

Erstellung eines Fuß- und Radverkehrskonzeptes für die Stadt Hanau

2. Beteiligungsrunde in den Ortsbezirken

Hanau, 27. April 2024

Agenda

Einführung Stadt Hanau

Projektüberblick Gesamtprojekt

Fußverkehr

Radverkehr

Arbeit an Thementischen

Ausblick



Begrüßung und Einführung Stadt Hanau

Isabelle Hemsley (Stadträtin)



STETE PLANUNG

Überblick Gesamtprojekt

Überblick



Fußverkehrskonzept
(StetePlanung)



Radverkehrskonzept
(INOVAPLAN)



Geplanter
Projektabschluss:
Sommer 2024

Projektvorgehen



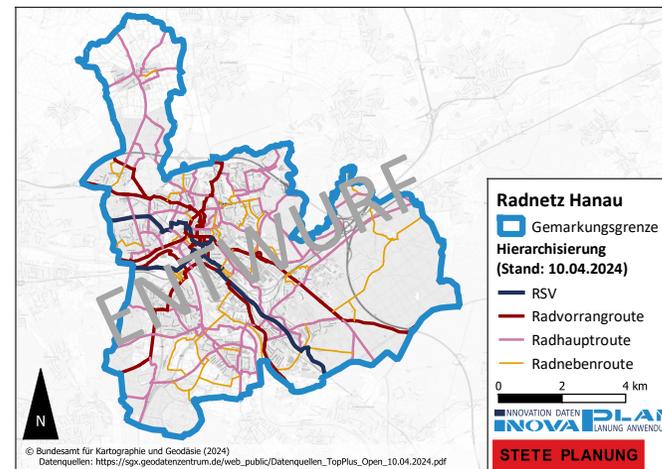
Ergebnisse Fußverkehrskonzept

- 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

Beteiligungsprozess Stadtteil-Workshops



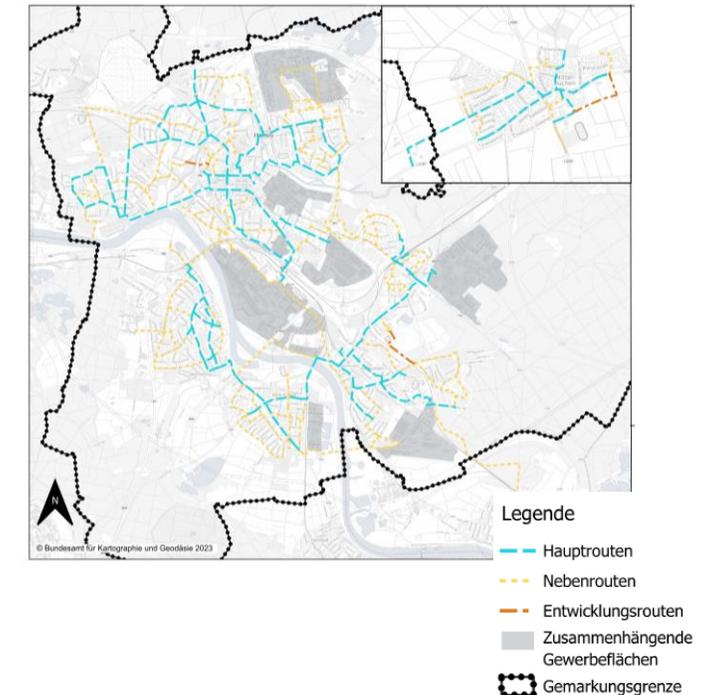
1. Runde
Sept. /Okt. 2023



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

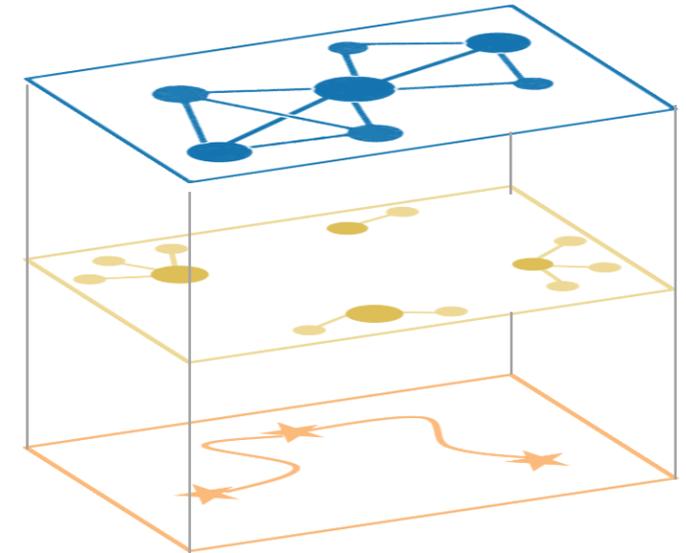


STETE PLANUNG

Fußverkehr

Entwicklung eines gesamtstädtischen Fußverkehrsnetzes – Methodisches Vorgehen

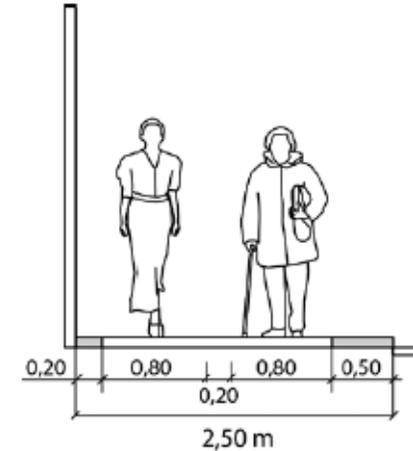
