

Erstellung eines Fuß- und Radverkehrskonzeptes für die Stadt Hanau

Ergebnispräsentation Struktur und Umweltausschuss

Dr.-Ing. Tim Hilgert (INOVAPLAN GmbH), Dipl.-Ing. Gisela Stete (StetePlanung)

Hanau, 12. November 2024

Überblick

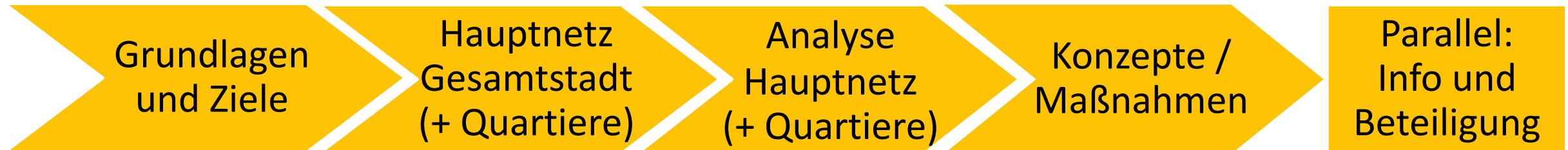


Fußverkehrskonzept
(StetePlanung)



Radverkehrskonzept
(INOVAPLAN)

Projektvorgehen



STETE PLANUNG

Fußverkehr

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



Entwicklung eines gesamtstädtischen Fußverkehrsnetzes – Methodik



Hauptrouuten

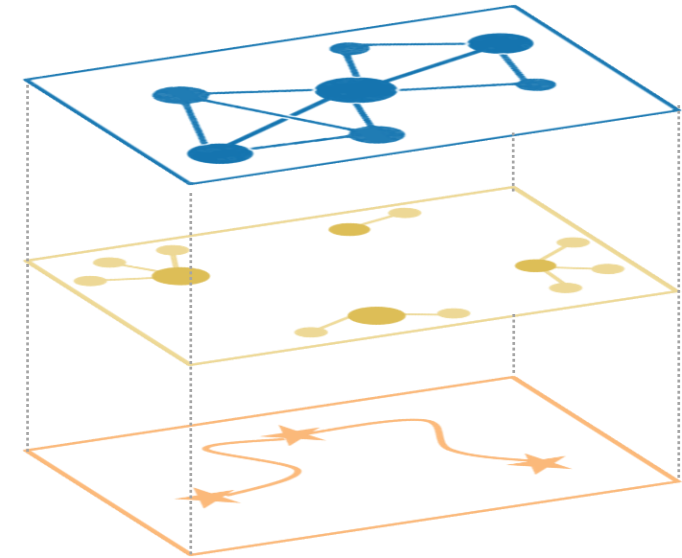
(z.B. stadtweit zur Verbindung von Stadtteilen)

Nebenrouuten

(z.B. innerhalb eines Stadtteils oder Quartiers)

Entwicklungsrouten

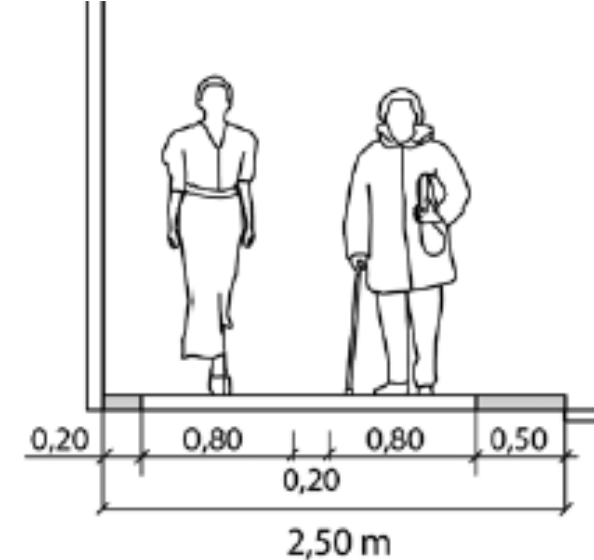
(z.B. zur Entwicklung bisher nicht angeschlossener relevanter Quellen und Ziele)



