



Mobilitätsleitbild Hanau

Handlungsfelder und Ziele (Arbeitsstand 01.2021)

Onlinepräsentation (Stand 04.2021)

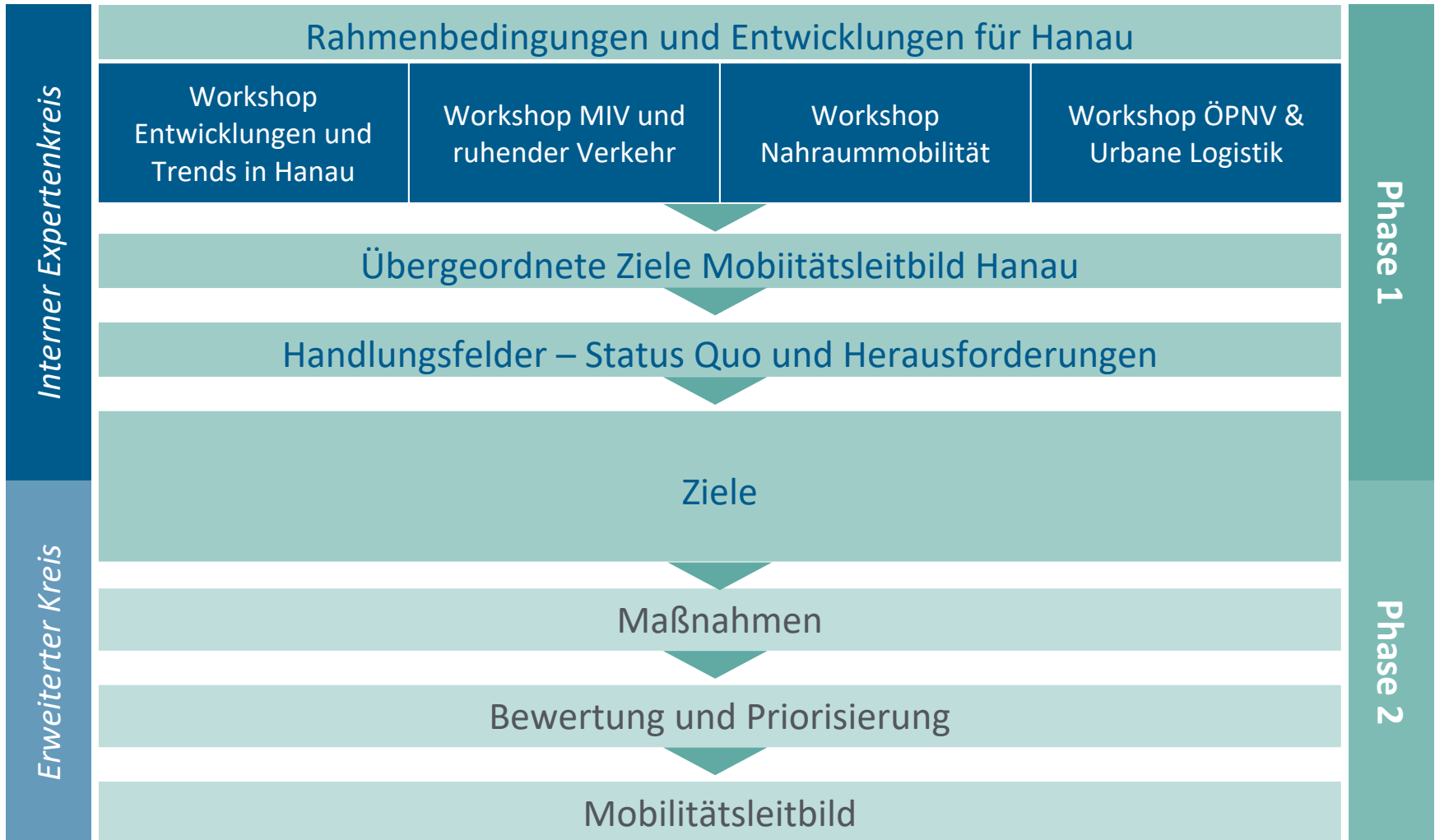
Bildquelle: SAE



Inhaltsverzeichnis

1. Rahmenbedingungen und Entwicklungen Stadt Hanau
 - Bevölkerung
 - Wirtschaft & Arbeit
 - Mobilität
 - Wirtschaftsverkehrsaufkommen
 - Öffentlicher Raum
2. Übergeordnete Ziele: Die Grundpfeiler des Mobilitätsleitbildes
3. Handlungsfelder und Ziele
4. Zusammenfassung und Ausblick

Strukturbild: Mobilitätsleitbild Hanau

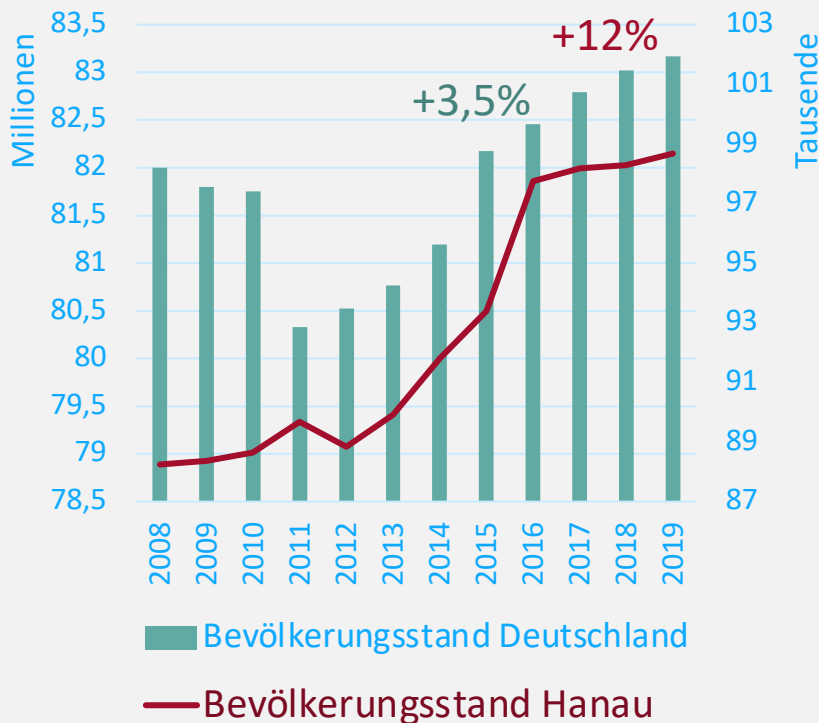




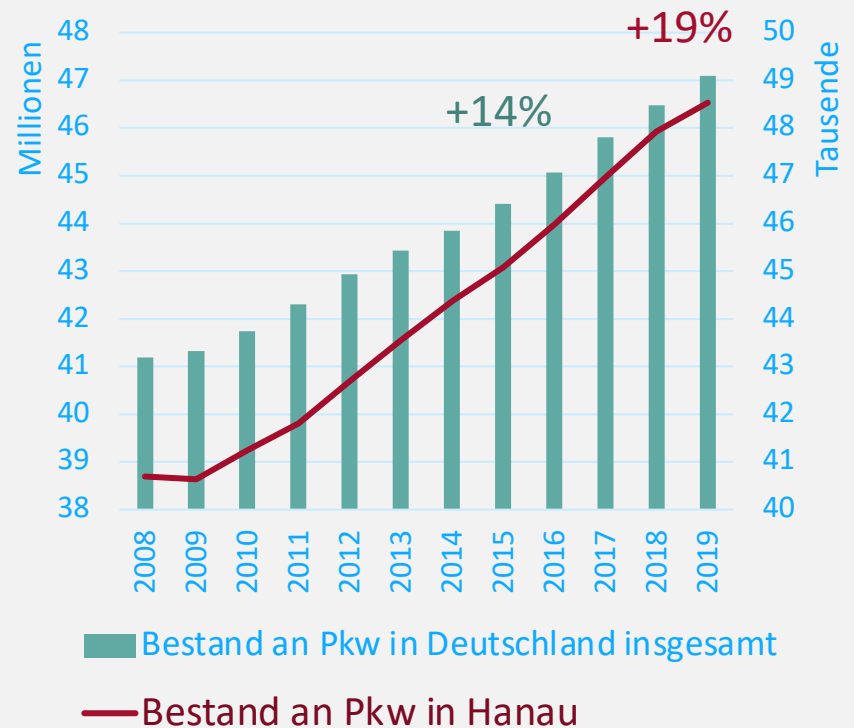
1. Rahmenbedingungen und Entwicklungen für Hanau

Auch in Hanau steigt der Motorisierungsgrad und zwar deutlicher als die Bevölkerungszahlen

Bevölkerungsentwicklung in den Jahren 2008 bis 2019



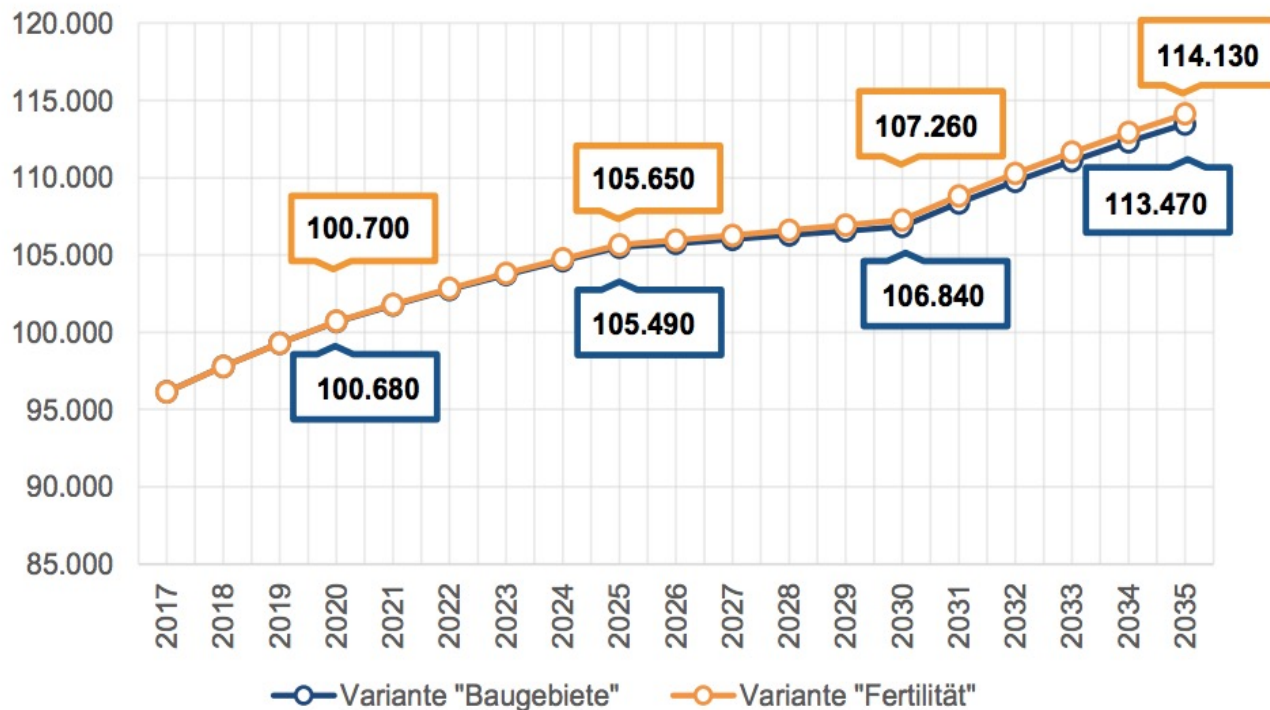
Bestand an Pkw in den Jahren 2008 bis 2019



