

# Erstellung eines Fuß- und Radverkehrskonzeptes für die Stadt Hanau

## 2. Beteiligungsrunde in den Ortsbezirken

Hanau, 20. April 2024

## Agenda

Einführung Stadt Hanau

Projektüberblick Gesamtprojekt

Fußverkehr

Radverkehr

Arbeit an Thementischen

Ausblick



# Begrüßung und Einführung Stadt Hanau

Stadträtin Isabelle Hemsley





# Überblick Gesamtprojekt

# Überblick Gesamtprojekt

## Überblick



Fußverkehrskonzept  
(StetePlanung)

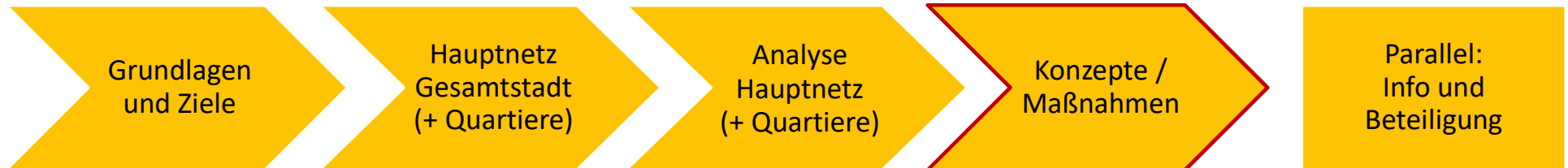


Radverkehrskonzept  
(INOVAPLAN)



Geplanter  
Projektabschluss:  
Sommer 2024

## Projektvorgehen



## Ergebnisse Fußverkehrskonzept

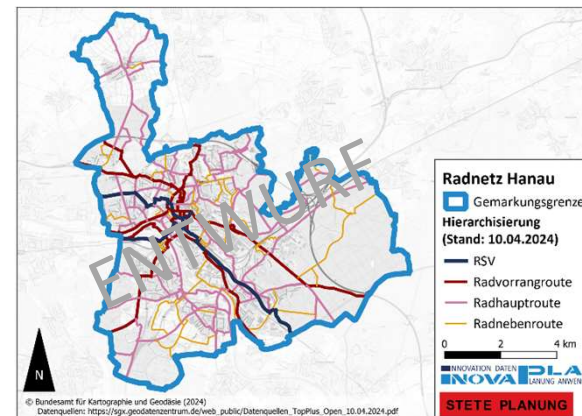
- Übergeordnetes Wegenetz Gesamtstadt
- Wegenetze in acht Ortsbezirken
  - Welches sind die Hauptrouten?
  - Wo verlaufen Nebenrouten?
- Handlungskonzepte und Maßnahmen zur Beseitigung von erkannten Mängeln
- Empfehlungen / Prioritäten für die Umsetzung
- Akzeptanzförderung durch Beteiligung





## Ergebnisse Radverkehrskonzept

- Übergeordnetes Radverkehrsnetz Gesamtstadt
- Handlungskonzept und Maßnahmenkatalog
  - Wo soll der Radverkehr geführt werden?
  - Welche Maßnahmen zur Netzertüchtigung?
- Vertiefende Planungen für ausgewählte Knotenpunkte und Straßenabschnitte
- Empfehlungen / Prioritäten für die Umsetzung
- Akzeptanzförderung durch Beteiligung