- Hauptrouuten**
(z.B. stadtweit zur Verbindung von Stadtteilen)
- Nebenrouuten**
(z.B. innerhalb eines Stadtteils oder Quartiers)
- Entwicklungsrouuten**
(z.B. zur Entwicklung bisher nicht angeschlossener relevanter Quellen und Ziele)



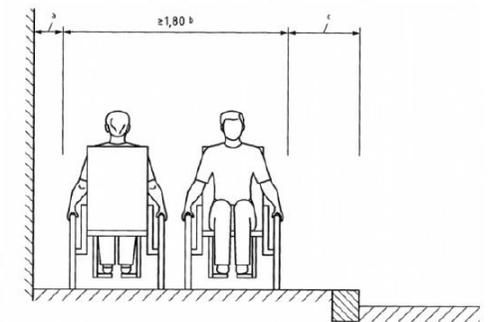
- **Die Verbindungen orientieren sich an den wichtigen Quellen und Zielen in den Ortsbezirken (z. B. Schule, Kita, Nahversorgung, Freizeit)**
- **Auf diesen Verbindungen sollen die Qualitätsstandards weitestgehend eingehalten werden**

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

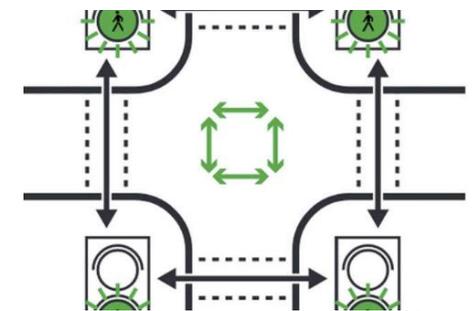
- Barrierefreie Gestaltung von Querungshilfen
 - Absenkung des Bordsteins
 - Taktiles Leitsystem
 - Akustische und Optische Führungselemente an Ampeln
- Fußverkehrsfreundliche Gestaltung von Ampeln
 - Kürzere Wartezeiten für Zufußgehende
 - Längere Grünzeiten für den Fußverkehr
 - Berücksichtigung der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



