



Mobilitätsleitbild Stadt Hanau  
Im Fokus: Fuß- und Radverkehr

Dipl.-Ing. Katalin Saary  
20. April 2021

# Büro MOBILITÄTSLÖSUNG

## Beratung von Kommunen und Verkehrserzeugern

## Moderation und Beteiligungen von Veranstaltungen und Prozessen

**Projekte (Auswahl):** VEP Wiesbaden, IGEK Sulzbach i.T., Nahmobilitäts-Check Offenbach, Parkraumuntersuchungen, Vorplanung Fahrradstraße Langen, Potentialanalyse zu Radschnellverbindungen in Hessen, Rad-Hauptnetz Hessen, NVP DADINA, Radverkehrskonzept Griesheim, Schulmobilitätspläne, Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, Schülerradrouten, Mobilitätskonzepte für Neubauvorhaben.....

- **Engagement (Auswahl):** FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland: seit 2019 Bundesvorstand, SRL (Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung): seit 2019 Mitglied im Vorstand, Mitbegründerin des bundesweiten Netzwerkes Shared Space (2013), Netzwerk Schule + Mobilität in Darmstadt und LK Darmstadt-Dieburg: Koordinatorin seit 2010, Mitherausgeberin des HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (seit 2014), FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) - AK 1.1.10 – Hinweise zur Nahmobilität; AK 2.1.4.1 „Fortschreibung Empfehlungen Fußverkehr“, Sachverständige für Kindermobilität für den Verein Kinderfreundliche Kommunen (seit 2018)