Quelle: Kraftfahrtbundesamt (2020), Statistisches Bundesamt (2020), Statistikstelle Hanau (2020)

Die Prognosen deuten auf ein deutliches Bevölkerungswachstum in Hanau hin

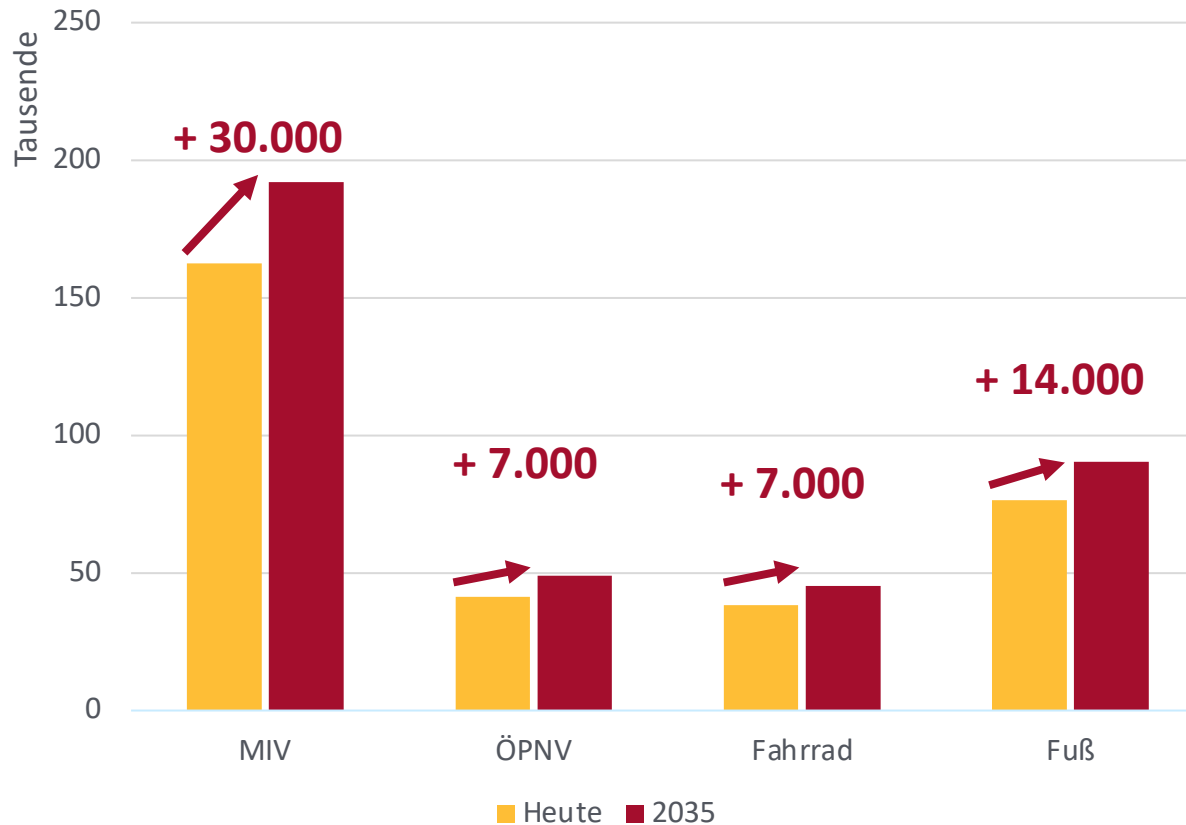
- Hanau gilt laut *BBSR (2020)* als wachsende Mittelstadt im Speckgürtel Frankfurts.
- Laut Prognosen wird sich die Zahl der Einwohnenden in Hanau bis 2035 um mehr als 10 %, auf ca. 114.000 erhöhen.



Quelle: GEWOS Bevölkerungsprognose für Hanau (2019)

Wie werden sich die Wege in Hanau zukünftig ändern?

Bis 2035 kommen täglich fast 60.000 Wege dazu. Unter der Annahme dass sich der Modal-Split nicht ändert, entfallen alleine 30.000 davon auf den MIV.

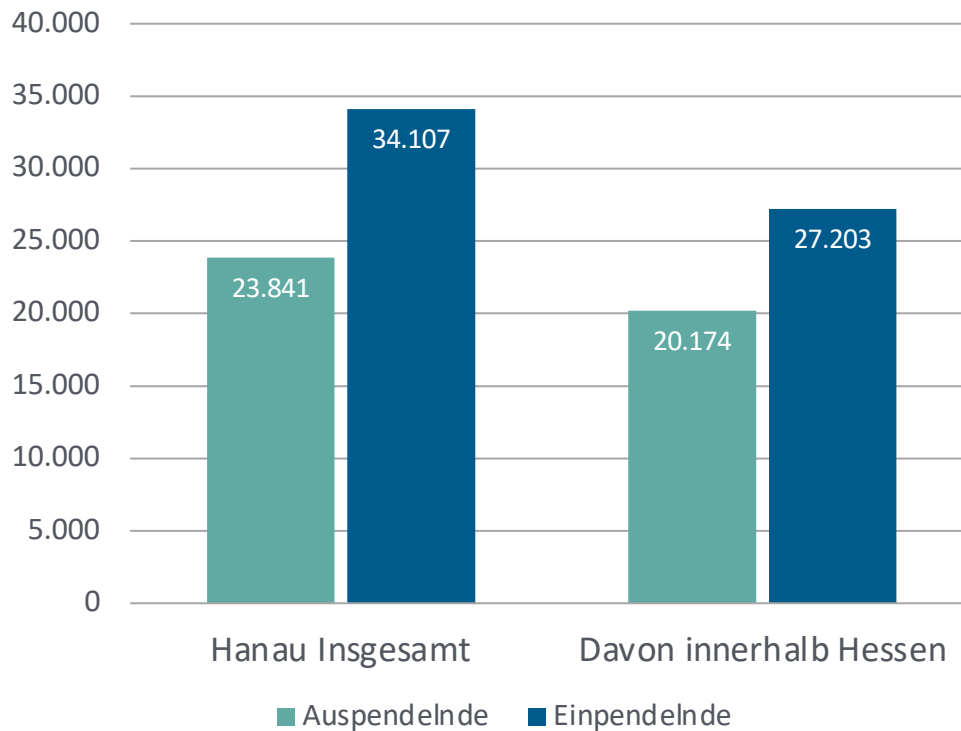


- Zusätzlich zu den Wegen der Hanauer Bevölkerung kommen noch Wege von Pendelnden.
- Auch Fußwege werden steigen.
- In den Straßen wird es „enger“.

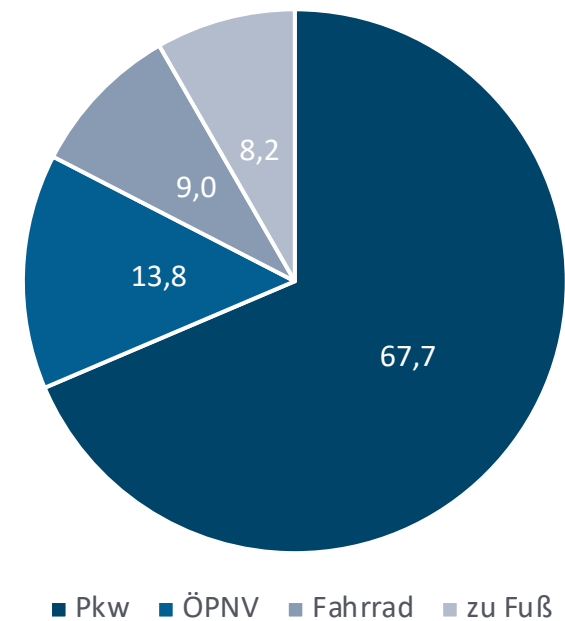
Berechnungen basierend auf SrV Studie Hanau (2018), GEWOS Bevölkerungsprognose (2019)

Die Stadt Hanau weist einen Einpendelndenüberschuss auf – jede und jeder vierte Berufstätige in Hanau pendelt aus

Vergleich Ein- und Auspendler in Hanau und Hessen



Modal Split bei Berufspendelnden Deutschland (Anteile in %)

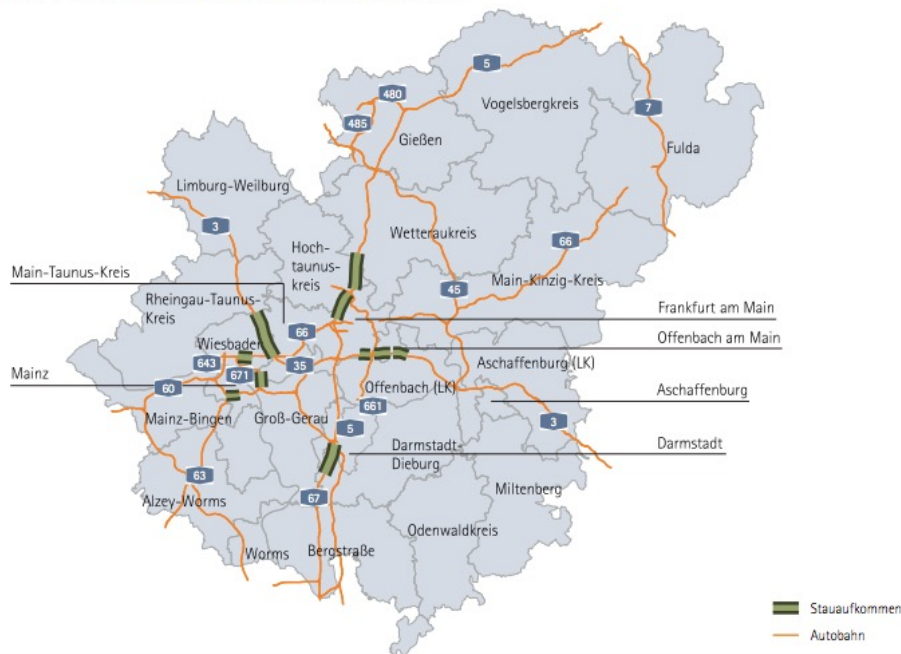


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2019), Mikrozensus Statistisches Bundesamt (2016)

Das Verkehrsaufkommen durch Pendelnde muss auch in Hanau mitgedacht werden

- Hanau ist Mittelpunkt vieler Pendelndenverflechtungen. Ca. 23.000 Berufstätige pendeln aus Hanau aus, 34.000 pendeln dagegen ein. Das bedeutet eine hohe zusätzliche Verkehrsbelastung.
- Etwa die Hälfte der Einpendelnden in Hanau kommt aus dem Main-Kinzig-Kreis.