## Begleitende Beteiligung

### Fachakteure



Interne  
Arbeitsgruppe



Entscheidungs-  
gremium



Stakeholder-  
Workshop



Steuerungskreis

### Öffentlichkeit



(Online-)Auftakt  
& Abschluss



Online-  
Beteiligung



Workshop  
Radverkehr



Stadtteil-  
Workshops



## Begleitende Beteiligung

### Fachakteure



Interne  
Arbeitsgruppe



Entscheidungs-  
gremium



Stakeholder-  
Workshop





Steuerungskreis

### Öffentlichkeit



(Online-)Auftakt  
& Abschluss



Online-  
Beteiligung



Stadtteil-  
Workshops

## Beteiligungsprozess Stadtteil-Workshops

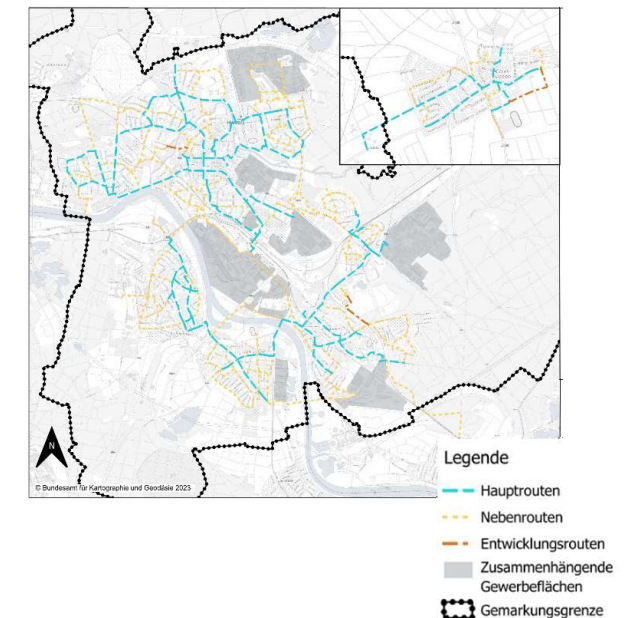
  
Stadtteil-Workshops  
1. Runde  
Sept. /Okt. 2023



  
Stadtteil-Workshops  
2. Runde  
HEUTE

- Aufbereitung Beteiligungsergebnisse
- Fußverkehr
  - Entwicklung Fußverkehrsnetz
  - Erstellung Steckbriefe Ortsbezirke
  - Maßnahmenplanung (Neuralgische Punkte und Aspekte auf Gesamtstadtebene)
- Radverkehr
  - Definition neuralgische Punkte und Abschnitte
  - Weiterentwicklung Radverkehrsnetz
  - Maßnahmenplanung, insb. neuralgische Punkte und Abschnitte
- Integration Gesamtplan Fuß- und Radverkehr

## Entwurf Fußverkehrsnetz Hanau

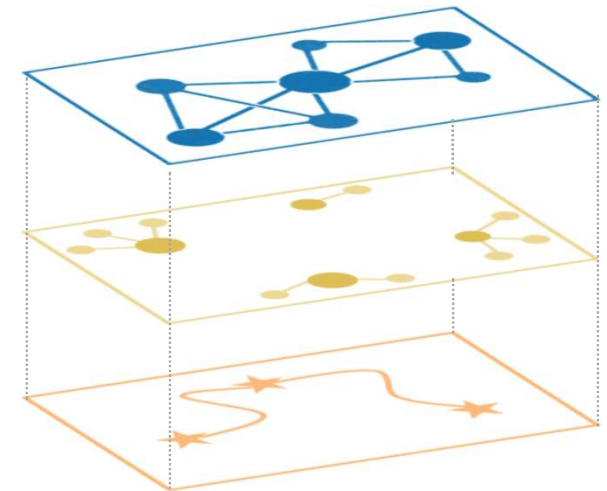


**Fußverkehr**



## Entwicklung eines gesamtstädtischen Fußverkehrsnetzes – Methodisches Vorgehen

- Hauptrouen**  
(z.B. stadtweit zur Verbindung von Stadtteilen)
- Nebenrouen**  
(z.B. innerhalb eines Stadtteils oder Quartiers)
- Entwicklungsrouen**  
(z.B. zur Entwicklung bisher nicht angeschlossener relevanter Quellen und Ziele)

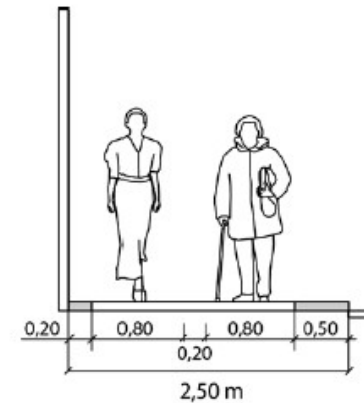


- Die Verbindungen orientieren sich an den wichtigen Quellen und Zielen in den Ortsbezirken (z. B. Schule, Kita, Nahversorgung, Freizeit)
- Auf diesen Verbindungen sollen die Qualitätsstandards weitestgehend eingehalten werden