# Meine Vision vom zu Fuß gehen



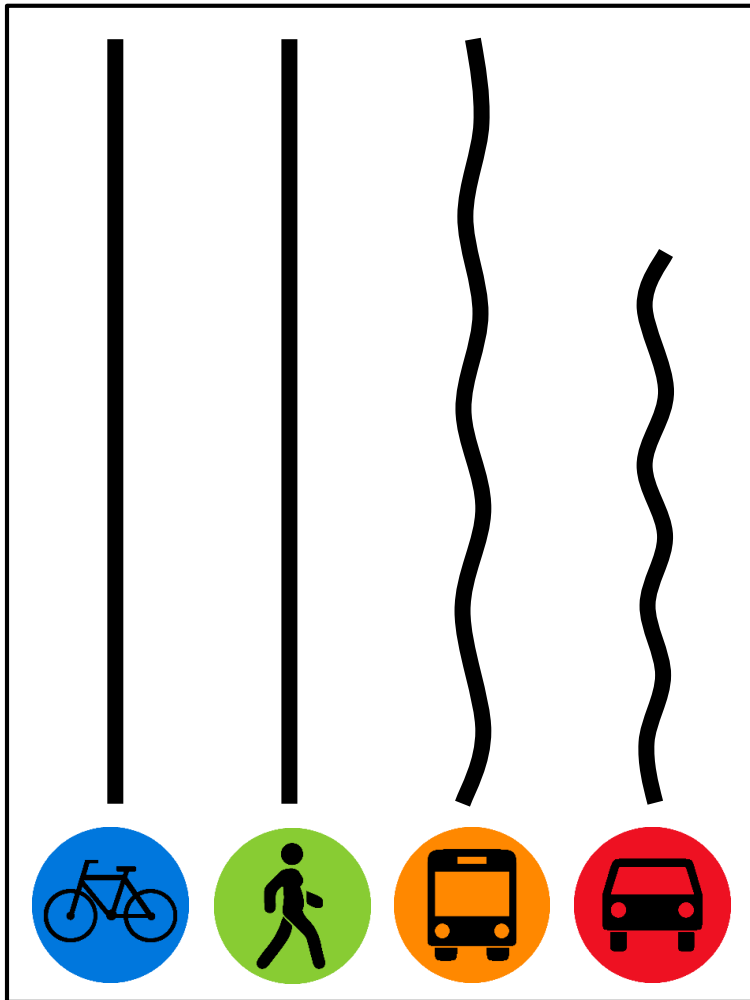
Times Square, New York

# Meine Vision vom Radfahren

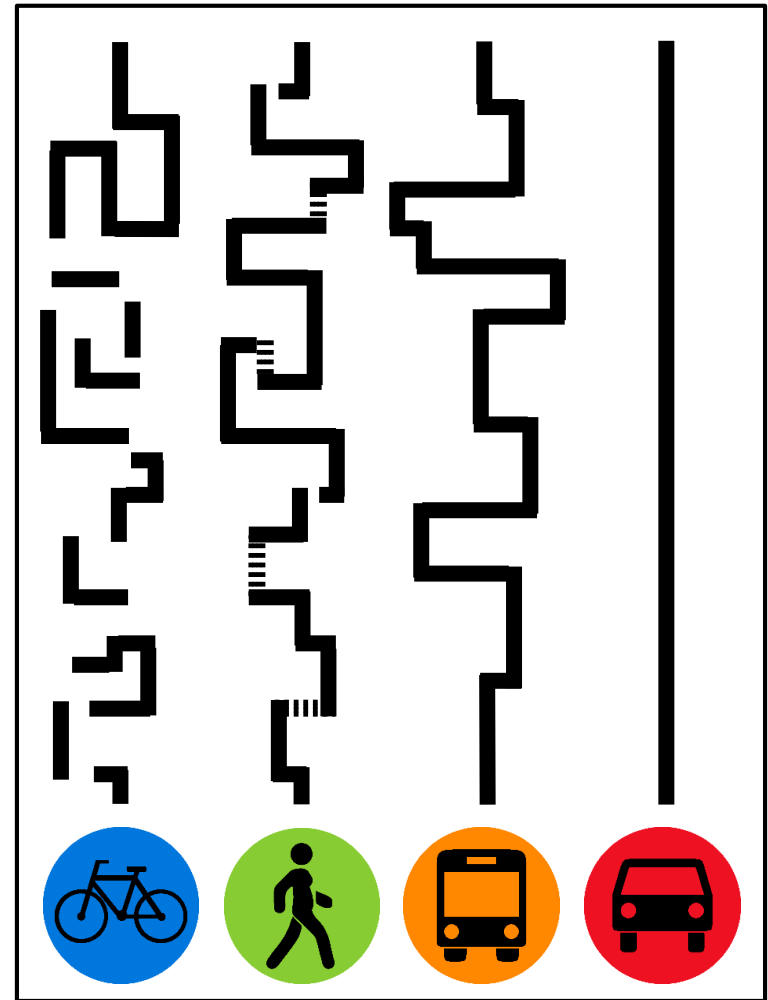


**Innenstadt Groningen, NL**

# Wege und Netze im Wandel



1920



1950 - heute

# Agenda

## Teil 1: Fokus Fußverkehr

- Mobilitätsleitbild: Das Ziel für den Fußverkehr
- Fußwegenetz: Sichere Verbindung auf direktem Weg
- Flächenbedarfe und Konflikte
- Fußverkehrsstrategie

## Teil 2 Fokus Radverkehr

- Mobilitätsleitbild: Das Ziel für den Radverkehr
- Radverkehrsnetz: Sichere Verbindung auf direktem Weg
- Flächenbedarfe und Musterlösungen
- Verkehrsversuche und Pop-Up-Radwege

# Mobilitätsleitbild: Handlungsfeld Fußverkehr



**OBERZIEL: Fußwege sicher, attraktiv und inklusiv gestalten**



# Fußwegenetz sichert die Erreichbarkeit

- **direkt**, umwegefrei und barrierearm
- **ausreichend breite** Anlagen, in verkehrsarmen Straßen, frei von Parken und Kfz-bezogenen Installationen
- **komfortabel** auf beleuchteten Straßen und Wegen mit glatter Oberfläche
- **Sichere Querungen** mit kurzen Wartezeiten in kurzen Abständen
- **Hohe Aufenthaltsqualität** mit Angebote zum Ausruhen, Bewegen und Grün
- **orientierungsfreundlich**





