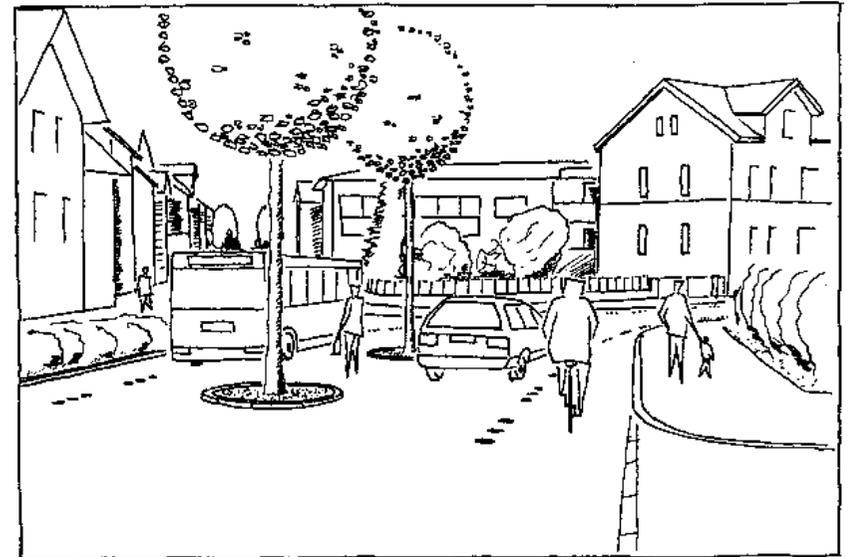




STADT HANAU  
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN



KURZFASSUNG  
JANUAR 1998

**Verkehrsentwicklungsplan Hanau**  
**Kurzfassung**  
**Januar 1998**

	Seite
Bestandsanalyse	4
Zielsetzungen	7
Planung	
Verkehrsarten	8
Straßen	10
Innenstadt	16
Realisierung	18
Wie geht es weiter?	20

**Herausgeber:**

Magistrat der Stadt Hanau  
Am Markt 14 - 18  
63450 Hanau  
Tel: 06181/ 295-0

**Verfasser:**

Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning  
Architekt, Stadtplaner, Verkehrsplaner SRL  
& Partner GbR

Westring 63, 34127 Kassel  
T: 0561/85840, F:/898010; T: 08325/366, F:/1310

Mitarbeit:  
Dipl. Geogr. Henning Krug  
Martin Weidauer

vor nun bereits 20 Jahren wurde die letzte gesamtstädtische Verkehrsplanung erarbeitet. Seither hat sich viel geändert; nicht nur die Verkehrsverhältnisse in unserer Stadt. Auch die Ziele der Verkehrsplanung erfordern heute eine neue, eine ganzheitliche Sichtweise. In unseren Straßen treffen eine Vielzahl verkehrlicher und städtebaulicher Nutzungsansprüche aufeinander. Zwischen ihnen gilt es Kompromisse zu finden. Denn Lebensqualität hat viel mit Verkehr zu tun, mit den Belastungen und natürlich auch mit den Erreichbarkeiten. Im neuen Verkehrsentwicklungsplan stehen deshalb im Vordergrund der Untersuchungen

- die Gestaltungsqualität der Straßen als Umfeld der angrenzenden Bebauung und als öffentlicher Raum,
- die mengenmäßige und qualitative Abwicklung aller Verkehrsarten und
- die möglichst stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs.

In Hanau haben wir in den letzten Jahren bereits viele Straßen unter diesen Aspekten umgebaut. Auch Busverkehr, Radwegeplanung und Parkraumbewirtschaftung in Hanau zeugen von einer fortschrittlichen städtischen Verkehrsplanung. Aufgabe dieses Verkehrsentwicklungsplans ist, die vielen verschiedenen Einzelmaßnahmen unter ein abgestimmtes schlüssiges Gesamtkonzept zu stellen. Gerade heute müssen wir besonders darauf achten, daß wir mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln den höchstmöglichen Nutzen für unsere Stadt erzielen. Der Verkehrsentwicklungsplan richtet seinen Blick deshalb auch 15 bis 20 Jahre in die Zukunft, um eine längerfristige Zielorientierung und Kontinuität für die heute anstehenden Entscheidungen zu geben.