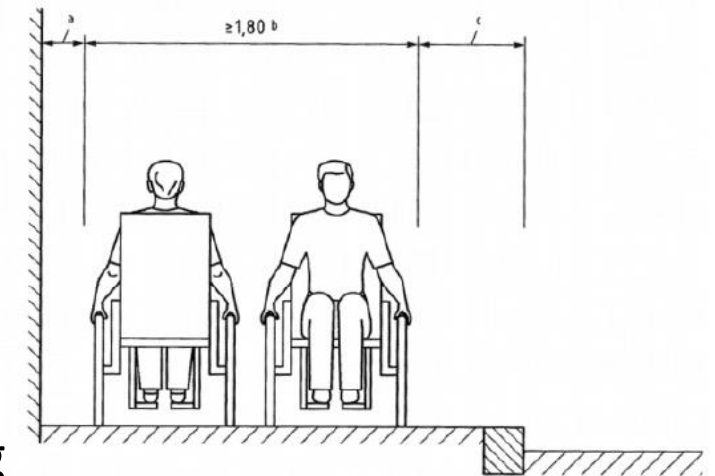
- Die Verbindungen orientieren sich an den wichtigen Quellen und Zielen in den Ortsbezirken (z. B. Schule, Kita, Nahversorgung, Freizeit)
- Auf diesen Verbindungen sollen die Qualitätsstandards weitestgehend eingehalten werden

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.)
- Hol- und Bringzonen vor (Grund-)Schulen
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Einrichtung von Schulstraßen
 - Zeitlich begrenzte Durchfahrts- und Parkverbote im direkten Schulumfeld



Sichere Querungshilfen sind unverzichtbar

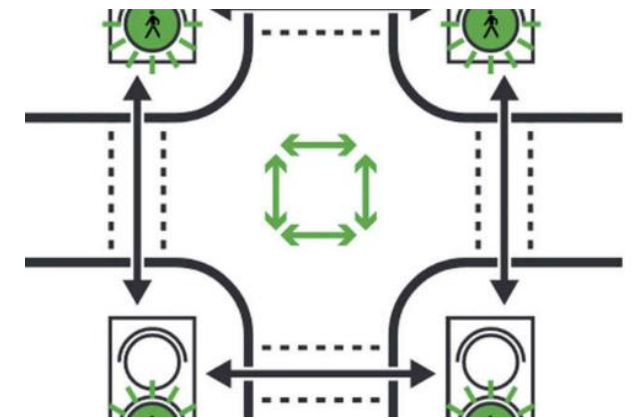
- Barrierefreie Gestaltung von Querungshilfen
 - Absenkung des Bordsteins
 - Taktiler Leitsystem
 - Akustische und Optische Führungselemente an Ampeln
- Fußverkehrsfreundliche Gestaltung von Ampeln
 - Kürzere Wartezeiten für Zufußgehende
 - Längere Grünzeiten für den Fußverkehr
 - Berücksichtigung der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