# Fußwegenetz ist mehr als nur der Gehweg



Gehwege



Fußgängerüberwege



Ampeln



Sitzgelegenheiten



Parks und Grünanlagen



Haltestellen

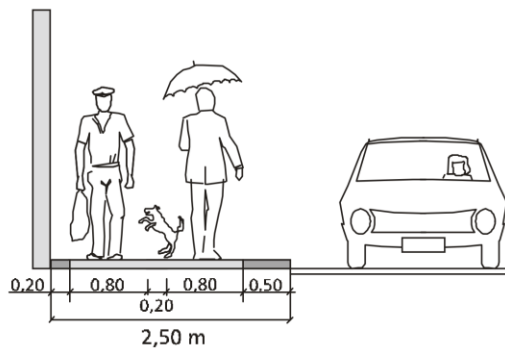


Fußgängerbereiche

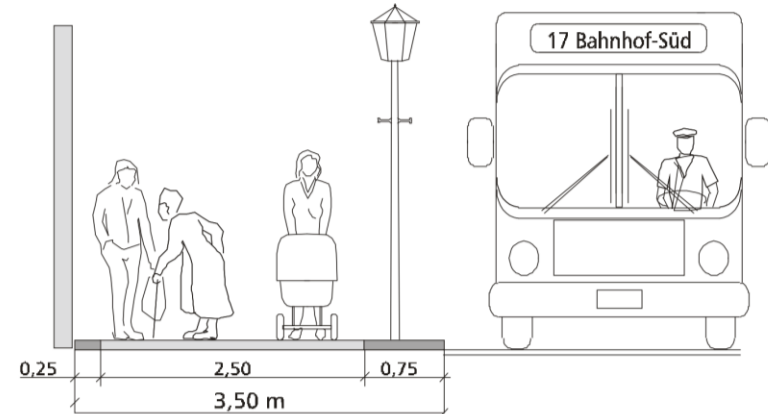


Barrierefreiheit

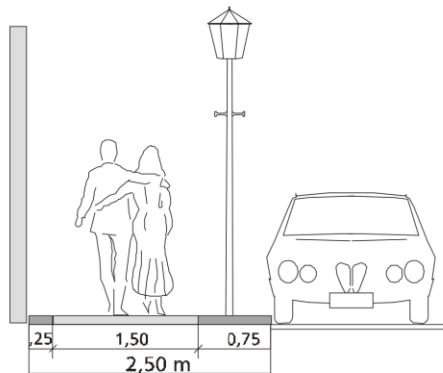
# Fußverkehr braucht Platz



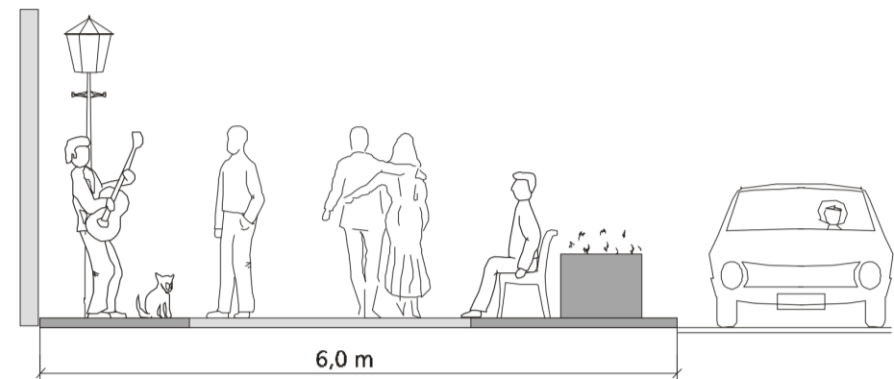
**Abbildung 5** Erst die Mindestgehwegbreite von 2,50m ermöglicht die Begegnung von zwei Personen auch mit Tragetasche oder Regenschirm.



**Abbildung 7** Ein 3,50m breiter Gehweg bietet durchschnittlichen Gehkomfort



**Abbildung 6** Durch Laternenmasten wird der Gehkomfort auf einem 2,50m breiten Gehweg verringert.



**Abbildung 8** Aufenthaltsnutzungen brauchen Platz

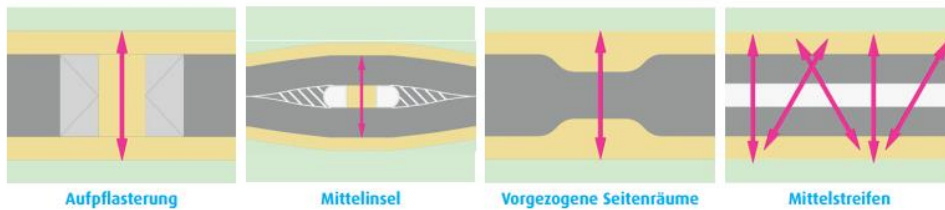
Quelle: FußNote 1

# Zu Fußgehende wollen sicher queren

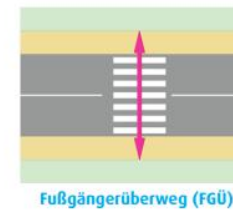
Entscheidungskriterien sind:

- **Höchstgeschwindigkeiten** und **Verkehrsmengen** des Kfz-Verkehrs
- Anforderungen von **ÖPNV** und **Radverkehr**
- Bedeutung der Querungsstelle für den Fußverkehr, z.B. **Schüler**, **Senioren**, Pendler... → kurzen **Wartezeiten** an ampelgesteuerten

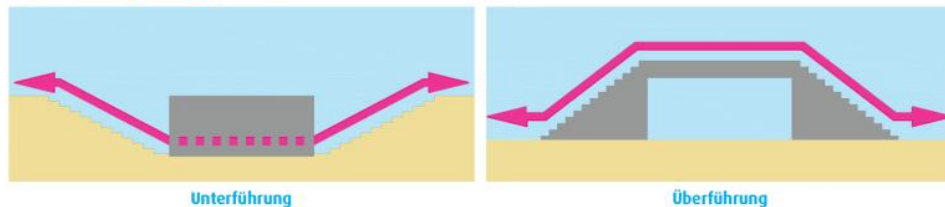
## Querungshilfen ohne Vorrang, aber mit baulicher Unterstützung



## Querungshilfe mit Vorrang



## Planfreie Querungshilfen



## Querungshilfe mit zeitlicher Trennung



Quelle: AGFK-Faktenblatt, Jan. 2020. Baden-Württemberg, FGSV

# Aufenthaltsqualitäten schaffen



# Entscheidungen treffen: vom Parkraum zum Freiraum



2 Parkplätze für sicheres Queren



Platz für Aufenthalt



Platz für 10 Räder

# Sichere Wege für selbstständige Kinder

## Schulwegplanung und Spielraumvernetzung

- Aufzeigen von infrastrukturellen und organisatorischen Defiziten
- Entwickeln von Maßnahmen:
  - Schulwegplan und Handreichung „Verkehr + Mobilität“ für die Schule
  - Empfehlungen für Kommune



