohnstandortes Altstadt sein. Deshalb sollten Verkehrsströme vermieden werden, die eine Verlagerung des fließenden Verkehrs in die bisher reinen Wohnstraßen vorsieht.

Insofern werden aus städtebaulicher Sicht die Zielaussagen des Gutachtens Lang/Keller bestätigt, die für die Aufnahme des Verkehrs geeigneten Straßen auch zukünftig mit den Hauptanteilen des Verkehrs zu belasten. Dies sind die Ludwig- und Bahnhofstraße.

Verlagerungen des Verkehrs in reine Wohnquartiere auch nach Eröffnung der Altstadttangente schwächen die Wohnfunktion.

Nach Inbetriebnahme der Altstadttangente sollte die tatsächliche Entlastung der Altstadt vom Durchgangsverkehr untersucht werden.

Temporäre Sperrungen, insbesondere auf dem Marienplatz, der Platz für vielfältige Aktionen bietet und die „gute Stube“ von Friedberg ist, unterstützen die Attraktivität der Altstadt.

Nachdem die Tiefgarage unter der Ludwigstraße nicht voll ausgelastet ist, sollten wegfallende Stellplätze auf dem Marienplatz über eine entsprechende Führung des Parksuchverkehrs direkt zur Tiefgarage unter der Ludwigstraße unter Vermeidung einer Durchfahrt der Altstadt schon auf der Altstadttangente entsprechend geleitet werden.

Der Neubau einer Tiefgarage unter dem Marienplatz ist zur Stärkung der westlichen Altstadt durch eine Feinuntersuchung bzw. Machbarkeitsstudie zu untersuchen.

Nachdem Verkehrsregelungen immer gewissen kommunalpolitischen und zeitlichen Strömungen unterworfen sind, sollte sich der Ausbaucharakter der noch neu zu gestaltenden Straßen und Plätze von Friedberg flexibel für unterschiedliche Verkehrssysteme zeigen. Das Verkehrssystem darf nicht den Ausbau bedingen.

Temporäre und saisonale Sperrungen ebenso wie modische Gestaltung sollten sich deshalb nicht im „Pflaster“ wieder finden, da sie vielleicht schon in 5 -10 Jahren überholt sein werden.

Zusammenfassend ist fest zu halten, dass mit dem Bau der Altstadttangente die Chance besteht, den Wohn- und Geschäftsstandort Altstadt Friedberg zugunsten einer gestalterischen Aufwertung und Attraktivierung wieder zu stärken und somit einer derzeit fest zu stellenden Schwächung entgegen zu wirken.

Nutzungen/Stadtbild

Mängel/Mißstände

- Leerstände bei der Wohnnutzung südl. Altstadt
- Leerstände bei der Geschäftsnutzung westl. Altstadt
- Innenhöfe stark versiegelt
- Grünbereiche ungestaltet
- Wegeverbindungen fehlen
- Belichtung von Innenhöfen mangelhaft
- Kaum Wohnumfeldgestaltungen
- Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum fehlen

Ziele

- Nutzungsmischung stärken
- Wohnfunktion stärken
- Wohnumfeld verbessern
- Handel und Dienstleistung auf Geschäftsbereich konzentrieren
- Öffentliche Einrichtungen stärken
- Verweildauer von Besuchern/Kunden erhöhen
- Anbindung ÖPNV verbessern
- Image durch gemeinsamen Werbeauftritt (Aktiv-Ring) verbessern
- Gestaltqualität der historischen Altstadt und des Schlosses von Friedberg bewahren
- wertvolle und stadtbildprägende Bausubstanz erhalten
- Stadtgraben als „Trenngrün“ zur „Neustadt“ erhalten
- Gestaltqualität des öffentlichen Raums verbessern
- Farbkonzept Altstadt aufstellen

Maßnahmen

- Belichtung/Belüftung durch Abbruch störender Nebengebäude (Ordnungsmaßnahmen) verbessern
- Erreichbarkeit verbessern
- Grün in den Innenhöfen durch Entsiegelungsprogramm verbessern
- Forum schaffen für Belange der Altstadtbewohner
- Naherholungsangebote attraktiver gestalten