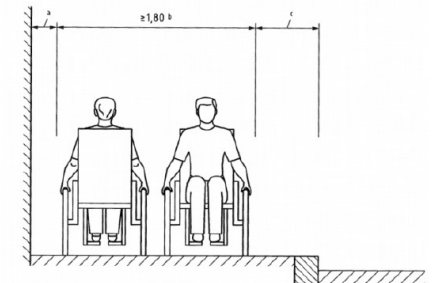


## Fußverkehr braucht ausreichend Platz

- Durchgängige nutzbare Breiten
  - Gehwegbreite 2,50 m bei Neubau
  - Gehwegbreite für Barrierefreiheit min. 1,80 m
- Hindernisfreie Fußwege
  - Keine Werbeaufsteller, Verkehrsschilder, etc.
  - Vermeidung von Gehwegparken
- Barrierefreie Nutzung der Gehwege
  - Barrierefreier Gehwegbelag
  - Längsneigung von 3 % und Querneigung von 2 %
  - Zwischenpodeste bei Rampen mit bis zu 6 % Neigung



Flächenbedarfe für Gehwege / Seitenräume  
(Quelle: EFA 2002)



Flächenbedarfe für Barrierefreiheit  
(Quelle: DIN 18040-3)

## Eigenständige Mobilität von Kindern auf sicheren Wegen

- Tempo 30 vor sensiblen Einrichtungen
  - StVO §45 Abs.9 ermöglicht die Anordnung von Tempo 30 vor sensiblen Einrichtungen (Schulen, Kitas, Alten- und Pflegeheime, etc.).
- Elternhaltestellen für (Grund-)Schulen
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ausgewiesene Hol- und Bringzonen
- Einrichtung von Schulstraßen
  - Zeitlich begrenzte Durchfahrts- und Parkverbote im direkten Schulumfeld

## Elternhaltestellen für Schulen

### Empfehlungen ADAC:

- Verlagerung auf mehrere Standorte
- Mindestens 250m Entfernung zur Schule
- Vermeidung zusätzlicher Fahrwege in Wohngebieten
- ca. 3 Minuten Haltedauer



ADAC – Leitfaden Elternhaltestellen

## Sichere Querungshilfen sind unverzichtbar

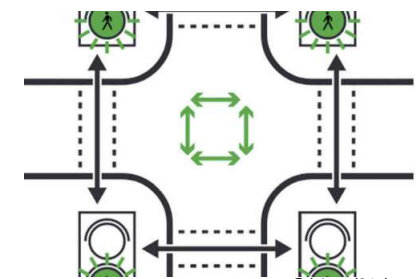
- Barrierefreie Gestaltung von Querungshilfen
  - Absenkung des Bordsteins
  - Taktiles Leitsystem
  - Akustische und Optische Führungselemente an Ampeln
- Fußverkehrsfreundliche Gestaltung von Ampeln
  - Kürzere Wartezeiten für Zufußgehende
  - Längere Grünzeiten für den Fußverkehr
  - Berücksichtigung der langsameren Gehgeschwindigkeit mobilitätseingeschränkter Personen



Barrierefreier Zebrastreifen



Barrierefreie Ampel – Kesselstadt

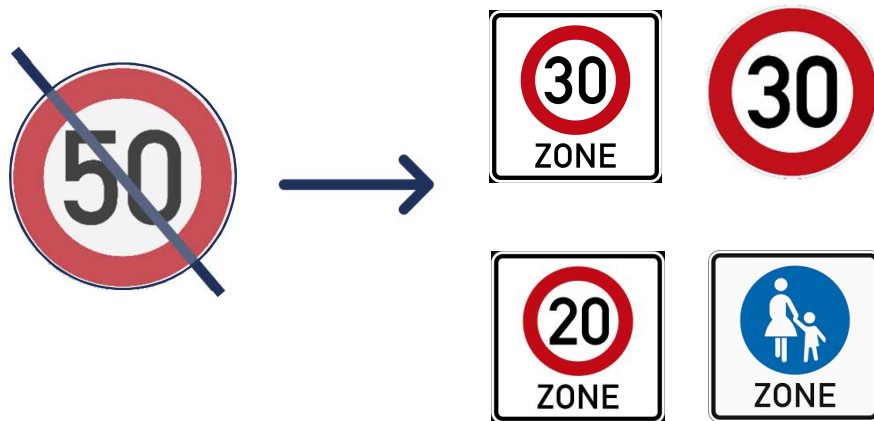


Rundum-Grünschaltung

## Das Miteinander verträglich gestalten

### Kfz-Geschwindigkeiten Innenstadt

- Verträgliche Geschwindigkeiten Innerhalb des Innenstadtrings



### Radwegmarkierungen auf Gehwegen

- Ungültige Radwegmarkierungen auf Gehwegen
  - Verständliche Beschilderung für Radverkehr auf Gehwegen
  - Ggfs. Bepflasterung austauschen / vereinheitlichen