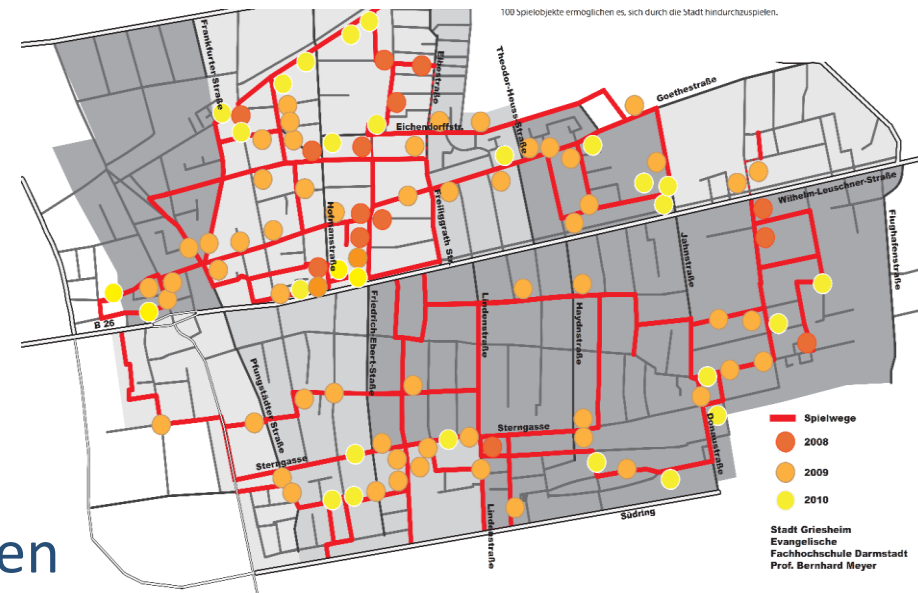
# Sichere Wege für selbstständige Kinder: Die beispielbare Stadt Griesheim

## Bewegungselemente machen Wege zu Fuß für Kinder interessanter

- systematische Vernetzung von Aufenthalts- und Spielräumen
- **Stadterkundungen**  
mit Fokus auf Schulwege

## Ergebnis:

- "der kleine Griesheimer,,":  
zeigt die sichere Stelle zum Queren
- **Spielpunkte:** Bewegungsangebote  
(insgesamt 100), Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten



<http://www.beispielbare-stadt.de/>

# Mobilitätseingeschränkt und doch mobil

Barrierefreiheit heißt, an die unterschiedliche Bedürfnisse denken!

## ■ Motorisch eingeschränkte Menschen

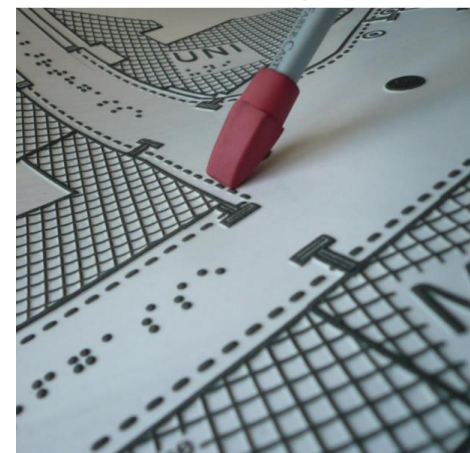
- Querung mit niveaugleicher Gestaltung (keine Bordsteinkante)
- geringere Kfz-Geschwindigkeiten