Verkehr

Fließender Verkehr

Mängel/Mißstände

- Ausbauqualität entspricht nicht dem historischen Umfeld
- Straßennetz u. -hierarchie entspricht nicht den heutigen Anforderungen
- Bei Veranstaltungen in der Altstadt entsteht Verdrängung des ruhenden Verkehrs in die Wohnquartiere

Ziele

- Verkehrsraum an die städtebauliche Gesamtqualität anpassen
- Durchgangsverkehr vermindern
- Orientierung für den KFZ-Fahrer verbessern
- Öffentlichen Raum umgestalten unter Berücksichtigung zukünftiger Änderungen im Verkehrssystem

Maßnahmen

- angemessene Umgestaltung des öffentlichen Raums
- Umsetzung des Gesamtverkehrssystems Hyna (Altstadttangente bereits im Bau)
- Haupteerschließungsachsen für den KFZ-Verkehr werden Ludwig- u. Bahnhofstraße
- Umbau von Straßen und Plätzen offen für alternierende Nutzungen gestalten

Ruhender Verkehr

Mängel/Mißstände

- Parksuchverkehr beeinträchtigt Wohnqualität

Ziele

- Parksuchverkehr auf Geschäftsbereich beschränken

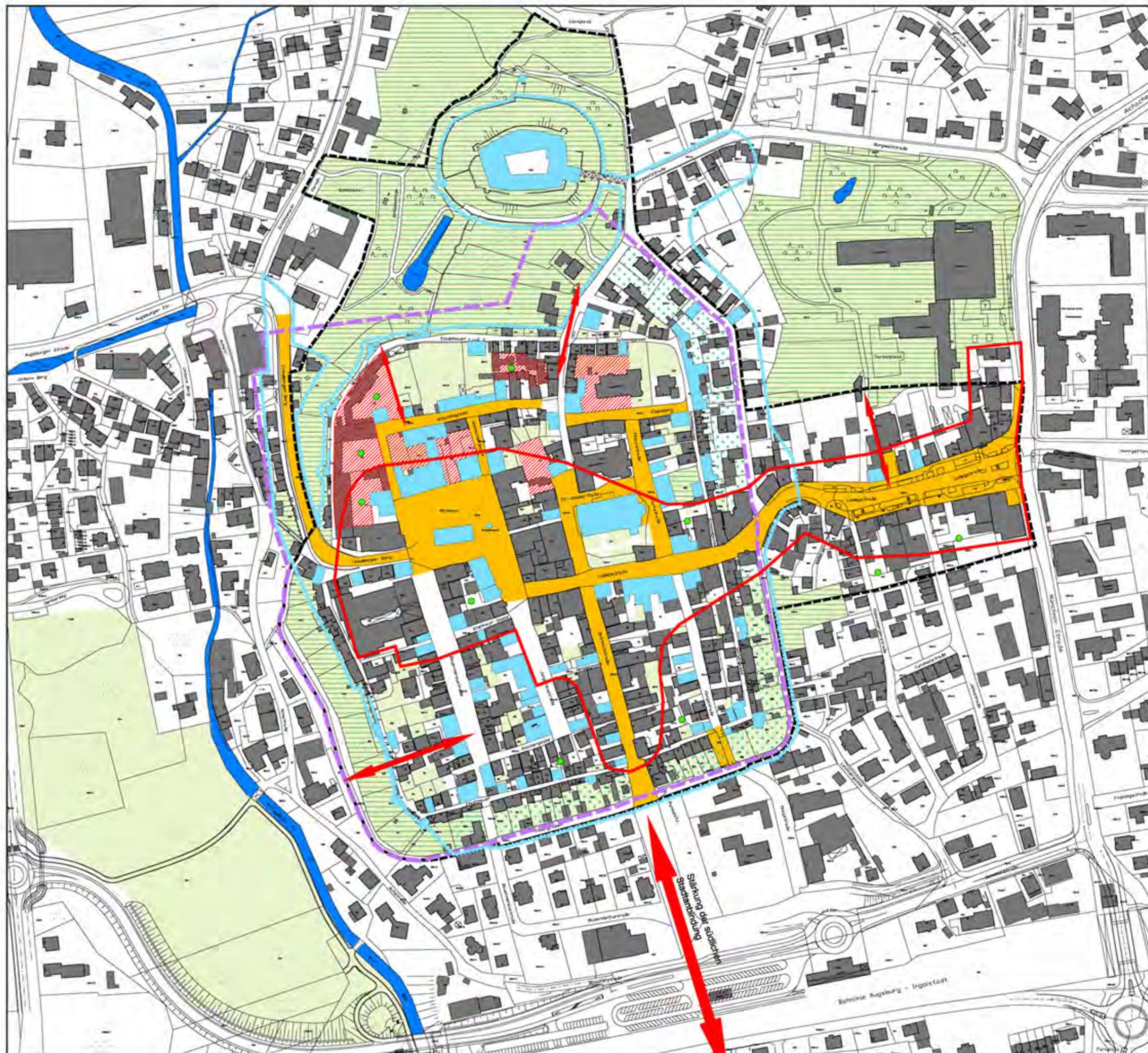
Maßnahmen

- Parkleitsystem einführen

STADT FRIEDBERG



RAHMENPLAN ALTSTADT



-  Grenze des Sanierungsgebietes
-  Grenze des Untersuchungsgebiets
-  Baudenkmäler
-  Baudenkmal - Ensemble
-  Altstadtprägende Grünflächen
-  Grünflächen erhalten
-  Schaffung von Fußwegen
-  Flächen entsiegeln und begrünen
-  Verhinderung einer weiteren Bebauung im historischen Grabenbereich
-  Bereiche neu ordnen
-  Abgrenzung des Hauptgeschäftsbereiches von Bereichen mit überwiegender Wohnnutzung
-  Gewässer
-  Neugestaltung von Straßen und Plätzen (Neuordnung des ruhenden Verkehrs)

50 100 150 200 250m