Barrierefreier Zebrastreifen



Barrierefreie Ampel – Kesselstadt

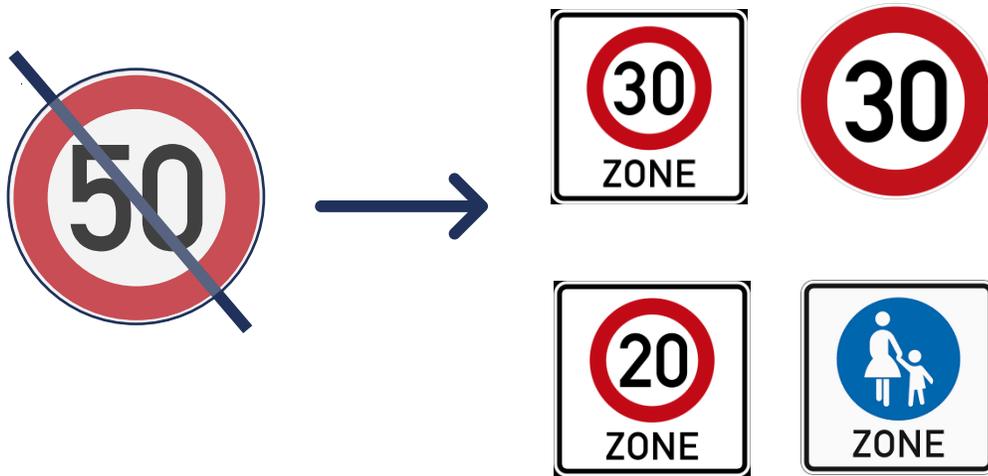


Rundum-Grünschaltung

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



Klein-Auheim

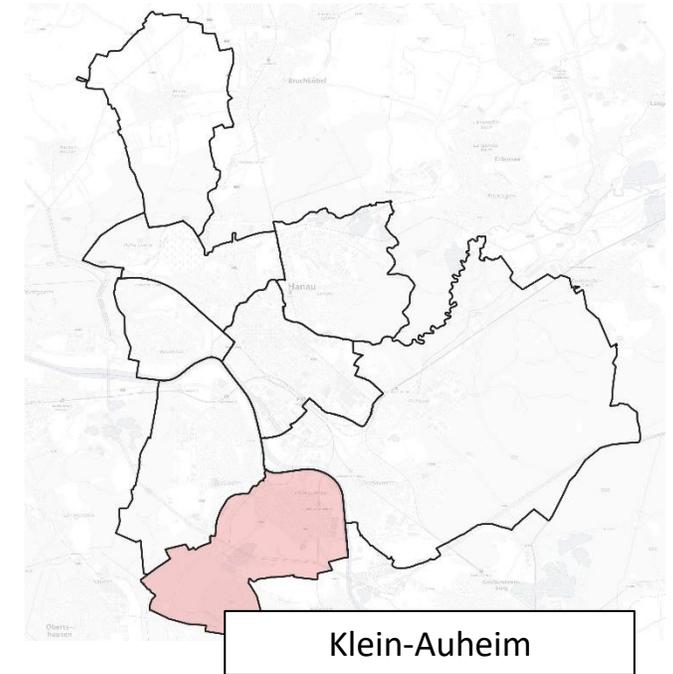
Stärken

- Rücknahme von ausgewiesenem Gehwegparken
- Bahnhof Klein-Auheim ist barrierefrei erreichbar
- Ampeln entlang der Hauptverkehrsstraßen
- ...

Schwächen

- Fußweg Limesbrücke nicht beleuchtet
- Lange Wartezeiten für Fußverkehr an Ampeln
- Schmale Gehwege an Hauptverkehrsstraßen
- ...

Übersichtskarte Ortsbezirke



Auszug möglicher Maßnahmen:

- Fußverkehrsfreundliche Ampelgestaltung, Beleuchtung der Limesbrücke etc.



Steinheim

Stärken

- Verkehrsberuhigte Altstadt
- Wichtige Fußverbindungen durch Grünflächen
- Bahnhof Steinheim ist barrierefrei ausgebaut
- ...

Schwächen

- Viele große Barrieren mit wenigen Querungsmöglichkeiten
- Konflikte mit Radverkehr durch ungünstige Markierungen
- Schlecht beleuchtete Unterführung am Bahnhof Steinheim
- ...

Übersichtskarte Ortsbezirke



Auszug möglicher Maßnahmen:

- Bessere Ausleuchtung der Unterführung, Austausch der Bepflasterung, etc.