TOP 10 STAU-HOTSPOTS FRANKFURTRHEINMAIN



→ Staus, die in Zeiten des Berufsverkehrs entstehen, sind in der gesamten Region zu beobachten.

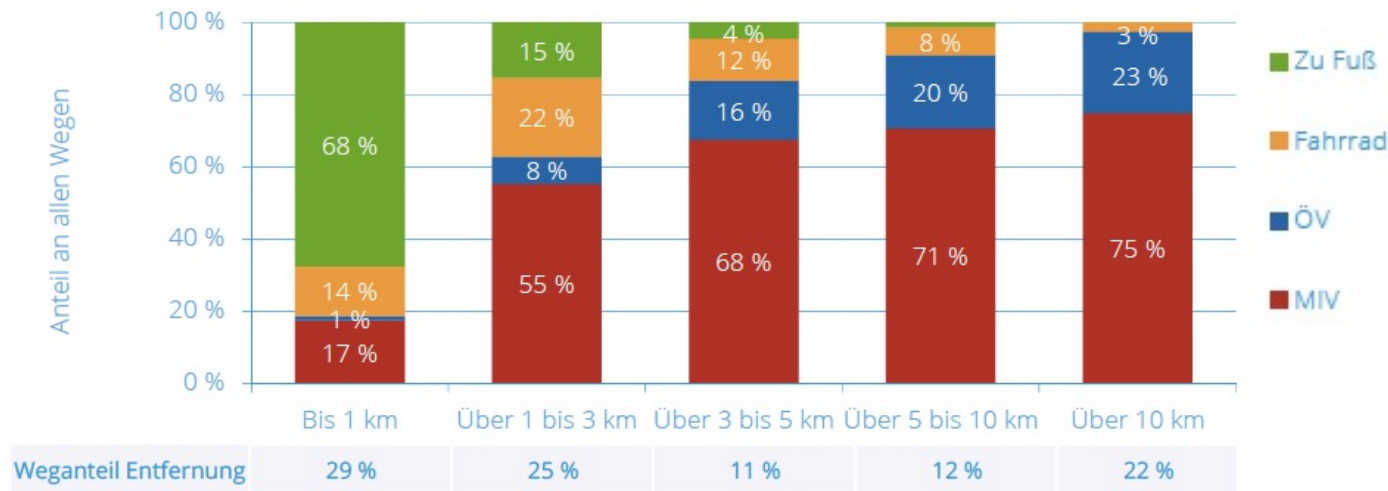
→ Pendelndenaufkommen ist kein rein lokales Thema, sondern muss regional betrachtet werden.

- Große Bedeutung von P+R → ca. 183.000 Tickets im Jahr 2019.
- Die P+R Parkplätze in Hanau kommen vor allem Frankfurt zugute und richten sich an Pendelnde aus den umliegenden Kommunen.

Quelle: IHK Stau- und Pendlerstudie (2018)

Mobilität und Verkehr in Hanau

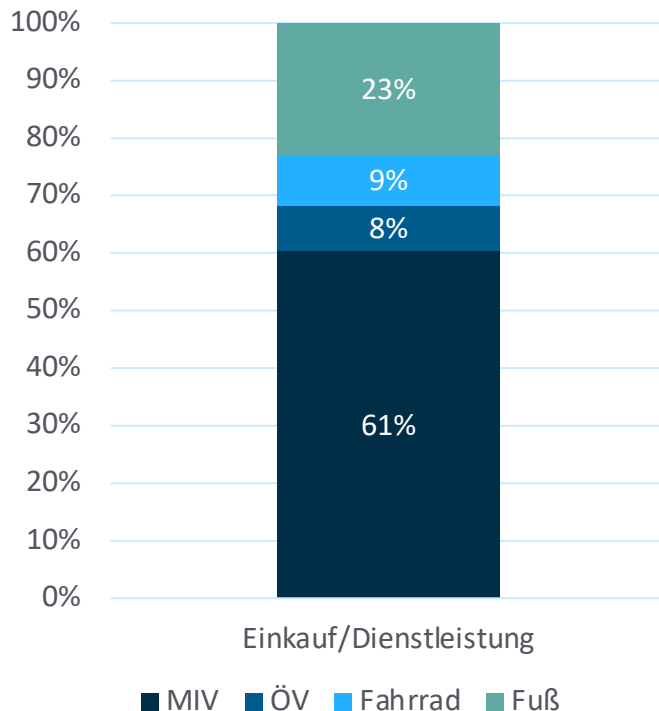
- Der Motorisierungsgrad in Hanau steigt – mehr als die Hälfte der Wege in Hanau werden mit dem Pkw zurückgelegt.
- Auch bei kürzeren Strecken wird in Hanau oft auf den Pkw zurückgegriffen – bei Distanzen bis 3 km wird der Großteil der Fahrten mit dem Pkw zurückgelegt.
- 65 Prozent aller Wege liegen im Bereich bis 5 km. Bei einer verbesserten Infrastruktur wären diese gut und bequem mit dem Fahrrad zu bewältigen.



Quelle: SrV Studie Hanau (2018)

Im Einkaufsverkehr in Hanau überwiegt der MIV

Durchschnittliche Wegelänge für den Einkaufsverkehr: 5,0 km.
Dies entspricht 27% aller Wegezwecke in Hanau.



Mögliche Gründe für die Pkw-Nutzung:

1. Bequem? → Parkplatzverfügbarkeit in der Nähe
2. Notwendig? → Gerade für Haushaltseinkäufe braucht es häufig Transportmöglichkeit
3. Komfortabel? → Einkaufsmöglichkeiten oft am Rand der Stadtteile

Quelle: SrV Studie Hanau (2018)

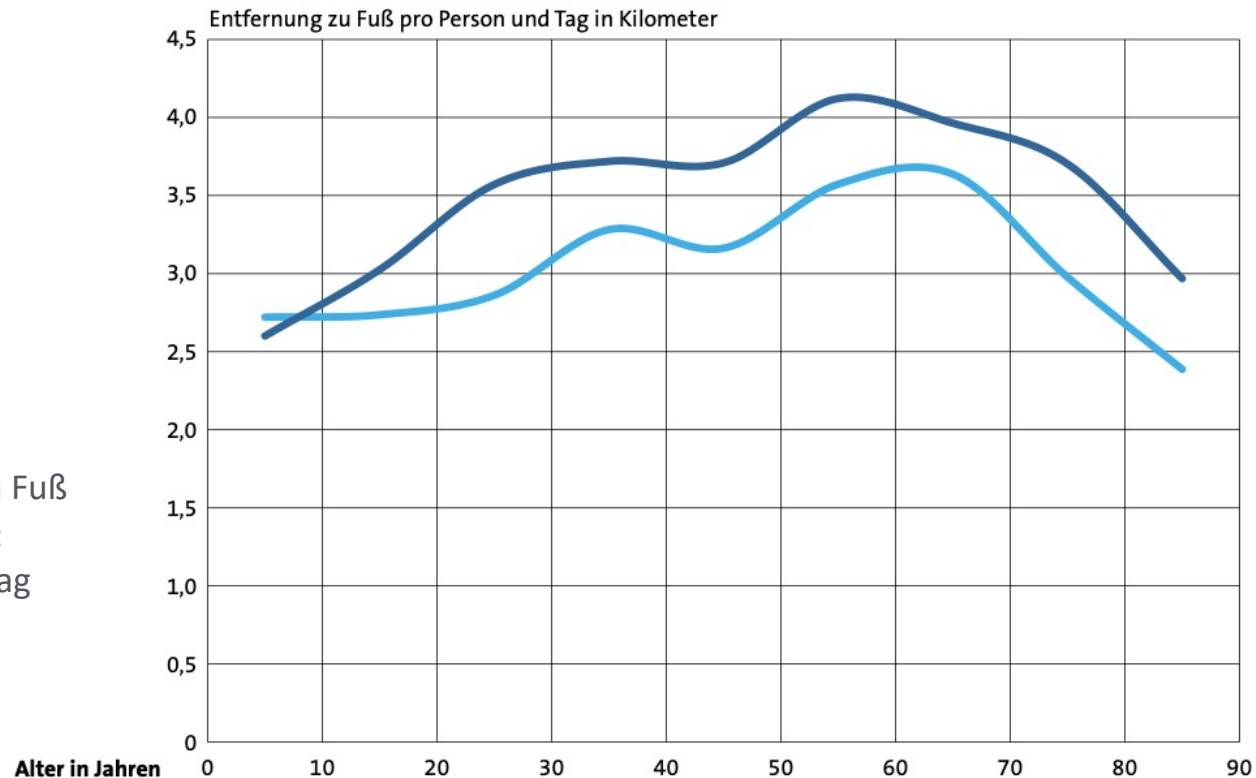
Die täglichen Strecken zu Fuß sind länger geworden