Friedberg Dezember 2003

OPLA
Bürogemeinschaft für Ortsplanung,
Stadtentwicklung & Architektur

Werner Dehm & Wolfgang Stark
Architekten & Stadtplaner
Schaezlerstraße 38, 86152 Augsburg
Tel. 0821-1598750, Fax. 0821-1598752
eMail: opla-augsburg@t-online.de

Durch Rahmenplan A3 ersetzen



Stadt Friedberg

Niederschrift über die 27. (14./2003) Sitzung des Stadtrates
vom 23.10.2003

Seite 10

TOP 4. öffentlich

Betreff:

**Regeneration Friedberg / Offener Planungsprozess;
Fortschreibung des Rahmenplanes Altstadt Friedberg
- Vorstellung und Beschluss des Rahmenplanes als
Handlungsleitlinie für das weitere Vorgehen in
der Altstadt -**

Beschluss:

Nach Vorberatung durch Stadtentwicklungsausschuss und Lenkungsgruppe der Stadtkonzeption Friedberg werden die im vom Planungsbüro OPLA vorgelegten Rahmenplan Altstadt Friedberg (Stand: September 2003) formulierten Planungsziele anerkannt und als Handlungsleitlinie für das weitere Vorgehen der Stadt Friedberg im Rahmen der Stadtsanierung beschlossen.

Darüber hinaus ist das Projekt der geplanten Fuß- und Radwegbrücke vom Stefananger zur Bahnhofstraße in die Planungen mit einzubeziehen.

Die Verwaltung wird beauftragt den Rahmenplan sowie den Stadtratsbeschluss der Regierung von Schwaben vorzulegen und gleichzeitig die Rahmenbedingungen für die Umsetzung baulicher Maßnahmen im Stadtzentrum, insbesondere für die Durchführung des beabsichtigten Plangutachtens zur Gestaltung der Straßen und Plätze zu besprechen.

Anschließend ist dem Stadtrat zu berichten und ein Beschluss über die weitere Vorgehensweise herbeizuführen.

