



Kaiserstraße neu gedacht

Vision 2020

Die Friedberger Kaiserstraße wird mehr und mehr „Sorgenkind“ der Stadtentwicklung.

Allgemeine Kritiken:

- Zunehmende Verödung des wichtigen Stadtraums zwischen Burg und Ockstädter Straße
- Zu wenige Aufenthaltsflächen
- Zu starke Berücksichtigung des (zeitweise zu schnellen) KFZ-Verkehrs
- Unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs

Mit den Entwicklungen im Rahmen der Corona-Pandemie haben sich die Rahmenbedingungen bereits verschärft und werden sich weiter verschärfen.

Das „aktuelle“ Konzept zur Umgestaltung ist bereits ca. 20 Jahre alt und nicht mehr zeitgemäß, bzw. von der Realität überholt:

„Neu denken unter Einbeziehung künftiger Entwicklungen!“

Dabei ist die Fortentwicklung der Kaiserstraße entscheidend wichtig für künftige private Investitionen, z.B. ehemaliges Kaufhaus JOH. Investoren brauchen hier, wie anderswo, Planungssicherheit.



Welche Entwicklungen sind zu berücksichtigen?

- Der Wert von Innenstädten wird, neben einem vielfältigen Warenangebot, immer mehr nach Aufenthaltsqualität beurteilt
- Der Bedarf an Eventflächen und guter (Außen-) Gastronomie nimmt weiter zu
- Der Fahrradverkehr hat deutlich zugenommen, ist im Durchschnitt schneller geworden, und wird weiter zunehmen.
- Auch die Anzahl der E-Scooter nimmt zu.

Die Situation der Kaiserstraße heute:

- Ungewöhnliche Breite zwischen ca. 20 m (an der Ockstädter Straße) und ca. 43 m (im Bereich des heutigen Elvis-Presley-Platz)
- Die Bäume folgen der Bebauungslinie mit ca. 5 – 6 m Abstand, so dass im Sommer die historische Bausubstanz weitgehend verdeckt wird.
- Gehsteige teilweise relativ schmal.
- Tagsüber starke Verkehrsbelastung.
- Geschützte Radwege sind nicht vorhanden.

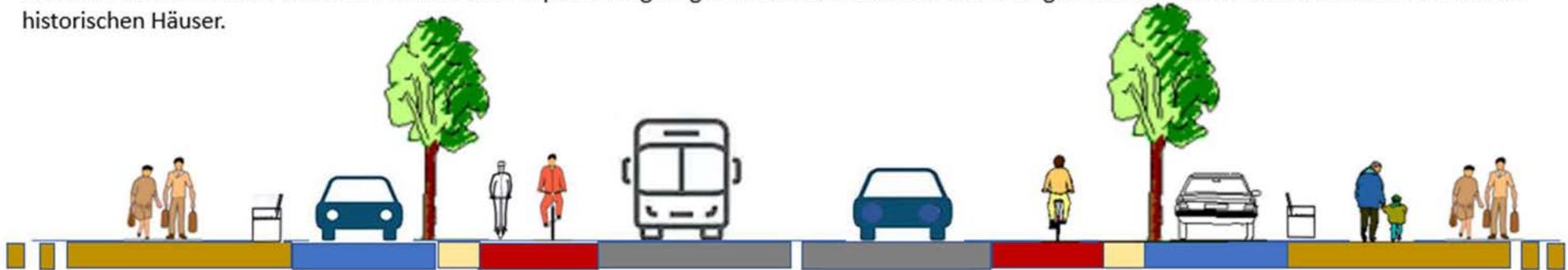


Die Lösungsansätze (in der Folgefolie dargestellt):

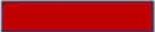
- Klare Gliederung in Verkehrsflächen inklusive Radwege (mit Sicherheitsstreifen), verringerter Platz für „ruhenden“ Verkehr; Bushalte, Anlieferung sowie Gehwege mit Aufenthalts- und Eventflächen
- Künftige Baumpflanzungen orientieren sich am Verkehrsraum mit einem Abstand quer zu den Fahrbahnen von nur noch ca. 12, anstatt bisher bis zu 20 m. Sie werden damit auch zur „optischen Bremse“ und die historische Bausubstanz wieder sichtbar.

Vorschlag für die Umgestaltung der Kaiserstraße zwischen Burg und Ockstädter Straße

Mit der nachfolgend vorgeschlagenen Aufteilung des durchgehend barrierefreien Stadtraums würde allen Beteiligten im Stadtraum umfänglich entsprochen. Neu gegenüber dem FORUM-Konzept, und der weiteren Entwicklung geschuldet, ist der durchgängig großzügig bemessene Platz für den Fahrradverkehr und die auf Kurzzeitparker und wenige Schrägparker reduzierten Bestandsparkplätze. In diesem Bereich würden, nach der notwendigen Entfernung der Bestandsbäume, neue Bäume gepflanzt, so dass sie in jedem Fall weit genug von den unter dem Gehweg und möglichst nah an den Häusern neu zu verlegenden Ver- und Entsorgungsleitungen entfernt stehen. Es ergibt sich ein Mindestabstand der Bäume von 6,5 m zu den Häusern an den schmalsten Stellen des Stadtraums. Der Abstand zwischen den Bäumen längs der Fahrbahnen beträgt überall ca. 12 m. Dies hat zwei entscheidende Vorteile. Erstens wird der befahrene Straßenraum optisch eingengt und zweitens bleibt ein deutlich größerer und damit besserer Blickwinkel auf die historischen Häuser.



Die hier angenommene Mindestbreite von insgesamt 25,5 (24,5) m ist überall vorhanden, außer von der Krankenhauseinfahrt bis zur Ockstädter Straße

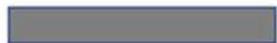
-  Fahrbahn 3,5 m breit je Richtung mit Beruhigungselementen. Fahrbahnbreite besser nur 3 m, sofern rechtlich möglich
-  Radweg, E-Scooter, 2 m breit
-  Sicherheitsstreifen für Radfahrende 0,75 m breit
-  Kurzzeit-Längsparken sowie Schrägparkplätze an den Stellen des Stadtraums, die mindestens 29 m betragen; Bushalte; Behinderten-Parkplätze; Anlieferung (zeitlich limitiert); Bereich für Baumpflanzungen und Fahrradständer; eventuelle Erweiterungsmöglichkeit für Eventflächen 2,5 m breit
-  Gehsteig mind. 4 m breit, in Abhängigkeit der Gesamtbreite des Stadtraums, Ruhebänke, Event- und Begegnungsflächen; unter diesem Bereich die kompletten Ver- und Entsorgungsleitungen inkl. Glasfaser;

Davon abweichend ist die Situation an der Einmündung der Ockstädter Straße (in der Folgefolie dargestellt):

- Schmalste Stelle dieses Kaiserstraßenabschnitts
- Wegen geplanter Kreisverkehrsanlage auf der Kreuzung müssen Radfahrende auf die Fahrbahnen geleitet werden.
- Bäume verengen die Zufahrt in die Kaiserstraße in Richtung Norden optisch.

Vorschlag für die Umgestaltung der Kaiserstraße vor der Ockstädter Straße (Einfahrtsituation von Süden)

Mit der nachfolgend vorgeschlagenen Aufteilung des durchgehend barrierefreien Stadtraums ergäbe sich von der Kreisverkehrsanlage an der Kreuzung zur Ockstädter Straße eine optisch eingeschränkte Zufahrt durch die nur ca. 10 m auseinander stehenden Bäume. Der Radweg muss ohnehin vor dem „Kreisel“ auf die Fahrbahn geführt werden. Der derzeitige Parkstreifen könnte für Kurzzeitparken erhalten bleiben. Beide Gehwege könnten auf ca. 4,5 m an der engsten Stelle verbreitert werden.



Fahrbahn 3,5 m, bzw. 3 m, wenn rechtlich möglich



Kurzzeit-Längsparken, Anlieferung (limitiert), Bereich für Baumpflanzungen, Erweiterung für Eventflächen 3 m



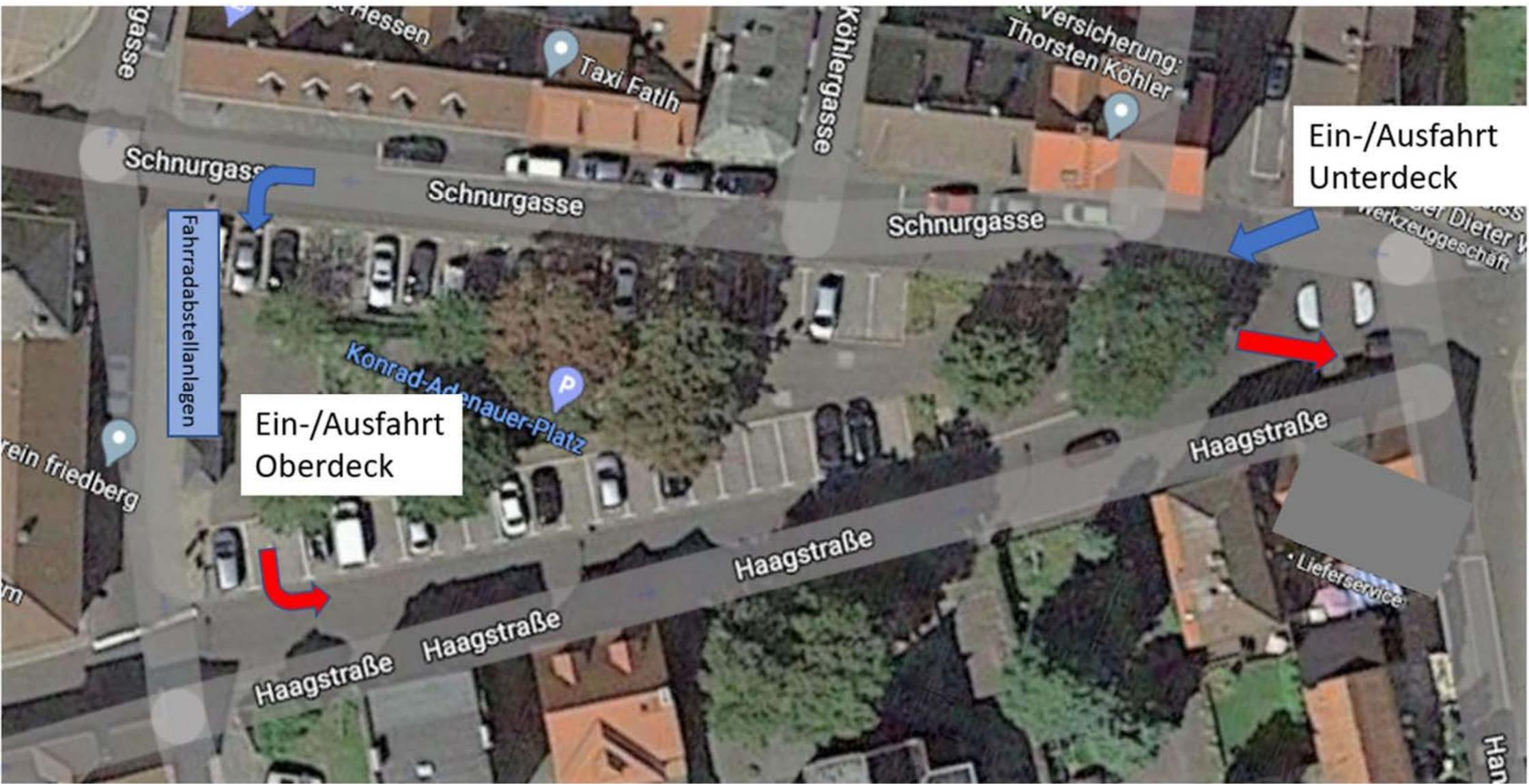
Gehsteig mind. 4 m; unter diesem Bereich die kompletten Ver- und Entsorgungsleitungen inkl. Glasfaser

Künftiger Parkraum:

Unter der Voraussetzung, dass überall mindestens 4 m Gehwegbreite vorhanden sein soll, sind Schrägparkplätze mit maximal 2 Stunden Parkzeit nur noch in wenigen Bereichen möglich. Die Kompensation erfolgt durch Parkhaus „Alte Bahnhofstraße“, Parkplatz „Dieffenbachschule“ sowie Änderung des Parkplatzes am „Konrad-Adenauer-Platz“. Letztere ist auch eine Perspektive für einen künftigen Investor „JOH“, sowie für Zusatzflächen für das Museum.



Künftiger Parkraum KAP, der Gedanke dahinter: Der „Konrad-Adenauer-Platz“ eignet sich auf Grund seines Gefälles als zweigeschossiges Parkdeck. Anstatt einer Parkplatzablöse böte es sich an, einen künftigen Investor zur Schaffung der benötigten Parkplätze zur Beteiligung an einem solchen Parkdeck zu verpflichten. Damit ließe sich die Anzahl der Parkplätze dort etwa verdoppeln (Vorschlag auf folgendem Maps-Ausschnitt). Vorteile sind die Nähe zu „JOH“ sowie zur zentralen Innenstadt, Parkraum für das Museum, das Theater „Altes Hallenbad“ und die Kirchen.



Auszug aus Google Maps

Künftiger Parkraum KAP, ein weitere Aspekte:
Auf dem oberen Parkdeck (Museumsseite) kann eine größere Anzahl gesicherter und überdachter Fahrrad-Stellplätze eingerichtet werden.

Bei entsprechender statischen Auslegung könnte das Parkdeck KAP zudem in einer angemessen gestalteten Form mit einem Erweiterungsbau für das Museum aufgestockt werden. Damit kann auch dort perspektivisch eine Erweiterung erfolgen, womit sich einige Wünsche aus den Museums-Arbeitsgruppen realisieren ließen.

Schlussgedanken:

Die vorliegende „neue Denke“ soll einem schon länger in Einzelaspekten diskutierten Thema möglichst eine neue, ganzheitliche Dynamik verleihen. Anregungen dazu:

- Berücksichtigung von Menschen mit Handicap durch komplette Barrierefreiheit sowie optische und taktile Gestaltung.
- Reduzierung des Kraftverkehrs auf reinen Ziel- und Quellverkehr durch Reduzierung der Verkehrsflächen.
- Durchfahrtsverbot für LKW mit mehr als 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht außer Andienung zu festen Zeiten.

- Am Bedarf orientierte Parkplätze z.B. von 6 bis 10 Uhr als Ladezonen ausweisen.
- Erarbeitung von Zielsetzungen für die Ansiedlung von Geschäften und gastronomischen Angeboten, verbunden mit der Einrichtung einer Funktion „Quartiersmanagement“.
- Dauerhafte, gemeinschaftliche Begleitung der städtischen Entwicklung durch Politik und Bürger*innen.
- Zielsetzung ist die **kreative Stadt mit hoher Arbeits- und Lebensqualität.**

Anmerkung: Wir haben bewusst auf die Herausarbeitung von Details verzichtet. Das wird Sache der Stadtplanung sein.