



21. HESSISCHER MOBILITÄTSKONGRESS

Integrierte Mobilitätskonzepte
Fahrpläne der Verkehrswende?

27. September 2023 | 10-19 Uhr
Lokschuppen Marburg

Mobilitätsleitbild der Stadt Hanau





RICHTUNG ZUKUNFT

MOBILITÄTSLEITBILD HANAU



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 2030 „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
WWW.ZUKUNFT-HANAU-DE

RICHTUNG ZUKUNFT – MOBILITÄTSLEITBILD HANAU 2030

GLOSSAR klappbar

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 Versendende und Empfangende 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 Motorisierte 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 Wegzwecke.

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 Shuttlesevice, 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 Nutzenden in der Bevölkerung zugänglich sind.

ÖV steht für Öffentlicher Verkehr. Dieser bildet den gesamten Verkehr von Personen, Gütern und Nachrichten, der für jeden Nutzenden 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 Motorunterstützung 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 verkehrsplanearisches 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.

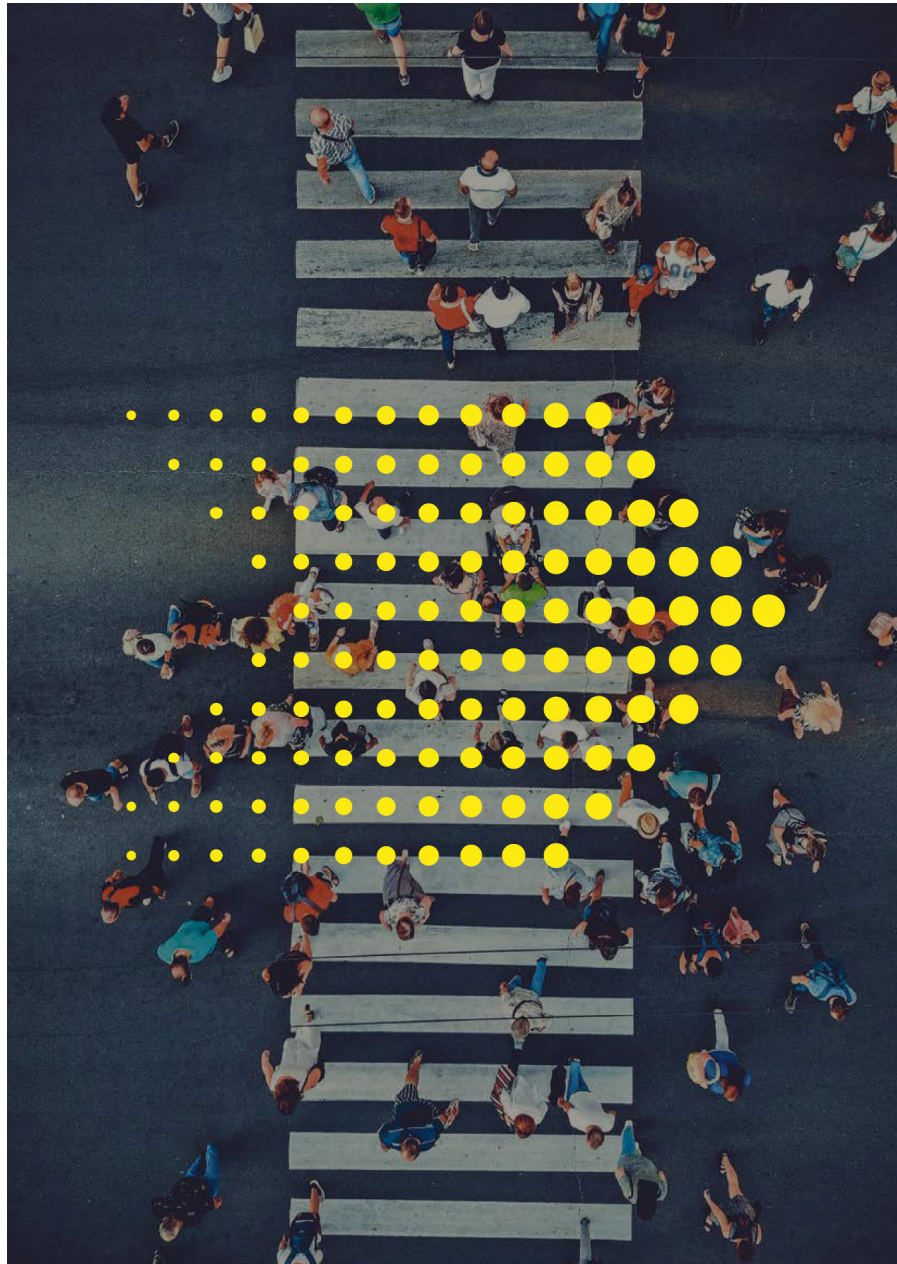
Sharingangebote oder -modelle „Sharing“ kann aus dem Englischen mit „teilen“ übersetzt werden. Sharingangebote beschreiben daher die organisierte und gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Automobile, Fahrräder, Pedelecs, E-Bikes oder E-Roller, die ein flexibles und spontanes Anmieten auf Grundlage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



1 AUSGANGSLAGE HANAU RICHTUNG ZUKUNFT	06
2 TRENDS UND ENTWICKLUNGEN WAS HANAU BEWEGT	12
3 HANDLUNGSFELDER UND ZIELE WIE DIE KOMMUNALE VERKEHRSWENDE GELINGT	50
4 AUSBLICK GEMEINSAM NEUE WEGE GEHEN	84



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 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 Stadtverordneteversammlung hat in ihrer Sitzung am 13.12.2021 die Ziele festgelegt. Sie sollen dazu beitragen, dass Hanaus Mobilität sicher, alltagstauglich und umweltschonend wird und bleibt – eine Stadt, die für alle Menschen lebenswert ist.



FÜR HANAU BESTEHT HANDLUNGSDRUCK

ENTWICKLUNGEN, ZUSAMMENHÄNGE, FOLGEN

BEVÖLKERUNG



BEVÖLKERUNGSZAHL STEIGT



ANZAHL DER WEGE STEIGT



STEIGENDES VERKEHRS-AUFKOMMEN

WIRTSCHAFT UND ARBEIT



MEHR BESCHÄFTIGTE UND MEHR PENDELNDE

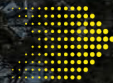


HOHER AUTO-ANTEIL



ERREICHBARKEIT (IN) DER STADT MIT ALTERNATIVEN ZUR AUTOMOBILITÄT NOTWENDIG

MOBILITÄT



HOHER ANTEIL AUTO 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 AUFENTHALTS- UND ZIELORT



HOHE NACHFRAGE NACH FLÄCHEN FÜR ALLE VERKEHRSTEILNEHMENDEN UND PARKRAUM



NUTZUNGSDRUCK WÄCHST

FÜR BEWEGUNG IN DER STADT

ÜBERGEORDNETE ZIELE FÜR DIE MOBILITÄT 2030 IN HANAU

„GRÜN STATT GRAU“

MULTIMOBILE FORTBEWEGUNG

ERREICHUNG DER KLIMAZIELE

- Stadtentwicklung und die Anforderungen an die Mobilität müssen integriert betrachtet werden.
- Stadt- und Verkehrsentwicklung müssen in Bezug auf ihre Abhängigkeiten und Wechselwirkungen miteinander beachtet und geplant werden.
- Die Funktionsfähigkeit der Mobilität mit allen Verkehrsträgern für alle Bürgerinnen und Bürgern und Pendelnden ist 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.
- Die 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.
- Anreize für multimobile Fortbewegung im Alltag schaffen.
- 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 (Rolle als Schnittstelle zwischen ländlichem Raum und Verdichtungsraum).



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 STADTVETRÄGLICH GESTALTEN



RUHENDER VERKEHR

PARKRAUMMANAGEMENT ZUR STEUERUNG DER VERKEHRE NUTZEN



ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE

MULTI- UND INTERMODALITÄT ALS CHANCE NUTZEN



URBANE LOGISTIK

URBANE LOGISTIK STADTVETRÄGLICH STEuern

VERKEHRS- ENTWICKLUNGSPLAN - GANZHEITLICHE KONZEPT- ENTWICKLUNG

THEMENBEZOGENE PRÜFUNG WEITERER MASSNAHMEN UND KONZEPTE

Unterziele Fußverkehr

1

Ausbau von nutzungsorientierten, breiten, befestigten und gut beleuchteten Wegen mit sicheren

2

Die Wartezeiten an ampelgeregelten Kreuzungen sollen so kurz wie möglich gehalten

3

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum soll verbessert werden.

4

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

6

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

9

in Fußgängerzonen von daher nur der notwendige MIV/Wirtschaftsverkehr zugelassen werden. Dies soll mit Zufahrtsbeschränkungen umgesetzt werden.

in Fußgängerzonen, Stadtteilzentren und Wohnquartiere sollen dazu einladen, Angelegenheiten zu Fuß zu erledigen und Spaziergänge zu machen.

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

10

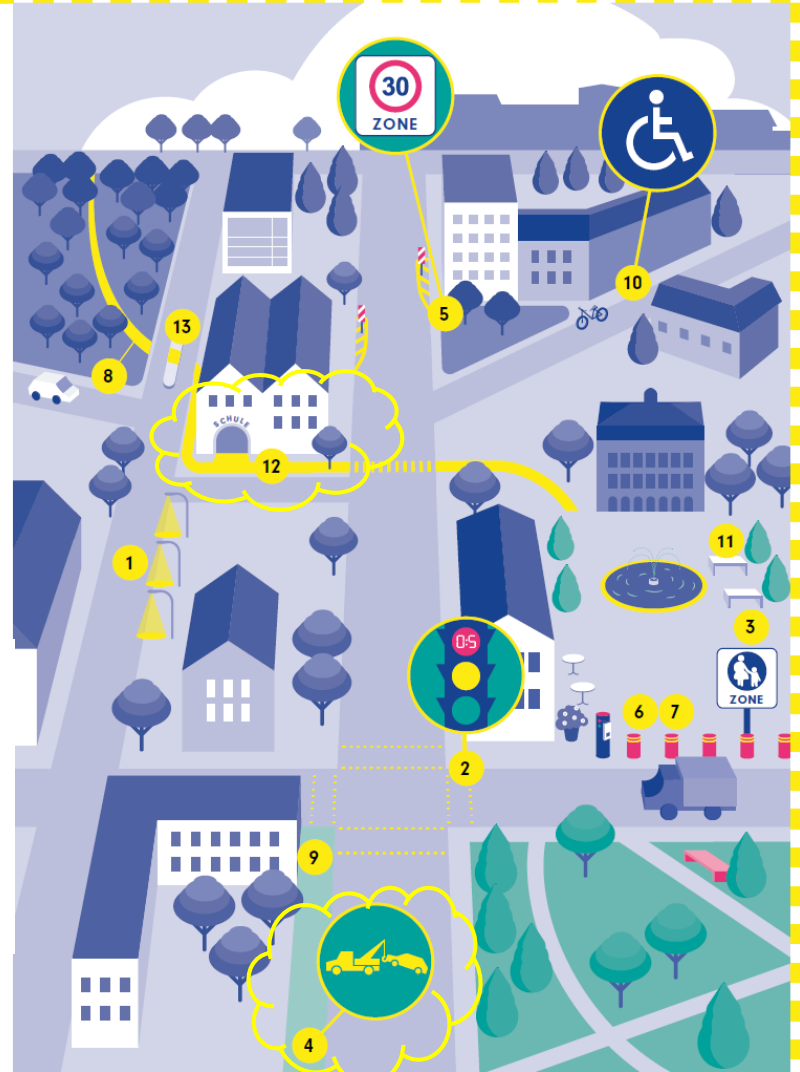
Auf Gehwegen und Fußgängerquerungen müssen sich mobilitätseingeschränkte Personen sicher und unbehindert bewegen können.

Zur Erhöhung der Mobilität sind geeignete Maßnahmen vorzusehen und zum Verwirklichen zu bringen.

12

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

Fußgängerquerungen sicher gestaltet werden.



Unterziele Radverkehr

62 ‹‹

1

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

Anlegen von Aus- und Nebenwegen sowie die Radwegbeschilderung.

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.



Unterziele ÖPNV

66 ‹‹

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 Bevorzugungen, wie Vorrangschaltungen oder Busspuren soll der ÖPNV gefördert werden.

5

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

6

Eine Qualitätssteigerung wird durch ein Linienverkehr ersetzendes oder On-Demand-zustellendes oder On-Demand-

7

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

8

Die regionalen sollen die oberer Funktion Hanau

9

Durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen soll Multimodalität 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

ellenber bequemen, sicheren und freien Einstieg und halt aufgewertet werden.

und der zugehörigen 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.



Unterziele MIV



1
Die zu erwartende Zunahme des PKW-Aufkommens soll stadtvträglich gestaltet werden.

2
Durch die Reduzierung des MIV in der Innenstadt soll eine

3
Dennoch soll die Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit des 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
frei werdende Flächen - allem für Zufußgehende, Grünflächen - öffentliche Nutzungen - freigegeben 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
der einströmende Verkehr soll zu einer innerstädtischen

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 CO₂-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.

Unterziele Ruhender Verkehr

74 ‹‹

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.

Die Erreichbarkeit von Nutzungszonen soll im Straßenraum verbessert 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.



Unterziele Alternative Mobilitätsangebote

1

Multimodale, intelligente Verknüpfungspunkte in Hauptbahnhöfen sollen eine zentrale Rolle spielen und die Nutzung anderer Verkehrsmittel anregen, auf andere Weise umzusetzen.

2
Der Hauptbahnhof soll durch den Umbau zur zentralen Mobilitätsdrehscheibe werden. Die weiteren Bahnhöfe bieten Chancen zur Entwicklung.

Alternative Mobilitätsangebote (z. B. über die RMV-Applikation) sowie die Information über diese Angebote soll verbessert werden.

4

Der Ausbau des Carsharing-Angebots soll den Verzicht auf den eigenen PKW erleichtern.

Alternative Angebote sollen nicht nur in den innerstädtischen Bereichen, sondern auch in ländlichen Gebieten sichtbar werden.

Über digitale Zugänge 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.

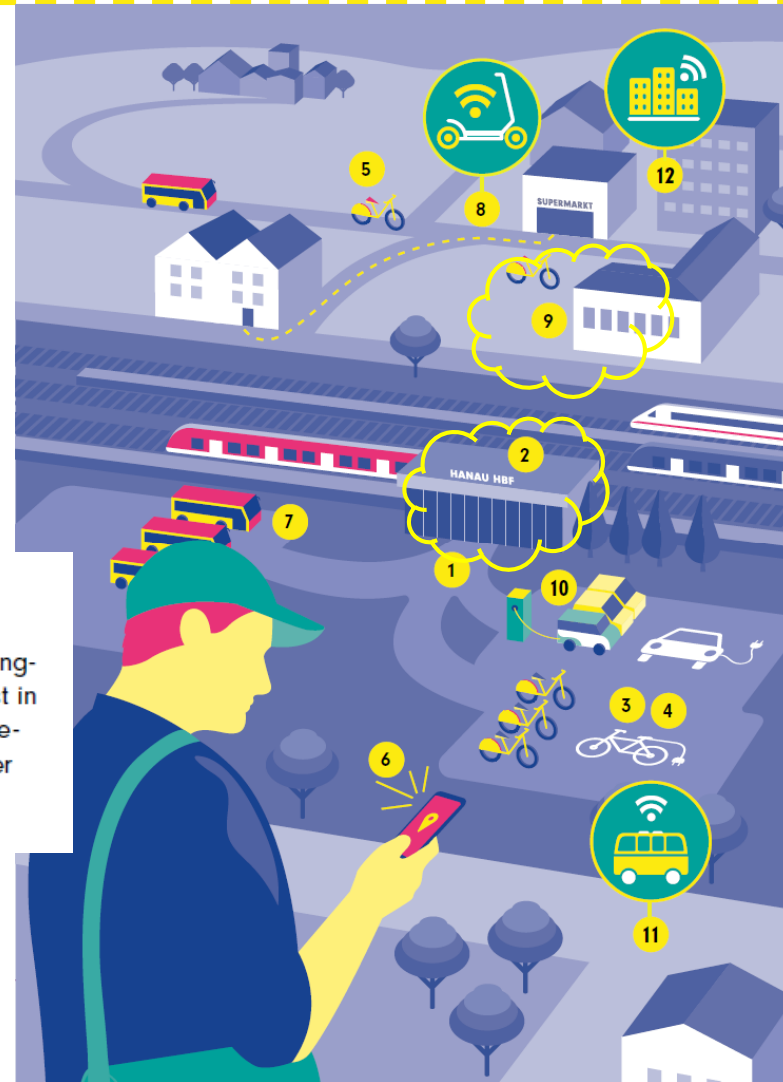
10

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.

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



Unterziele Urbane Logistik

82 ‹‹

1

Die urbane Logistik bedarf einer Neuausrichtung mit eigenen Konzepten.

2

Die Bündelung der Ver vor allem an Abholstat soll zu Einsparungen in Lieferverkehr führen, z. 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.

Wirtschaftsrationalen Hubs gesetzt werden.





4

AUSBLICK

GEMEINSAM NEUE WEGE GEHEN

Verkehrsentwicklungsplan auf Grundlage Mobilitätsleitbild



Vielen Dank für ihr Interesse.