STETE PLANUNG



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 Maßnahmvorschläge zur Ertüchtigung einer attraktiven Radinfrastruktur
- Aspekte auf Gesamtstadtebene

3. Radabstellanlagen

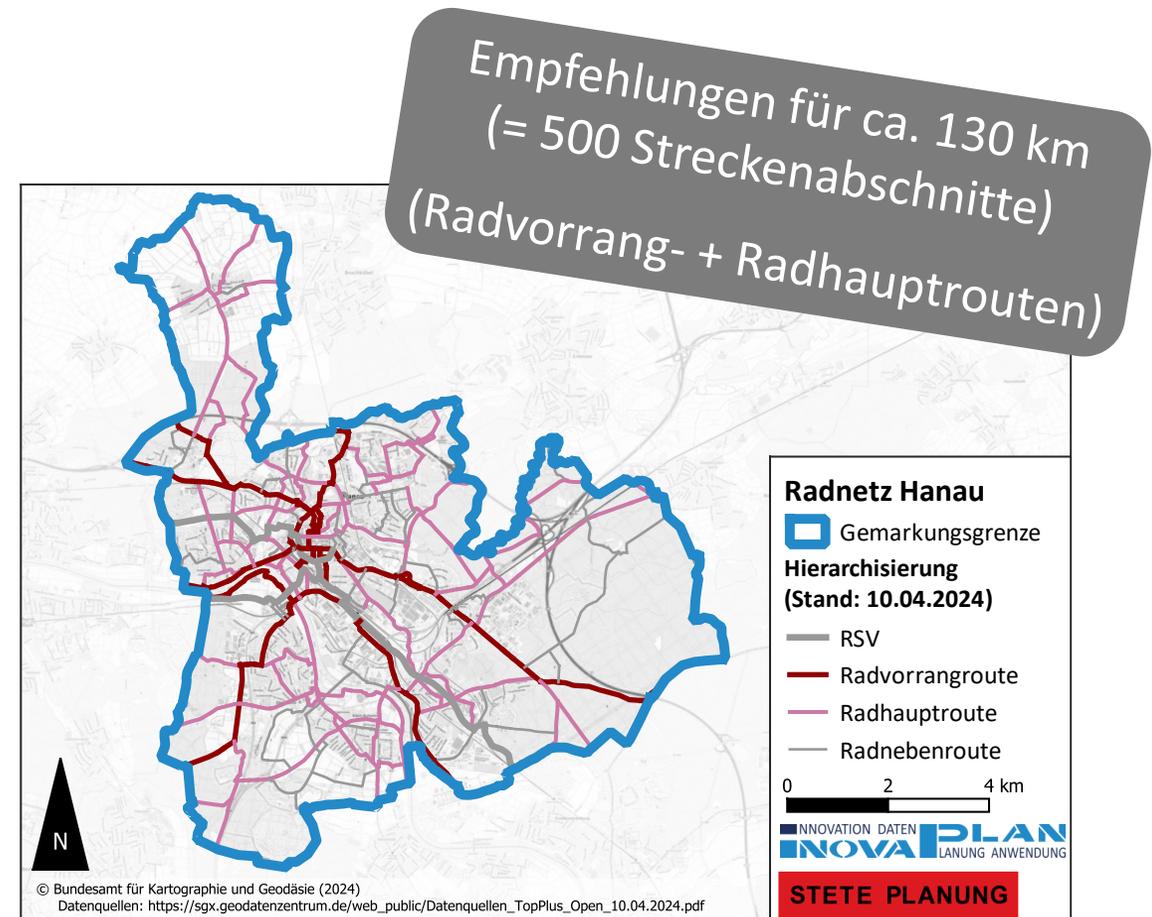
- Standortempfehlungen
- Empfehlungen für die Ausgestaltung der Anlage