## ■ Blinde und Sehbehinderte benötigen zur Orientierung eine tastbare Kante oder visuellen Kontrast der Fahrbahn.

## ➔ Verständliche Gesamtgestaltung auch mit weicher Separation



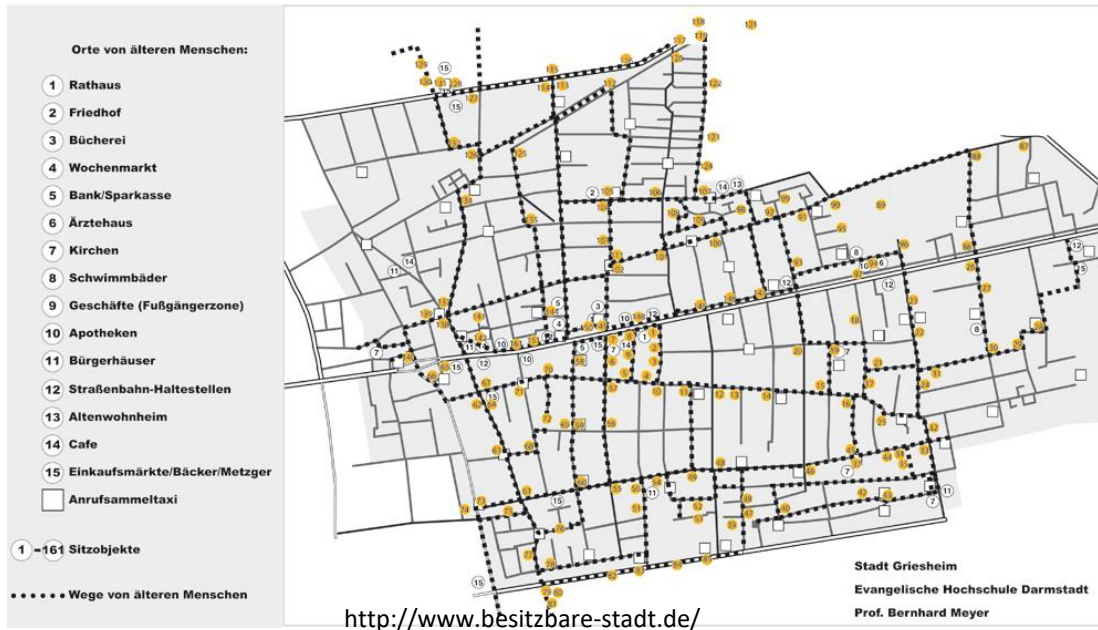
Bohnte





# Mobilitätseingeschränkt und doch mobil: Die beSITZbare Stadt Griesheim

„Neben“-Erfolg: Senioren und  
Mobilitätseingeschränkte  
nutzen die **Spielemente** als **Ruheorte**  
→ Umsetzung als eigenes Projekt



# Kommunale Fußverkehrsstrategie entwickeln!

- **Schwerpunkte setzen - 10 Punkte für den Fußverkehr**
- **Stadt der kurzen Wege und gemischter Strukturen**
- **Ein gutes Angebot und sichere Verkehrsinfrastruktur** mit durchgängigen Wegenetzen für den Fuß- und Radverkehr mit **attraktiven und angenehmen Straßenräumen** und Aufenthaltsflächen.
- **Nehmen Sie alle mit!** Bürgerinformation und Beteiligung für **Akzeptanz** und **Unterstützung**. Stellen Sie Verwaltungsinterne Strukturen und die Finanzierung sicher. Bringen Sie Akteure und Multiplikatoren am **Runden Tisch** zusammen



# Agenda

## Teil 1: Fokus Fußverkehr

- Mobilitätsleitbild: Das Ziel für den Fußverkehr
- Fußwegenetz: Sichere Verbindung auf direktem Weg
- Flächenbedarfe und Konflikte
- Fußverkehrsstrategie

## Teil 2 Fokus Radverkehr

- Mobilitätsleitbild: Das Ziel für den Radverkehr
- Radverkehrsnetz: Sichere Verbindung auf direktem Weg
- Flächenbedarfe und Musterlösungen
- Verkehrsversuche und Pop-Up-Radwege

# Mobilitätsleitbild: Handlungsfeld Radverkehr



## OBERZIEL:

Radnutzung erleichtern, komfortabler und sicherer gestalten



# Radverkehrsnetz verbindet Ziele auf direkten Wegen



Sie sind hier: [Start](#) > [Unterstützung](#) > [Planen und Bauen](#) > [Schneller Radfahren](#) > Rad-Hauptnetz Hessen