Entwicklung der durchschnittlichen zu Fuß zurückgelegten Tagesstrecke nach Alter

— MiD 2002
— MiD 2017



Ø Reisezeit zu Fuß
in Hanau:
12,4 min/Tag

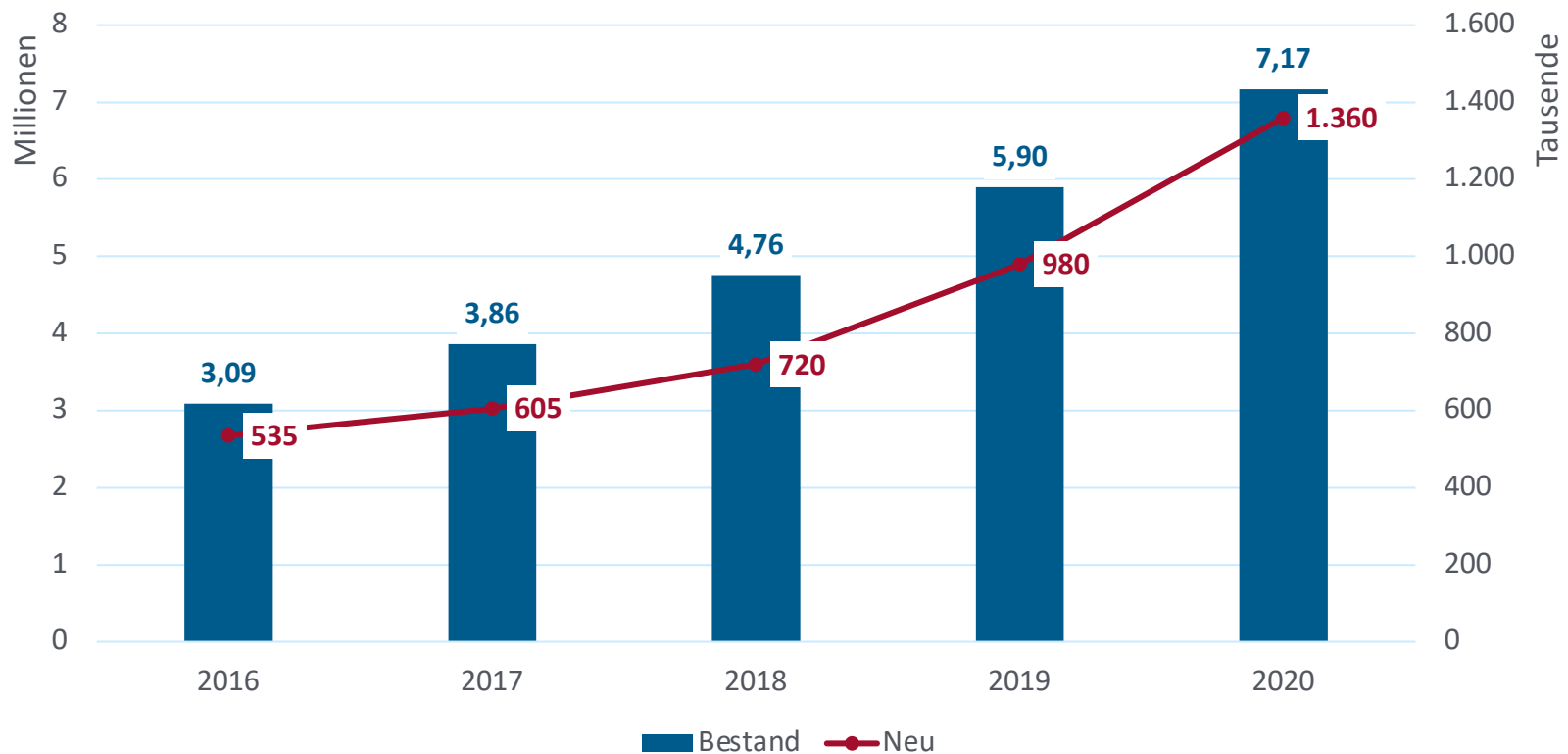


→ Zufußgehende halten sich länger bzw. häufiger im Straßenraum auf

Quelle: MiD (2017), MiD (2002), SrV Studie Hanau (2018)

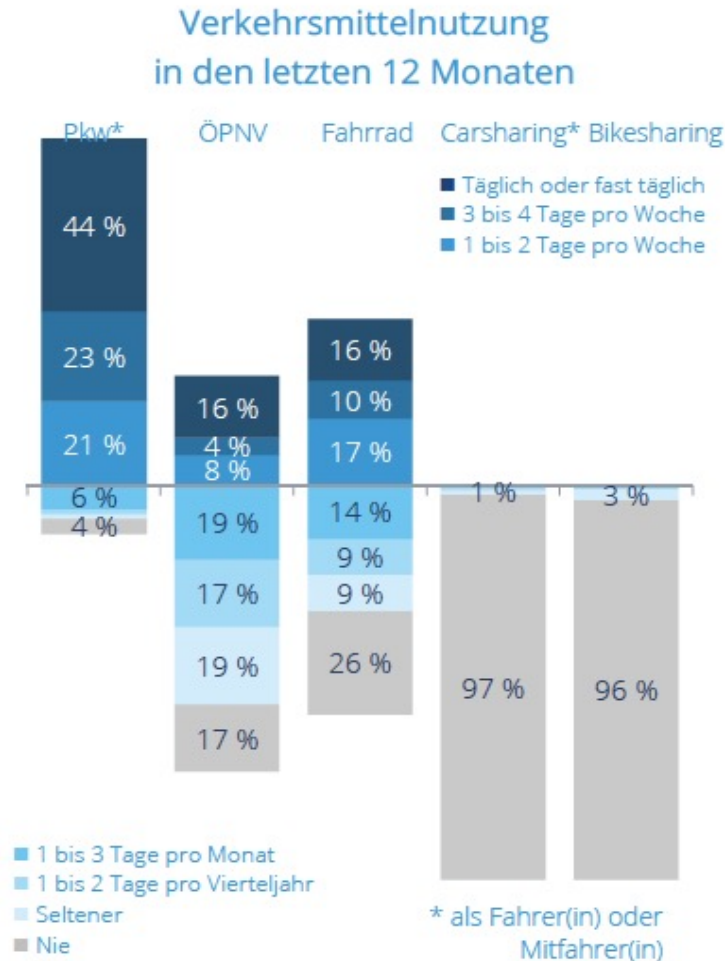
Immer mehr Personen in Deutschland besitzen ein Pedelec. Insbesondere im Jahr 2020 starker Zuwachs

Anzahl der Personen in Deutschland die ein Pedelec besitzen (in Mio.) und
neue Pedelecs in Deutschland (in Tausenden)



Quelle: IfD Allensbach AWA (2020)

Sharing Mobility wird in Hanau bislang wenig genutzt

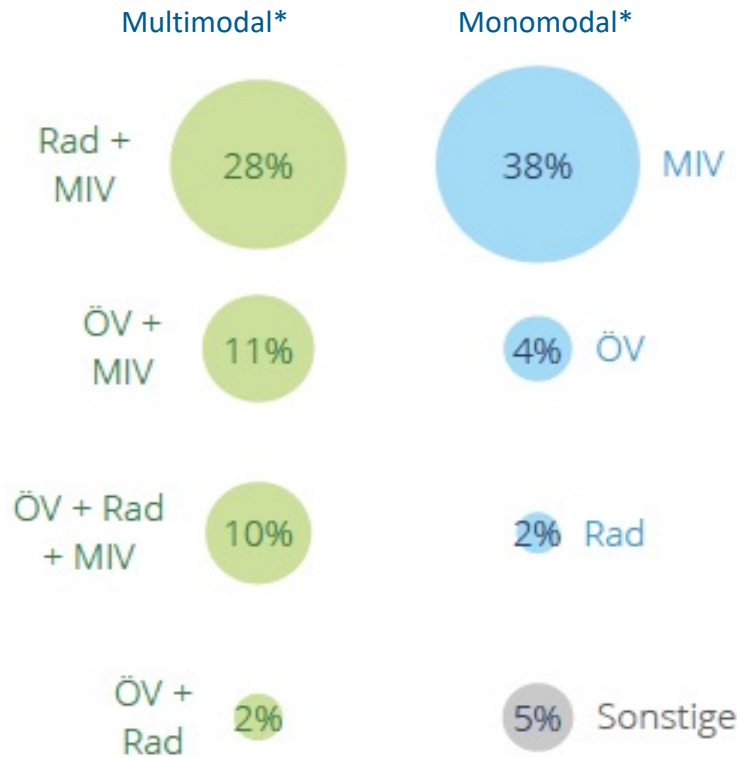


Quelle: SrV Studie Hanau (2018)

- 88 %** der Hanauer Bevölkerung nutzt den Pkw regelmäßig, also mindestens an 1-2 Tagen pro Woche.
- 43 %** der Hanauer Bevölkerung nutzt das Fahrrad mindestens 1-mal pro Woche.
- 28 %** der Hanauer Bevölkerung nutzt öffentliche Verkehrsmittel mindestens 1-mal pro Woche.
- 1-3 %** der Hanauer Bevölkerung nutzt CarSharing und Bike-Sharing-Angebote gelegentlich. Bislang fehlen hier auch die Angebote.

Mehr als die Hälfte der Hanauer Bevölkerung sind multimodal unterwegs. Rad- und Pkw-Fahrer bilden hier die größte Gruppe