Darstellung der Maßnahmen
an den Thementischen

Maßnahmentypen Radverkehrskonzept

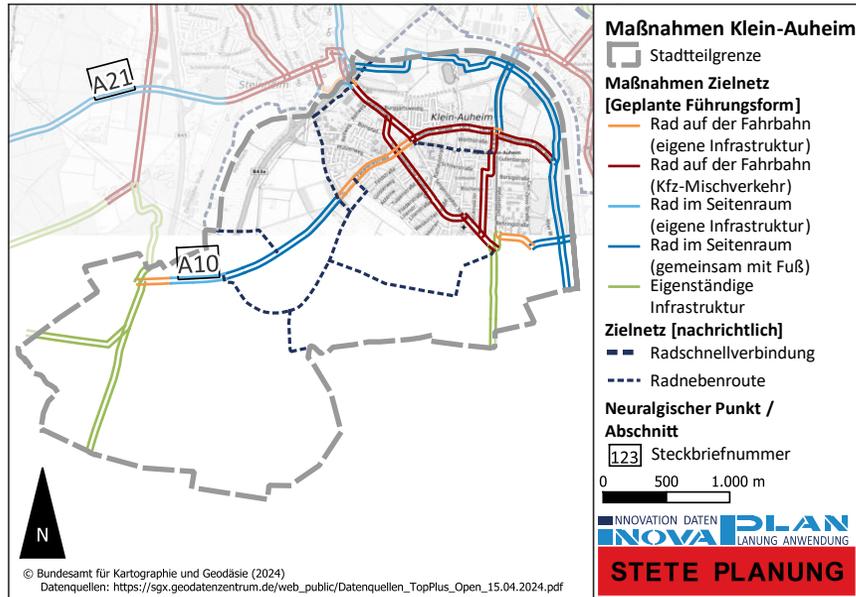
4. Maßnahmenkatalog mit Vorschlägen für die **Streckenabschnitte** des Befahrungsnetzes
 - **Allgemeine Informationen** (Netzkategorie etc.)
 - **Bestand** (Führungsform etc.)
 - **Maßnahmentyp** (Streckenausbau, Neuordnung Straßenraum etc.)
 - **Maßnahmenempfehlung** (z.B. Führungsform, Markierung,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



Darstellung der Maßnahmen an den Thementischen

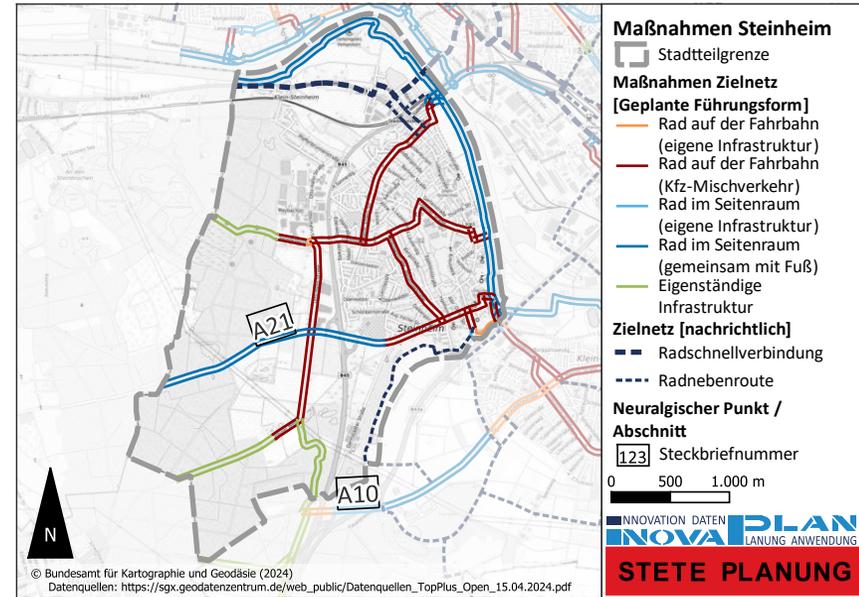
Fokus heute

Klein-Auheim



- 14,6 km Radnetz (11 % des Gesamtnetzes)
- ca. 3 km bzw. 21 % mit (sehr) hoher Priorität
- ca. 6 km bzw. 41 % können ohne/mit geringem Umsetzungsaufwand realisiert werden