Zu geringe Breiten für den Fuß- und den Radverkehr



Fehlende Beschilderung für den Fußverkehr





## Innenstadt

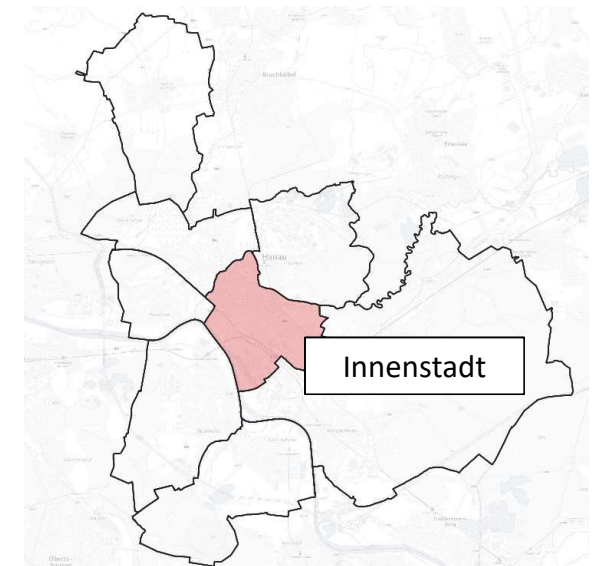
### Stärken

- Fußgängerzone in der Innenstadt und Altstadt
- Sichere Querungsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen
- Weitflächige Parkraumbewirtschaftung verhindert Gehwegparken
- ...

### Schwächen

- Kopfsteinpflaster in der Altstadt
- Tempo 50 innerhalb des Innenstadtrings
- Verminderung der Gehwegbreite durch Radwege entlang Hauptverkehrsstraßen
- ...

### Übersichtskarte Ortsbezirke



### Auszug möglicher Maßnahmen:

- Deutliche Ausweisung Radwege, Tempo 30 innerhalb des Innenstadtrings, etc.



## Lamboy / Tümpelgarten

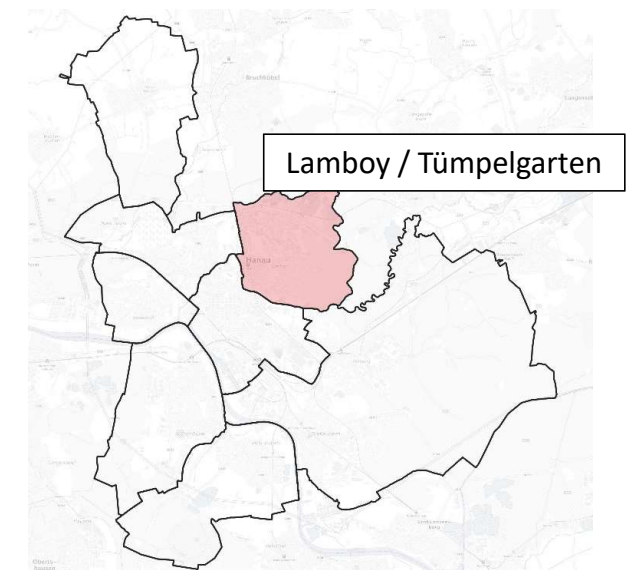
### Stärken

- Wichtige Fußverbindungen durch Grünflächen
- Breite Gehwege und räumliche Trennung von Radverkehr an Hauptverkehrsstraße
- Barrierefrei ausgebaute Ampeln
- ...

### Schwächen

- Ausgewiesenes Gehwegparken reduziert nutzbare Gehwegbreite
- Verminderung der Gehwegbreite durch Hindernisse
- Supermärkte sind weit von den südlichen Wohnquartieren entfernt
- ...