Abstimmungsergebnis:

27	Ja-Stimmen
0	Nein-Stimmen
	Enthaltungen
	Persönlich beteiligt
27	Anwesend

Entspricht: Einstimmig angenommen

Für die Richtigkeit des Auszuges:
Friedberg, 10.12.2003

Basch
Kommunalreferent
berufsm. Stadtrat

Verwendete Materialien

Gutachten

- Verkehrsneuordnung Friedberg Prof. Lang Prof. Keller 10/1985
- Standortwahl Auffangparkanlage Innenstadt Ost Prof. Lang Prof. Keller 10/1985
- Vorgaben für die Entwicklung von Lösungen für die Umgestaltung von Straßen und Plätzen im historischen Stadtkern von Friedberg Knopp Meyer 12/1988
- Verkehrsuntersuchung Individualverkehr Hyna 1/1991
- Anlagen Hyna 1/1991
- Regeneration Friedberg Lang 4-6/1992
- Markt- und Standortuntersuchung unter Berücksichtigung der Innenstadtentwicklung CIMA 9/1995
- Verkehrsprognose 2015 Planfall Ludwigstraße gesperrt für den Durchgangsverkehr Prof. Kurzak 6/2000
- Verkehrsprognose 2015 Planfall Altstadttangente mit Sperrung Ludwigstraße und Luitpoldstraße für den Durchgangsverkehr Prof. Kurzak 6/2001
- Offener Planungsprozess, Dokumentation Identität & Image 6/2002
- Verkehrsberuhigung Ludwigstraße und Altstadt Agenda 11/2003 12 Städtebauliches Gesamtkonzept Clamroth 2/2003
- Diplomarbeit, W. Lohner, Fuß- und Radwegsteg Friedberg Süd - Bahnhof, 1999
- Friedberger Architektenrunde - Arbeitsgruppe Landschaftsarchitekten, Rahmenplan Vernetzung der Grünräume in Friedberg Konzept zur Sicherung, Entwicklung und Vernetzung der Freiflächen, 2003

Bauleitplanung

- Bebauungsplan 75a
zum Bau der südlichen Altstadttangente von der „Einmündung Röntgenstraße/Afrastraße bis zur Bahnhofstraße/Münchner Straße“
- Bebauungsplan 81
für den Bereich Westl. der Jungbräustraße, östl. und Nördl. der Stadtmauer und südlich des Marienplatzes (Obere Bauernbräustraße)
- Bebauungsplan 88/2
für das Gebiet „Südlich der Ludwigstraße und westlich der Münchner Straße, sowie westlich und östlich der Jahnstraße“
- Bebauungsplan 88/3
für das Gebiet „Nördlich der Bahnhofstraße und westlich der Münchner Straße“
- Bebauungsplan 88/4
für das Gebiet „Zwischen Jahnstraße und Münchner Straße“
- Bebauungsplan 88/5 Jahnstraße
für das Gebiet „Zwischen Jahnstraße und Münchner Straße“
- Bebauungsplan 90/II
für das Sanierungsgebiet „St. Jakobsplatz Nord“
- Bebauungsplan 90/VI
für das Sanierungsgebiet „Jesuitengasse, Spitalgasse, Stadtmauer“
- Flächennutzungsplan und Landschaftsplan

Auftraggeber

Stadt Friedberg
vertreten durch
1. Bürgermeister Dr. Peter Bergmair
Baureferent Carlo Haupt Dipl.-Ing. Architekt

Zeitraum

Erarbeitung des Rahmenplanes Herbst 2003

Förderung und Fachliche Begleitung

Regierung von Schwaben
SG 420 Städtebau/Städtebauförderung,
BOR Franz-Severin Gäßler

Bearbeitung

Wolfgang Stark Dipl.-Ing. Architekt BDA, Regierungs Baumeister
Stefan Kraus Dipl.-Ing. Architekt (FH)

OPLA

Bürogemeinschaft für Ortsplanung,
Stadtentwicklung & Architektur, Augsburg
Werner Dehm & Wolfgang Stark
Architekten & Stadtplaner
Schaezlerstraße 38, 86152 Augsburg
Tel. 0821-1598750, Fax. 0821-1598752
eMail: opla-augsburg@t-online.de