## Rad-Hauptnetz Hessen



© HMWEVW – Corinna Spitzbarth

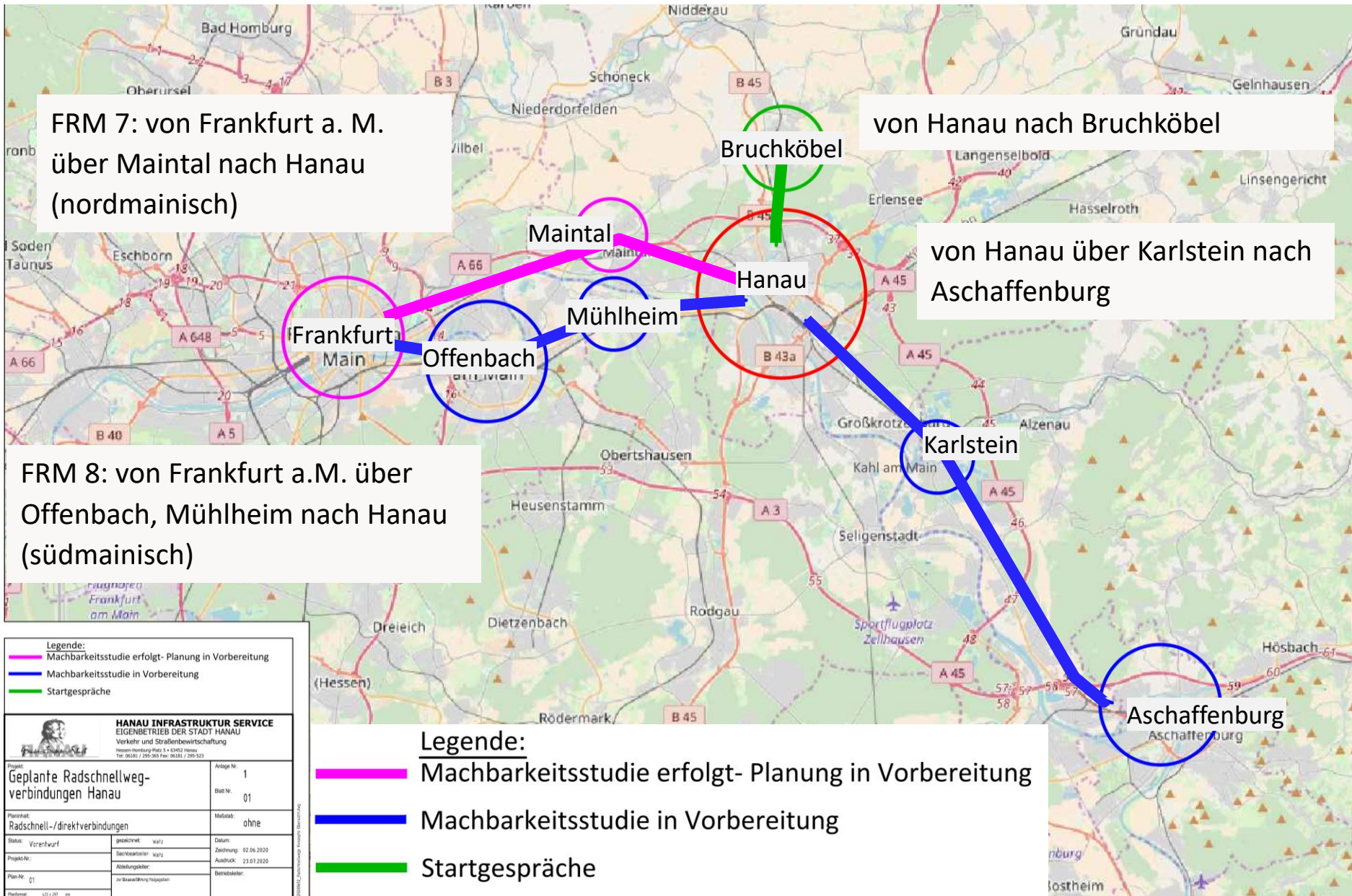
Das Rad-Hauptnetz Hessen bildet das hessenweite Grundgerüst für das Radverkehrsnetz, das durch die regionalen und lokalen Radnetze für den Alltagsverkehr vervollständigt wird. Die Hessischen Radfernwege ergänzen das Netz für den touristischen Bereich.

### Der Ansatz: Radverkehrsinfrastruktur aus einem Netz heraus entwickeln

## Leitidee Land Hessen: Radinfrastruktur aus einem Netz heraus entwickeln

- Rad-Hauptnetz Hessen, Radschnellverbindungen
- Hessen Mobil: Steuerungsgruppe Radverkehr
- Bereitstellung von Fördermitteln und Sanierungsoffensive
- Öffentlichkeitsarbeit und Musterlösungen

# Planungen von Radschnellverbindungen rund um Hanau



FRM 7: von Frankfurt a. M. über Maintal nach Hanau (nordmainisch)

von Hanau nach Bruchköbel

von Hanau über Karlstein nach Aschaffenburg

FRM 8: von Frankfurt a.M. über Offenbach, Mühlheim nach Hanau (südmainisch)

**Legende:**  
 - Pink line: Machbarkeitsstudie erfolgt- Planung in Vorbereitung  
 - Blue line: Machbarkeitsstudie in Vorbereitung  
 - Green line: Startgespräche






<p><b>HANAU INFRASTRUKTUR SERVICE</b>                  EIGENBETRIEB DER STADT HANAU                  Verkehr und Straßenbewirtschaftung                  Hessen-Hanburg-Platz 5 • 63452 Hanau                  Tel. 0681 / 295-265 Fax: 0681 / 295-523</p>		Anlage Nr.: 1 Blatt Nr.: 01
Projekt: Geplante Radschnellwegverbindungen Hanau		Maßstab: ohne
Planzahl: Radschnell-/direktverbindungen		
Status: Vorentwurf	gezeichnet: Katz	Datum: Zeichnung: 02.06.2020 Ausdruck: 23.07.2020
Projektleiter:	fachverantwortl.: Katz	Bearbeiter:
Plan-Nr.: 01	Abteilungsleiter:	zur Bauausführung freigegeben
Maßstab: 1:200	zur Bauausführung freigegeben	Datum:

**Legende:**  
 - Pink line: Machbarkeitsstudie erfolgt- Planung in Vorbereitung  
 - Blue line: Machbarkeitsstudie in Vorbereitung  
 - Green line: Startgespräche