Übersichtskarte Ortsbezirke



### Auszug möglicher Maßnahmen:

- Neuregelung Gehwegparken, Entfernung von Hindernissen etc.





**Radverkehr**



## Maßnahmentypen Radverkehrskonzept

### Knotenpunktführung

Allgemeine Empfehlungen für eine verbesserte Knotenpunktführung

### Weitere Maßnahmen

Allgemeine Maßnahmevorschläge zur Ertüchtigung einer attraktiven Radinfrastruktur

### Radabstellanlagen

Empfehlungen von Standorten und der Ausgestaltung

### Streckenabschnitte

Maßnahmevorschläge für die Streckenabschnitte des Befahrungsnetzes

### Neuralgische Punkte

Identifizierung über Schwächen der Befahrung/Beteiligung, Detailausarbeitung



## Maßnahmentypen Radverkehrskonzept

### 1. Knotenpunktführung

- Allgemeine Empfehlungen für eine verbesserte Knotenpunktführung
- Beispielhafte Best-/Worst-Practice-Beispiele aus der Befahrung

### 2. Weitere Maßnahmen

- Allgemeine Maßnahmenvorschläge zur Ertüchtigung einer attraktiven Radinfrastruktur
- Aspekte auf Gesamtstadtebene

### 3. Radabstellanlagen

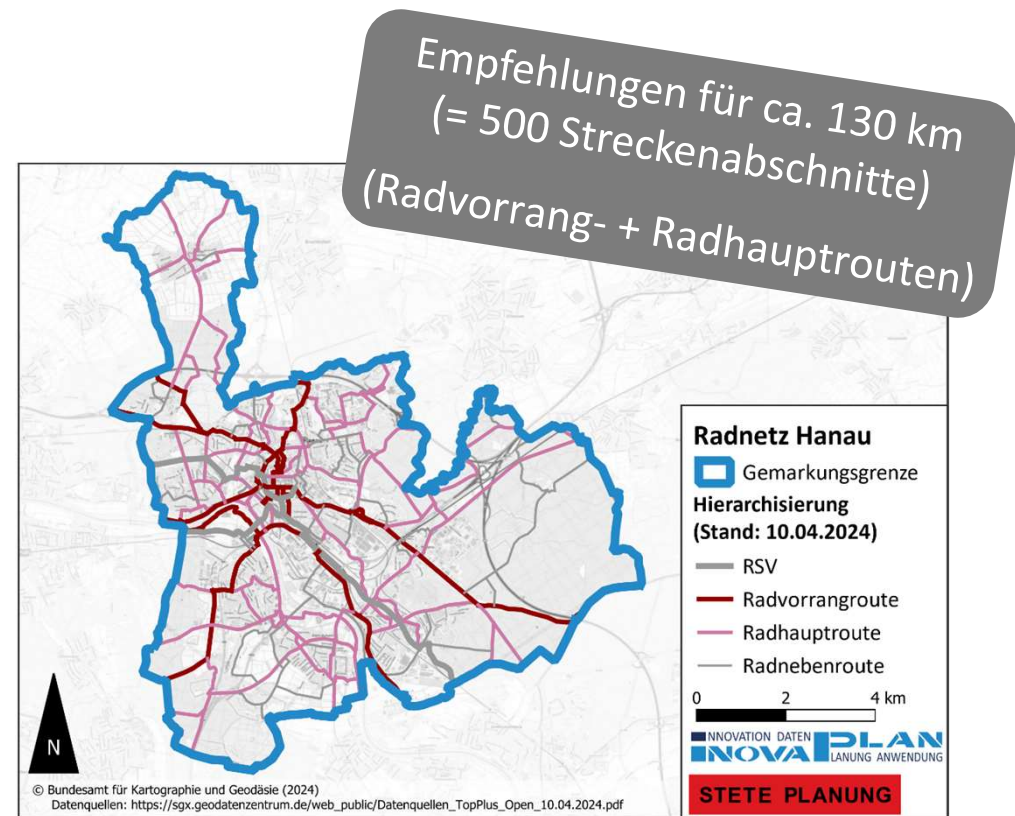
- Standortempfehlungen
- Empfehlungen für die Ausgestaltung der Anlage