Verkehr setzt sich aus vielen einzelnen Wegen zusammen. Jeder einzelne Weg beruht auf ganz praktischen individuellen Entscheidungen von uns allen und unseren Gästen. Diese Entscheidungen können sich behutsamen Maßnahmen sehr flexibel anpassen. Die Erfolge andere Städte zeigen, daß viel getan werden kann für die Förderung des Umweltverbunds (Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlicher Verkehr) und eine höhere Lebensqualität. Dafür brauchen wir kleine Schritte, einen langen Atem und eine breite öffentliche Diskussion. Dazu möchten wir Sie, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, mit dieser Kurzfassung des Verkehrsentwicklungsplans recht herzlich einladen.



Ihre

Margret Härtel  
Oberbürgermeisterin



Ihr

Jürgen Patscha  
Baudezernent

# BESTANDSANALYSE

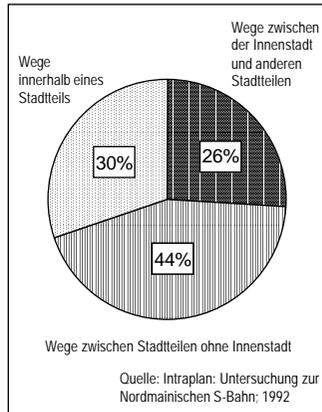
## Erreichbarkeiten in Stadt und Region

Hanaus Lage im Siedlungszusammenhang bietet hervorragende Voraussetzungen für regionale Erreichbarkeiten. Einerseits kann Hanau intensiv am wirtschaftlichen und kulturellen Leben des Rhein-Main-Ballungsraums teilnehmen. Andererseits bestehen enge Verflechtungen mit dem Umland; insbesondere entlang der Siedlungs- und Verkehrsbänder an Main und Kinzig. Ein besonderer Pluspunkt ist Hanaus Lage im Schienennetz. Ausgehend vom zentralen Umsteigepunkt und ICE-Halt Hauptbahnhof strahlt es sternförmig in sechs Richtungen aus. Jedoch entstehen neue Wohn- und Gewerbestandorte regional vielfach abseits der Schienenachsen. Dadurch verschlechtern sich die Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr.

hervorragende Voraussetzungen

Verschlechterung durch Siedlungsentwicklung

Stadtteilstruktur der kurzen Wege



Hanaus Stadtteile sind groß genug, um eine gewisse Eigenständigkeit aufzuweisen. Wohnen, Versorgen und Arbeiten sind relativ gut durchmischt. Die Nähe der Stadtteile zueinander ermöglicht beste Erreichbarkeiten per Rad, zu Fuß und mit dem Bus, insbesondere zwischen den dicht bebauten Stadtbereichen. Dazwischen liegen die natürlichen Trennlinien Main und Kinzig sowie Grün- und Naherholungsbereiche. Diese verkehrlich günstige Stadtteilstruktur wird durch anbaufreie Schnellstraßen empfindlich gestört und zerschnitten. Wohn- und Naherholungsqualitäten gehen dadurch verloren. Fußgänger und Radfahrer werden in ihrer Mobilität behindert.

trennende Schnellstraßen

Wegebeziehungen innerhalb Hanaus

## Nutzung und Gestaltung von Straßen und Plätzen

Viele Hanauer Straßen haben ihre städtebaulichen Qualitäten eingebüßt durch Unterordnung unter die Belange von Verkehrstechnik und Kfz-Verkehr. Nicht weil Befahrbarkeit und Mengenleistungsfähigkeit dies erfordern würden, sondern aufgrund von zusätzlichem Fahrkomfort. Auch Wohnstraßen weisen trotz sehr geringem Kfz-Verkehr überdimensionierte Fahrbahnen auf. Die Straßen und ihr Umfeld werden dadurch unattraktiv für Fußgänger und Radfahrer. Dies verstärkt den Kfz-Verkehr zusätzlich und über das notwendige und stadtverträgliche Maß hinaus. Ebenso werden nichtverkehrliche Nutzungen über Gebühr beeinträchtigt, wie Aufenthalt und Erschließung, Wohnen, Kinderspiel, Öffentlichkeit und soziale Kontrolle, Geschäftsauslagen, Begrünung u.a. Ist das unmittelbare Wohnumfeld unattraktiv, entsteht wiederum mehr Verkehr. Auch die Identifikation der Hanauer mit ihrer Stadt und das Image von Hanau leiden unter den heutigen Gestaltungsqualitäten der Straßen. Einige jüngere Straßenumbauten in Hanau versuchen den offensichtlichen Problemen entgegenzuwirken.