Anteile mono- und multimodaler Personengruppen

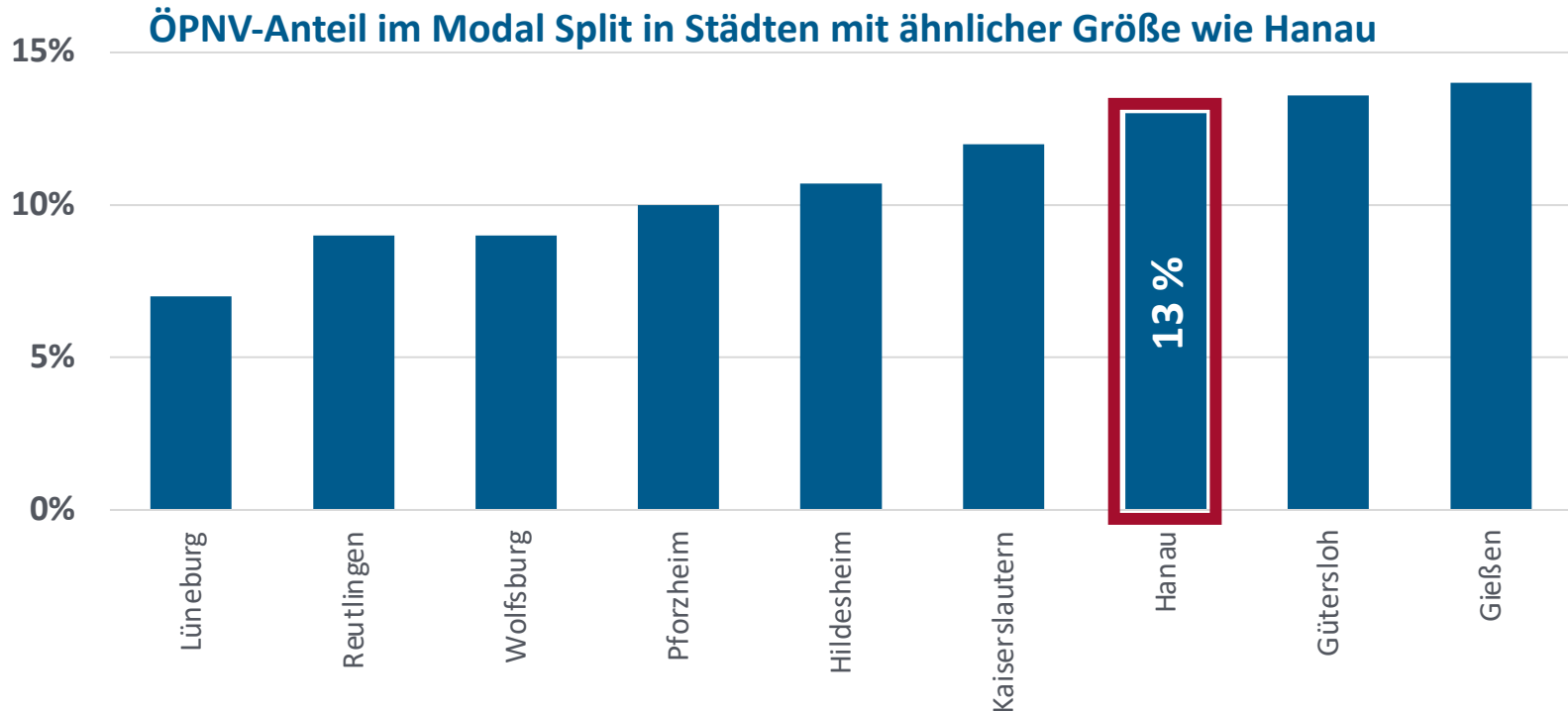


* Bezugszeitraum: eine Woche

- 28 %** der Hanauer Bevölkerung nutzen sowohl das Rad als auch den MIV.
- 11 %** der Hanauer Bevölkerung nutzt den ÖV und den MIV.
- 10 %** der Hanauer Bevölkerung sind sowohl mit dem ÖV, dem Rad und dem MIV mobil
- 38 %** der Hanauer Bevölkerung sind monomodal, d.h. nur mit dem Pkw unterwegs.
- 4 %** der Hanauer Bevölkerung sind nur mit dem ÖV unterwegs.

Quelle: SrV Studie Hanau (2018)

Im Quervergleich mit Städten ähnlicher Größe steht Hanau im ÖPNV-Anteil recht gut da

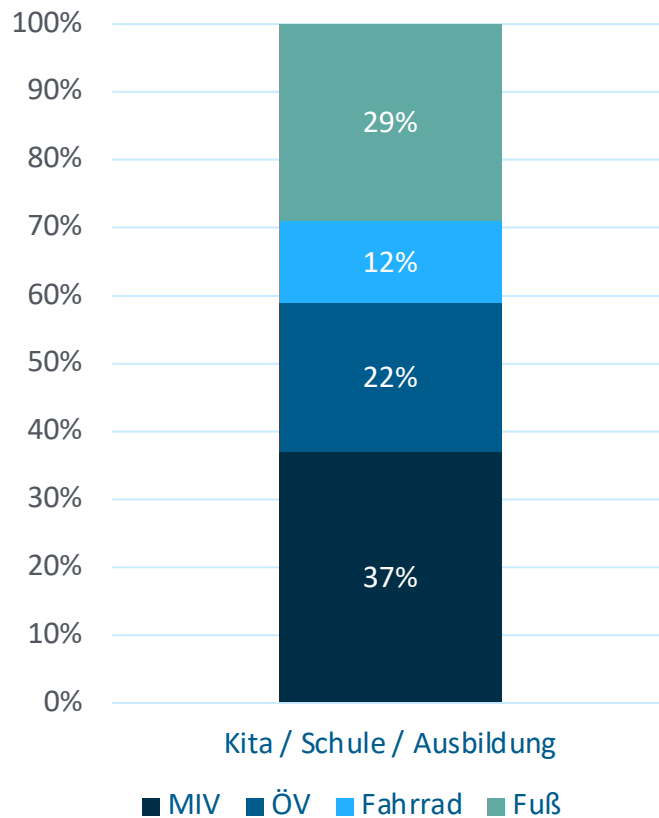


- Höhere Anteile werden in anderen Städten lediglich erreicht, wenn ein Schienensystem vorhanden ist.
- Ein Schienensystem ist trotzdem keine Garantie für einen großen Sprung im ÖPNV-Anteil, so schafft es Jena bspw. auf 18 %, Heilbronn dagegen nur 7 %.

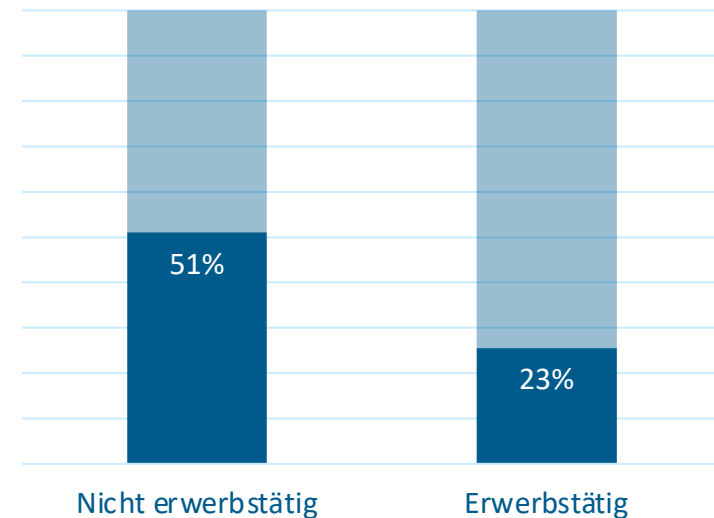
Quelle: SrV Berichte diverser Städte (2018)

Viele ÖPNV-Wege werden für den Weg zur Kita oder zur Schule/Ausbildungsstätte genutzt

Nämlich 18% aller Wegezwecke in Hanau.



Besitzer einer ÖV Zeitkarte



→ Vor allem nicht Erwerbstätige, also (vermutlich) Kinder, Schüler*innen und Auszubildende, besitzen eine ÖV-Zeitkarte (*Captive Riders*).

Quelle: SrV Studie Hanau (2018)

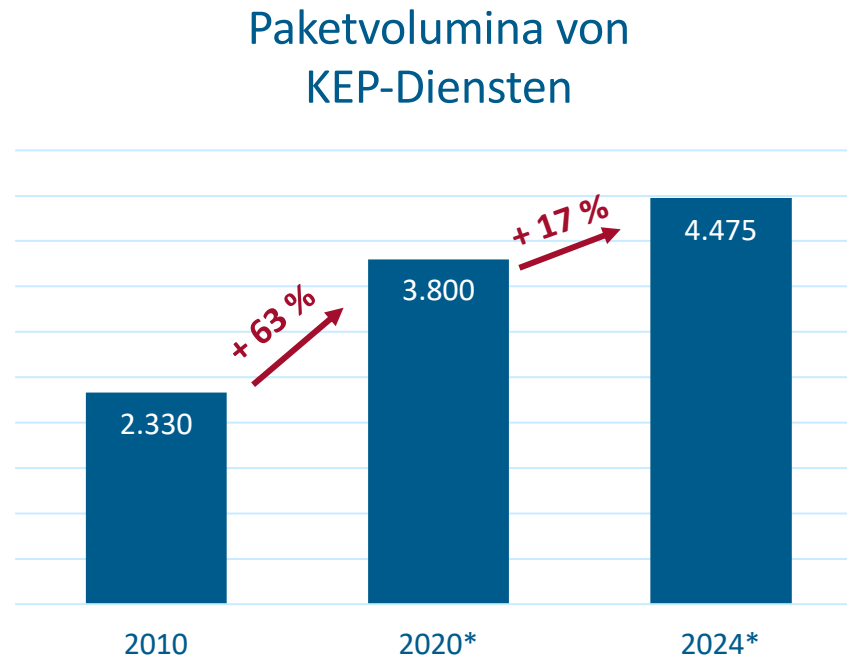


Mobilität in der Region

- Positives PendelIndensaldo in Hanau, Pendelnde benötigen häufig Busse als Zubringer zu den Bahnhöfen.
- Der Regionale Verkehr wird überwiegend mit Bussen erbracht.
- Dabei besteht im gesamten MKK ein Nachverdichtungsbedarf, da die Bevölkerungszahl in der Region weiterhin wächst.
- Autonomes Fahren im ÖPNV wird im MKK in Bad Soden Salmünster in 2021 getestet.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2019)

Der Versandhandel weist große Umsatzsteigerungen auf. Das Wirtschaftsverkehrsaufkommen wird auch zukünftig steigen.

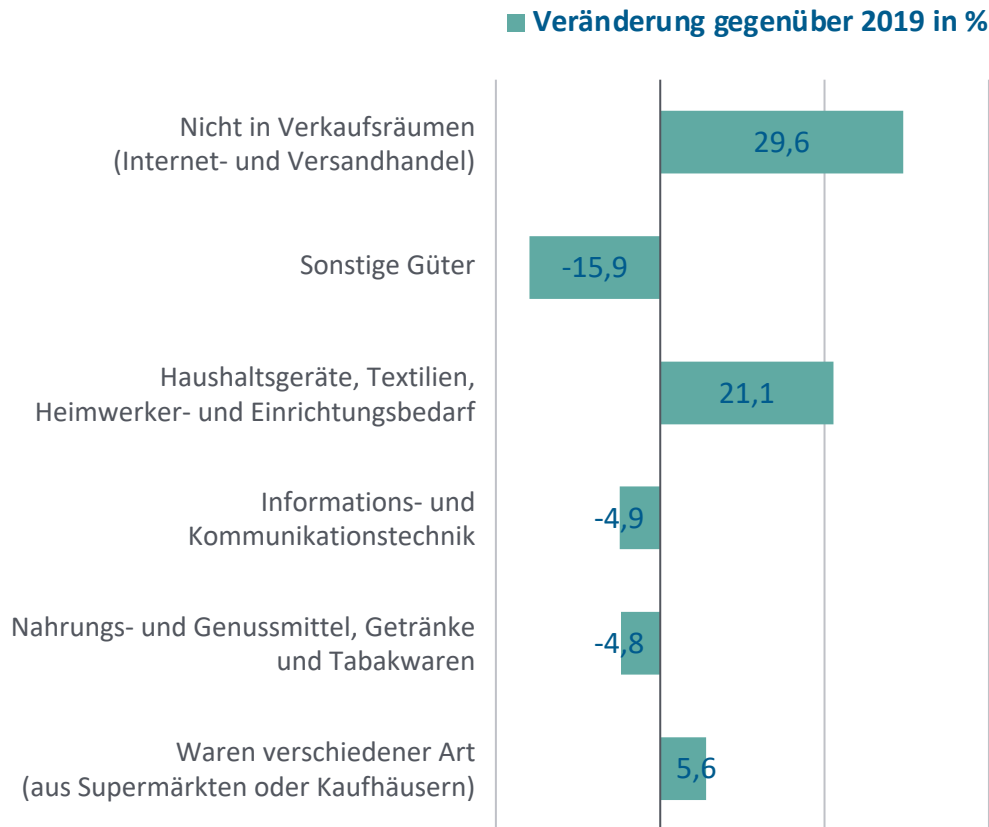


*Prognosen laut BIEK

→ Das bedeutet für die Zukunft eine große logistische Herausforderung und erhöhten Liefer- bzw. Wirtschaftsverkehr

Quelle: Statistisches Landesamt Hessen (2020), Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK) (2020)

Der Versandhandel weist große Umsatzsteigerungen auf. Das Wirtschaftsverkehrsaufkommen wird auch zukünftig steigen



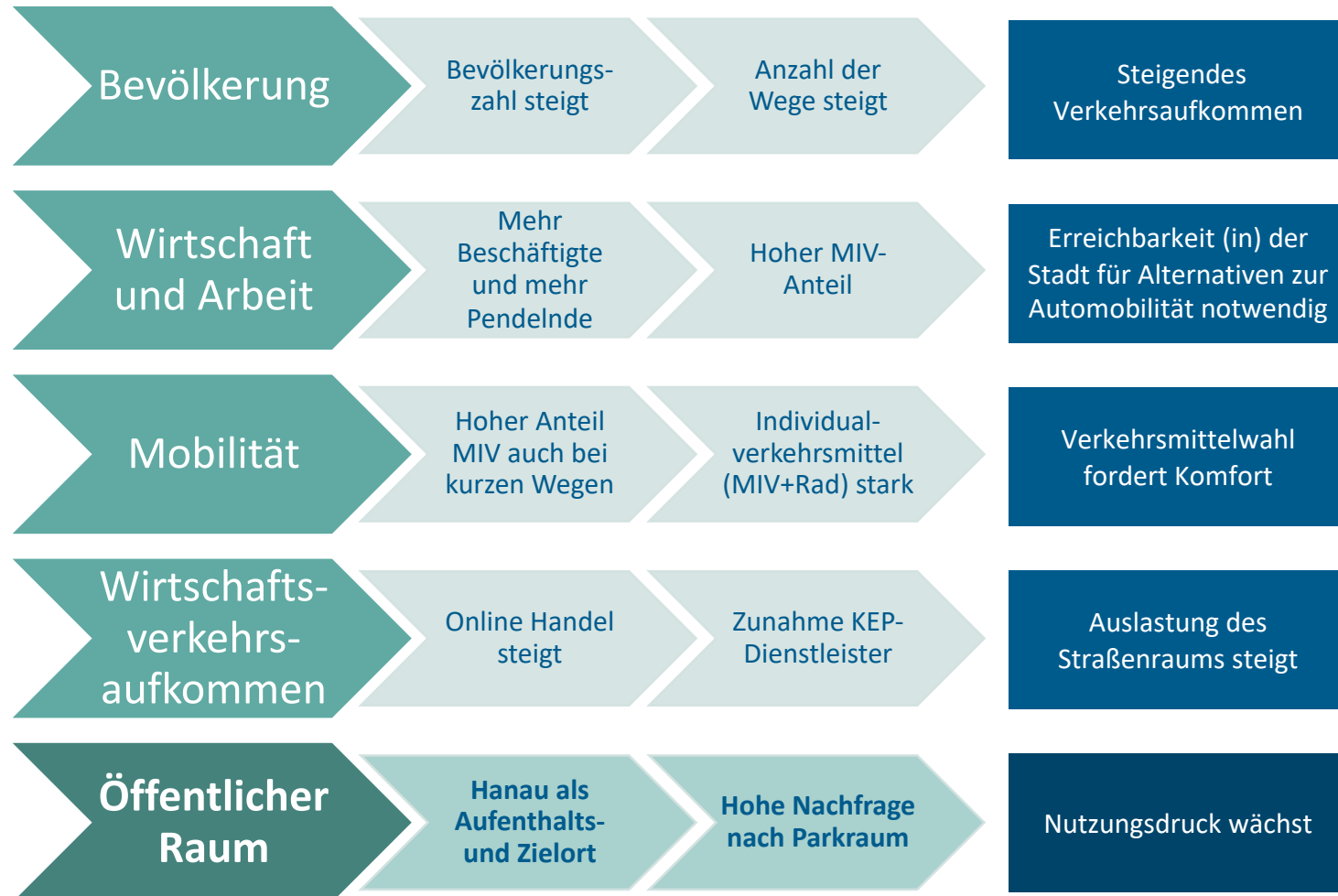
Quelle: Statistisches Landesamt Hessen (2020), Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK) (2020)

Mobilität und Lebensqualität im öffentlichen Raum der Stadt Hanau

- Die Rückmeldungen zum Innenstadtumbau waren überwiegend positiv.
- Insgesamt knapp 4.500 Stellplätze in Parkhäusern, Tiefgaragen und Parkplätzen vorhanden (manche für Kurzparker nicht zugänglich da z.B. Dauerparker).
- Die Parkplätze für Kurzparker waren in den Parkhäusern vor dem Jahr 2020 (Corona) gut, aber noch nicht voll ausgelastet.
- Dauerparkplätze sind dagegen regelmäßig überlastet: Es liegen mehr Anmeldungen für Dauerparken als Stellplätze vorhanden sind, vor.
- Die Dauerparkenden kommen dabei vor allem aus dem 10 - 15 km entfernten Umland: z.B. Nidderau, Rodenbach.
- Häufig wählen Kunden trotz guter, günstigerer Alternativen am liebsten das Parkhaus, das am nächsten zu ihrem Zielort liegt.
- Es zeichnet sich deutlich ab, dass es hier um Bequemlichkeit geht. Die Besucher*innen kommen nicht in die Stadt um dort zu parken, sondern weil sie an dem Angebot interessiert sind.



Entwicklungen und zukünftige Herausforderungen





Mobilitätsleitbild Hanau - Zusammenfassung

Allgemeine Entwicklungen und Rahmenbedingungen I

- Hanau bekommt als kreisfreie Großstadt mehr Gewicht. Daraus entstehenden Anforderungen an die Infrastruktur sind Rechnung zu tragen.
- Die Stadt Hanau wird in den nächsten Jahren weiter wachsen. Allein die Ausweisung neuer Wohnbauquartiere lässt einen Zuwachs von Neubürgern erwarten. Einwohnerzahl 2035 prognostiziert ca. 114.000.
- Der Pkw-Bestand ist in den letzten zehn Jahren um 19% gestiegen, und damit überproportional zur Einwohnerentwicklung (12 %).
- Hanau hat ein positives Pendlersaldo von ca. 13.000 Personen. Durch die Vernetzung mit der Rhein-Main-Region ist eine weitere Zunahme der Verflechtungen und des Pendleraufkommens zu erwarten. Die Erreichbarkeit muss für alle Verkehrsarten gewährleistet sein.
- Die Stadt Hanau hat sich nach dem Umbau der Innenstadt als regionales Oberzentrum etabliert. Für Berufs- und Einkaufspendler ist die gute Erreichbarkeit auch mit dem PKW ein zentraler Aspekt für die Attraktivität Hanaus. Diese gilt es zu erhalten.

Mobilitätsleitbild Hanau - Zusammenfassung

Allgemeine Entwicklungen und Rahmenbedingungen II

- Der ÖPNV in Hanau erfährt, für eine Stadt dieser Größe, sowie der Angebotsstandards eine erfreuliche Nachfrage. Im System Rhein-Main-Verkehrsverbund ist der ÖPNV wesentlicher Bestandteil und Lösungsansatz zur Umsetzung einer klimafreundlichen Mobilität. Der ÖPNV in Hanau ist verkehrlich und tariflich in das System eingebunden und muss zur Sicherung der Mobilität mit den übrigen Nahverkehrsangeboten abgestimmt und fortentwickelt werden.
- Seit einigen Jahren gibt es einen Fahrradboom. Insbesondere der Absatz von Pedelecs und Lastenrädern erreicht immer höhere Zuwächse. Dieser Boom trifft in Hanau auf eine veraltete, unvollständige und z.T. schlechte Radinfrastruktur.
- Die Rahmenbedingungen in Hanau für den Radverkehr sind aufgrund der Topografie und Siedlungsstruktur sehr günstig. Die Infrastruktur bedarf des Ausbaus von Radverkehrsanlagen und Abstellanlagen.
- Im Bereich Wirtschafts- und Lieferverkehr ist auch aufgrund des veränderten Einkaufsverhaltens im Online-Handel mit einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen.



2. Übergeordnete Ziele: Die Grundpfeiler des Mobilitätsleitbildes



Übergeordnete Ziele für das Mobilitätsleitbild Hanau

- Die Funktionsfähigkeit der Mobilität mit allen Verkehrsträgern für alle Bürger*innen und Pendelnden sind zu gewährleisten und wo möglich zu verbessern.
- Der Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV), mit Schwerpunkt Radverkehr, ist zu stärken.
- Mit sicherer und sauberer Mobilität soll für eine hohe Lebensqualität und einen attraktiven Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitstandort erzielt werden.
- Die Infrastruktur ist so effizient zu nutzen, dass die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer an die Mobilität bestmöglich berücksichtigt werden.
- Die Flächenbedarfe für die unterschiedlichen Anforderungen sind bei Maßnahmendurchführung zu berücksichtigen.
- Mehr attraktiven Lebensraum durch Flächenumwidmung schaffen: „Grün statt Grau“.
- Die Erreichung der Klimaziele der Stadt bis 2040 ist in allen Themenbereichen, Maßnahmen und bei der Umsetzung mitzudenken.
- Alle Planungen und Maßnahmen sollen zu einer stadtverträglichen Mobilität beitragen.
- Einbindung in die Rhein-Main-Region sowie Zusammenarbeit und Vernetzung mit den Nachbarkommunen. (Rolle als Schnittstelle zwischen ländlichem Raum und Verdichtungsraum)