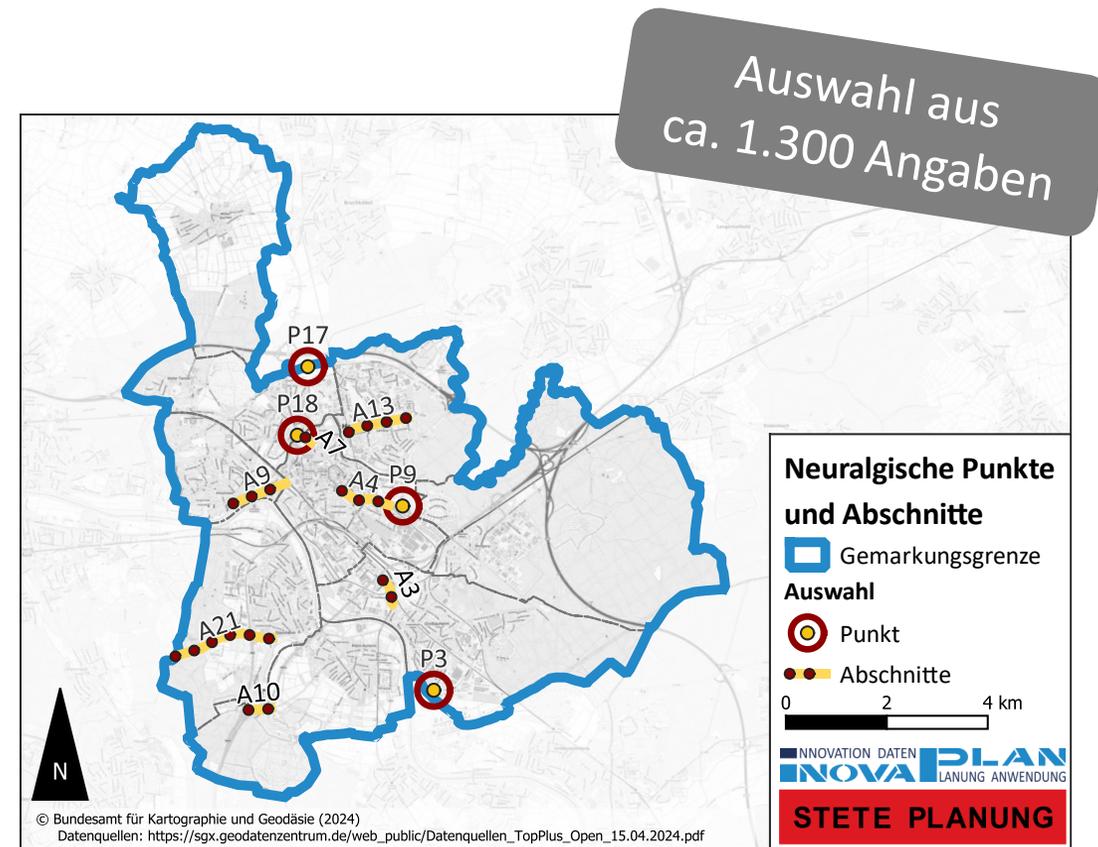
Steinheim



- 16,4 km Radnetz (13 % des Gesamtnetzes)
- ca. 2 km bzw. 14 % auf gem. Geh- und Radwegen
- ca. 7 km bzw. 43 % können ohne/mit geringem Umsetzungsaufwand realisiert werden