Barrierefreier Zebrastrifen



Barrierefreie Ampel – Kesselstadt

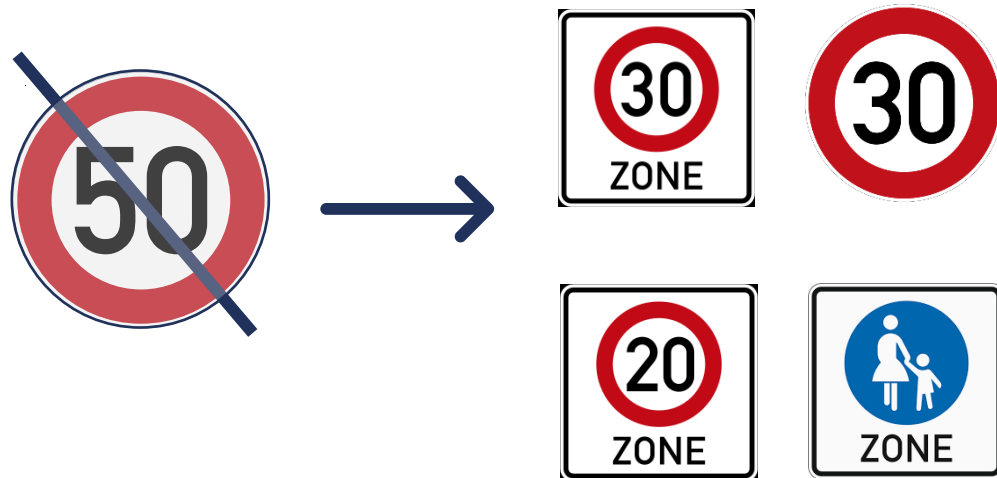


Rundum-Grünschaltung

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



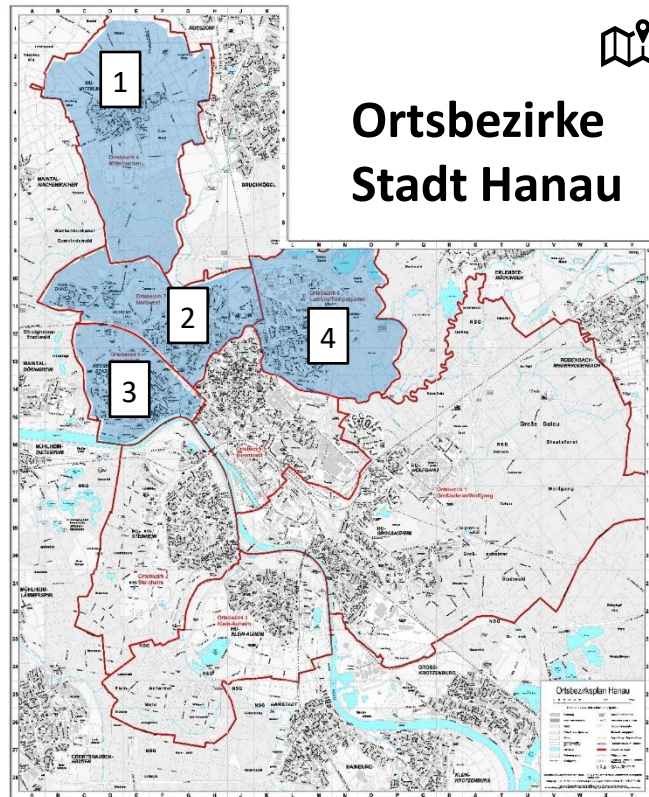
Zu geringe Breiten für den Fuß- und den Radverkehr



Fehlende Beschilderung für den Fußverkehr

Kernmaßnahmen

Übersichtskarte Ortsbezirke



Mittelbuchen (1)

- Gehwegeinschränkung beheben
- Verkehrsberuhigung im alten Ortskern
- Schulwegeplan anpassen

Nordwest (2)

- Querungsmöglichkeiten einrichten
- Hol- und Bringzonen einrichten
- Konflikt mit Radverkehr beheben

Kesselstadt (3)

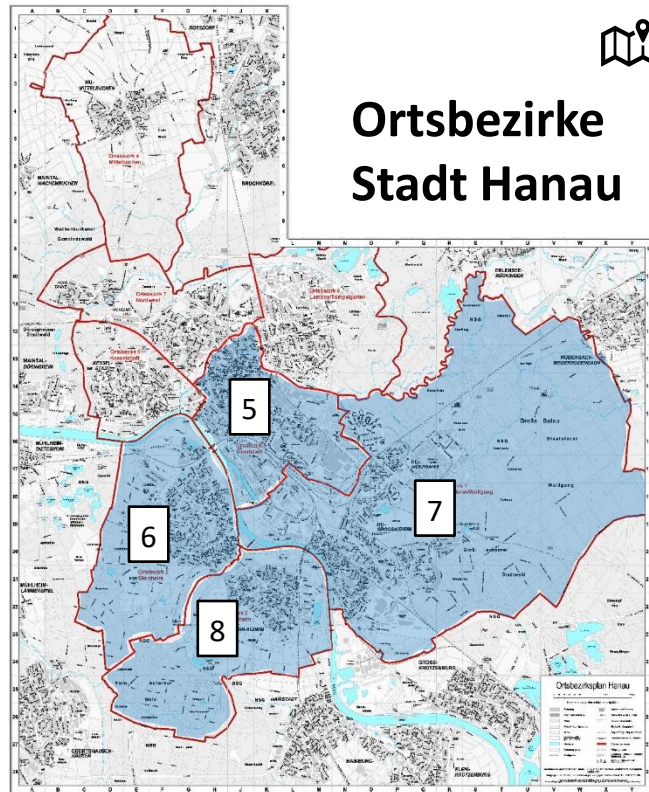
- Gehwegeinschränkung beheben
- Barrierefreiheit schaffen
- Querungsmöglichkeit einrichten
- Konflikte mit Radverkehr beheben

Lamboy (4)

- LSA Schaltung anpassen
- Hol- und Bringzonen einrichten
- Barrierefreiheit am Bhf Nord schaffen

Kernmaßnahmen

Übersichtskarte Ortsbezirke



Innenstadt (5)

- Unterführung besser beleuchten
- LSA Schaltung anpassen
- Geschwindigkeitsreduzierung vor Schule
- Gehwegeinschränkung beheben



Steinheim (6)

- Unterführung besser beleuchten
- Konflikt mit Radverkehr beheben
- Alte Radwegmarkierungen aufheben

Großauheim / Wolfgang (7)

- Unterführungen besser beleuchten
- Schulwegeplan anpassen
- LSA Schaltung anpassen
- Auheimer Brücke wiedereröffnen
- Gehwegeinschränkung beheben

Klein-Auheim (8)

- Straßenraum beleuchten
- LSA Schaltung anpassen
- Querungsmöglichkeiten einrichten
- Auheimer Brücke wiedereröffnen



Radverkehr



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





Maßnahmentypen Radverkehrskonzept

Knotenpunktführung

Allgemeine Empfehlungen
für eine verbesserte
Knotenpunktführung

Neuralgische Punkte

Identifizierung über
Schwächen der
Befahrung/Beteiligung,
Detailausarbeitung

Radabstellanlagen

Empfehlungen von
Standorten und der
Ausgestaltung

Weitere Maßnahmen

Allgemeine Maßnahmen-
vorschläge zur Ertüch-
tigung einer attraktiven
Radinfrastruktur

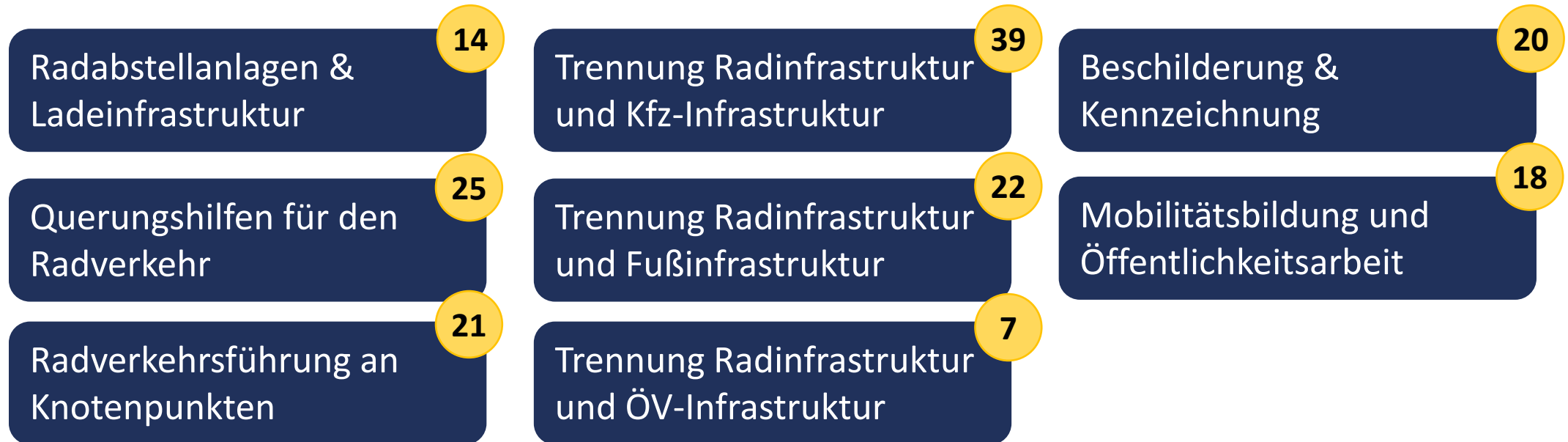
Streckenabschnitte

Maßnahmenvorschläge
für die Streckenabschnitte
des Befahrungsnetzes



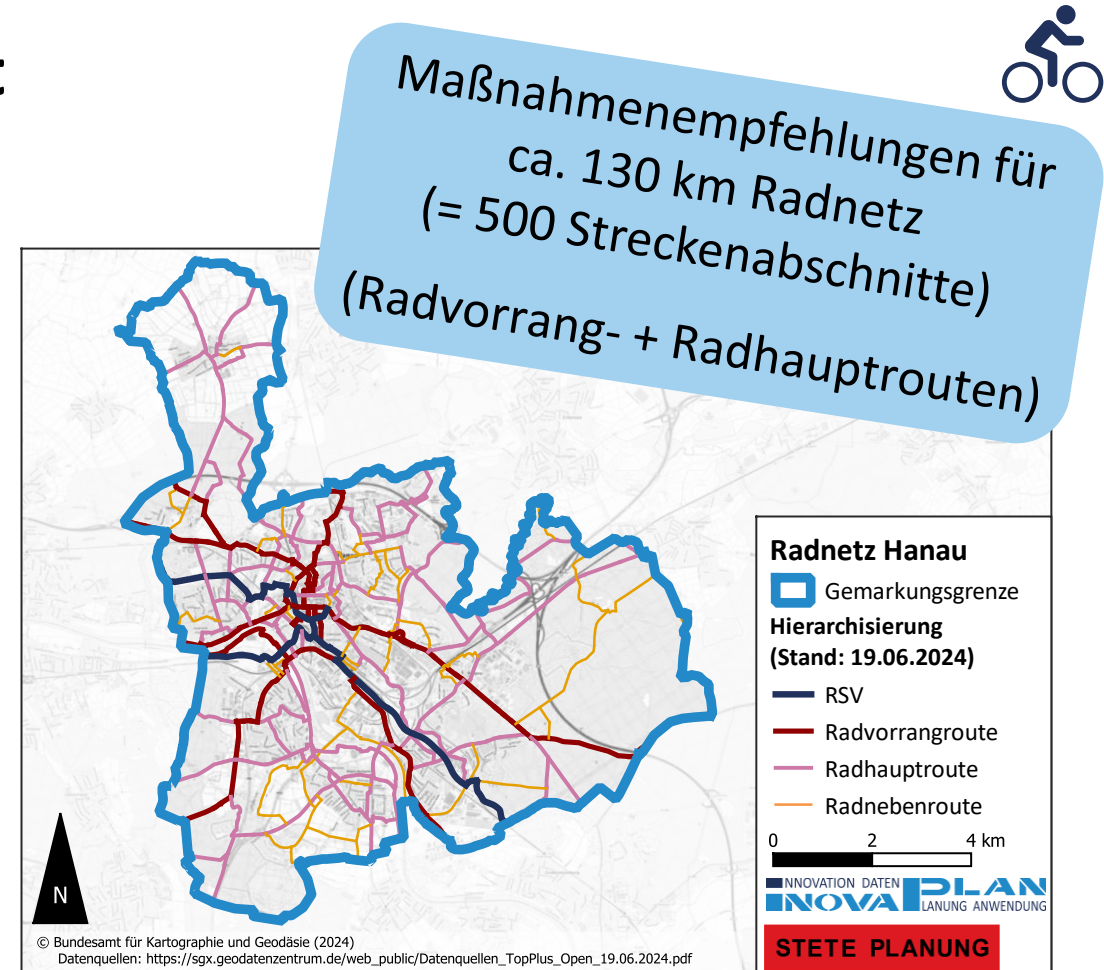
Maßnahmentypen Radverkehrskonzept

- Allgemeine **Maßnahmenvorschläge** zur Ertüchtigung einer attraktiven Radinfrastruktur (Gesamtstadtebene)
- Die Teilnehmenden der 2. Runde Beteiligungsworkshops konnten bis zu 3 Punkte vergeben und so die Handlungsschwerpunkte in Hanau priorisieren



Maßnahmentypen Radverkehrskonzept

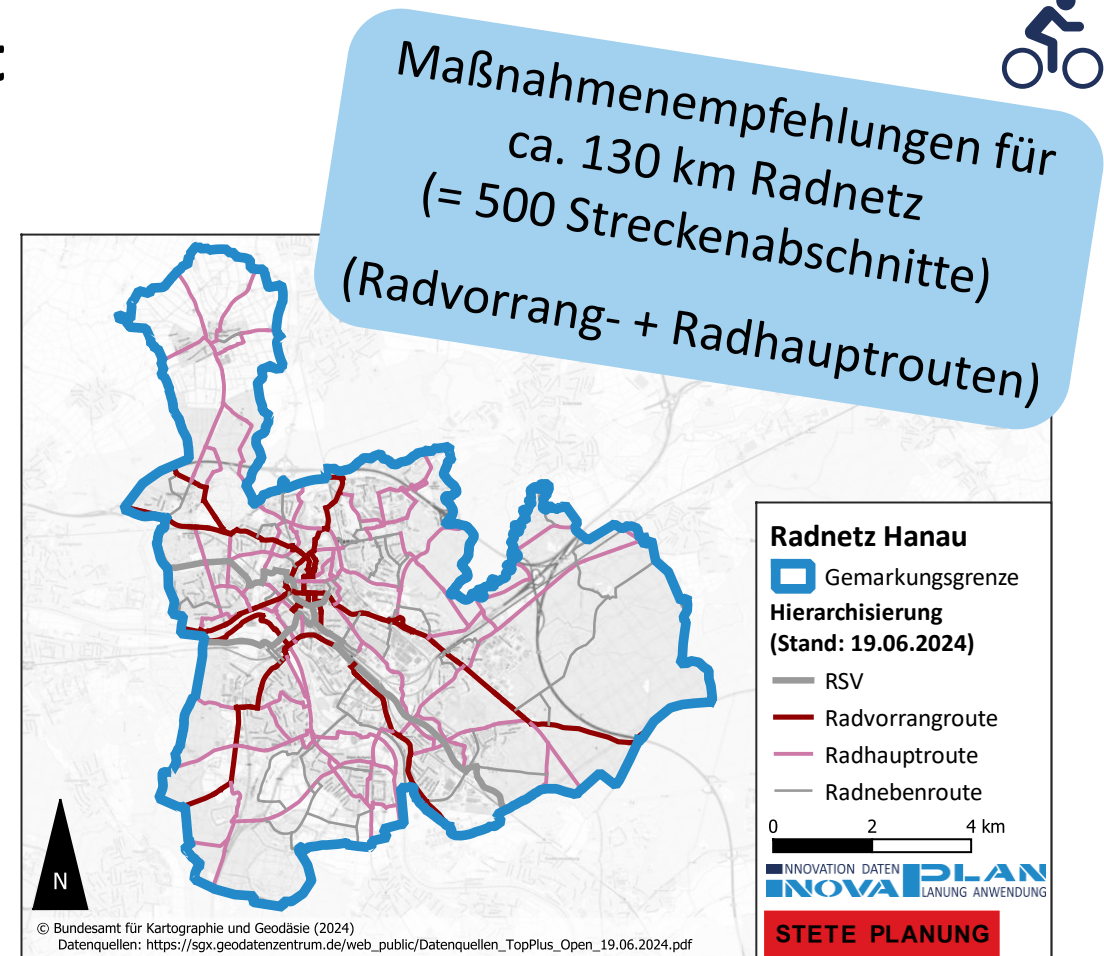
Netzkategorie	Länge [km]	Anteil Gesamtnetz [%]
Radschnellverbindung (RSV)	14,1	7
Radvorrangroute	37,4	20
Radhauptroute	94,0	49
Radnebenroute	44,1	23
Gesamt	ca. 190	100 %





Maßnahmentypen Radverkehrskonzept

- 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** (Grunderwerb etc.)
 - **Überschläglicher Umsetzungsaufwand**





Maßnahmentypen Radverkehrskonzept

Bei rund **4 km (3 %)** des Radnetzes ist ein **Neubau von Radinfrastruktur** erforderlich

97 km (75 %) des Netzes sind mit **geringem bis mittleren Umsetzungsaufwand** realisierbar

Bei rund der **Hälfte (45 %)** des Radnetzes ist ein **Ausbau der vorhandenen Radinfrastruktur** erforderlich

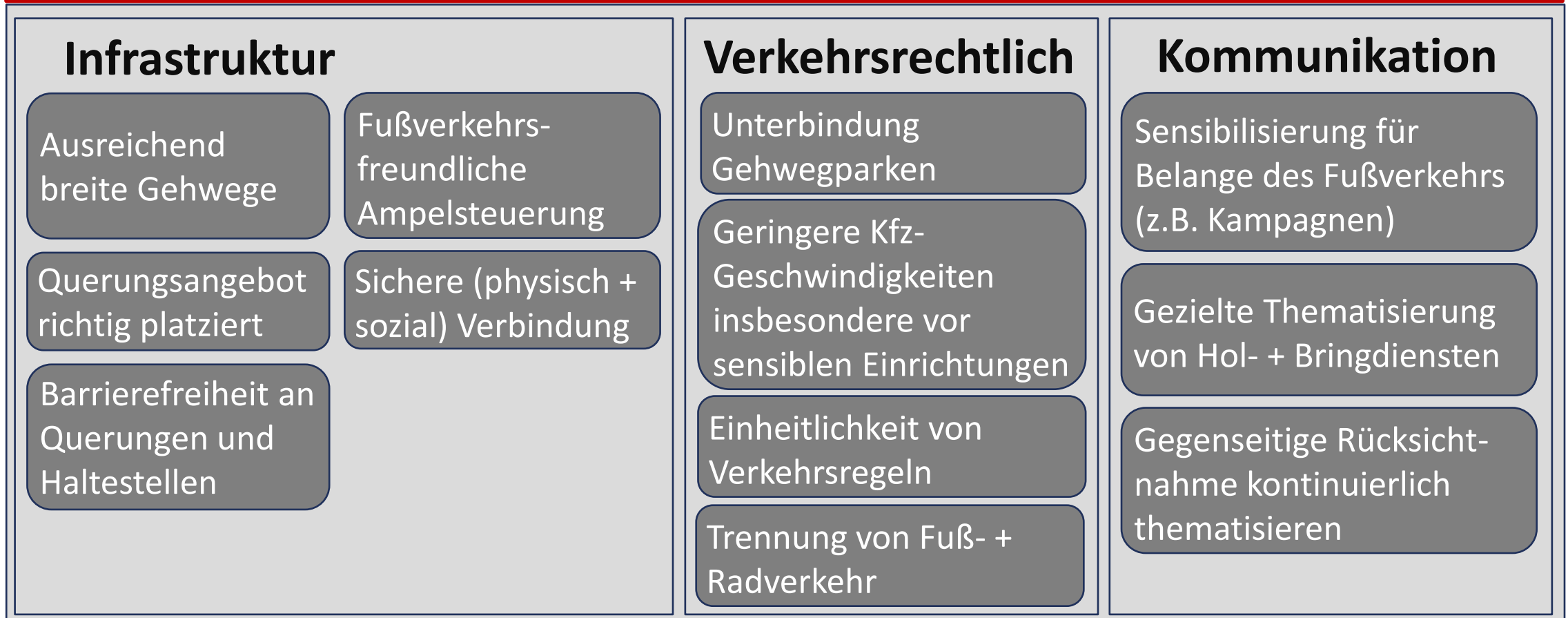
Rund **32 km** sind haben eine hohen bzw. sehr hohen Handlungsbedarf

Fazit Handlungsempfehlungen



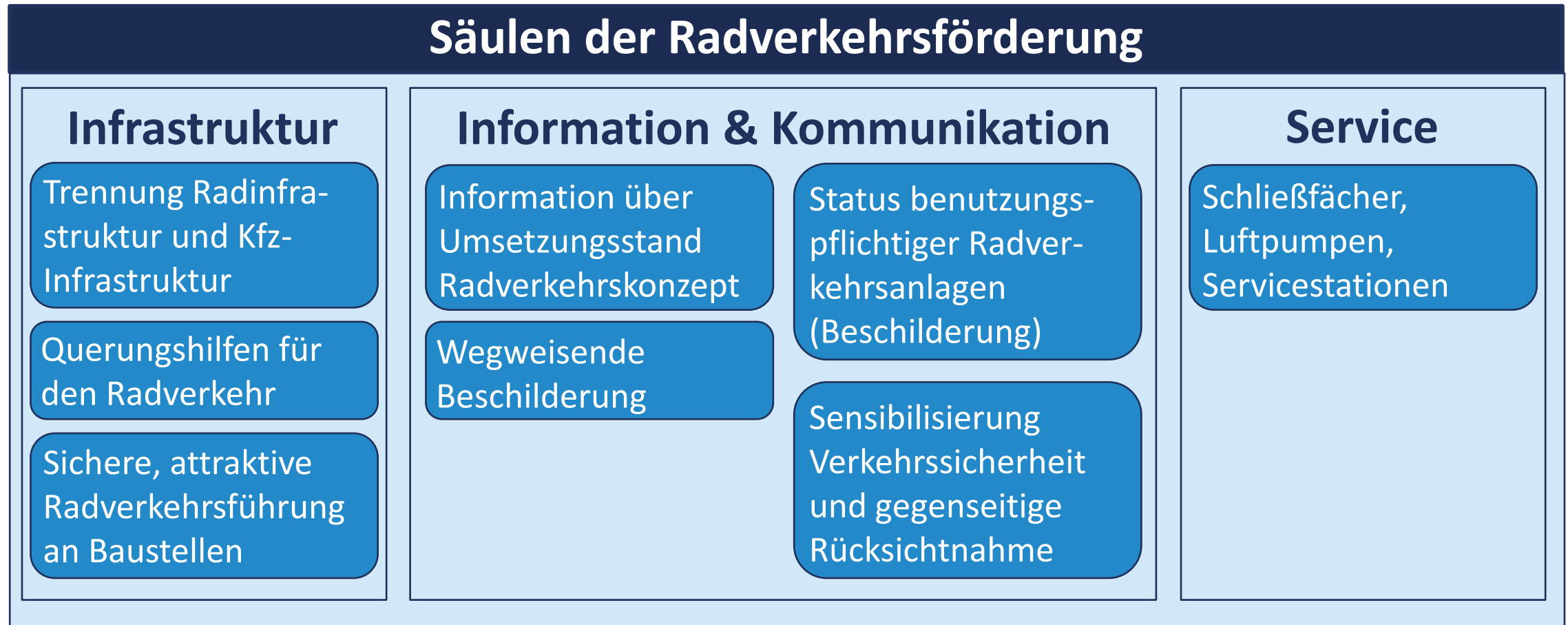
Perspektive Fußverkehr

Säulen der Fußverkehrsförderung





Perspektive Radverkehr



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

Rückfragen



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