Ideen für ein Leitmotto für das Mobilitätsleitbild Hanau

Bewegungsraum
für Menschen

Sicher und
sauber mobil in
Hanau

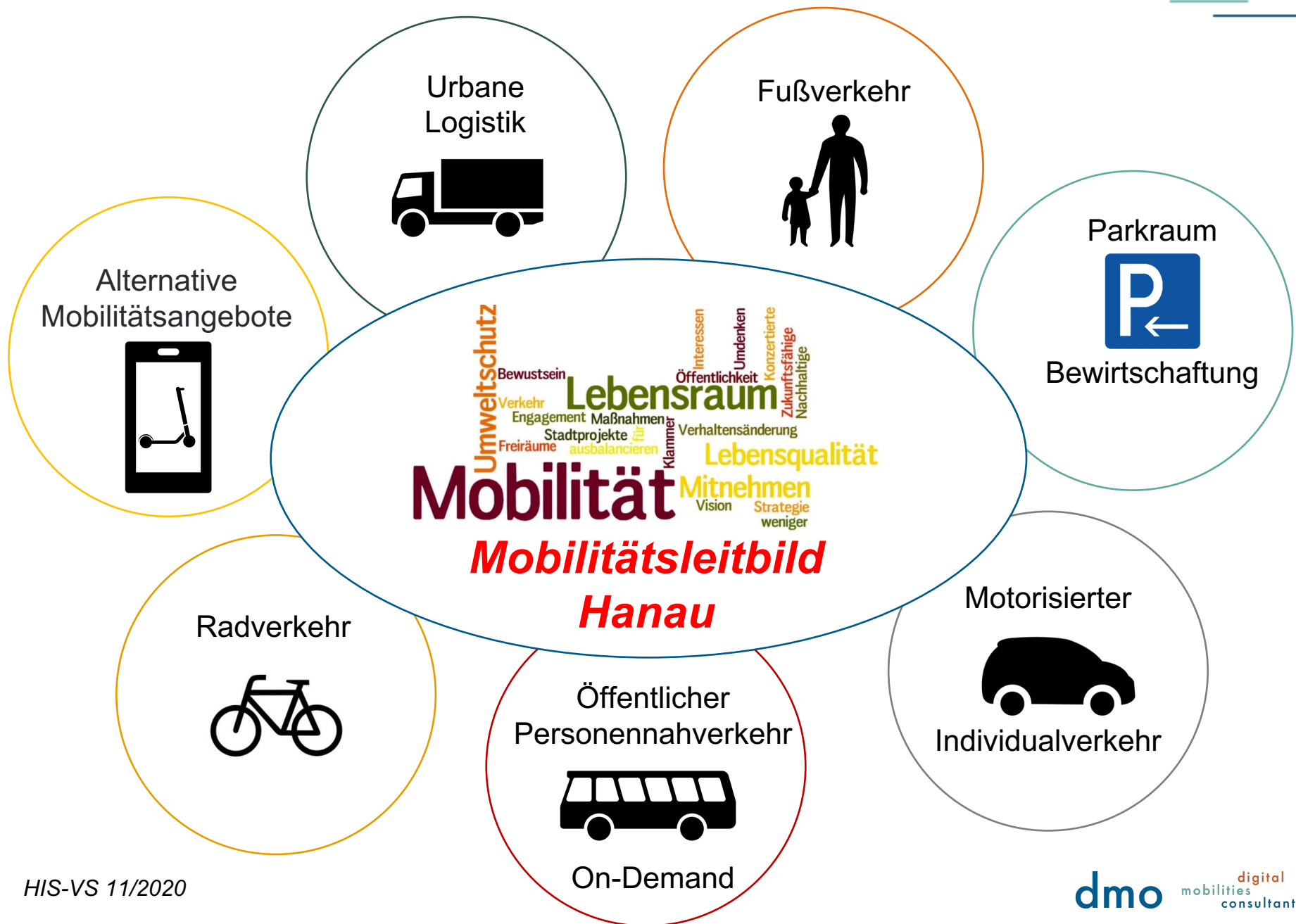
Grün statt Grau

Lebenswerte
Stadt Hanau

*Weitere Beispiele
?*



3. Handlungsfelder und Ziele



Handlungsfelder und Ziele Mobilitätsleitbild Hanau – Weitere Vorgehensweise

Fußverkehr	<i>Fußwege sicher, attraktiv und inklusiv gestalten</i>
Radverkehr	<i>Radnutzung erleichtern, komfortabler und sicherer gestalten</i>
ÖPNV / On-Demand	<i>Den ÖPNV stärken und ergänzen</i>
MIV	<i>MIV-Verkehr stadtverträglich gestalten</i>
Parkraum- bewirt- schaftung	<i>Parkraummanagement zur Steuerung der Verkehre nutzen</i>
Alternative Mobilitäts- angebote	<i>Multi- und Intermodalität als Chance nutzen</i>
Urbane Logistik	<i>Urbane Logistik stadtverträglich steuern</i>

- ➔ Verkehrs-
entwicklungsplan
- ganzheitliche
Konzeptent-
wicklung
- ➔ Themenbezogene
Prüfung weiterer
Maßnahmen und
Konzepte

Handlungsfeld Fußverkehr



Status quo

- Hanaus Innenstadt ist schon jetzt Ziel vieler Besucher aus dem Umland, auch im Freizeitbereich
- Der Innenstadtbau hat eine deutliche Steigerung der Attraktivität der Stadt bewirkt
- Der Fußwegeanteil in Hanau ist schon jetzt recht hoch
- Bahnlinien sowie Main und Kinzig verhindern direkte kurze Wegeverbindungen
- Enge Bahn- und Straßenunterführungen sind Angsträume
- Zerschneidende Straßenfluchten erschweren Quermöglichkeiten.

Herausforderungen

- Menschen, die zu Fuß gehen, müssen sicher, ohne Hindernisse und möglichst ohne unnötige Umwege direkt und sicher an ihr Ziel kommen.
- Dies auch, wenn sie mobilitäts-eingeschränkt, z.B. mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder sehbehindert unterwegs sind.
- Die Aufenthaltsqualität ist weiterhin zu steigern, um den Fußwegeanteil zu halten bzw. zu erhöhen.

➔ Fußwege sicher, attraktiv und inklusiv gestalten



Ziele I: ***Fußwege sicher, attraktiv und inklusiv gestalten***

a

Ausbau von nutzungsorientierten breiten, befestigten und gut beleuchteten Wegen mit sicheren Möglichkeiten Straßen und Kreuzungen zu überqueren.

b

Die Wartezeiten an ampelgeregelten Kreuzungen soll so kurz wie möglich gehalten werden.

c

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum soll verbessert werden.

d

Gehwege sollen von Fremdnutzungen (z.B. Gehwegparken) freigehalten werden.

e

Durch verkehrsberuhigende und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Straßenverkehr soll zu Fuß gehen sicherer und attraktiver werden.



Ziele II: *Fußwege sicher, attraktiv und inklusiv gestalten*

f

Sicherung der Fußgängerzonen kann nicht allein durch Kontrollen erfolgen sondern ist auch durch geeignete bauliche Maßnahmen zu gewährleisten.

g

In Fußgängerbereichen soll daher nur der notwendige MIV/Wirtschaftsverkehr zugelassen werden. Dies soll mit Zufahrtsbeschränkungen umgesetzt werden.

h

Innerstädtische Bereiche, Stadtteilzentren und Wohnquartiere sollen dazu einladen, Angelegenheiten zu Fuß zu erledigen und Spaziergänge zu machen.

i

Gehwege sollen so gestaltet sein, dass es Freude macht als Fußgänger in der Stadt Hanau unterwegs zu sein.

j

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sind geeignete Sitzmöglichkeiten oder auch Spielobjekte vorzusehen, die geschützt sind und zum Verweilen einladen.



Handlungsfeld Radverkehr

Status quo

- Hanau hat als topografisch flaches Oberzentrum ein hohes Potenzial, was den Rad-Anteil am Gesamtverkehr betrifft.
- Derzeit liegt dieser Anteil bei 11 %
- In multimodalen Wegekettensystemen ist das Fahrrad ein wichtiger Teil, in Hanau bislang aber unterrepräsentiert
- Die vorhandene Infrastruktur weist Mängel auf, die Sicherheit der Radfahrer ist vielerorts eingeschränkt.
- Das Radwegenetz ist lückenhaft und es fehlt an sicheren Radabstellanlagen.

Herausforderungen

- Der Radverkehr liegt im Nutzentrend und steigt nicht zuletzt durch neue Technologien (Pedelecs).
- Dies erhöht die Anforderungen an die Infrastruktur (auch Elektrifizierung).
- Der Ausbau der Infrastruktur für mehr Sicherheit und Attraktivität im Radverkehr ist notwendig
- Der Aus- und Neubau ist im innerstädtischen Bereich als auch auf den Stadt- /Umlandrelationen erforderlich

➔ Radnutzung erleichtern, komfortabler und sicherer gestalten



Ziele:

Radnutzung erleichtern, komfortabler und sicherer gestalten

a

Die Radinfrastruktur soll für eine sichere und komfortable Fahrt ausgebaut werden.

b

Anlegen von Fahrradstraßen, Aus- und Neubau des Radwege- und Schnellradwegenetz sowie Erneuerung der Radwegweisung.

c

Abstellanlagen sind flächendeckend und leicht zugänglich im Stadtgebiet vorzusehen, um die Attraktivität und Sicherheit für den Nutzer zu stärken.

d

Bei der Umverteilung von Flächen im Straßenraum sind die Bedarfe für den Radverkehr immer mitzudenken.

e

Die Zunahme von Pedelecs sollen beim Ausbau der Elektrifizierungsinfrastruktur berücksichtigt werden.

f

Durch eine Vernetzung des Radwegesystems in die Stadtteile und umliegende Gemeinden und Wegweisung soll Radfahren attraktiver werden.

Handlungsfeld ÖPNV



Status quo

- Für die Größe der Stadt hat Hanau bereits einen vergleichsweise hohen ÖPNV-Anteil.
- Die ÖPNV-Angebotsqualität ist gut mit Ausnahme der Abendstunden und Randzeiten.
- Schienenseitig ist Hanau mit 8 Bahnhöfen gut angebunden
- Die Attraktivität der 8 Bahnhöfe ist nicht befriedigend
- P+R-Anlagen sind gut ausgelastet und kommen vor allem den Einpendlern aus der Region zugute

Herausforderungen

- Der ÖV ist zu stärken, allein um den heutigen Anteil des Modal-Splits zu halten.
- Eine Erweiterung der Angebotsqualität ist erforderlich, um auch eine Reduzierung des MIV-Aufkommens zu erzielen.
- Neue Angebote sollen den ÖPNV ergänzen und stärken.
- Die Verknüpfung und Vernetzung der Verkehrsträger sollte verbessert werden.

➔ Den ÖPNV stärken und ergänzen



Ziele I: *Den ÖPNV stärken und ergänzen*

a

Der ÖPNV soll in seiner jetzigen Angebotsqualität aufrecht erhalten, bedarfsgerecht weiterentwickelt und in der Servicequalität verbessert werden.

b

Begleitende Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung (Barrierefreiheit, digitaler Zugang) werden von den Kunden erwartet und sind weiter umzusetzen.

c

Die Umrüstung der Busflotte auf alternative Antriebe soll kontinuierlich verfolgt werden. Mittel- bis langfristig sind emissionsfreie Antriebe zu realisieren.

d

Durch Bevorrechtigungen, wie Vorrangschaltungen oder Busspuren soll der ÖPNV gefördert werden.

e

Das ÖPNV-Angebot ist bezüglich Bedienzeiten und Bedienqualität (Dichte und Taktfrequenzen) zu erweitern.



Ziele II: *Den ÖPNV stärken und ergänzen*

f

Eine Qualitätssteigerung wird durch ein, den Linienverkehr ergänzendes, On-Demand-System in geeigneten Stadtbereichen erzielt

g

Durch den Einsatz flexibler Bedienformen soll die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit kostengünstig und schnell aufgewertet werden.

h

Die regionalen Buslinien sollen die oberzentrale Funktion hinaus stärken.

i

Durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen soll Multimodalität und der Umstieg auf den ÖPNV in der Stadt erleichtert werden.

j

Die Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem ÖPNV soll zukünftig an den 8 Bahnhöfen optimiert werden.

k

Haltestellenbereiche sollen für einen bequemen, sicheren und barrierefreien Einstieg und Aufenthalt aufgewertet werden.

Handlungsfeld MIV



Status quo

- Hanau kann gut mit dem Auto erreicht werden.
- Besonders Einpendler verursachen viel zusätzlichen Verkehr.
- Der Motorisierungsgrad hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen.
- Ein Großteil innerstädtischer Wege auf kurzen Strecken wird mit dem Pkw zurückgelegt.
- Die städtischen Bundesstraßen sind vom Durchgangsverkehr stark belastet.

Herausforderungen

- Der Pkw-Bestand wird auch im Zusammenhang mit der Einwohnerentwicklung zunehmen.
- Auch Pendlerverkehre, (insbesondere Einpendler) werden zunehmen.
- Lebens- und Aufenthaltsqualität sind zu verbessern.
- Zur Erreichung der Klimaziele der Stadt ist eine Reduzierung der CO2-Emissionen erforderlich.
- Steuernde Maßnahmen sind notwendig.

➔ MIV-Verkehr stadtverträglich gestalten



Ziele I: ***MIV-Verkehr stadtverträglich gestalten***

a

Die zu erwartende Zunahme des Pkw-Aufkommens soll stadtverträglich gestaltet werden.

b

Durch die Reduzierung des MIV in der Innenstadt soll eine spürbare Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität erzielt werden.

c

Dennoch soll die Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erhalten bleiben.

d

Durch den Umstieg auf alternative Antriebe soll die Lebens- und Aufenthaltsqualität erheblich erhöht werden (Lärm und Schadstoffe).

e

Der eingeschlagene Weg, Plätze in der Stadt sukzessive autofrei zu gestalten ist konsequent weiter zu verfolgen.

f

Dadurch frei werdende Flächen sollen vor allem für Fußgänger, Radfahrende, Grünflächen und andere öffentliche Nutzungen zur Verfügung stehen.



Ziele II: *MIV-Verkehr stadtverträglich gestalten*

g

Die Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmenden soll vom MIV nicht eingeschränkt werden.

h

Der notwendige MIV sollte grundsätzlich fließen und nicht stehen. Dabei kann sich die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes aber nicht an den Maximalbelastungen der Verkehrsspitzenzeiten orientieren.

i

Ein Abfangen der einströmenden Verkehre bereits am Ring soll zu einer Entlastung der innerstädtischen Verkehre beitragen.

j

Der Durchgangsverkehr in Wohnquartieren und innerstädtischen Bereichen ist zu reduzieren.

k

Förderung der Elektro- und Wasserstoffmobilität durch Bereitstellen bzw. Unterstützen bei der Schaffung der Ladeinfrastruktur zur Reduzierung von CO2-Emissionen.

l

Verträgliche Geschwindigkeiten sollen weiterhin durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erreicht werden.

Handlungsfeld ruhender Verkehr



Status quo

- Der steigende Motorisierungsgrad verschärft den Parkdruck in Hanau.
- Der Bedarf an Stellplätzen für Anwohner*innen ist hoch.
- Der öffentliche Raum in der Innenstadt ist häufig „zugeparkt“, dadurch wird die Nutzung des öffentlichen Raums eingeschränkt.
- Langzeitparkplätze sind auch in Parkhäusern sehr beliebt.
- Die Reduktion von Stellplätzen auf öffentlichen Plätzen und im Straßenraum hat zu keinem Attraktivitätsverlust geführt.
- Gehwegparken, besonders in den Stadtteilen, schränkt die Nutzung für Fußgänger ein.

Herausforderungen

- Mit zunehmendem Pkw-Bestand und der Einwohnerentwicklung sind mehr Flächenkonflikte zu erwarten.
- Der Parkdruck wird sich erhöhen
- Straßenräume sind zugeparkt und müssen durch eine Umverteilung für alle Verkehrsträger nutzbar sein.
- Parken für Bewohner*innen erfordert quartiersbezogene Konzepte.
- Verkehrswende braucht Platz!
- Parkraummanagement ist als eine zentrale Maßnahme zur Steuerung der MIV-Verkehre zu nutzen.

➔ **Parkraummanagement zur Steuerung der Verkehre nutzen**

Ziele I: ***Parkraummanagement zur Steuerung der Verkehre nutzen***

a

Der öffentliche Raum soll zunehmend von parkenden Fahrzeugen entlastet werden.

b

Parkraumkonzepte sollen genutzt werden, um ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren und in Parkbauten zu verlagern.

c

Durch eine Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftungszonen und preisliche Gestaltung soll der ruhende Verkehr im Straßenraum reduziert werden.

d

Das Anwohner*innen-Parken soll gegenüber dem Parkraum-Bedarf des Zielverkehrs bevorzugt werden.

e

Mobilitätsmanagement und Parkraumkonzepte, wie z.B. Quartiersgaragen müssen auf die Bedarfe in Wohnquartieren abgestimmt werden.



Ziele II:

Parkraummanagement zur Steuerung der Verkehre nutzen

f

Die Erreichbarkeit mit dem PKW und ein ausreichendes, attraktives Parkflächenangebot in der Innenstadt von Hanau soll für Bewohner der Region weiterhin gewährleistet werden.

g

Der Stellplatzschlüssel soll entsprechend der Bedarfe und Anforderungen in den Quartieren angepasst werden können.

Handlungsfeld Alternative Mobilitätsangebote



Status quo

- Für viele Kurzstrecken wird in Hanau gerne auf den Pkw zurückgegriffen, gerade im Einkaufs- und Freizeitverkehr.
- Für viele alternative Angebote fehlt derzeit noch das Angebot und die Infrastruktur.
- Der Umbau des Hauptbahnhofs und des direkten Bahnhofsumfeldes als Mobilitätsdrehscheibe ist geplant.
- Alternative Mobilitätsangebote auch mit alternativen Antrieben sind derzeit noch nicht vorhanden.

Herausforderungen

- Zur Reduktion von MIV-Fahrten ist die Schaffung alternativer Angebote incl. deren Infrastruktur notwendig.
- Erhöhung der Nachfragepotentiale für diese Konzepte.
- Prüfung und Erstellung der Sharing-Konzepte und der Potentiale.
- Die Digitalisierung muss hierbei unterstützen und den Zugang zu diesen Angeboten erleichtern.
- Integration der Angebote auf multimodaler Plattform.

➔ **Multi- und Intermodalität als Chance nutzen**



Ziele: *Multi- und Intermodalität als Chance nutzen*

a

Multimodale, intelligente Verknüpfungspunkte und Mobilitätsstationen sollen eine stärkere Rolle spielen und dazu anregen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.

b

Der Hauptbahnhof soll durch den Umbau zur zentralen Mobilitätsdrehscheibe werden. Die weiteren Bahnhöfe bieten Chancen der Entwicklung.

c

Der Umstieg auf alternative Antriebe ist durch Bereitstellung der Infrastruktur (Strom, Wasserstoff) zu fördern, um die Klimaziele der Stadt bis 2040 zu erreichen.

d

Der Ausbau des CarSharings soll flankierend den Verzicht auf den eigenen PKW erleichtern

e

Für kurze Strecken, die heute noch überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt werden, sollen Alternativen geschaffen werden.



Ziele: *Multi- und Intermodalität als Chance nutzen*

f

Der digitale Zugang zu allen Mobilitätsangeboten (z.B. über die RMV-Applikation) und die Information über diese Angebote soll verbessert werden.

g

Ergänzende Angebote (On-Demand) sollen den ÖPNV stärken und die Service-Qualität für den Fahrgast erhöhen.

h

Alternative Angebote sollen nicht nur in den innerstädtischen Bereichen sondern auch in der Fläche vorgehalten werden.

i

CarSharing und BikeSharing Angebote sollen in allen Quartieren für die Bewohnerinnen und Bewohner fußläufig erreichbar sein.

j

Bei der Erweiterung der neuen alternativen Angebote sollen auch E-Fahrzeuge mitgedacht werden.

Handlungsfeld Urbane Logistik



Status quo

- Die Fußgängerzone ist durch Lieferverkehre während und außerhalb der Lieferzeiten stark belastet.
- Die Gewerbebereiche Hafen und Lamboy Nord sind durch die B43a und A66 relativ störungsfrei für das städtische Umfeld erschlossen.
- Die Verkehrsbelastungen durch Lieferverkehre in den Wohngebieten steigen.

Herausforderungen

- Das steigende Wirtschaftsverkehrsaufkommen - vor allem in den innerstädtischen Bereichen - erfordert ein Handeln.
- Der Liefer- und Wirtschaftsverkehr muss durch geeignete Maßnahmen gesteuert werden.
- Wohnquartiere sind vom Wirtschaftsverkehr zu entlasten.

➔ Urbane Logistik stadtverträglich steuern

Ziele: *Urbane Logistik stadtverträglich steuern*

a

Die urbane Logistik bedarf einer Neuausrichtung mit eigenen Konzepten.

b

Die Bündelung der Verkehre, vor allem an Abholstationen, soll zu Einsparungen im Lieferverkehr führen, z.B. in Wohnquartieren.

c

Kooperationen der Warentransporteurere sollen zu einer Reduzierung im Wirtschaftsverkehr beitragen.

d

Vor allem in den innerstädtischen Quartieren sind Logistikkonzepte für einen stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr erforderlich.

e

Die Bündelung des Wirtschaftsverkehrs an dezentralen Hubs soll weiterhin umgesetzt werden.



4. Zusammenfassung und Ausblick

Erste Schritte für ein ganzheitliches Mobilitätsleitbild Hanau – Nächste Schritte: Detaillierung der Handlungsfelder und Priorisierung





Mobilitätsleitbild Hanau

Handlungsfelder und Ziele (Arbeitsstand 01.2021)

Onlinepräsentation (Stand 04.2021)

Bildquelle: SAE