Maßnahmentypen Radverkehrskonzept

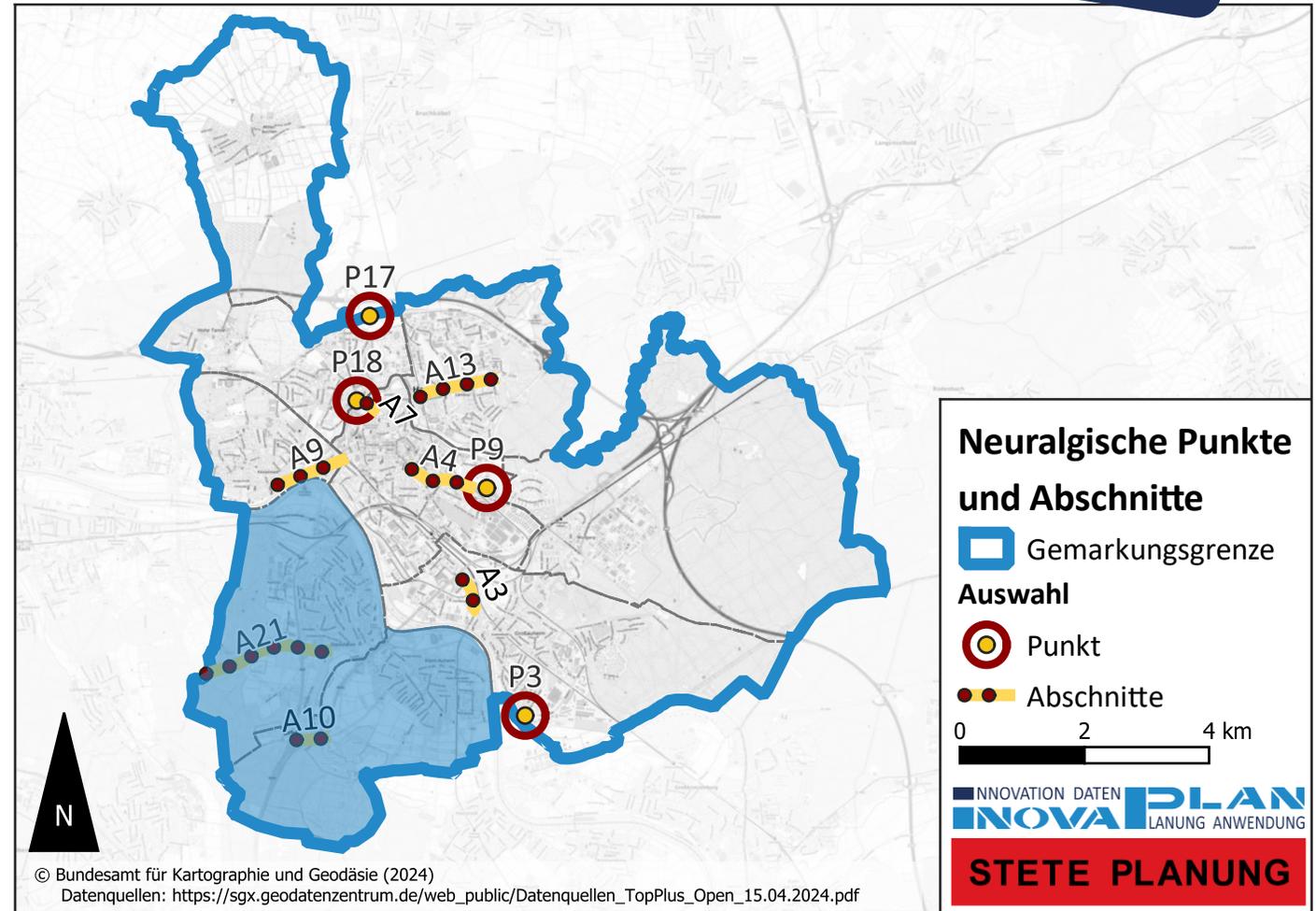
5. Identifizierung von **neuralgischen Punkten** über Schwächen der Befahrung und Hinweisen aus den Beteiligungen
 - Vertiefende Planungen für
 - 8 Abschnitte durch Querschnitts- und Lageplanskizzen
 - 4 Knotenpunktbereiche durch Lageplan- und Führungsskizzen



Fokus heute

2 Neuralgische Abschnitte:

- A10: Fasaneriestraße
- A21: Lämmerspieler Weg



STETE PLANUNG

Arbeit an Thementischen

Einführung und Inhalte

3 Themenbereiche:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Information und offene Beteiligung



Welches ist Ihr wichtigstes Hauptverkehrsmittel?

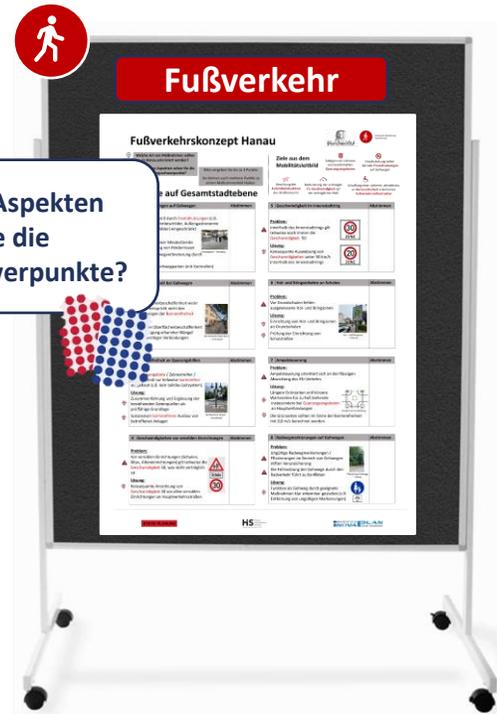
Bitte machen Sie bei der zutreffenden Antwort einen Strich:

☐ Fußverkehr
☐ Radverkehr
☐ ÖPNV
☐ PKW
☐ Moped

Welchem Geschlecht fühlen Sie sich zugehörig?

Bitte machen Sie bei der zutreffenden Antwort einen Strich:

☐ ♀
☐ ♂
☐ divers



STETE PLANUNG

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 verkehr-
liche 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