

Mobilitätsleitbild Hanau

Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr

Dipl.-Ing Gisela Stete, StetePlanung, Darmstadt



Gisela Stete

- bis 1979 Studium des Bauingenieurwesens und der Stadtplanung an der TH Darmstadt
 - 1979 Diplom im Fachbereich Wasser und Verkehr
 - 1979-1981 Fachplanerin im Büro BGS in Frankfurt
 - 1979-1984 Fachplanerin im Büro Retzko und Topp in Darmstadt
 - 1985-1990 Wiss. Mitarbeiterin an der TU Darmstadt am Institut für Verkehr
 - 1991 Gründung eines eigenen Planungsbüros für Stadt- und Verkehrsplanung
- Lehraufträge an Universitäten und Hochschulen,
 Vorträge auf Tagungen und Fortbildungsveranstaltungen
 Sach- und Fachpreisrichter bei Wettbewerben
 Mitarbeit in Fachgremien (FGSV, Wiss. Beirat VCD)
 Mitglied in Beruflichen Institutionen / Akademien (SRL, DASL)



StetePlanung, Büro für Stadt- + Verkehrsplanung

Sandbergstraße 65, 64285 Darmstadt

Gegründet 1991, Leitung Dipl.-Ing Gisela Stete

www.steteplanung.de

Verkehrs- und UmweltingenieurInnen, Geograf*innen
 studentische Mitarbeiter*innen (begleitend zum
 Masterstudium), freie Mitarbeiter*innen bei Bedarf

Feste Kooperationen mit Büros benachbarter
 Disziplinen (Städtebau, Tiefbau, Freiraum, etc.)

Tätigkeitsfelder

- integrierte verkehrliche Rahmenplanungen auf regionaler, kommunaler und Quartiersebene
- Konzept- und Detailplanungen für einzelne Verkehrsarten
- Gestaltung von Straßen und Plätzen
- Verkehrsuntersuchungen zu kommunalen und privaten Entwicklungsvorhaben
- Mobilitätsuntersuchungen / Mobilitätsmanagement
- Wettbewerbe / Kooperative Planungsverfahren
- Konzeption und Moderation von Beteiligungsprozessen

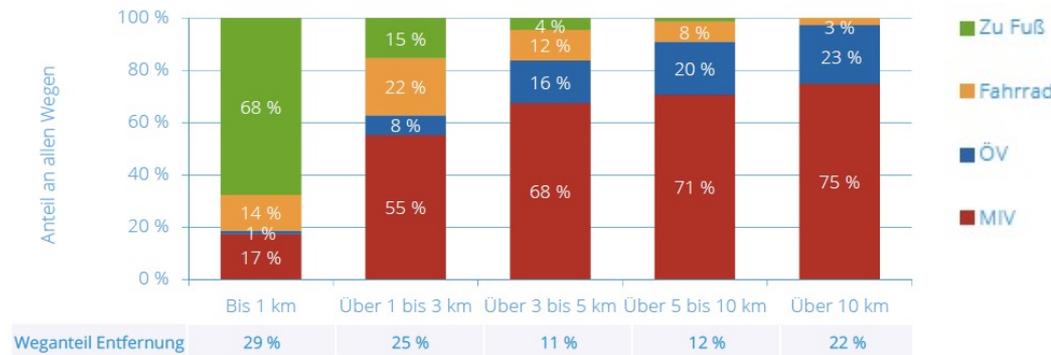


Daten und Fakten zu Hanau

- 97.000 EW, davon 23.800 Auspendler (versicherungspflichtig Beschäftigte)
- 47.500 Arbeitsplätze (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort) davon 13.500 bei 8 größten Arbeitgebern
- 34.000 Einpendler (Beruf und Ausbildung), davon ca. 50 % aus Main-Kinzig-Kreis
- 41.000 Privat-Pkw zugelassen, d.h. 423 Pkw / 1.000 EW
 → Zielzahl UBA zur Erreichung der Klimaziele: 150 Pkw/1.000 EW

Verkehrsmittelwahl

- 88% der Hanauer Bevölkerung nutzt den Pkw regelmäßig, d.h. min. an 1-2 Tagen pro Woche.
- hoher Anteil an Wegen mit Kfz, auch bei geringen Entfernungen



➔ 160.000 Kfz-Fahrten / Tag (nur Hanauer) + 48.000 Kfz-Fahrten / Tag (Einpendler)
 = mehr als 200.000 Fahrten im Kfz-Verkehr + Einkaufs- und Freizeitpendler von außerhalb

Wo liegt das Problem - Hintergrund

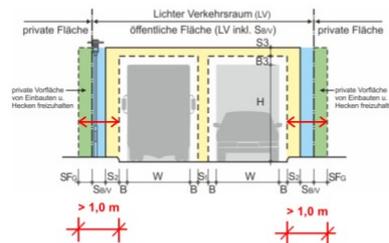
- Insbesondere in Ballungsräumen und in vielen mittelgroßen Städten wie Hanau, ist der Druck nach Schaffung von bezahlbarem Wohnraum groß. Dies erfordert sowohl Verdichtung im Bestand als auch die Entwicklung von neuen Quartieren.
- Das damit verbundene Verkehrsaufkommen, insbesondere im Kfz-Verkehr, führt vielerorts zu Problemen, da die Kapazitätsgrenzen der Netze erreicht sind und ein weiterer Ausbau nur bedingt möglich / erwünscht ist.
- Gleichzeitig zwingen die durch den Kfz-Verkehr verursachten klimaschädlichen Emissionen (Anteil an CO₂ derzeit ca. 21%, an NO_x derzeit ca. 38%) zu einem Umdenken im Umgang mit dem Kfz-Verkehr.
- Hinzu kommt der hohe Flächenverbrauch durch den ruhenden Kfz-Verkehr, der den öffentlichen Raum belastet und andere Nutzungen und Verkehrsteilnehmende behindert

➔ **Mobilität gewährleisten und nachhaltig, d.h. mit deutlich weniger Kfz-Verkehr gestalten**



Was verhindert eine Lösung - Persistenzen

- Verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen (StVO) und technische Regelwerke → Auto-orientierte Vorgaben
- Stadtstrukturelle Rahmenbedingungen → Funktionstrennung, weite Wege, i.d.R. gut ausgebautes Straßennetz
- Autoorientierte „Mobilitätskultur“ in der Politik → Wirtschaftsfaktor Auto
- Autoorientierte „Mobilitätskultur“ bei der Bevölkerungsmehrheit → Statussymbol, Parken überall und kostenfrei, Verkehrsverstöße als „Kavaliersdelikte“
- „Schneller – Weiter – mehr“ als Grundprinzip der Mobilitätsentwicklung
- Denkstrukturen im Wohnungsbau / in der Projektentwicklung → Wohnung ohne Stellplatz nicht vermarktbar
- Baurechtliche Rahmenbedingungen → Kopplung von Wohnen und Parken, Stellplatznachweis auf eigenem Grundstück



3 Beispiele für Irrtümer beim fließenden Kfz-Verkehr

- **Ausbau / Ertüchtigung des Straßennetzes löst Leistungsfähigkeitsengpässe**
„Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“. Erfahrungen und Erhebungen haben gezeigt, dass der Ausbau der Straßeninfrastruktur nur sehr kurzfristig Engpässe löst, weil in der Summe ca. 30% Mehrverkehr erzeugt wird, der die „Gewinne“ wieder auffrisst
 - **Elektromobilität löst die Emissionsprobleme**
E-Fahrzeuge benötigen den gleichen Platz wie „Normale“, die Verkehrssicherheit vergrößert sich nicht, die Feinstaubbelastung ist nur bei kleinen und mittleren Fahrzeugen geringer, weniger Lärm nur bis 30 km/h, höherer Verbrauch an Rohstoffen beim Bau und woher kommt der Strom für die Ladeinfrastruktur?
 - **Selbstfahrende Autos sind zentraler Baustein für Nachhaltigkeit im Verkehr**
Die Einführung von autonomem Fahren kann nur stufenweise erfolgen. Solange werden beide System nebeneinander betrieben werden und brauchen beide ihre eigenen Flächen. Beeinflussung Kfz-Verkehr kann nicht warten → Klimaproblem
- **Damit kann der MIV nur sehr eingeschränkt stadtverträglich gestaltet werden → Ziel des Mobilitätsleitbilds**

Grundüberlegungen zu nachhaltiger Mobilität in der Stadtentwicklung

- 80% der Wege beginnen und enden an der Wohnung, hier fallen die Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl.
- Ist der Zugang zum Pkw einfach (z.B. Stellplätze direkt an der Wohnung bzw. kostenlos im öffentlichen Raum), unterstützt dies seine Nutzung
- Kostenlose Stellplätze am Arbeitsplatz fördern die Kfz-Nutzung auf Arbeits- und Dienstwegen
- Je mehr Alltagsziele und -gelegenheiten fußläufig und auf sicheren Radverbindungen zu erreichen sind, desto besser sind die Chancen für weniger Kfz-Verkehr
- Dem „Schneller – Weiter – Mehr“ der vorherrschenden Mobilitätskultur muss ein „Langsamer – Näher – Weniger (Kfz-Verkehr)“ entgegengesetzt werden
- Mobilitätsangebote verschiedenster Art fördern den Umweltverbund.



Quelle: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2017: Nachhaltige Mobilitätskultur in Hessen gestalten, S. 31.

Ansätze für mehr Stadtverträglichkeit im fließenden MIV

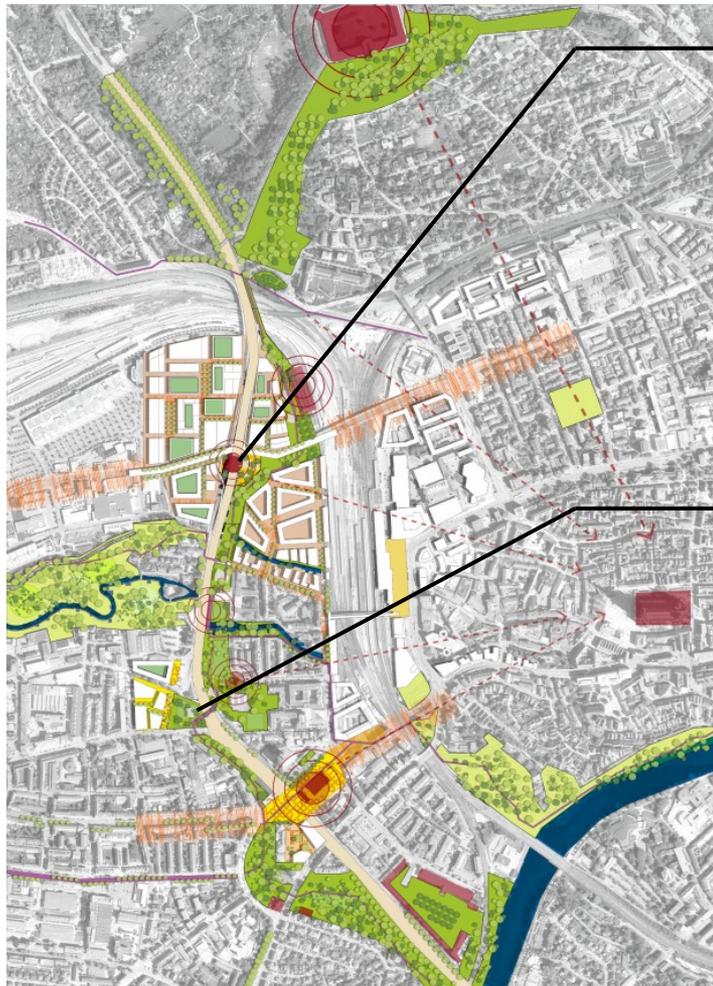
Senkung der Kfz-Geschwindigkeit auf ein verträgliches Maß

- Im klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz vor allen sensiblen Einrichtungen (Schulen, Kitas, Krankenhäuser, Alteneinrichtungen) konsequent Tempo 30 als Sofortmaßnahme anordnen
- Im Nebennetz konsequent Tempo 30 als Maximalgeschwindigkeit, ggfs. auch T-20-Zonen / Begegnungszonen
- In Straßen im Nebennetz mit dominierender Wohnnutzung auf Antrag Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen gemäß StVO (Beispiel Freiburg)
- In Neubaugebieten weitestgehend verkehrsberuhigter Ausbau des Erschließungsnetzes



Ansätze für mehr Stadtverträglichkeit im fließenden MIV

Transformation von HVS: B 10 in Ulm im Zuge der Landesgartenschau 2030



BLAUBEURER TOR
HEUTE



ZUKUNFT



MITTELBASTION
HEUTE



ZUKUNFT



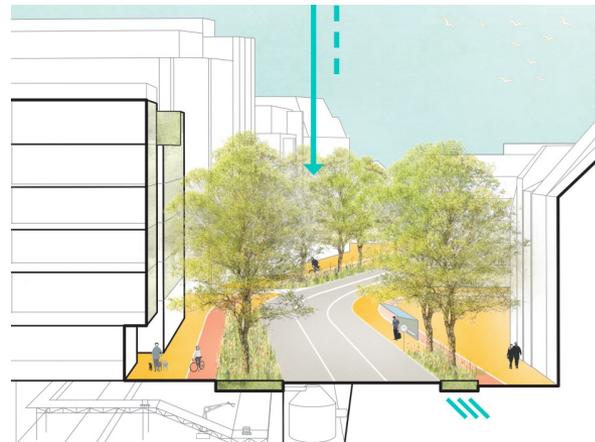
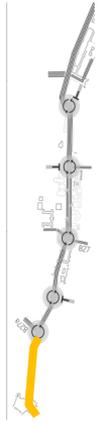
Ansätze für mehr Stadtverträglichkeit im fließenden MIV

Transformation von HVS: B 28 Reutlingen im Zuge der Erweiterung von Bosch



Ansätze für mehr Stadtverträglichkeit im fließenden MIV

Transformation von HVS: B 14 Stuttgart im Zuge der IBA 2027

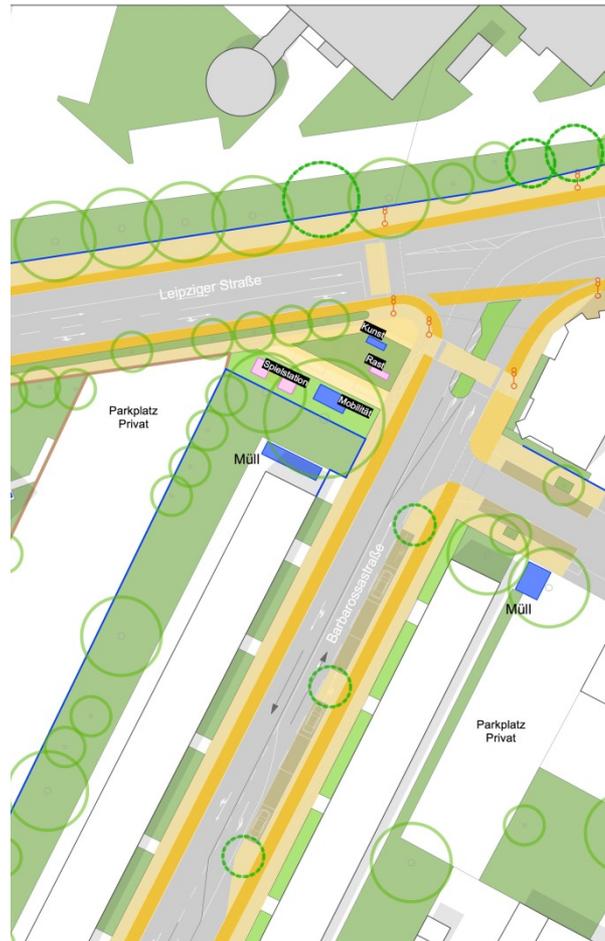


Ansätze für mehr Stadtverträglichkeit im fließenden MIV

Transformation der Barbarossastraße (B43) – Ergebnis VU Freigerichtviertel

nördliche Barbarossastraße

südliche Barbarossastraße



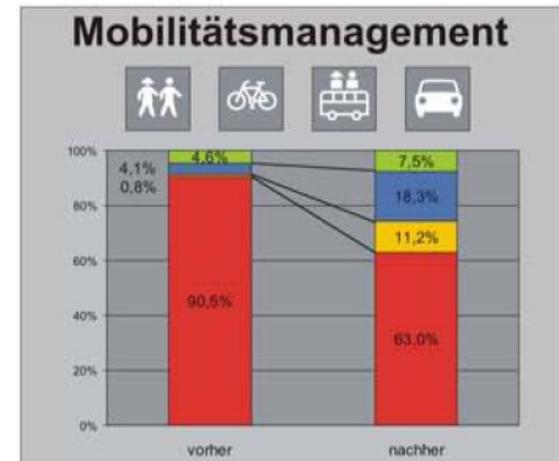
Ansätze für mehr Stadtverträglichkeit im fließenden MIV

Betriebliches Mobilitätsmanagement

- ... ist eine Strategie, die Beschäftigte eines Unternehmens in die Lage versetzen soll, ihre Mobilität auf Arbeits- und Dienstwegen mit möglichst geringem Aufwand an Kfz-Verkehr zu organisieren
- ... soll die Wahlmöglichkeiten zur Erreichbarkeit eines Standorts erweitern und den Zugang zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbund erleichtern
- ... Flächen und Ressourcen auf Betriebsgelände effizienter nutzen und Kosten sparen