# Radverkehr braucht Platz



# Nicht immer leicht verständlich: von Radverkehrsregeln und Breitenanforderungen

Führungsart		Regelmaße (EFA, ERA, RAS06, HBVA, HBS, VwV StVO)
	Tempo 30 (Zone oder Strecke): Keine eigene Radverkehrsanlagen, mit Autoverkehr auf der Fahrbahn (Mischverkehr) (Z274, Z274.1)	Zweirichtungsverkehr: max. 6,00 m Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung: 3,50 m
	Fahrradstraße oder Fahrradzone: Radverkehr heute/künftig vorherrschende Verkehrsart Autoverkehr zu Gast, max. Tempo 30 (Z 244)	
	Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325): Radverkehr im Mischverkehr in Schrittgeschwindigkeit	
	Schutzstreifen	1,50 m (min. 1,25 m)
	Radfahrstreifen (Z 237)	1,85 m (2,00 m)
	Einrichtungsweg (Z 237)	2,00 m (min. 1,60 m)
	gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z 240)	
	- innerorts	≥ 2,50 m (RSV ≥ 5,00)
	- außerorts	2,50 m (RSV: 4,00 m/RDV: 3,00 m)
	getrennter Fuß- und Radweg (Z 241)	Radweg: 2,00 m (min. 1,60 m)
	einseitiger Zweirichtungsweg (Z 237, Z 241)	3,00 m (min. 2,50 m)
	beidseitiger Zweirichtungsweg (Z 237, Z 241)	2,50 m (min. 2,00 m)
	Radschnellweg	≥ 3,00 m (Rad)



# Musterlösungen für Radverkehrsanlagen

## Nominiert für den Deutschen Fahrradpreis 2021!

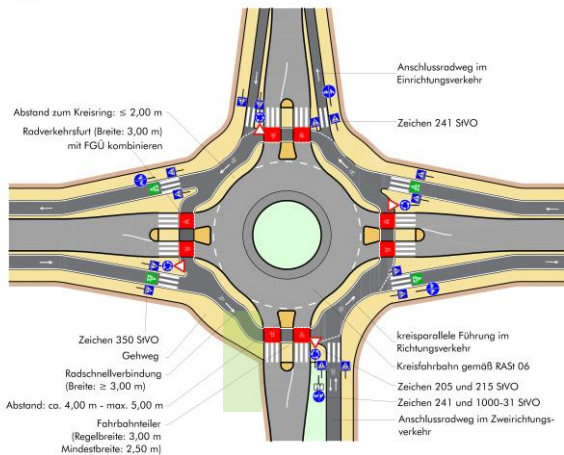
### Führung am Kreisverkehr

### Fahrradstraße

### Bevorrechtigung Radschnellwege

Musterlösungen für Radschnellverbindungen

Kompakter Kreisverkehr: Bevorrechtigte Führung auf umlaufenden Radwegen innerorts

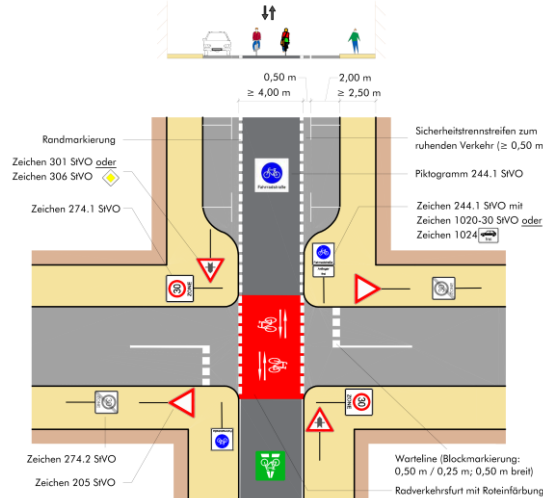


- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RAS1 (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5
- Anwendungsbereiche:**
- Bauliche Radschnellverbindungen an Kreisverkehren
  - Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum
- Hinweise:**
- Zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen zu versehen
  - Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
  - Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
  - Die Teilelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen
  - Zur Sicherung des Radverkehrs können Radverkehrsfurten an Zu- und Ausfahrten auch aufgehoben werden
  - Der Abstand des umlaufenden Radweges sollte  $\leq 2,00\text{ m}$  zum Kreisring betragen

Stand: März 2019 Musterblatt: RSV-15

Musterlösungen für Radschnellverbindungen

Führung in einer Fahrradstraße innerorts

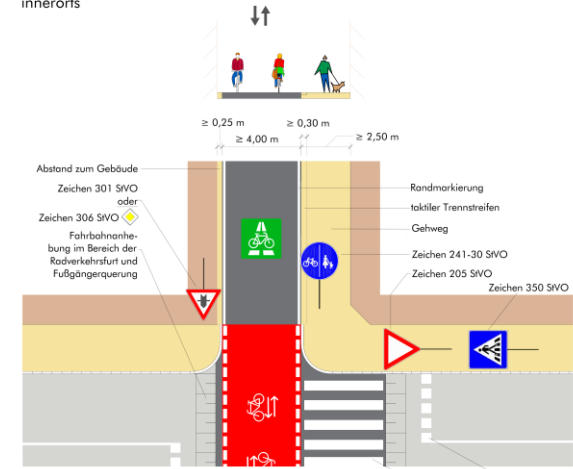


- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAS1 (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
  - VwV SVO zu Zeichen 244.1 und 244.2
- Anwendungsbereiche:**
- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radschnellverbindung
- Hinweise:**
- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
  - Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
  - Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
  - Bei Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen kann in städtebaulich sensiblen Gebieten auf die Einfärbung verzichtet werden