Darstellung der Maßnahmen  
an den Thementischen

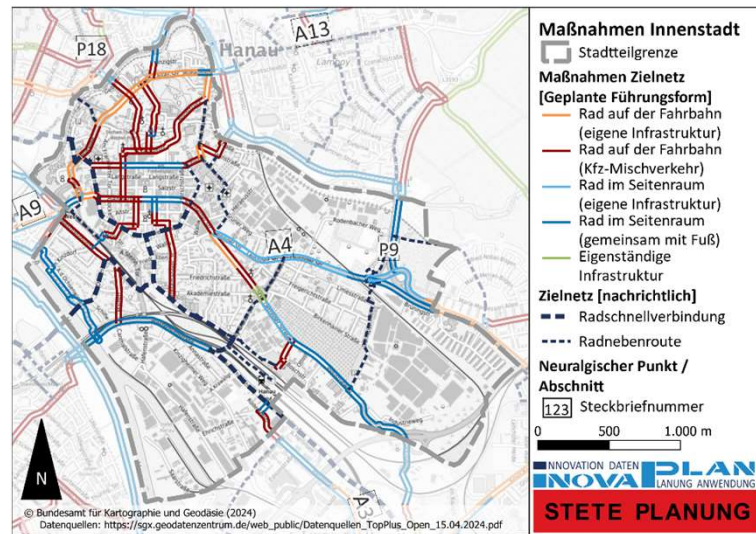
## Maßnahmentypen Radverkehrskonzept

4. Maßnahmenkatalog mit Vorschlägen für die **Streckenabschnitte** des Befahrungsnetzes
  - **Allgemeine Informationen** (Netzkategorie etc.)
  - **Bestand** (Führungsform etc.)
  - **Maßnahmentyp** (Streckenausbau, Neuordnung Straßenraum etc.)
  - **Maßnahmenempfehlung** (z.B. Führungsform, Markierung, (punktuelle) bauliche Maßnahmen, verkehrsbehördliche Anordnung, Breite, Belag)
  - **Realisierungshemmnisse** (Gründerwerb etc.)
  - **Überschläglicher Umsetzungsaufwand**
  - **Priorisierung** (Stufe 1 bis Stufe 5)



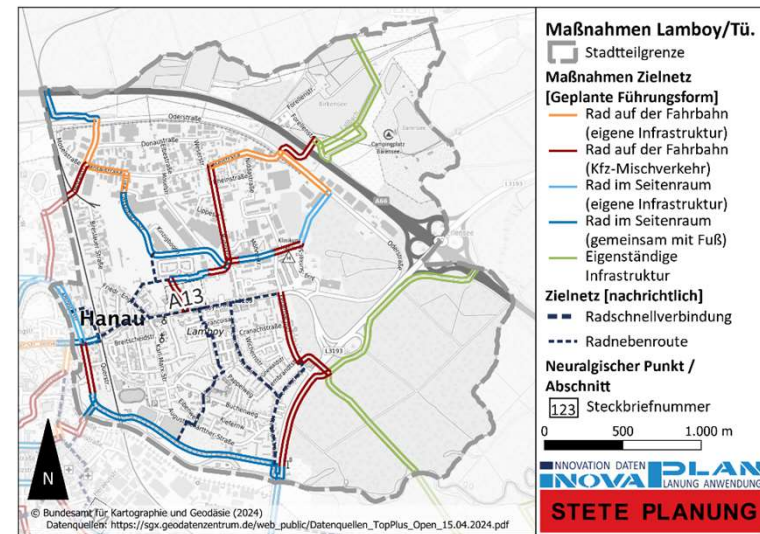
## Fokus heute

### Innenstadt



- 16,1 km Radnetz (12 % des Gesamtnetzes)
- ca. 7 km bzw. 43 % mit (sehr) hoher Priorität
- ca. 7 km bzw. 43 % können ohne/mit geringem Umsetzungsaufwand realisiert werden