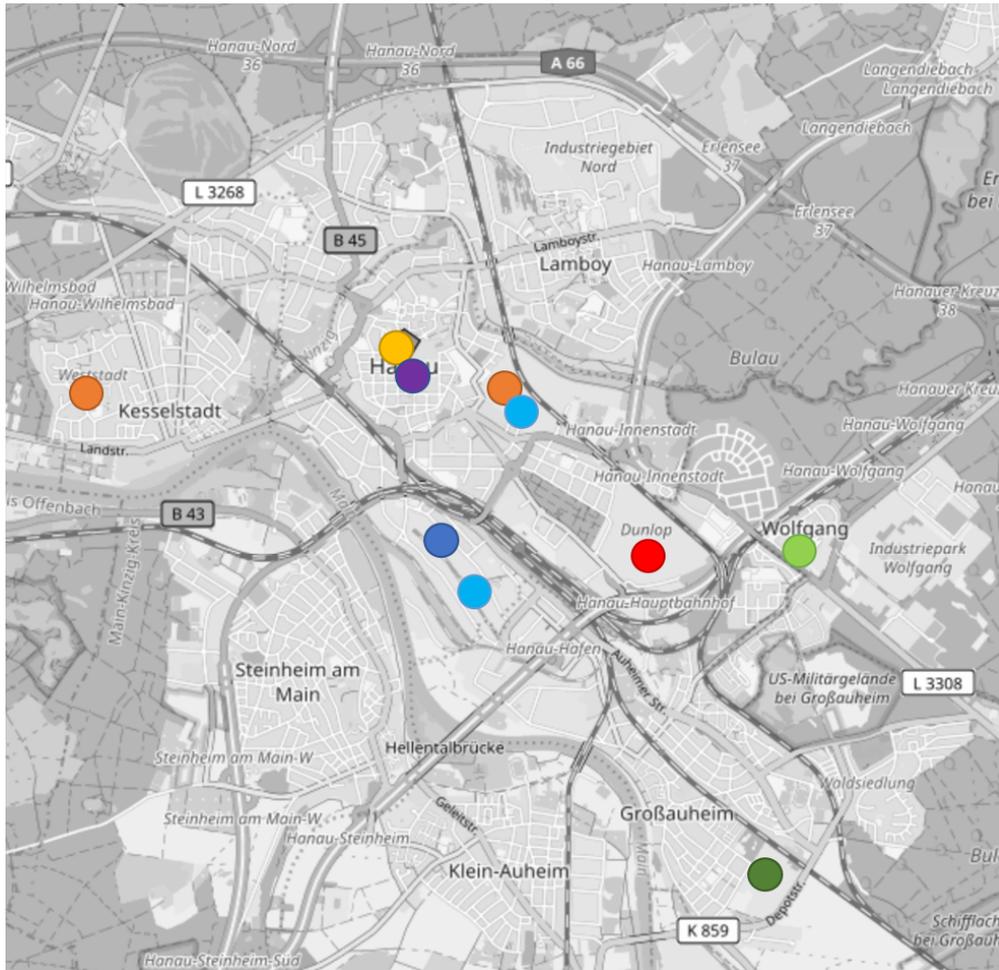
Maßnahmenbeispiele

- Job-Ticket, Job-Rad
- Gebühren für Firmenparkplätze
→ werden in den Ausbau der Radinfrastruktur investiert
- qualitätvolle Radabstellplätze, Duschkmöglichkeiten
- Förderung von Fahrgemeinschaften
- Car-Pooling/- Sharing für Dienstfahrten
- Infos über Mobilitätsangebote / ÖPNV-Anbindung



Beispiel Lufthansa, Hamburg

Betriebliches Mobilitätsmanagement - Unternehmensstandorte



- Stadt Hanau (mehrere Standorte)
– ca. 4.000 Beschäftigte
- Heraeus Holding GmbH
– ca. 3.300 Beschäftigte
- Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH
– ca. 1.500 Beschäftigte
- Vacuumschmelze GmbH & Co. KG
– ca. 1.500 Beschäftigte
- Schwab Versand GmbH
– ca. 1.500 Beschäftigte
- Sparkasse Hanau (mehrere Standorte)
– ca. 700 Beschäftigte
- ABB Deutschland Energietechnik
– ca. 500 Beschäftigte
- ALD Vacuum Technologies GmbH
– ca. 500 Beschäftigte

➔ 13.500 Beschäftigte sind ein großes Potenzial für eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs

Ansätze zur Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs / MIV

Daten und Fakten

- Für ein Kfz werden insgesamt ca. 3 Stellplätze benötigt / freigehalten: Wohnort, Arbeitsort, Einkauf- und Freizeitziele
- Im Schnitt steht ein Fahrzeug 23 h / Tag und wird nur 1 Stunde bewegt
- Mit Zu- und Abfahrtsflächen werden pro Fahrzeug ca. 25 qm beansprucht
- Beispiel Hanau: 41.000 Privat-Pkw + 5.000 gewerbl. Pkw → 3.450.000 qm Abstellfläche = 483 Fußballfelder

Beispiel Neubaugebiet mit 1.000 WE

2,0 St./WE (i.d.R. Einfamilienhausgebiet)

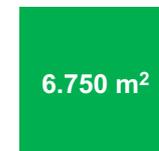


1 Stellplatz = 13,5 m²
(reine Abstellfläche)

Geschoßwohnungsbau
mit 1,0 St./WE



Geschoßwohnungsbau
mit reduzierten 0,5 St./WE



Ansätze zur Steuerung des ruhenden MIV

Planungsrecht – Hessische Bauordnung (HBO) 2019

- HBO überträgt die Verantwortung für die Stellplatzsatzungen weitgehend auf die Kommunen
 - umfassende Gestaltungsfreiheit der Kommunen bei den Regelungen (z.B. Reduzierung der notwendigen Stellplätze durch besondere Maßnahmen)
 - HBO ermöglicht Umwandlung von 25% der Pkw-Stellplätze in Fahrrad-Abstellplätze (Schaffung von vier Abstellplätzen je Pkw-Stellplatz), Kommunen können diese Möglichkeit aber per Satzung ausschließen
 - Herstellung einer ausreichenden Anzahl an barrierefreien Fahrrad-Abstellplätzen ist nach HBO verpflichtend, genaue Anzahl wird per Gemeindegatsatzung geregelt
- ➔ Stellplatzsatzung Stadt Hanau 2009 ➔ noch keine Anpassung erfolgt

Beispiel Oberursel (47.000 EW)

- Überarbeitung der Stellplatzsatzung 2019
- Einteilung des Stadtgebiets in 3 Zonen mit unterschiedlicher ÖPNV-Qualität / Entfernung zur Haltestelle
- Herstellungspflicht nach Zonen gestaffelt
 - Zone 1: 20%
 - Zone 2: 10%
 - Zone 3: 5%
- Ersatz von bis zu 15% der Kfz-Stellplätze durch Fahrradstellplätze
- weitere Reduktion (bis zu 30%) möglich, wenn Mobilitätskonzept erarbeitet und multimodale Angebote geschaffen werden
- 10% der Fahrradstellplätze müssen für Lastenräder / Anhänger dimensioniert sein



Beispiel Mobilitätskonzept Pioneer-Kaserne in Hanau

- ca. 1.600 WE
- Bis zu zwölf E-Mobilitätsstationen, mit Ladepunkten für Elektro-Kfz, E-Fahrräder und E-Lastenräder
- 70 Sharing E-Fahrzeuge (Fahrrad, Lastenrad & Kfz)
- Mindestens 25 % der privaten Stellplätze sollen für Lademöglichkeiten vorgerüstet werden
- QuartiersApp als einfacher Zugang und zur Angebotsbuchung
- Reduzierung des Stellplatzschlüssels von 2,0 auf 1,2 Stellplätze / WE als Verpflichtung
- im B-Plan verankert

➔ **Hanau ist auf dem richtigen Weg**



Ansätze zur Steuerung des ruhenden MIV

Flankierende Maßnahmen

- Konsequente Parkraumbewirtschaftung (zeitlich oder finanziell), insbesondere in Quartieren mit Nutzungskonkurrenzen / Bewohnerparken
- Kosten für Parken im öffentlichen Raum teurer als in Parkieranlagen
- Bau von Quartiersgaragen auch in Bestandsquartieren zur Entlastung des öffentlichen Raums vom ruhenden Verkehr
- konsequente Anwendung des § 12 StVO / Unterbindung Gehwegparken bei Breiten < 1,80 m
- Doppelbelegung von Stellplätzen in Quartieren mit hohem Parkdruck, z.B. Parkplätze von Discountern / Nahversorgern / Einkaufszentren



Zusammenfassung in 6 Punkten

- Das Wachstum der Stadt Hanau muss und kann vom Wachstum des Autoverkehrs entkoppelt werden. Politische Entscheidungsträger müssen klare Ziele vorgeben und – gemeinsam mit der Verwaltung - eine gestaltende Rolle einnehmen.
- Weitere Akteure müssen ins Boot geholt und nachhaltige Mobilität gemeinsam auf den Weg gebracht werden.
- Die Reduzierung des MIV bzw. eine nachhaltige Mobilität erfordert einen Mix aus infrastrukturellen Veränderungen und verbesserten Rahmenbedingungen zugunsten des Umweltverbundes. Dies ist ohne Flächenumverteilung zulasten des Autoverkehrs nicht möglich.
- Push-and-Pull ist Voraussetzung für die Akzeptanz – multimodale Angebote, ein gutes ÖPNV-Angebot, finanzielle Anreize müssen mit den Einschränkungen für den MIV einhergehen.
- Eine innovative Stellplatzsatzung, verbunden mit konsequenter Parkraumbewirtschaftung ist eine zentrale Stellschraube zur Beeinflussung des MIV.
- Nachhaltige Mobilitätskultur erfordert einen gesellschaftlichen Diskurs über die positiven Wirkungen eines geänderten Verkehrsverhaltens.



Letzte Worte

Es ist nicht genug, zu wissen – man muss auch anwenden

Es ist nicht genug zu wollen – man muss auch tun

Johann Wolfgang von Goethe, 1749 - 1832



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Gisela Stete, StetePlanung
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

www.steteplanung.de