Musterblatt: RSV-8 Stand: März 2019

Musterlösungen für Radschnellverbindungen

Selbstständige Führung (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10
- Anwendungsbereiche:**
- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke  $\leq 3.000\text{ Kfz}/24\text{ h}$ )
  - Hohes Fußgängerufkommen ( $\geq 60$  zu Fuß Gehende pro Stunde; für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer gilt der halbierte Wert)
  - Nicht anzuwenden bei Bundes- oder Landesstraßen
  - Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
  - Ist die Realisierung der Fahrbahnhebung nicht möglich, so sollen Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
  - Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
  - Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
  - In städtebaulich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung ( $\leq 800\text{ Kfz}/24\text{ h}$ ) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
  - Beim Vorhandensein von Hauseingängen ist der Abstand zum Gebäude zu vergrößern
  - Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein
- Hinweise:**

Musterblatt: RSV-2 Stand: März 2019

# Aktiv werden und Diskussionen anstoßen

## Einfach machen: Popup-Radwege



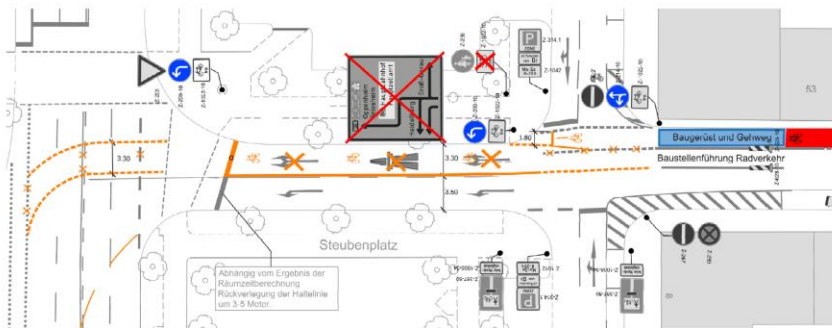
# Mit Verkehrsversuch und Pop-Up-Radwegen neues wagen

## Verkehrsversuche in Darmstadt

- Nieder-Ramstädter Straße
- Bleichstraße West
- Zeughausstraße
- Neckarstraße/Heidelberger Straße
- Eschollbrücker Straße

Wissenschaftsstadt Darmstadt  
www.darmstadt.de

Bleichstraße West  
Detail – am Steubenplatz



Wissenschaftsstadt Darmstadt  
www.darmstadt.de

Nieder-Ramstädter-Straße  
Querschnitte – zwischen Roßdörfer Platz und Kiesstraße



Bestand



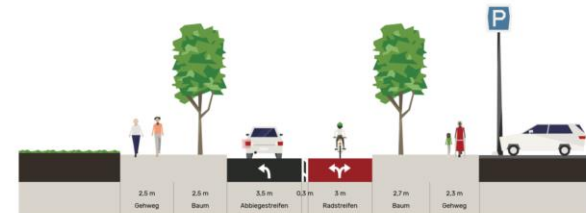
Planung

Wissenschaftsstadt Darmstadt  
www.darmstadt.de

Bleichstraße West  
Querschnitte – am Steubenplatz



Bestand



Planung

# Mit Verkehrsversuch und Pop-Up-Radwegen neues wagen



# Hanau setzt um: Eine aktuelle Maßnahme zur Radverkehrsförderung

**Radfahrstreifen Aschaffenburger Straße (B43) zw. Brüningstraße und Brücke über Bahn u. B43a**  
**Mittelfristiger Umbau des Streckenabschnitts mit Kreisverkehr, Begrünung/Bäumen und breiten Geh- und Radverkehrsanlagen**

		<b>HANAU INFRASTRUKTUR SERVICE</b> EIGENBETRIEB DER STADT HANAU Verkehr und Straßenbewirtschaftung Hessen-Homburg-Platz 5 • 63452 Hanau Tel: 06181 / 295-365 Fax: 06181 / 295-523	
Projekt:	<b>Aschaffenburger Straße</b> Geschützter Radfahrstreifen		Anlage Nr.
Planinhalt:	Lageplan		Blatt Nr. 5
Status:	gezeichnet: Waitz	Datum: 23.11.2020	
Projekt-Nr.:	000	Sachbearbeiter: Waitz	Ausdruck: 02.02.2021
Plan-Nr.:	LP 05	Abteilungsleiter:	Betriebsleiter:
Planformat:	420 x 297 mm	zur Bauausführung freigegeben: Hanau,	

Maßstab: 1:500  
Blatt Nr. 5  
Datum: 23.11.2020  
Ausdruck: 02.02.2021  
Betriebsleiter:

