

# ENTWURF



Wie soll Mobilität in Hanau künftig gestaltet sein?  
Wie wollen wir uns in der Stadt bewegen?  
Wie können wir dabei Rücksicht auf alle Verkehrsteilnehmenden, das Klima und unsere Umwelt nehmen?

Das Mobilitätsleitbild Hanau „Richtung Zukunft“ verbindet und beantwortet diese Fragen und möchte damit eine Vision für eine ganzheitliche Mobilität von morgen sein. Der Prozess für ebendiese Vision erstreckte sich über fast zwei Jahre und entstand durch die intensive Zusammenarbeit von Expertinnen und Experten aus Forschung und Wissenschaft, Stadt- und Mobilitätsplanung, kommunaler Verkehrsentwicklung und Verwaltung – und nicht zuletzt gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Hanau.

[WWW.HANAU.DE](http://WWW.HANAU.DE)

[WWW.ZUKUNFT-HANAU.DE](http://WWW.ZUKUNFT-HANAU.DE)

RICHTUNG ZUKUNFT - MOBILITÄTSLEITBILD HANAU

ENTWURF  
RICHTUNG  
ZUKUNFT

MOBILITÄTSLEITBILD HANAU



# ENTWURF

## GLOSSAR

**BBSR** steht für das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung.

**E-Bike** ist die Abkürzung für „electric bike“ (englisch) und bezeichnet ein Fahrrad mit Elektromotor, das auch ohne Pedalunterstützung fährt.

**GEWOS** ist ein unabhängiges Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung.

**Hopper** ist ein On-Demand-Angebot im Landkreis Offenbach. Die Fahrzeuge sind per App buchbare (Elektro-)Kleinbusse, die unabhängig von Fahrplänen flexiblen Transfer auf Abruf bieten. Diese halten auch am Hanauer Hauptbahnhof.

**Hub** ist der englische Begriff für Knotenpunkt oder Verteilerzentrum, von dem aus die Organisation des Versands von Gütern und Waren zwischen Versender und Empfänger stattfindet.

**Intermodalität** beschreibt die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges.

**KEP** steht für Kurier-, Express- und Paketdienst.

**Kfz** steht für Kraftfahrzeug.

**MiD** steht für „Mobilität in Deutschland“ und ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. (Stand: 2017)

**MIV** steht für Motorisierter Individualverkehr und bezeichnet die Nutzung von Kraftwagen und -rädern innerhalb des Personenverkehrs.

**Modal Split** bezeichnet die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder -mittel und beschreibt damit das Mobilitätsverhalten einer Stadt oder Region.

**Monomodalität** beschreibt die Nutzung ausschließlich eines Verkehrsmittels für sämtliche Wegezwecke.

**Multimodalität** kennzeichnet wechselnde Verkehrsmittelnutzung bei unterschiedlichen Wegen einer Person in einem bestimmten Zeitraum. Dieser Zeitraum wird mehrheitlich als eine Woche definiert.

**On-Demand-Verkehr bzw. -Transfer:** „On demand“ – aus dem Englischen übersetzt mit „auf Abruf“ oder „auf Nachfrage“ – bezeichnet im Zusammenhang mit Verkehr oder Transfer einen per App buchbaren Shuttle-service, der Personen unabhängig von Haltestellen und Fahrplänen flexibel transportiert.

**ÖPNV** steht für Öffentlicher Personennahverkehr und ist Teil des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der Grundversorgung. Er dient als Sammelbegriff für Angebote im Nah- oder Regionalverkehr, die einem regelmäßigen Fahrplan folgen und für jeden Nutzer in der Bevölkerung zugänglich sind.

**ÖV** steht für Öffentlicher Verkehr. Dieser bildet den gesamten Verkehr von Personen, Gütern und Nachrichten, der für jeden Nutzer in der Bevölkerung zugänglich ist.

**Pedelec** ist eine Abkürzung aus dem Englischen für „pedal electric cycle“ und bezeichnet ein elektrisch betriebenes Fahrrad, das nur dann Motorenunterstützung gewährt, wenn die Pedale benutzt werden.

**PKW** steht für Personenkraftwagen.

**P+R** steht für „Parken und Reisen“ und im Englischen für „Park and Ride“. Es handelt sich um ein verkehrsplanerisches Konzept zur Entlastung der Innenstädte und Ballungsräume. Das Prinzip fokussiert die Bereitstellung von Parkplätzen – insbesondere am Stadtrand für PKWs – die einen komfortablen Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr ermöglichen.

**P+R** steht für „Bike and ride“ und beschreibt ein Verknüpfungsprinzip in der Verkehrsplanung.

**Sharingangebote oder -modelle** „Sharing“ kann aus dem Englischen mit „teilen“ übersetzt werden. Sharingangebote beschreiben daher die organisierte und gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Automobile, Fahrräder, Pedelecs, E-Bikes oder E-Roller, die ein flexibles und spontanes Anmieten auf Grundlage eines Vertrages gewähren.

**Stakeholderprozess:** „Stakeholder“ ist ein Anglizismus, der in der Betriebswirtschaftslehre mit „Anspruchsgruppe“ und allgemeiner mit „Teilhaber“ übersetzt wird. Der Prozess beschreibt Personen und Gruppen, die ein berechtigtes Interesse am Verlauf und Ergebnis einer bestimmten Aktivität oder eines Projektes besitzen. Ihre Erwartungen und Einwände werden während dieses Prozesses gehört und berücksichtigt.

**Stellplatzschlüssel** gibt an wie viele Stellplätze pro Gewerbefläche oder Wohneinheit zur Verfügung gestellt werden müssen.

**SPNV** steht für Schienenpersonennahverkehr. Er ist Teil des öffentlichen Personennahverkehrs und umfasst die öffentlich finanzierten Verkehrsleistungen, die von Eisenbahnverkehrsunternehmen bereitgestellt werden.

**SrV** steht für das System repräsentativer Verkehrsbefragungen und ist eine maßgebliche Verkehrserhebung im Stadtverkehr zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens.

# ENTWURF



# ENTWURF

# RICHTUNG ZUKUNFT

MOBILITÄTSLEITBILD HANAU



## LIEBE BÜRGERINNEN UND BÜRGER!

Die Entwicklung des Verkehrs der Zukunft in Hanau ist für alle eine wichtige Aufgabe, die mit dem Mobilitätsleitbild Hanau und den darin definierten Zielen gemeinsam angegangen wird. Diese Zielsetzung knüpft an die Grundbotschaft an, wie sie beim Bürgerbeteiligungswochenende im März 2019 vielfach vorgetragen wurde: „Grün statt Grau“. Also: Mehr Pflanzen, weniger Asphalt, mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität.

2019 begann der Prozess für ein neues Mobilitätsleitbild. 2020 beschlossen die Stadtverordneten das Mobilitätsleitbild als ersten Baustein für die künftige Verkehrsentwicklung. 2021 kamen die Bürgerinnen und Bürger wiederum ins Spiel, als sie in Diskussionsveranstaltungen zu den verschiedenen Verkehrsträgern Ideen für die Zukunft und kritische Anstöße vortrugen. Die sind in das Leitbild mit eingeflossen. Allen Mitdiskutierenden sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

Das hier vorliegende Mobilitätsleitbild Hanau „Richtung Zukunft“ ist eine verkehrspolitische Auftrags- und Zielbestimmung, wie wir die zunehmende Mobilität bei begrenztem Verkehrsraum in unserer Stadt gestalten wollen. Fußverkehr, Radverkehr, motorisierter Individualverkehr, Parken, ÖPNV, alternative Mobilitätsformen, öffentlich zugängliche Lade-Infrastruktur für Elektrofahrzeuge und Lieferverkehre müssen so optimiert werden, dass die Stärken jedes Verkehrsträgers wirken können. Dabei wird der Schwerpunkt auf den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) gelegt, ohne den Autoverkehr zu vernachlässigen.

Was ist für Bürgerinnen und Bürgern wichtig? Fußwege müssen sicher und barrierefrei sein, um als attraktiv wahrgenommen zu werden. Der ÖPNV muss gestärkt und ergänzt werden, damit Bus und Bahn beliebter werden. Der Radverkehr bedarf der komfortablen und sicheren Gestaltung, damit der Umstieg leichter wird. Der motorisierte Verkehr samt Lieferverkehr ist stadtverträglich zu gestalten. Ein noch besseres Parkraum-Management steuert den Autoverkehr – mit weniger Abstellflächen am Straßenrand und Umlenken in die Parkbauten.

Veränderungschancen bei der Verkehrsmittelwahl bietet am ehesten das Radfahren. Hanau ist dafür gut geeignet, denn es gibt kaum Steigungen. Der Nachholbedarf im Wegenetz ist allen Verantwortlichen bewusst. Sie haben sich längst auf den Weg gemacht, mehr von diesem umweltfreundlichen Verkehr nutzbar zu machen. Zugleich sind die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse sowohl der Hanauer Bevölkerung als auch von Pendlerinnen und Pendlern zu berücksichtigen.

Stadt- und Verkehrsentwicklung greifen ineinander; das Mobilitätsleitbild schafft eine Voraussetzung dafür. Auch als weiter wachsende Großstadt muss Hanau den von der Bürgerschaft gewollten, attraktiven, sicheren und verträglichen Verkehr zuvorderst im Blick behalten.

Somit leistet der kommunale Verkehr seinen unverzichtbaren Beitrag, um in Hanau die Klimaziele zu erreichen und die Kohlendioxid-Belastung durch den Verkehr zu mindern. Wir wollen mit Hilfe des Mobilitätsleitbildes Hanau die hier lebenden und arbeitenden Menschen dazu bewegen, sich künftig anders zu bewegen.

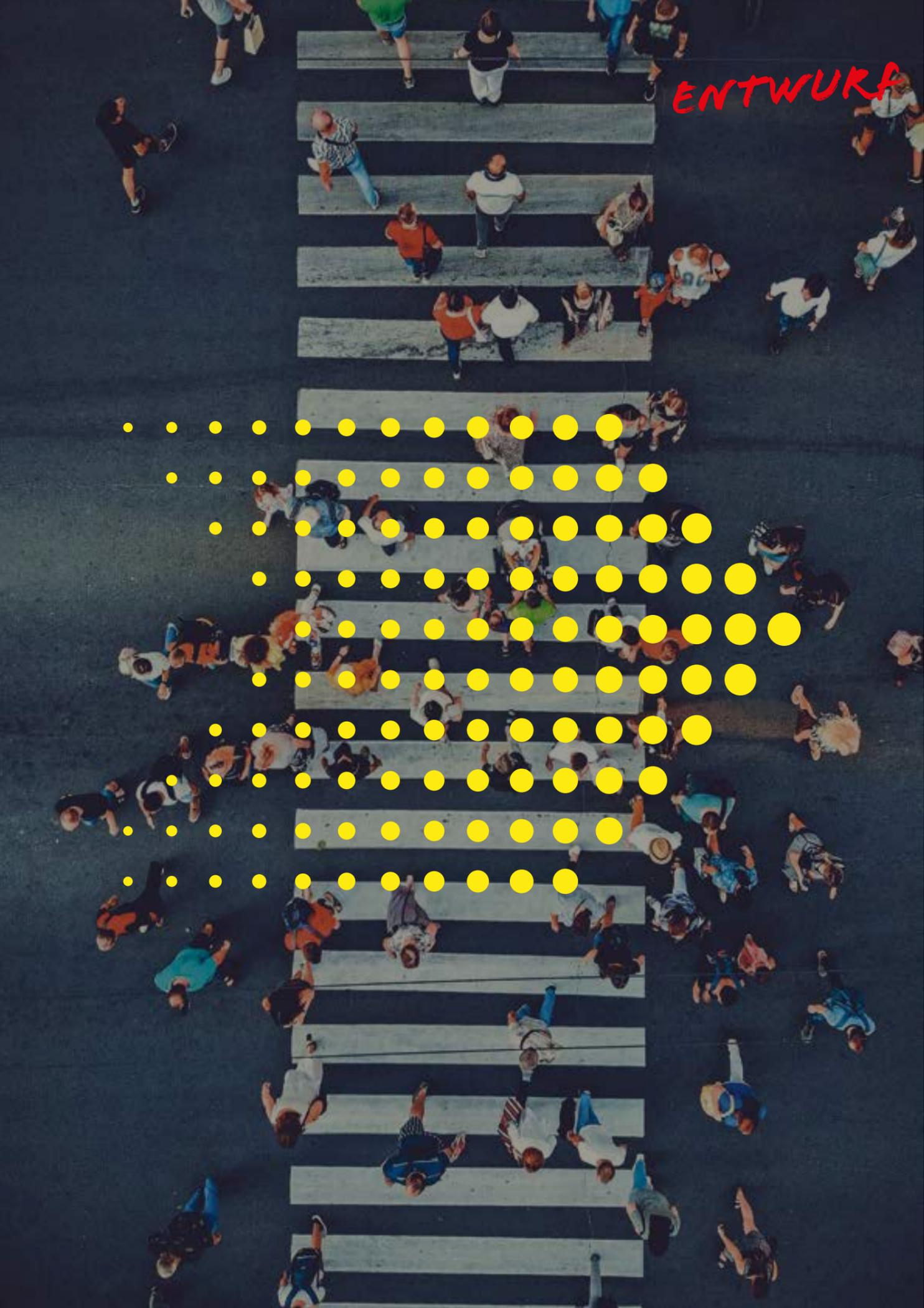


**Claus Kaminsky**  
Oberbürgermeister  
Stadt Hanau



**Thomas Morlock**  
Stadtrat  
Stadt Hanau





ENTWURF

---

**1 AUSGANGSLAGE** **06**  
HANAU RICHTUNG ZUKUNFT

---

**2 TRENDS UND ENTWICKLUNGEN** **12**  
WAS HANAU BEWEGT

---

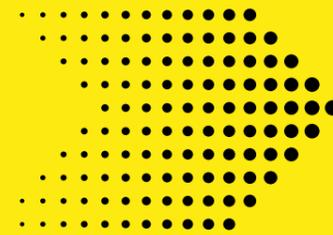
**3 HANDLUNGSFELDER UND ZIELE** **50**  
WIE DIE KOMMUNALE VERKEHRSWENDE GELINGT

---

**4 AUSBLICK** **84**  
GEMEINSAM NEUE WEGE GEHEN

---





# 1



**AUSGANGSLAGE**  
**HANAU RICHTUNG ZUKUNFT**

# RICHTUNG ZUKUNFT

## AUSGANGSLAGE UND VORGEHENSWEISE

Wie soll Mobilität in Hanau künftig gestaltet sein? Wie wollen wir uns in der Stadt bewegen? Wie können wir dabei Rücksicht auf alle Verkehrsteilnehmenden und unsere Umwelt nehmen? Wo stehen wir – wo wollen wir gemeinsam hin?

Das Mobilitätsleitbild Hanau soll diese Fragen beantworten und eine Vision für die Mobilität von morgen sein. Der Prozess für diese Vision erstreckte sich über fast zwei Jahre und entstand durch die Zusammenarbeit von Expertinnen und Experten aus Forschung und Wissenschaft, Stadt- und Mobilitätsplanung, kommunaler Verkehrsentwicklung und Verwaltung und nicht zuletzt mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Hanau.

### HANAU NIMMT ALLE MIT

Angefangen mit einem Bürgerinnen- und Bürgerwochenende im März 2019, an dem Bedürfnisse und Wünsche an die Mobilität in Hanau gesammelt wurden, trugen zahlreiche Interviews, Workshops, Vorträge und Diskussionsrunden zur Entwicklung des Mobilitätsleitbildes bei.

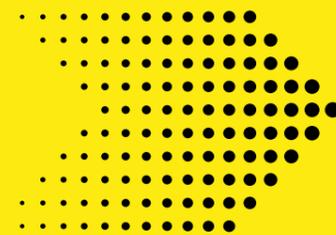
Durch Analysen der Rahmenbedingungen und Trends sowohl in der Stadt als auch der Region, wurden zunächst zukünftige Entwicklungen zusammengetragen. Auf dieser Grundlage konnten insgesamt sieben Handlungsfelder identifiziert werden, für die anschließend Ziele festgelegt und entsprechende Maßnahmen abgeleitet wurden. Hanau Infrastruktur Service (HIS) hat diese Ergebnisse gemeinsam mit dmo – digital mobilities consultants, die strategisch und multidisziplinär beraten, zusammengefasst und

daraus und daraus den Entwurf für ein finales Leitbild erstellt. Die Resultate wurden anschließend im Rahmen mehrerer Bürgerinnen- und Bürgerveranstaltungen und eines Stakeholderprozesses mit den Beteiligten diskutiert sowie ein Stimmungsbild eingeholt.

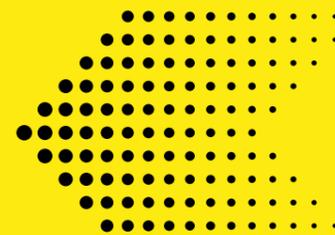
Diese Broschüre veranschaulicht die Vorgehensweise im Rahmen des Mobilitätsleitbildes und fasst die wichtigsten Ergebnisse zusammen. Angefangen mit den relevanten Trends in Bereichen wie Gesellschaft, Demografie, Wirtschaft, Verkehr und Umwelt, auf die nicht zuletzt auch Corona massiven Einfluss genommen hat, führt diese Broschüre schlussendlich zu den sieben Handlungsfeldern. Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am XX.XX.XXXX die abschließenden Ziele festgelegt. Sie sollen dazu beitragen, dass Hanau Mobilität sicher, alltags-tauglich und umweltschonend wird und bleibt – eine Stadt, die für alle Menschen lebenswert ist.







**2**



**TRENDS UND ENTWICKLUNGEN**

**WAS HANAU BEWEGT**

# MEHR MENSCHEN

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG  
IN DEN JAHREN 2008 BIS 2019

**+3%**  
BEVÖLKERUNGS-  
WACHSTUM  
IN DEUTSCHLAND



**+12%**  
BEVÖLKERUNGS-  
WACHSTUM IN  
HANAU



QUELLE: BUNDESAMT FÜR STATISTIK (2019)

# VIEL MEHR AUTOS

DIE ZAHL DER AUTOS STEIGT NOCH STÄRKER  
BESTAND AN AUTOS IN DEN JAHREN 2008 BIS 2019

**+14%**  
AUTOBESTAND  
IN DEUTSCHLAND



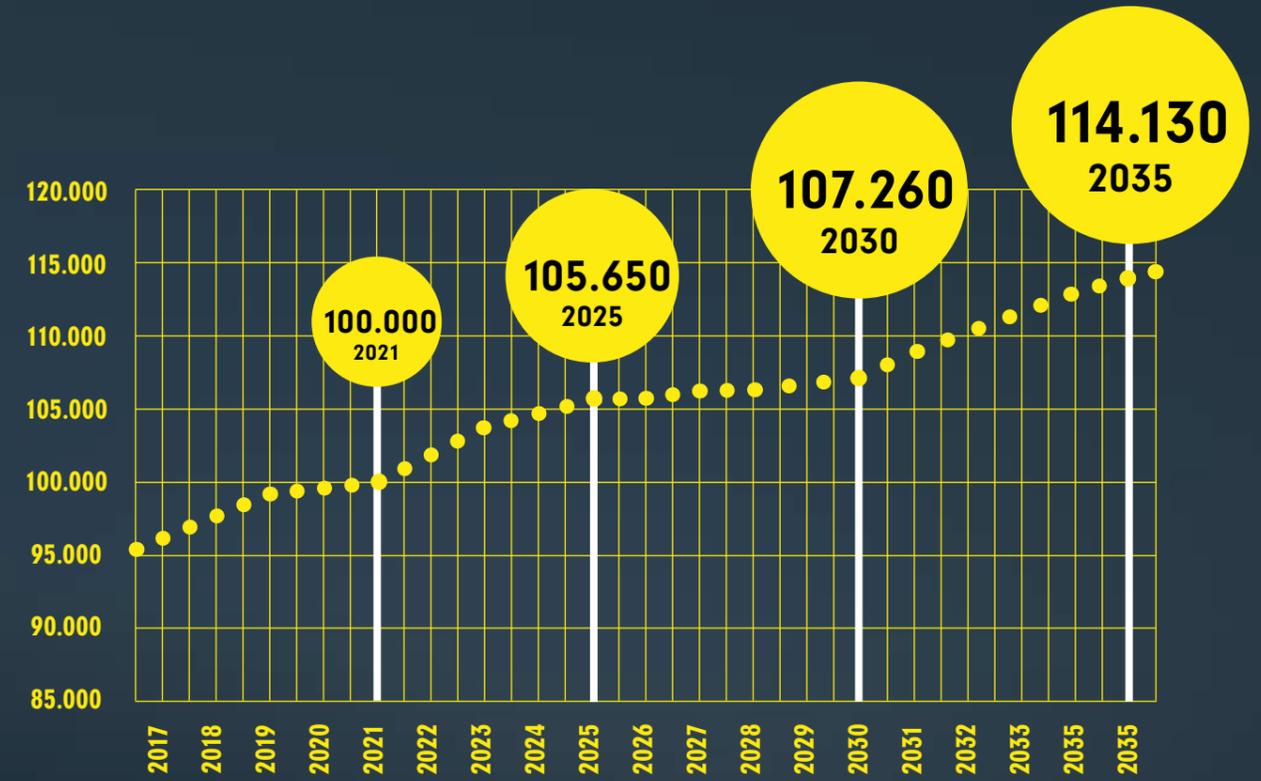
**+19%**  
AUTOBESTAND  
IN HANAU



QUELLE: GEWOS BEVÖLKERUNGSPROGNOSE FÜR HANAU (2019)

# GROSSSTADT HANAU

HEUTE UND IN ZUKUNFT – DIE PROGNOSEN DEUTEN AUF EIN WEITERHIN STARKES BEVÖLKERUNGSWACHSTUM 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 14% AUF CA. 114.000 ERHÖHEN.



QUELLE: GEWOS BEVÖLKERUNGSPROGNOSE FÜR HANAU (2019)

# AUF DEN STRASSEN WIRD ES ENG

EINE STADT BRAUCHT LEBENSRAUM UND PLATZ FÜR ALLE VERKEHRSTEILNEHMENDEN



BIS **2035** KOMMEN TÄGLICH FAST **60.000** WEGE DAZU. UNTER DER ANNAHME, DASS SICH DER MODALSPLIT NICHT ÄNDERT, ENTFALLEN ALLEINE **30.000** DAVON AUF DEN MIV.

ZUSÄTZLICH ZU DEN WEGEN DER HANAUER BEVÖLKERUNG KOMMEN NOCH WEGE VON PENDELNDEN HINZU. AUCH FUSSWEGE WERDEN STEIGEN. IN DEN STRASSEN WIRD ES ENGER.



BERECHNUNGEN BASIEREND AUF SRV STUDIE HANAU (2018), GEWOS BEVÖLKERUNGSPROGNOSE (2019)

# IN HANAU SCHLÄGT DAS PENDELN AUS

ÜBER 34.000 BERUFSPENDELNDE KAMEN 2019 TÄGLICH NACH HANAU. DIE STADT WEIST EINEN DEUTLICHEN EINPENDELNDENÜBERSCHUSS AUF

FAST 60.000 PENDELNDE IN HANAU

34.107 HANAU INSGESAMT

27.203 INNERHALB HESSENS

20.174 INNERHALB HESSENS

23.841 HANAU INSGESAMT

HANAU



EINPENDELNDE



AUSPENDELNDE

QUELLE: BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2019), MIKROZENSUS STATISTISCHES BUNDESAMT (2016)

# DAS LIEBSTE KIND DER PENDELNDEN

HINTER DER VORRANGIGEN NUTZUNG DES AUTOS RANGIERT AN ZWEITER STELLE MIT WEITEM ABSTAND DER ÖPNV

68,4%

13,4%

10,4%

6,4%

1,4%

MODAL SPLIT DER BERUFSPENDELNDEN IN DEUTSCHLAND

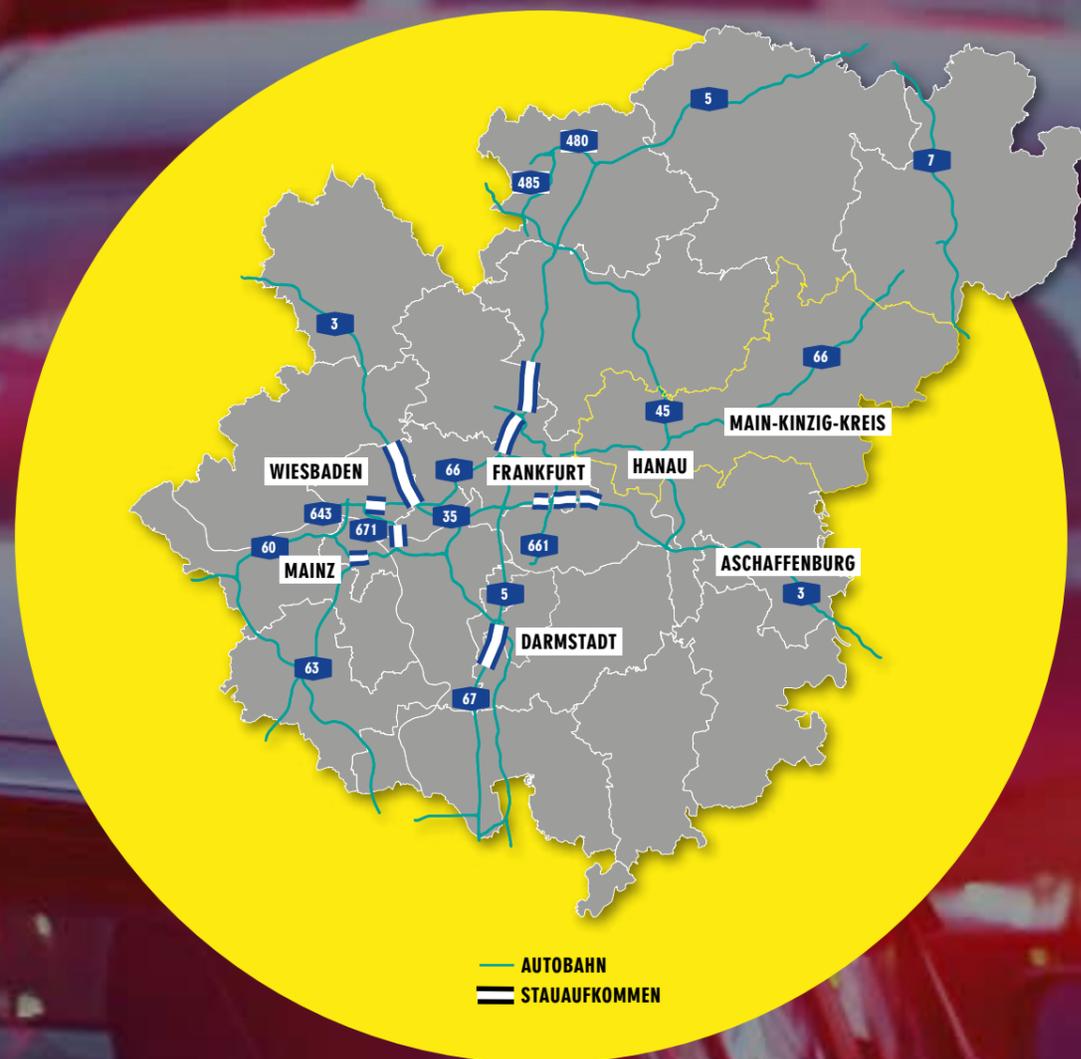
QUELLE: BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2019), MIKROZENSUS STATISTISCHES BUNDESAMT (2020)

## HIER STAUT SICH WAS ZUSAMMEN

ES GIBT IN DER REGION VIELE STAU-HOTSPOTS,  
DIE EINE HERAUSFORDERUNG FÜR ALLE DARSTELLEN

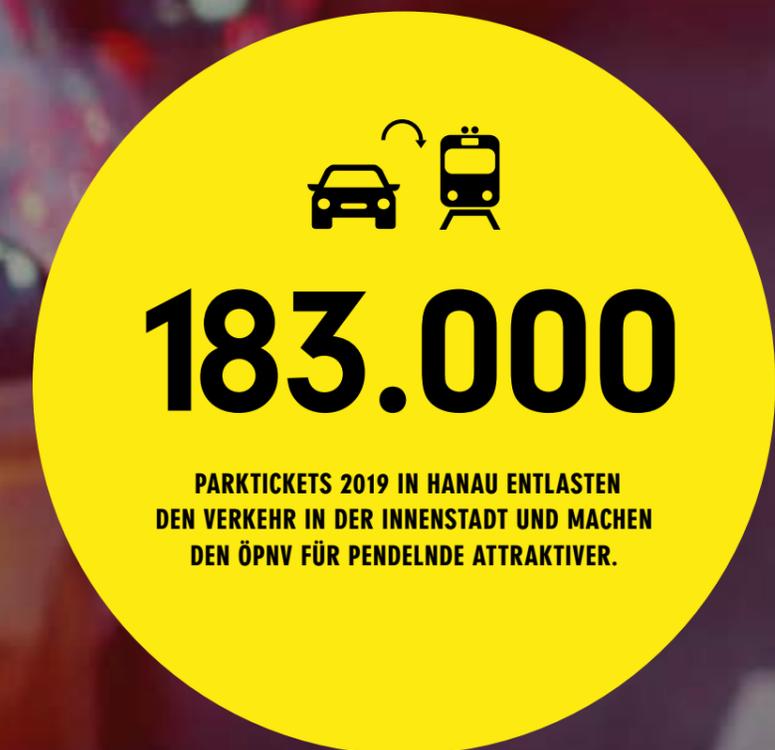
## PARK AND RIDE

DIE REGIONALEN VERFLECHTUNGEN HABEN AUCH AUF HANAU  
AUSWIRKUNGEN. EIN WICHTIGER VERKNÜPFUNGSPUNKT SIND  
BAHNHÖFE SOWIE DIE PARK + RIDE PARKPLÄTZE



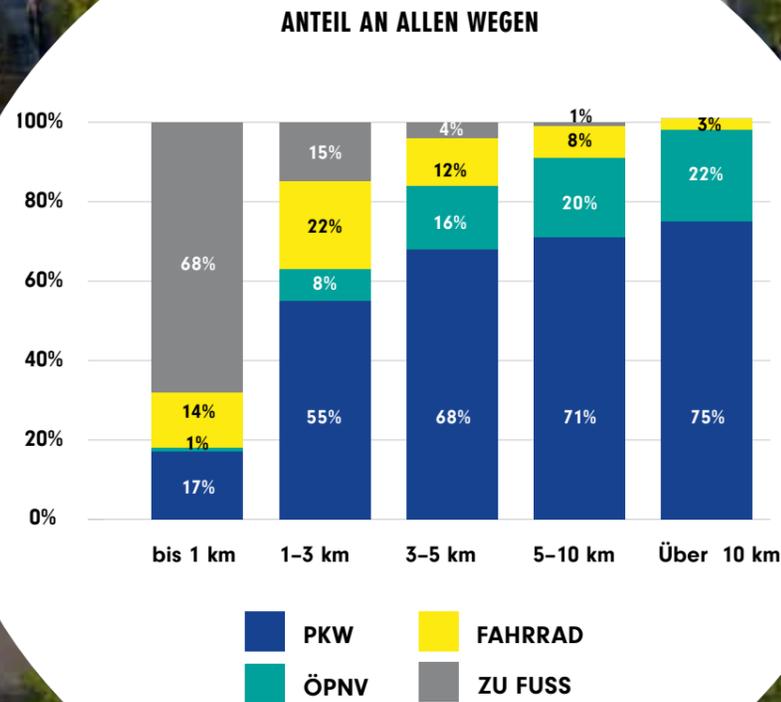
HANAU IST MITTELPUNKT VIELER PENDELNDENVERFLECHTUNGEN.  
CA. 23.000 BERUFSTÄTIGE PENDELN AUS HANAU AUS, 34.000 PENDELN DAGEGEN EIN.  
DAS BEDEUTET EINE HOHE ZUSÄTZLICHE VERKEHRSBELASTUNG.

QUELLE: IHK STAU- UND PENDLERSTUDIE (2018)



# HANAU HAT DRIVE

ABER MÜSSEN SO VIELE KURZE WEGE WIRKLICH MIT DEM AUTO ZURÜCKGELEGT WERDEN?



51%

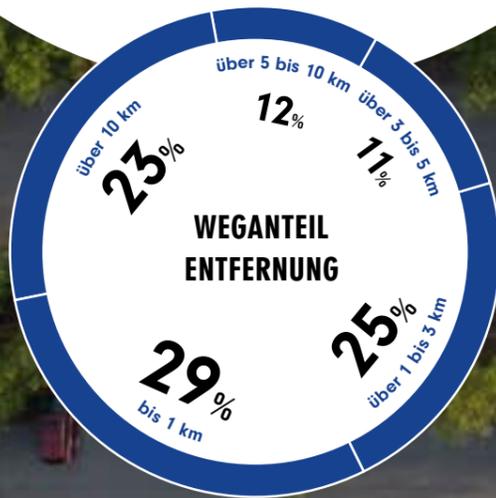
MEHR ALS DIE HÄLFTE ALLER WEGE DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER WERDEN MIT DEM AUTO ZURÜCKGELEGT.

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.

3 KM

65%

ALLER WEGE LIEGEN IM BEREICH BIS 5 KM. BEI EINER VERBESSERTEN INFRASTRUKTUR WÄREN DIESE GUT UND BEQUEM MIT DEM FAHRRAD ZU BEWÄLTIGEN.



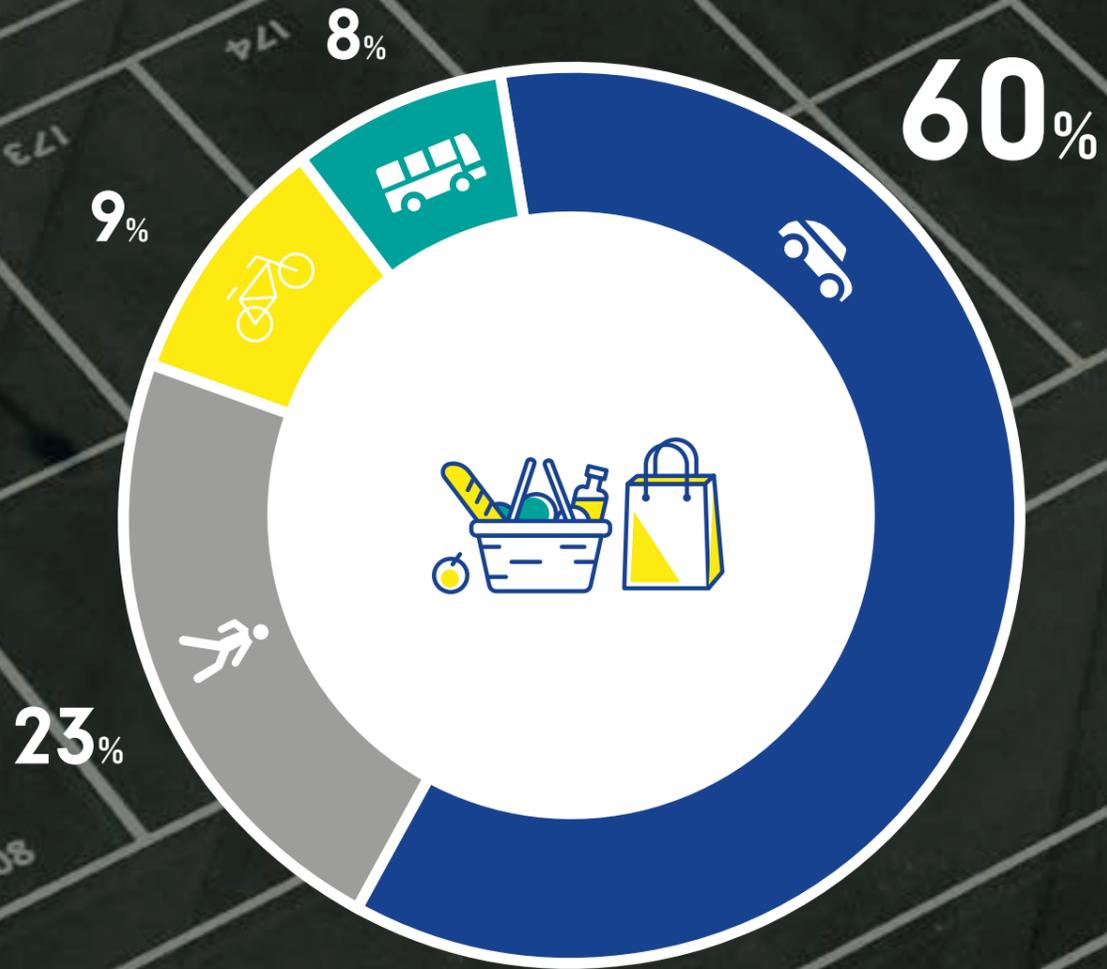
QUELLE: SRV STUDIE HANAU (2018)

ENTWURF

# SHOPPING AUF VIER RÄDERN

HANAU FÄHRT AUCH ZUM EINKAUF

ÜBERWIEGEND MIT DEM AUTO



VERKEHRSMITTELWAHL BEI WEGEN ZUM EINKAUF

QUELLE: SRV STUDIE HANAU (2018)



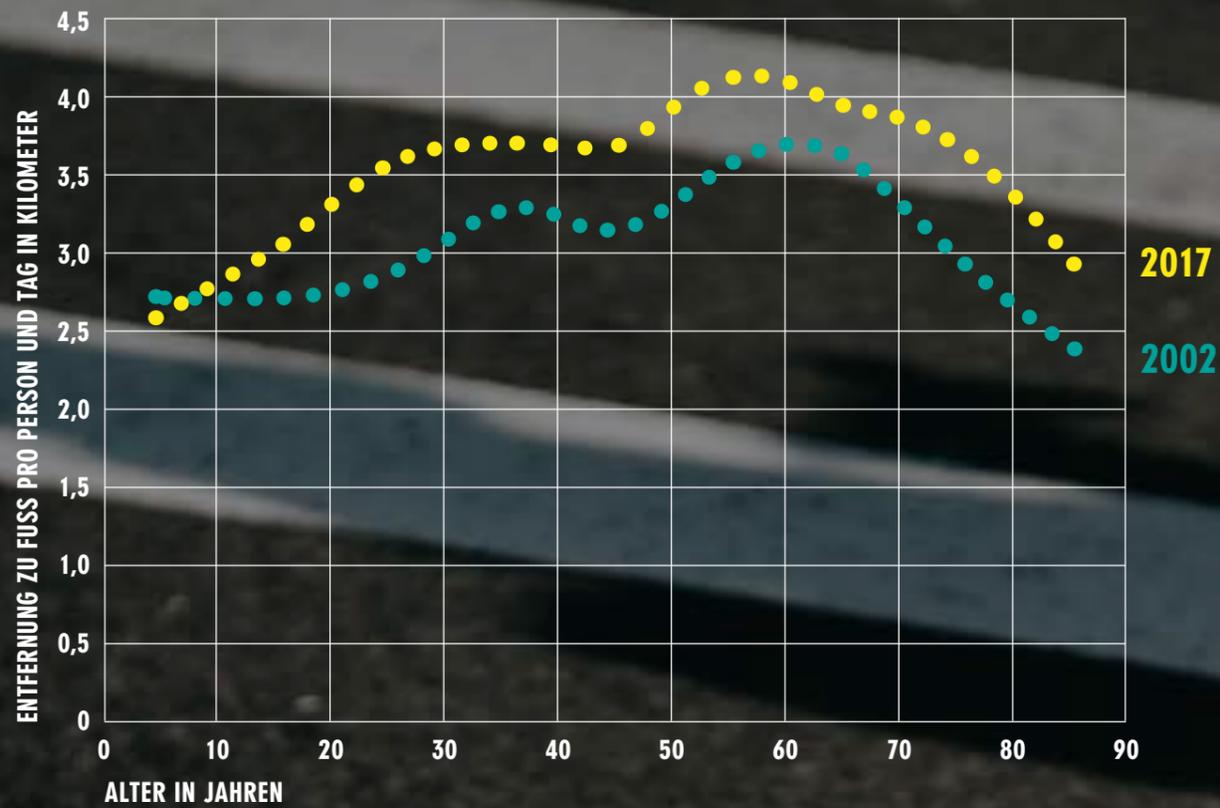
## 3 MÖGLICHE GRÜNDE FÜR DIE PKW-NUTZUNG

- 1 BEQUEM?**  
PARKPLATZ-VERFÜGBARKEIT IN DER NÄHE
- 2 NOTWENDIG?**  
GERADE FÜR HAUSHALTSEINKÄUFE BRAUCHT ES HÄUFIG TRANSPORTMÖGLICHKEITEN
- 3 KOMFORTABEL?**  
EINKAUFSMÖGLICHKEITEN LIEGEN OFT AM RAND DER STADTTEILE

# IN HANAU LÄUFT'S

DIE HANAUERINNEN UND HANAUER LEGEN IMMER LÄNGERE STRECKEN ZU FUSS ZURÜCK.

ÖFFENTLICHER RAUM FÜR ZUFUSSGEHENDE WIRD IMMER WICHTIGER.



ENTWICKLUNG DER DURCHSCHNITTLICHEN ZU FUSS ZURÜCKGELEGTE TAGESSTRECKE NACH ALTER

QUELLE: MID (2017), MID (2002), SRV STUDIE HANAU (2018)



**12,4** MIN/TAG  
REISEZEIT ZU FUSS  
IN HANAU



DAS FAHRRAD WIRD IMMER HÄUFIGER GENUTZT.  
DIE CORONA-PANDEMIE VERSTÄRKT DIESEN TREND.

## GUT IM TRITT

PEDELECS UND E-BIKES GEWINNEN AN BEDEUTUNG

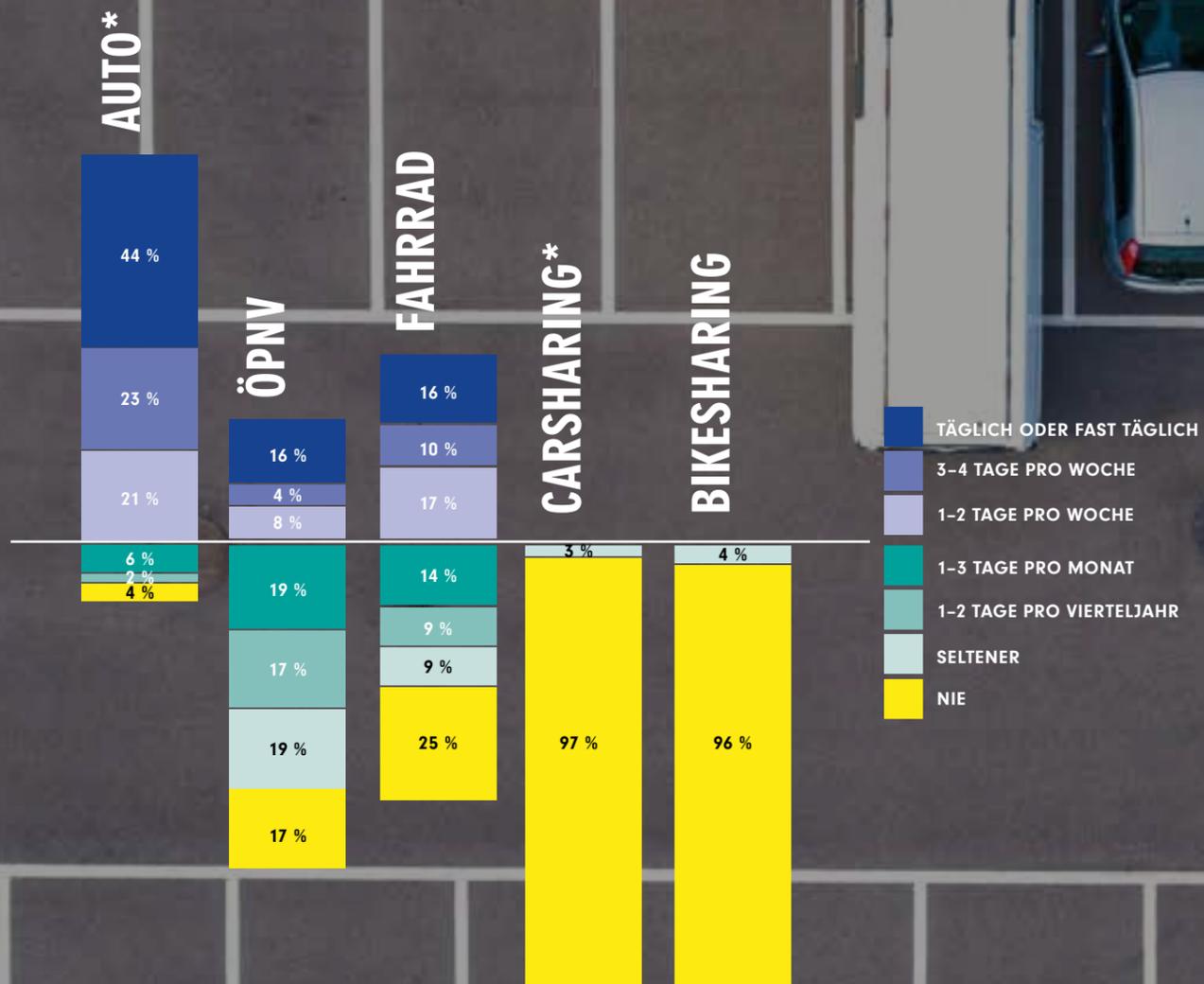


ANZAHL DER PERSONEN IN DEUTSCHLAND, DIE EIN PEDELEC ODER E-BIKE BESITZEN  
DAVON NEUE PEDELECS/E-BIKES IN DEUTSCHLAND

QUELLE: IFD ALLENSBACH AWA (2020)

# SELTENES SHARING

DIE HANAUER BEVÖLKERUNG NUTZT SÄMTLICHE FORTBEWEGUNGSMITTEL,  
 SHARING-MODELLE SPIELEN DABEI KAUM EINE ROLLE,  
 DIE ANGEBOTE DAFÜR SIND NOCH NICHT FLÄCHENDECKEND VORHANDEN



**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.

**1-4%**  
 DER HANAUER BEVÖLKERUNG NUTZT CAR- UND BIKESHARING-ANGEBOTE GELEGENLICH. BISLANG FEHLEN HIER AUCH DIE ANGEBOTE.

WELCHES VERKEHRSMITTEL NUTZTEN DIE HANAUERINNEN UND HANAUER IN DEN VERGANGENEN ZWÖLF MONATEN?

\* ALS FAHRERIN, FAHRER ODER MITFAHRERIN, MITFAHRER  
 QUELLE: SRV STUDIE HANAU (2018)

# VIELE WEGE FÜHREN ANS ZIEL

DIE HANAUER BEVÖLKERUNG BEVORZUGT INDIVIDUALVERKEHRSMITTEL (AUTO UND FAHRRAD), UM FLEXIBEL UND INDIVIDUELL UNTERWEGS ZU SEIN

## MULTIMODAL\*

## MONOMODAL\*

RAD + AUTO

28%

ÖV + AUTO

11%

ÖV + RAD + AUTO

10%

2% ÖV + RAD

38%

AUTO

4% ÖV

2% RAD

5% SONSTIGE

28%

DER HANAUER BEVÖLKERUNG NUTZT SOWOHL DAS RAD ALS AUCH DAS AUTO.

DER HANAUER BEVÖLKERUNG NUTZT DEN ÖV UND DAS AUTO.

11%

10%

DER HANAUER BEVÖLKERUNG IST SOWOHL MIT DEM ÖV, DEM RAD UND DEM AUTO UNTERWEGS.

DER HANAUER BEVÖLKERUNG IST MONOMODAL UNTERWEGS.

49%

4%

DER HANAUER BEVÖLKERUNG IST NUR MIT DEM ÖV UNTERWEGS.

MEHR ALS DIE HÄLFTE DER HANAUER BEVÖLKERUNG IST MULTIMODAL UNTERWEGS. RAD- UND PKW-FAHRERERINNEN UND FAHRER BILDEN HIER DIE GRÖSSTE GRUPPE.

QUELLE: SRV STUDIE HANAU (2018)

# BELIEBTER BUS

DER ÖPNV IST IN HANAU VERGLEICHSWEISE STARK NACHGEFRAGT



ÖPNV-ANTEIL IM MODAL SPLIT IN STÄDTEN MIT ÄHNLICHER GRÖSSE WIE HANAU

QUELLE: SRV BERICHTE DIVERSE STÄDTE (2018)

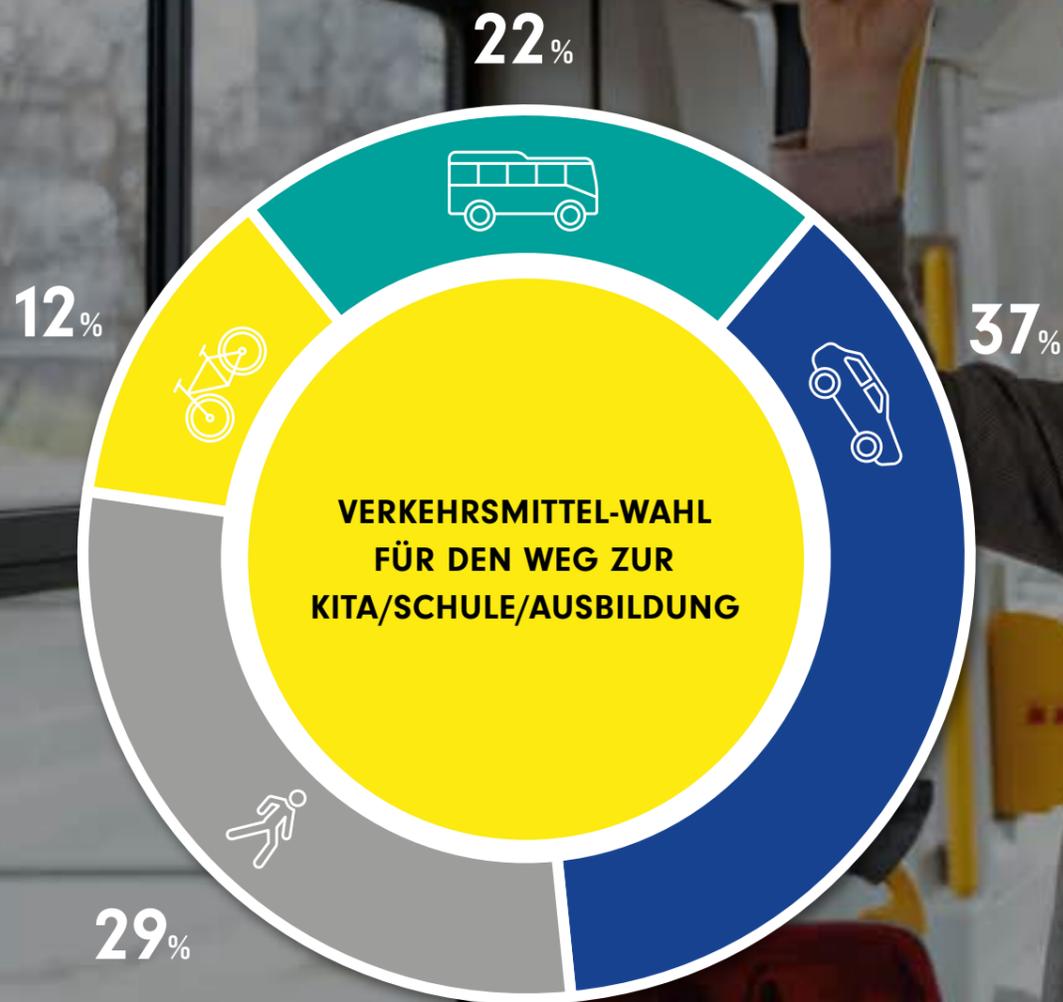


HÖHERE ANTEILE WERDEN IN ANDEREN STÄDTEN LEDIGLICH ERREICHT, WENN EIN SCHIENENSYSTEM VORHANDEN IST.

DURCH DIE CORONA-PANDEMIE SIND DIE FAHRGASTZAHLEN GESUNKEN UND ES BEDARF BESONDERER ANSTRENGUNGEN, UM WIEDER DAS VORHERIGE NIVEAU ZU ERREICHEN.

# DIE ZUKUNFT FÄHRT ÖPNV

VIELE WEGE ZUR KITA ODER SCHULE/AUSBILDUNGSSTÄTTE  
WERDEN NOCH MIT DEM ELTERNTAXI GENUTZT



QUELLE: SRV STUDIE HANAU (2018)

## BESITZERINNEN UND BESITZER EINER ÖV-ZEITKARTE

# 51%

NICHT ERWERBSTÄTIG

# 23%

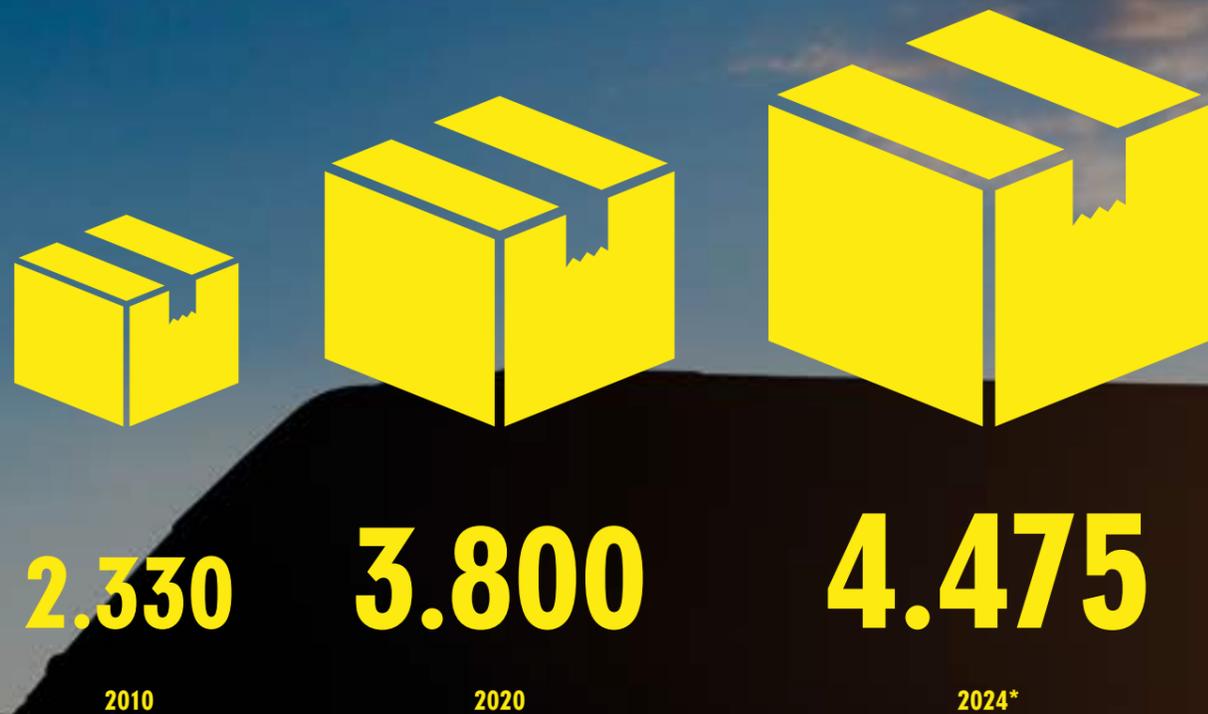
ERWERBSTÄTIG

VOR ALLEM NICHT ERWERBSTÄTIGE, ALSO (VERMUTLICH) KINDER, SCHÜLERINNEN UND SCHÜLER SOWIE AUSZUBILDENDE, BESITZEN EINE ÖV-ZEITKARTE.

VIELE MENSCHEN SIND AUF DEN ÖPNV ANGEWIESEN. ZIEL MUSS ES SEIN, DEN ÖPNV FÜR ALLE ATTRAKTIV ZU GESTALTEN.

# ONLINE-SHOPPING UND DIE FOLGEN

DER VERSANDHANDEL IST IN DEN LETZTEN JAHREN DEUTLICH ANGESTIEGEN, DIESER TREND WURDE DURCH DIE CORONA-PANDEMIE NOCH VERSTÄRKT



DER VERSANDHANDEL WEIST GROSSE UMSATZSTEIGERUNGEN AUF. DAS WIRTSCHAFTSVERKEHRS-AUFKOMMEN WIRD AUCH ZUKÜNFTIG STEIGEN. PAKETVOLUMINA VON KEP-DIENSTEN IN MIO.

\*PROGNOSEN LAUT BIEK

QUELLE: STATISTISCHES LANDESAMT HESSEN (2020), BUNDESVERBAND PAKET UND EXPRESSLOGISTIK E. V. (BIEK) (2020)

DER ERHÖHTE LIEFER- UND WIRTSCHAFTSVERKEHR STELLT HANAU VOR ALLEM IM INNENSTADTBEREICH VOR GROSSE HERAUSFORDERUNGEN.

NEUE LOGISTISCHE KONZEPTE SIND ERFORDERLICH!

# DIE INNENSTADT WIEDER-BELEBEN

WÄHREND DER VERSANDHANDEL ZUGENOMMEN HAT, GEHT DER UMSATZ IM BUNDESWEITEN EINZELHANDEL EHER ZURÜCK. DIESER TREND WURDE DURCH DIE CORONA-PANDEMIE VERSTÄRKT. DAMIT INNENSTÄDTE WIEDER FLORIEREN, MÜSSEN SIE AUCH ATTRAKTIV GESTALTET WERDEN



SONSTIGE GÜTER  
(BEKLEIDUNG, UHREN,  
MEDIZINISCHE HILFSMITTEL ETC.)



NAHRUNGS- UND GENUSSMITTEL,  
GETRÄNKE UND TABAKWAREN



INFORMATIONEN- UND  
KOMMUNIKATIONSTECHNIK



HAUSHALTSGERÄTE, TEXTILIEN,  
HEIMWERKER- UND  
EINRICHTUNGSBEDARF



INTERNET- UND VERSANDHANDEL



WAREN VERSCHIEDENER ART  
(AUS SUPERMÄRKTEN  
ODER KAUFHÄUSERN)

DIE RÜCKMELDUNGEN ZU HANAUS INNENSTADTUMBAU  
WAREN ÜBERWIEGEND POSITIV.

QUELLE: STATISTISCHES LANDESAMT HESSEN (2020), BUNDESVERBANDES PAKET UND EXPRESSLOGISTIK E. V. (BIEK) (2020)

# FLÄCHENKONKURRENZ IM ÖFFENTLICHEN RAUM

EINE ATTRAKTIVE GROSSSTADT BRAUCHT PLATZ

Für Kurzparkende gab es schon vor Corona in den Parkhäusern noch Kapazitäten.

Insgesamt knapp 4.500 Stellplätze sind in Parkhäusern, Tiefgaragen und auf Parkplätzen vorhanden (manche sind für Kurzparkende nicht zugänglich da z. B. Dauerparker).

Dauerparkplätze sind in einigen Parkbauten dagegen regelmäßig überlastet: Es liegen mehr Anmeldungen vor, als Stellplätze vorhanden sind.

Der ruhende Verkehr im öffentlichen Straßenraum schränkt die Bewegungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr ein.

Häufig wählen Kundinnen und Kunden trotz günstiger Angebote in Parkhäusern oft Parkplätze im öffentlichen Straßenraum.

EXPERTINNEN- UND EXPERTENMEINUNGEN, STATUS QUO RUHENDER VERKEHR  
QUELLE: HANAU PARKHAUS GMBH



# FÜR HANAU BESTEHT HANDLUNGSDRUCK

ENTWICKLUNGEN, ZUSAMMENHÄNGE, FOLGEN

BEVÖLKERUNG



BEVÖLKERUNGSZAHL  
STEIGT



ANZAHL DER  
WEGE STEIGT



STEIGENDES  
VERKEHRSaufKOMMEN

WIRTSCHAFT  
UND ARBEIT



MEHR BESCHÄFTIGTE  
UND MEHR PENDELNDE



HOHER AUTO-  
ANTEIL



ERREICHBARKEIT (IN) DER  
STADT MIT ALTERNATIVEN ZUR  
AUTOMOBILITÄT NOTWENDIG

MOBILITÄT



HOHER ANTEIL AN AUTOS  
AUCH BEI KURZEN WEGEN



INDIVIDUALVERKEHRSMITTEL  
(MIV + RAD) STARK



VERKEHRSMITTELWAHL  
VERLANGT KOMFORT

WIRTSCHAFTS-  
VERKEHR



ONLINE-HANDEL  
STEIGT



ZUNAHME  
KEP-DIENSTLEISTER



AUSLASTUNG DES  
STRASSENRAUMS STEIGT

ÖFFENTLICHER  
RAUM



HANAU ALS AUFENT-  
HALTS- UND ZIELORT



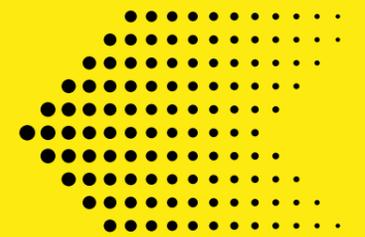
HOHE NACHFRAGE NACH  
FLÄCHEN FÜR ALLE VER-  
KEHRSTEILNEHMENDEN  
UND DEN PARKRAUM



NUTZUNGSDRUCK  
WÄCHST



**3**



**HANDLUNGSFELDER UND ZIELE**

**WIE DIE KOMMUNALE VERKEHRSWENDE GELINGT**

# FÜR BEWEGUNG IN DER STADT

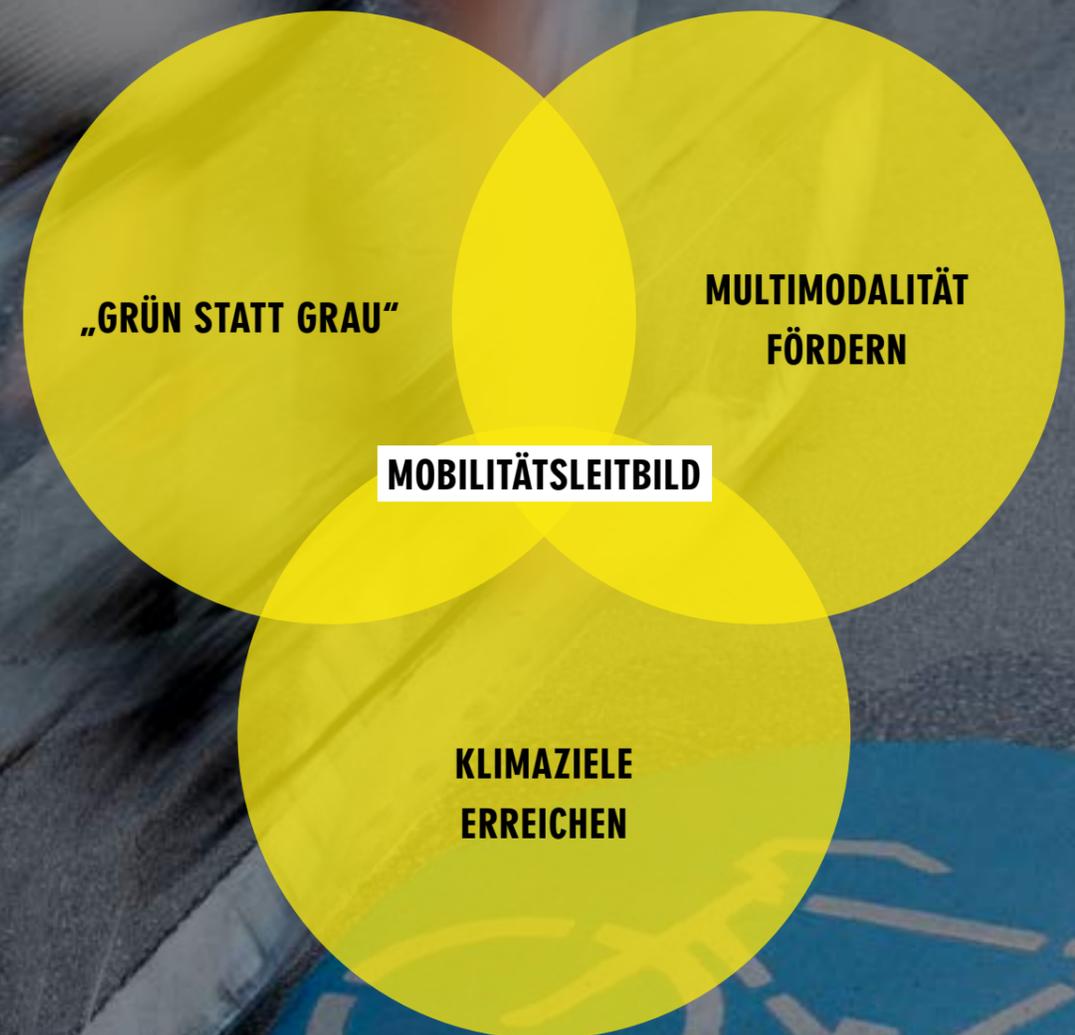
## ÜBERGEORDNETE ZIELE FÜR DIE MOBILITÄT IN HANAU

### „GRÜN STATT GRAU“

#### MULTIMOBILE FORTBEWEGUNG

#### ERREICHUNG DER KLIMAZIELE

- Stadtentwicklung und die Anforderungen an Mobilität müssen gesamtheitlich betrachtet werden.
- Stadt- und Verkehrsentwicklung müssen in Bezug auf ihre Abhängigkeiten und Wechselwirkungen untersucht und geplant werden.
- Die Funktionsfähigkeit der Mobilität mit allen Verkehrsträgern ist für alle Bürgerinnen und Bürger sowie Pendelnden zu gewährleisten und – wo eben möglich – zu verbessern.
- Der Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) mit Schwerpunkt Radverkehr ist unbedingt zu stärken.
- Mit sicherer und sauberer Mobilität soll eine hohe Lebensqualität gewährleistet und ein attraktiver Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitstandort erzielt werden.
- Der Verkehrsraum ist so effizient zu nutzen, dass die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden an die Mobilität bestmöglich berücksichtigt werden.
- Die Flächenbedarfe für die unterschiedlichen Anforderungen sind bei Maßnahmendurchführung zu berücksichtigen.
- Unter der Devise „Grün statt Grau“ soll eine Flächenumwidmung mehr attraktiven Lebensraum schaffen.
- Es sollen Anreize für multimobile Fortbewegung im Alltag geschaffen werden.
- 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.
- Die Einbindung in die Rhein-Main-Region sowie die Zusammenarbeit und Vernetzung mit den Nachbarkommunen soll verstärkt werden (Rolle als Schnittstelle zwischen ländlichem Raum und Verdichtungsraum).
- Moderne Technologien und innovative Konzepte aus den Bereichen Energie, Mobilität, Stadt- und Verkehrsplanung sind zu vernetzen, so dass die Lebensqualität steigt. Der Weg zur Smart City Hanau ist vorzubereiten.



# ENTWURF

## HANDLUNGSFELDER UND ZIELE

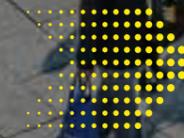
### WEITERE VORGEHENSWEISE



FUSSVERKEHR



FUSSWEGE SICHER, ATTRAKTIV UND INKLUSIV GESTALTEN



RADVERKEHR



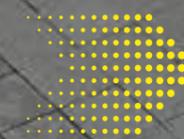
RADNUTZUNG ERLEICHTERN, KOMFORTABLER UND SICHERER GESTALTEN



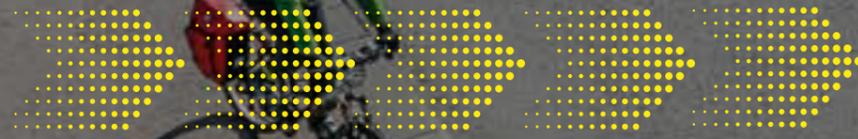
ÖPNV/ON-DEMAND



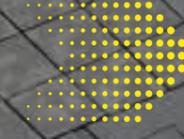
ÖPNV STÄRKEN UND ERGÄNZEN



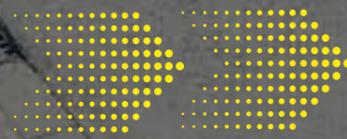
AUTO



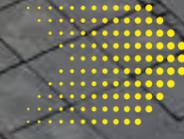
MIV-VERKEHR STADTVERTRÄGLICH GESTALTEN



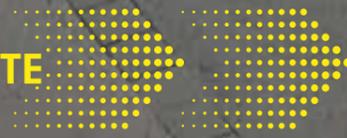
RUHENDER VERKEHR



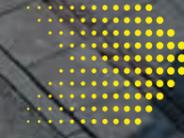
PARKRAUMMANAGEMENT ZUR STEUERUNG DER VERKEHRE NUTZEN



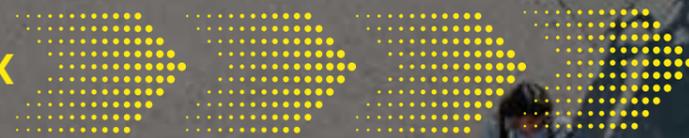
ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE



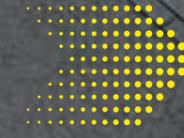
MULTI- UND INTERMODALITÄT ALS CHANCE NUTZEN



URBANE LOGISTIK



URBANE LOGISTIK STADTVERTRÄGLICH STEuern



VERKEHRS-ENTWICKLUNGSPLAN  
-  
GANZHEITLICHE KONZEPTENTWICKLUNG

THEMENBEZOGENE PRÜFUNG WEITERER MASSNAHMEN UND KONZEPTE

## FUSSVERKEHR

### HANDLUNGSFELD

In Hanau geht man gerne und regelmäßig zu Fuß – sei es zum Einkaufen in der Innenstadt, zum Flanieren über den Wochenmarkt oder, insbesondere seit der Corona-Pandemie, einfach nur um an der frischen Luft spazieren zu gehen. Doch wie viel Platz brauchen wir, wenn in Hanau künftig noch mehr Menschen leben? Wie können Hindernisse für Zufußgehende aus dem Weg geräumt werden? Wie können Fußwege noch unkomplizierter, sicherer und vor allem auch barrierefrei werden? Das Handlungsfeld „Fußverkehr“ stellt sich der Herausforderung, allen Menschen – ob mobilitäts eingeschränkt oder nicht – eine problemlose Fortbewegung zu ermöglichen.

#### STATUS QUO

- Hanau Innenstadt ist schon jetzt Ziel vieler Besucherinnen und Besucher aus dem Umland, auch im Freizeitbereich.
- Der Innenstadtumbau hat eine deutliche Steigerung der Attraktivität der Stadt bewirkt.
- Der Fußwegeanteil in Hanau ist schon jetzt recht hoch.
- Bahnstrecken sowie die Flüsse Main und Kinzig zerschneiden direkte Wegeverbindungen und erschweren Wege.
- Enge Bahn- und Straßenunterführungen sind Angsträume.
- Zerschneidende Straßenfluchten erschweren Querungsmöglichkeiten.

#### HERAUSFORDERUNGEN

- Menschen, die zu Fuß gehen, müssen ohne Hindernisse, möglichst ohne unnötige Umwege und sicher an ihr Ziel kommen.
- Dies auch, wenn sie mobilitätseingeschränkt, 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**



# ENTWURF

1

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

2

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

3

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum soll verbessert werden.

4

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

5

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

6

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

7

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

8

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

9

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

10

Auf Gehwegen und Fußgängerquerungen müssen sich mobilitätseingeschränkte Personen sicher und unbehindert bewegen können.

11

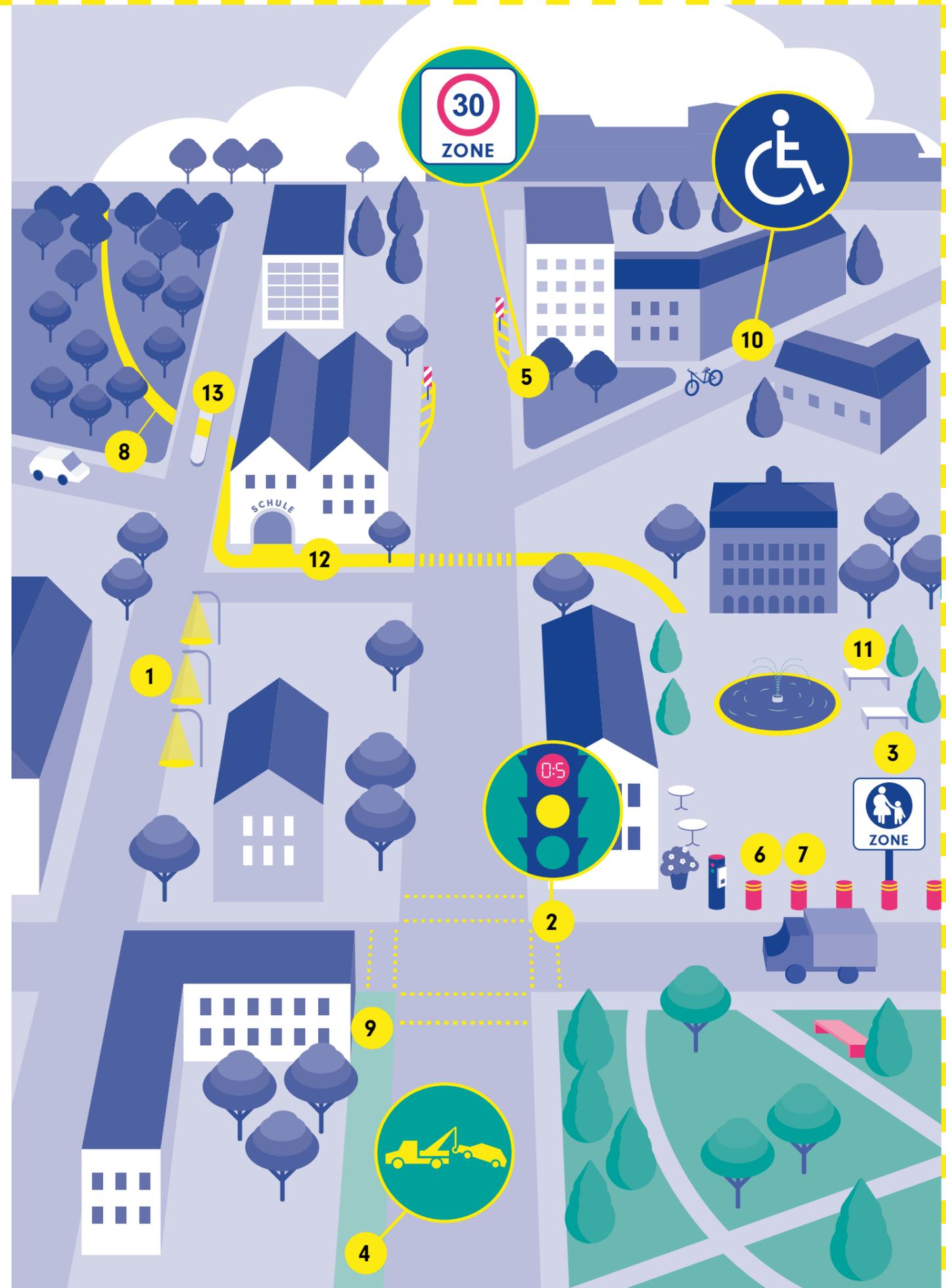
Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sind geeignete Sitzmöglichkeiten oder auch Spielobjekte vorzusehen, die geschützt sind und zum Verweilen einladen.

12

Fußwege müssen auf ganzer Strecke des Schulwegs für Schülerinnen und Schüler sicher gestaltet sein.

13

Fußgängerüberwege und -querungen müssen für alle Verkehrsteilnehmenden sicher gestaltet werden.



## RADVERKEHR

### HANDLUNGSFELD

Das Fahrrad ist nicht nur ein umweltfreundliches Verkehrsmittel, sondern in vielerlei Hinsicht praktisch. Man kann jederzeit damit losfahren und fast überall damit anhalten. Es verbraucht, insbesondere im Vergleich zum Auto, wenig Platz, wenn man es abstellt. Es ist schnell, wendig und flexibel. Insofern ist es kein Wunder, dass es sich in den letzten Jahren immer größerer Beliebtheit erfreut. Mit dem Zuwachs an Pedelecs, E-Bikes und Lastenrädern kommen weitere Nutzungsmöglichkeiten des Fahrrads hinzu. Damit das Radfahren und Abstellen für alle Verkehrsbeteiligten sicher und effizient bleibt, braucht es dringend einen Ausbau von Radwegen, Kreuzungsmöglichkeiten, Stellplätzen und nicht zuletzt auch Lademöglichkeiten.

#### STATUS QUO

- Hanau hat als topografisch flaches Oberzentrum ein hohes Potenzial, was den Rad-Anteil am Gesamtverkehr betrifft.
- Derzeit liegt dieser Anteil bei 11 Prozent.
- In multimodalen Wegeketten spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle, in Hanau ist es jedoch bislang unterrepräsentiert.
- Die vorhandene Infrastruktur weist Mängel auf, die Sicherheit der Radfahrenden 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 (E-Bikes/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 hinsichtlich der Stadt-/Umlandrelationen erforderlich.



**RADNUTZUNG  
ERLEICHTERN,  
KOMFORTABLER UND  
SICHERER GESTALTEN**

# ENTWURF

1

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

2

Das Anlegen von Fahrradstraßen, der Aus- und Neubau des Radwege- und Schnellradweges sowie die Erneuerung der Radwegbeschilderung wird angestrebt.

3

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

4

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

5

Die Zunahme von E-Bikes/ Pedelecs sollen beim Ausbau der Elektrifizierungsinfrastruktur berücksichtigt werden.

6

Durch eine Einbettung des Radwegesystems in die Stadtteile und umliegenden Gemeinden soll Radfahren attraktiver werden.

7

Sichere Radwegeverbindungen zwischen den Stadtteilen, zu den Nachbarkommunen und Bahnhöfen sollen die Radnutzung stärken.



# ÖPNV

## HANDLUNGSFELD

Der ÖPNV mag während der Pandemie an Beliebtheit verloren haben, doch auch in Hanau ist er nicht wegzudenken. Das Hanauer Busnetz ist leistungsfähig und beliebt. Damit es aber weiterhin den Ansprüchen seiner Fahrgäste gerecht wird und gerade für kurze und mittlere Strecken eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt, muss die Angebotsqualität des ÖPNV erweitert werden. Kundinnen und Kunden wünschen sich nicht nur Komfort und Pünktlichkeit, sondern auch Zuverlässigkeit und ein Angebot zu Randzeiten.

Die Verknüpfung mit weiteren Verkehrsträgern und flexiblen On-Demand-Angeboten ist ein wesentlicher Faktor zur Aufwertung.

### 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 acht Bahnhöfen sehr gut angebunden.
- Die Attraktivität der acht Bahnhöfe ist nicht befriedigend. P+R-Anlagen sind gut ausgelastet und kommen vor allem den Einpendelnden 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**



# ENTWURF

1

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

2

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

3

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

4

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

5

Das ÖPNV-Angebot ist bezüglich Bedienzeiten und Bedienqualität (Dichte und Taktfrequenzen) zu erhalten und gezielt weiterzuentwickeln.

6

Eine Qualitätssteigerung wird durch ein Linienverkehr ersetzendes oder On-Demand-System in geeigneten Stadtbereichen erzielt.

7

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

8

Die regionalen Buslinien sollen die oberzentrale Funktion Hanau stärken.

9

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

10

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

11

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

12

Bei der Gestaltung des ÖPNV und der dazugehörigen Infrastruktur sind vor allem die Bedürfnisse der Menschen nach Sicherheit und Barrierefreiheit zu beachten.

13

Der Hauptbahnhof als ICE-Standort und als Drehscheibe für alle Verkehrsarten ist zu stärken.



## AUTO

### HANDLUNGSFELD

Der Motorisierungsgrad in Hanau hat in den letzten Jahren zugenommen. Selbst kurze Wege werden gerne mit dem Auto zurückgelegt. Auch wenn das Auto in der Stadt in den kommenden Jahren nicht wegzudenken sein wird, ist es gerade für die Einhaltung der Klimaziele Hanaus unumgänglich, hier steuernd einzugreifen. Während Alternativen zum PKW attraktiver gemacht werden sollen, gilt es weiterhin, Staubildung zu vermeiden und die Luftbelastung in der Stadt gering zu halten.

#### STATUS QUO

- Hanau kann gut mit dem Auto erreicht werden.
- Besonders Einpendelnde 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.

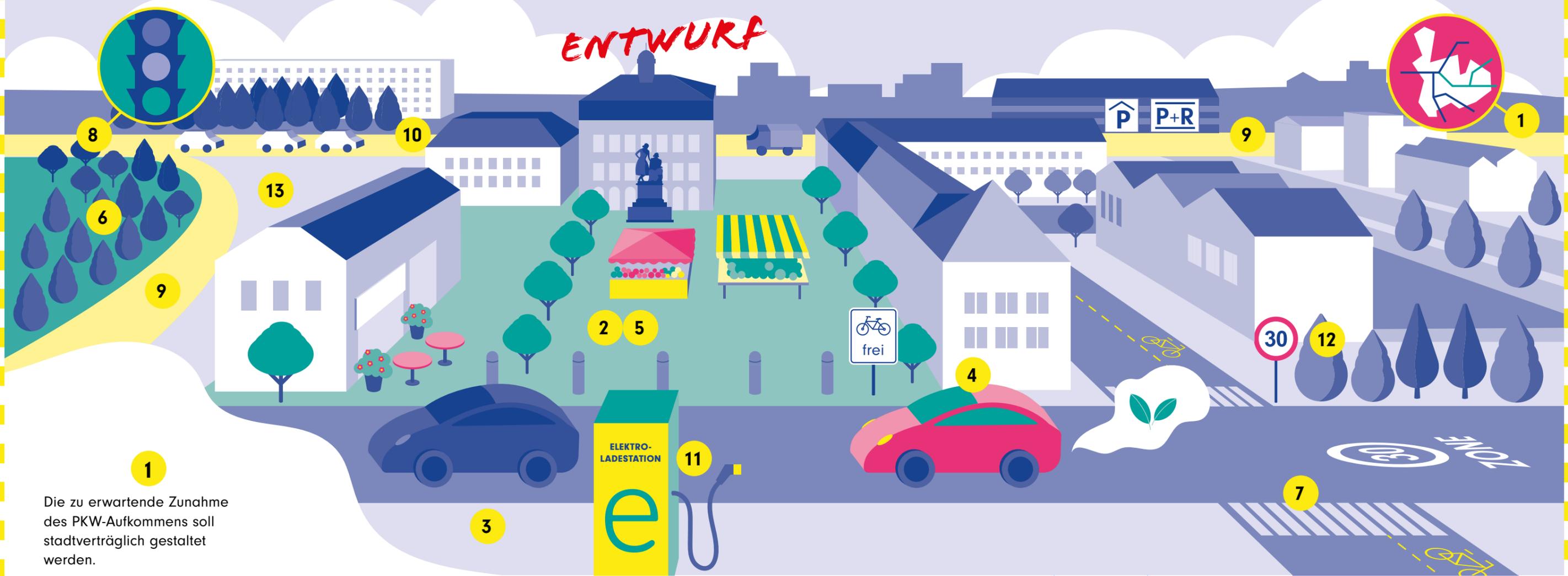
#### HERAUSFORDERUNGEN

- Der PKW-Bestand wird auch im Zusammenhang mit der Einwohnerentwicklung zunehmen.
- Auch Pendelverkehre (insbesondere Einpendelnder) werden zunehmen.
- Lebens- und Aufenthaltsqualität sind zu verbessern.
- Zur Erreichung der Klimaziele der Stadt ist eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erforderlich.
- Steuernde Maßnahmen sind notwendig.



MIV  
STADTVERTRÄGLICH  
GESTALTEN

# ENTWURF



1

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

2

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

3

Dennoch soll die Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erhalten bleiben.

4

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

5

Der eingeschlagene Weg, Plätze in der Stadt sukzessiv autofrei zu gestalten, ist konsequent weiterzuerfolgen.

6

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

7

Die Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer soll vom MIV nicht eingeschränkt werden.

8

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

9

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

10

Der Durchgangsverkehr in Wohnquartieren und innerstädtischen Bereichen ist zu reduzieren.

11

Die Elektro- und Wasserstoffmobilität soll durch das Bereitstellen bzw. die Unterstützung bei der Schaffung der Ladeinfrastruktur zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen gefördert werden.

12

Verträgliche Geschwindigkeiten sollen weiterhin durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Kontrollen erreicht werden.

13

Die städtebauliche Integration des übergeordneten Hauptstraßennetzes und die Straßenraumgestaltung ist zu fördern.

## RUHENDER VERKEHR

### HANDLUNGSFELD

Bei der Planung der Mobilität von morgen muss nicht nur an den fahrenden motorisierten Individualverkehr gedacht werden. Der durchschnittliche PKW wird nur 1-2 Stunden am Tag genutzt – den Rest der Zeit steht er und beansprucht Platz. In einer Stadt, in der es immer enger wird und Flächennutzungskonflikte zunehmen, ist ein effizientes Parkraummanagement unerlässlich. Quartiersbezogene Parkplatz-Konzepte sind notwendig, um dem Parkdruck in Hanau langfristig entgegenzuwirken. Gehwegparken oder stark zugeparkte Straßenräume müssen im Sinne einer attraktiven, lebenswerten Stadt reduziert werden.

#### STATUS QUO

- Der steigende Motorisierungsgrad verschärft den Parkdruck in Hanau.
- Der Bedarf an Stellplätzen für Anwohnerinnen und Anwohner 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 Fußgängerinnen und Fußgänger ein.

#### HERAUSFORDERUNGEN

- Mit zunehmendem PKW-Bestand und zunehmender Einwohnerentwicklung sind mehr Flächenkonflikte zu erwarten.
- Der Parkdruck wird sich erhöhen.
- Straßenräume sind zugeparkt und müssen durch eine Umverteilung für alle Verkehrsträger nutzbar gemacht werden.
- Parken für Bewohnerinnen und Bewohner 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**

# ENTWURF

1

Der öffentliche Raum soll zunehmend von parkenden Fahrzeugen entlastet werden.

2

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

3

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

4

Dem Anwohnenden-Parken sollte Priorität eingeräumt werden.

5

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

6

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

7

Parkplätze für Menschen mit Behinderungen, die mitunter keine weiten Entfernungen zu ihrem Zielort zurücklegen können, sowie barrierefreie Zugänge zu diesen müssen nachfragegerecht angeboten werden.

8

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



## ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE

### HANDLUNGSFELD

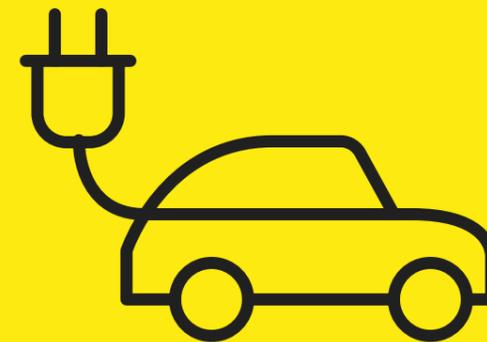
Neue Mobilitätsangebote wie Car- und Bikesharing oder On-Demand-Services können attraktive Alternativen zu gewohnten Verkehrsmitteln darstellen. Durch das Teilen von Fahrzeugen oder Fahrten können Emissionen und Platz gespart werden. Bislang sind die Angebote in Hanau noch überschaubar. Die Herausforderung besteht darin, die Möglichkeiten von Sharing und Digitalisierung zu nutzen, um effiziente, günstige und umweltfreundliche Mobilität für alle anzubieten. Zukünftige neue Technologien im Bereich automatisierten und autonomen Fahrens sind bei der Ausgestaltung der Konzepte im öffentlichen Verkehr aufzugreifen und zu berücksichtigen.

### STATUS QUO

- Für viele Kurzstrecken wird in Hanau gerne auf den eigenen PKW zurückgegriffen, gerade im Einkaufs- und Freizeitverkehr.
- Für viele alternative Möglichkeiten 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 inkl. deren Infrastruktur notwendig.
- Die Nachfragepotentiale für diese Konzepte müssen hierfür erhöht werden.
- Darüber hinaus sollen Sharing-Konzepte und -Potentiale geprüft und erstellt werden.
- Die Digitalisierung muss hierbei unterstützen und den Zugang zu diesen Angeboten erleichtern.
- Ziel ist die Integration der Angebote auf einer multimodalen Plattform.



**MULTI- UND  
INTERMODALITÄT ALS  
CHANCE NUTZEN**



# ENTWURF

1

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

2

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

3

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

4

Der Ausbau des Carsharings soll den Verzicht auf den eigenen PKW erleichtern.

5

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

6

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

7

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

8

Alternative Angebote sollen nicht nur in den innerstädtischen Bereichen, sondern auch im gesamten Stadtgebiet sichtbar werden.

9

Carsharing- und Bikesharing-Angebote sollen möglichst in allen Quartieren für die Bewohnerinnen und Bewohner fußläufig erreichbar sein.

10

Bei der Erweiterung der Angebote sollen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben mitgedacht werden.

11

Die Chancen automatisierten und autonomen Fahrens sind bei der zukünftigen Ausrichtung der Angebote zu berücksichtigen und Konzepte für Pilotprojekte vorzubereiten.

12

Ausbau und Vernetzung von Smart-City-Konzepten und innovativer Technologien sollen weiter vorangetrieben werden.



## URBANE LOGISTIK

### HANDLUNGSFELD

Der Online-Handel ist aus dem Leben im 21. Jahrhundert nicht mehr wegzudenken. Doch auch viele weitere Waren für Einzelhandel und Industrie, nicht zuletzt auch Lebensmittel für den täglichen Bedarf, müssen ihren Weg in die Stadt finden. Das Handlungsfeld urbane Logistik beschäftigt sich daher vor allem mit dem Lieferverkehr und den Lieferketten.

Die Aussicht auf höhere Paketvolumen in der Zukunft stellt uns sowohl vor eine verkehrliche als auch eine logistische Herausforderung. Gerade im Hinblick auf die Entlastung von innerstädtischen Bereichen, die Erhöhung der Aufenthalts-, Lebens- und Luftqualität in der Stadt besteht ein Bedarf an innovativen Konzepten.

#### 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**

# ENTWURF

1

Die urbane Logistik bedarf einer Neuausrichtung mit eigenen Konzepten.

2

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

3

Kooperationen der Warentransporteure sollen zu einer Reduktion im Wirtschaftsverkehr beitragen.

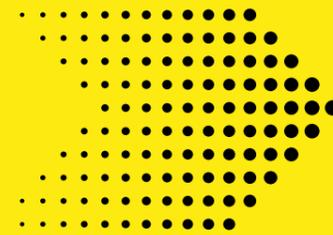
4

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

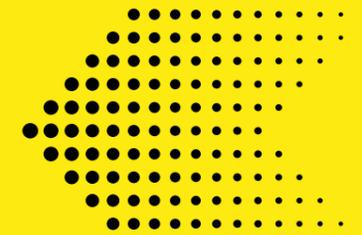
5

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





**4**



**AUSBLICK**

**GEMEINSAM NEUE WEGE GEHEN**

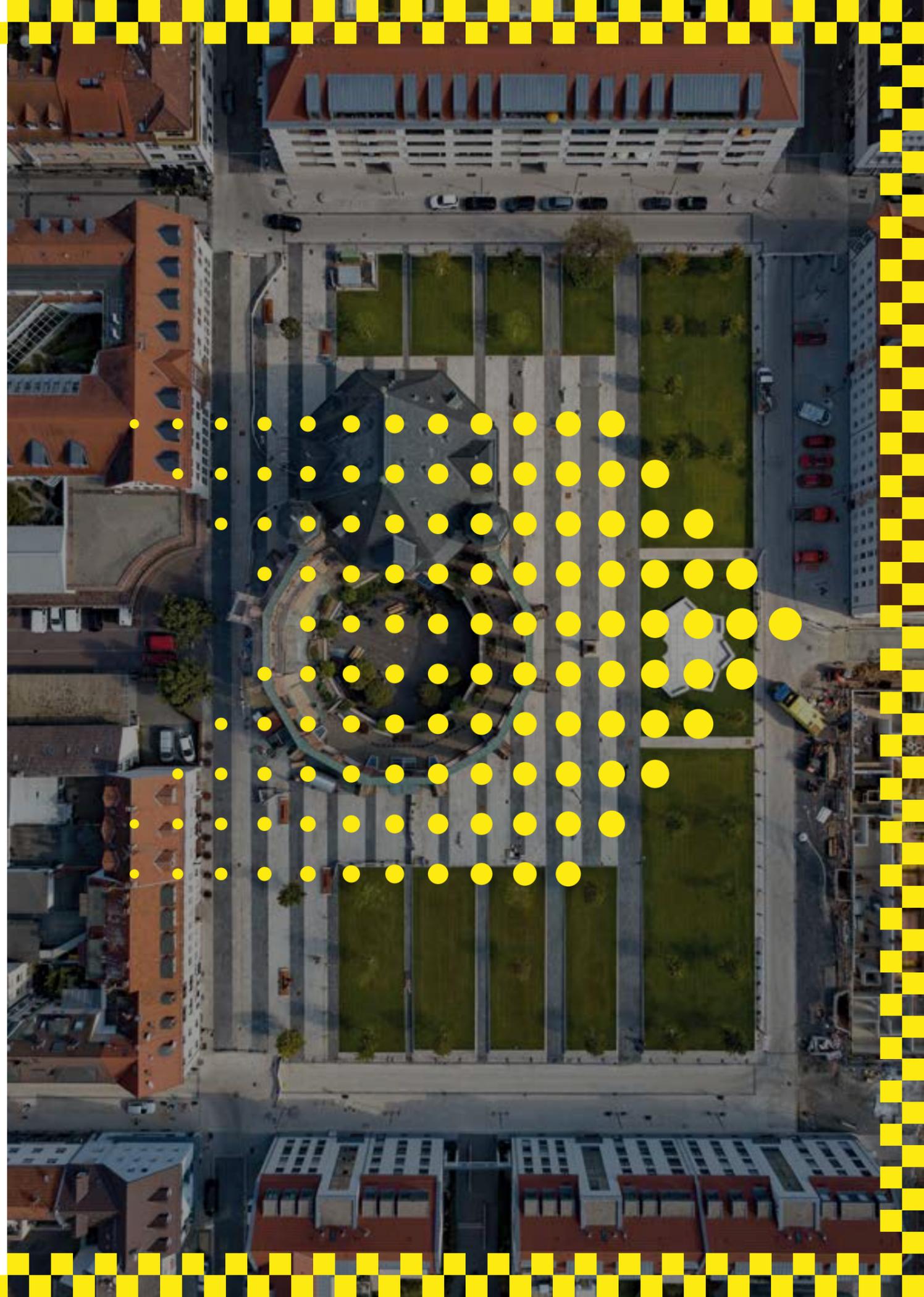
## AUSBLICK

### GEMEINSAM NEUE WEGE GEHEN

Aus der detaillierten Analyse aller Trends und relevanten Handlungsfelder können wir erkennen, welche Herausforderungen auf unsere Stadt zukommen. Wir müssen daraus Maßnahmen ableiten, die Hanaus Mobilität verantwortungsvoll, nachhaltig und zukunftsfähig gestalten.

Ziel ist eine lebenswerte Stadt sowie die Erhaltung ihrer Attraktivität als eine Großstadt im Jahr 2030. Die Sensibilisierung für die Bedürfnisse aller Menschen ist dabei ebenso wichtig wie die Bereitschaft zur Veränderung und das Hinterfragen der eigenen Gewohnheiten. Die Aufgabe der Stadt besteht dabei darin, den Rahmen für diese Veränderung zu stecken und Platz anzubieten, damit sie stattfinden kann.

Durch eine ganzheitliche, inklusive Betrachtung aller Handlungsfelder und das Zusammenspiel der Maßnahmen kann die Mobilität der Zukunft eine werden, die sich am Menschen und der Umwelt gleichermaßen orientiert und so mehr Lebensqualität für uns alle verspricht.



# MOBILITÄTSLEITBILD HANAU

FORTBEWEGUNG GANZHEITLICH GEDACHT: HANDLUNGSFELDER,  
MASSNAHMEN, ZIELE

ENTWURF

MIV UND WIRTSCHAFTS-  
VERKEHR STADTVERTRÄG-  
LICH GESTALTEN

ATTRAKTIVIERUNG INNENSTADT  
AUSDEHNUNG PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG, STEUERUNG  
STRASSENRAUMPARKEN UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER  
ANWOHNERINNEN UND ANWOHNER (ZIELVERKEHR)  
STEUERUNG WIRTSCHAFTSVERKEHR UND LOGISTIK

NAHRAUMMOBILITÄT  
SICHER UND  
KOMFORTABEL

„FREUDE AM GEHEN UND FAHREN“  
ATTRAKTIVIERUNG INNENSTADT FÜR DEN  
FUSSGÄNGERVERKEHR  
AUSBAU DER RADINFRASTRUKTUR INKL.  
ABSTELLANLAGEN  
DIGITALER ZUGANG ZU ALLEN ANGEBOTEN

ÖPNV-ANGEBOT  
AUSWEITEN UND  
VERBESSERN

ERWEITERUNG BEDIENQUALITÄT  
ERHALT UND WOMÖGLICH ERWEITERUNG BEDIENZEITEN  
ERGÄNZUNG ÖPNV DURCH ON-DEMAND-VERKEHRE  
VERNETZUNG DER SYSTEME; P+R- SOWIE B+R-ANLAGEN

ANGEBOTE MULTI-  
MODALER DIENSTE  
ERWEITERN

NUTZUNG MULTIMODALER ANGEBOTE DURCH  
INFORMATIONEN AUSWEITEN  
ERWEITERUNG NEUER ANGEBOTE (CARSHARING AUCH  
MIT E-FAHRZEUGEN, BIKESHARING, ...)  
MOBILITÄTSSTATIONEN, MOBILITÄTSDREHSCHIBE  
BAHNHOF

INTEGRIERTES  
HANDLUNGSFELD  
MOBILITÄTSSYSTEM

UMWELTVERBUND STÄRKEN  
STADTVERTRÄGLICHE GESTALTUNG MIV  
ERWEITERUNG ALTERNATIVER ANGEBOTE  
STEUERUNG WIRTSCHAFTSVERKEHR  
ATTRAKTIVITÄT UND LEBENSQUALITÄT  
FÜR HANAU ERHÖHEN

**Herausgeber**

Magistrat der Stadt Hanau  
Hanau Infrastruktur Service (HIS)  
www.hanau.de

**Redaktion (TBD)**

Markus Henrich | Hanau Infrastruktur Service (HIS)  
Gerhard Wrase | Hanau Infrastruktur Service (HIS)  
Barbara Battenhausen | Fachbereich Personal, Organisation & Kommunikation  
Dr. Martina Dörnemann | dmo – digital mobilities consultants

**Prozessbegleitung Mobilitätsleitbild Hanau**

dmo – digital mobilities consultants  
Jörn Meier-Berberich  
Dr. Martina Dörnemann

**Gestaltung, Grafik, Illustration und Text**

Urban Media Project

**Fotografie/Luftaufnahmen**

Stadt Hanau/Axel Häsler  
Stadt Hanau

**Druck**

Kümmel KG Druckerei

**Foto**

Umschlag © Stadt Hanau | S.2 © Urban Media Project | S.11 © Stadt Hanau/Axel Häsler  
S. 20 © Urban Media Project | S. 37 © Stadt Hanau/Axel Häsler  
S. 45 © Stadt Hanau | S. 48 © digital naturals | S. 87 © Stadt Hanau  
S.4, 14, 16, 18, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 38, 40, 43,  
47, 53, 54, 57, 61, 65, 69, 73, 77, 81, 88 © iStock

**Bürgerbeteiligung Mobilitätsleitbild Hanau – Podium**

Thomas Morlock (Stadtrat Magistrat Stadt Hanau)  
Dipl.-Ing. Markus Heinrich (Stadt Hanau)  
Dipl.-Ing. Gerhard Wrase (Stadt Hanau)  
Joachim Haas-Feldmann (Moderation, Pressesprecher der Stadt Hanau)

**Dank an die Expertinnen und Experten für den Input im Rahmen der fachlichen Workshops und des Bürgerteiligungsprozesses**

Dr.-Ing. Michael Benz (Benz+Walter)  
Ercan Celik (Hanauer Parkhaus GmbH)  
Dr.-Ing. Martina Dörnemann  
(dmo – digital mobilities consultants)  
M. Sc. Daniel Jonas (Benz+Walter)  
Dipl.-Ing. Ulrich Klee (ADFC Main-Kinzig-Kreis)  
Dipl.-Ing. Rüdiger Krenkel (KVG Main-Kinzig mbH)  
Dipl.-Kfm. Jörn Meier-Berberich  
(dmo – digital mobilities consultants)

Dipl.-Ing. Katalin Saary (Büro für Mobilitätslösungen)  
Prof. Dr.-Ing. Petra Schäfer  
(Frankfurt University of Applied Sciences)  
Dipl.-Geogr. Karl Seegmüller  
(Lokale Nahverkehrsorganisation)  
Dipl.-Ing. Thomas Schulte (Hanauer Straßenbahn GmbH)  
Dipl.-Ing. Gisela Stete (StetePlanung)  
M. Eng. Daniela Ullman (Technische Hochschule Nürnberg)