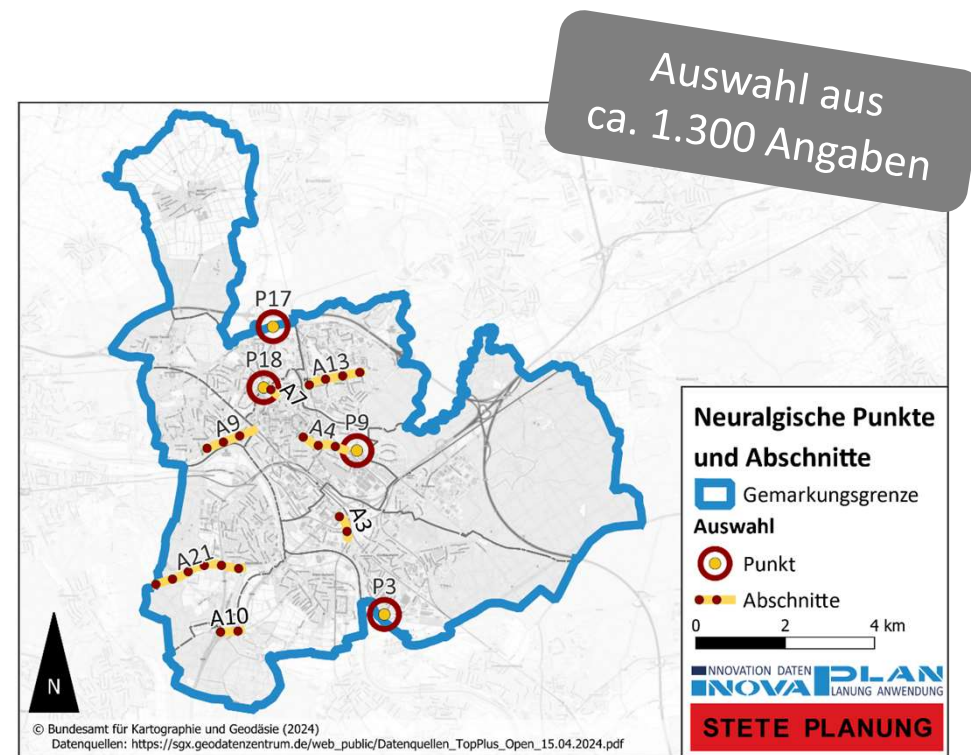
### Lamboy/Tümpelgarten



- 13,4 km Radnetz (10 % des Gesamtnetzes)
- ca. 4 km bzw. 30 % mit (sehr) hoher Priorität
- ca. 8 km bzw. 62 % können ohne/mit geringem Umsetzungsaufwand realisiert werden

## Maßnahmentypen Radverkehrskonzept

5. Identifizierung von **neuralgischen Punkten** über Schwächen der Befahrung und Hinweisen aus den Beteiligungen
  - Vertiefende Planungen für
    - 8 Abschnitte durch Querschnitts- und Lageplanskizzen
    - 4 Knotenpunktbereiche durch Lageplan- und Führungsskizzen





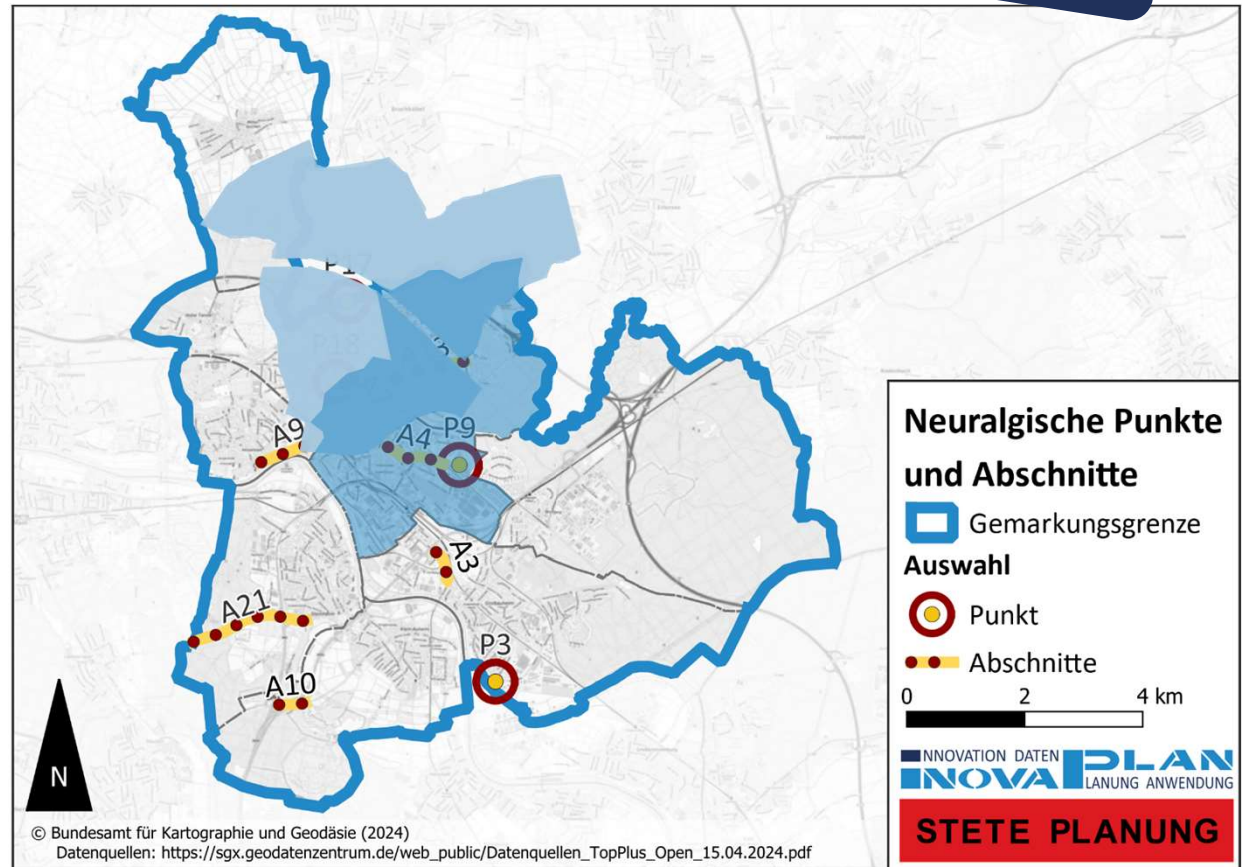
## Fokus heute

### 1 Neuralgischer Punkt:

- P9: Leipziger Straße/  
Aschaffener Straße

### 3 Neuralgische Abschnitte:

- A4: Leipziger Straße
- A7: Rückertstraße
- A13: Lamboystraße



**Arbeit an Thementischen**



## Einführung und Inhalte

3 Themenbereiche:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Information und offene Beteiligung



Welches ist Ihr wichtigstes Hauptverkehrsmittel?

Bitte machen Sie bei der zutreffenden Antwort einen Strich:

Fußverkehr  
 Radverkehr  
 ÖPNV  
 PKW  
 Moped

Welchem Geschlecht fühlen Sie sich zugehörig?

Bitte machen Sie bei der zutreffenden Antwort einen Strich:

♀  
 ♂  
 divers

**Fußverkehr**

Bei welchen Aspekten sehen Sie die Handlungsschwerpunkte?

**Radverkehr**

Welche Art von Maßnahmen sollten in Hanau priorisiert werden?

Welche Maßnahmen sind Ihrer Meinung nach zur Verbesserung des Radverkehrs sinnvoll?

**Ausblick & Rückfragen**



## Einordnung der Ergebnisse

- Die Inhalte der Fuß- und Radverkehrskonzepte bilden einen Rahmen für die Entwicklung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in Hanau für die nächsten 5-10 Jahre
- Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in einem sukzessiven Prozess, abhängig von verschiedenen Variablen:
  - Parallele Konzepte und Entwicklungen anderer Verkehrsmittel
  - Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
  - Planungskapazitäten
  - Politischen Beschlüssen



Grundlagen  
für die verkehrliche  
Entwicklung  
in Hanau in den  
nächsten Jahren

Iterativer  
Prozess inklusive  
Beteiligung der  
Öffentlichkeit



Handlungs-  
portfolio für die  
Stadtverwaltung



### Was geschieht mit Ihrem Input?

- Zusammenstellung und Auswerten aller Anregungen
- Prüfung der Übernahme in Handlungskonzepte

**Vielen Dank für Ihre  
Beteiligung!**



**Dr.-Ing. Tim Hilgert**

tim.hilgert@inovaplan.de

**M.Sc. Jessica Hobusch**

jessica.hobusch@inovaplan.de



**Dipl.-Ing. Gisela Stete**

gs@steteplanung.de

**M.Sc. Fabienne Bonin**

fb@steteplanung.de

**STETE PLANUNG**