Verkehrstechnik statt Nutzungsvielfalt



Einladung zum Rasen

Beispiel Bruchköber Landstraße (1700 Kfz/Spitzenstunde)



neue Straßenumbauten viel Verkehr, aber stadtverträglich

Beispiel Philippsruher Allee (2300 Kfz/Spitzenstunde)

## Erreichbarkeiten in den Verkehrsarten

### Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr macht in Hanau ein Viertel des Verkehrsaufkommens aus; Wege zu Bushaltestelle oder Parkplatz nicht eingerechnet. Die Dominanz des Kfz-Verkehrs in der Straßengestaltung beeinträchtigt besonders den Fußgängerverkehr. Schmale Bürgersteige, lange Wartezeiten an Ampeln, fehlende Querungsstellen, breite Fahrbahnen und hohe Geschwindigkeiten stellen für die umweltfreundlichste Verkehrsart erhebliche Mobilitätsbehinderungen dar. Maßnahmen der Verkehrsordnung (Tempo 30, Zebrastreifen o.ä.) verbessern zwar die Situation, die straßenbaulichen Mängel können dadurch jedoch nicht hinreichend ausgeglichen werden.

massive Mobilitätsbehinderungen

### Radverkehr

Die geringen Höhenunterschiede und das kompakte Stadtgebiet sind ideale Voraussetzungen für den Radverkehr. Das Fahrrad ist ebenso umweltfreundlich wie das Zufußgehen und auf Kurzstrecken ebenso schnell wie das Auto. Probleme verursacht wiederum die Kfz-dominierte Straßenraumaufteilung. Auch neuere bzw. nachträglich abmarkierte Radwege gehen oft zu Lasten der Fußgängerflächen. Für Radfahrer selbst sind die vorhandenen Radwege zum Teil unattraktiv und gefährlich (zu schmal, schlechter Belag, schlecht sichtbar für Kfz-Lenker, ungesichertes Radwegende). Darüberhinaus hat das Radverkehrsnetz noch Lücken; einerseits durch Einbahnregelungen u.ä., andererseits durch fehlende Radverkehrsflächen in einigen stärker belasteten Straßen.

große Potentiale

Lücken und qualitative Mängel im Radverkehrsnetz

### Öffentlicher Verkehr

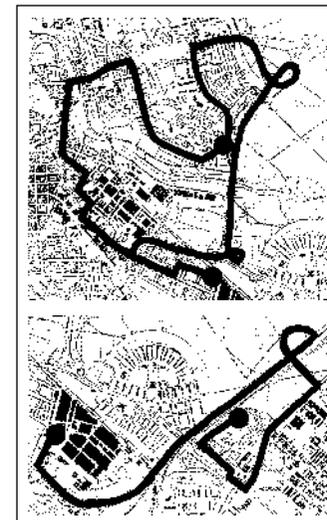
Sieben Regionalbahnhöfe und ein ICE-Bahnhof sind hervorragende Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr in Hanau. Es bestehen jedoch erhebliche Mängel sowohl in der Verknüpfung von Bahn- und Busverkehr als auch in der städtebaulichen Einbindung der Bahnhöfe. Im Busverkehr ist das Angebot insgesamt vergleichsweise gut. Es ist jedoch stark auf die Innenstadt und auf eine gleichmäßige Flächenerschließung orientiert. Demgegenüber fehlen befriedigende Qualitäten in den Stadtteilverbindungen und im Angebot zwischen dicht bebauten Bereichen mit hohem Nachfragepotential. Die unübersichtlichen Parallelangebote verschiedener Betreiber verursachen unnötige Kosten. Die Haltestellen weisen im Hinblick auf Aufenthaltsqualität und ÖV-Vorrang Mängel auf.

wenig Stadt am Bahnhof

Buserschließung flächig aber umwegig

### Kraftfahrzeugverkehr

Das dichte Netz anbaufreier Schnellstraßen dient vor allem den großräumigen Verkehrsbeziehungen. Fehlende Anschlüsse bewirken im Stadtverkehr eher eine Mehrbelastung durch Umwege als eine Entlastung. Die Innerortsstraßen sind selbst zu Spitzenzeiten weitgehend staufrei. Dem zügigen Verkehrsfluß dienen Abbiegeverbote und Einbahnstraßen. Die Folgen sind jedoch auch Desorientierung sowie längere Wege und somit mehr Verkehrsbelastung. Das Nebenstraßennetz ist überwiegend als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Dies entspricht den Belangen von Wohnumfeld und Verkehrssicherheit. Doch alleine reicht das nicht: Alljährlich sterben auf Hanau Straßen fünf bis zehn Menschen, davon zwei Drittel Fußgänger und Zweiradfahrer. Bis zu 100 Menschen werden jedes Jahr schwer verletzt.



Mehrbelastung durch schlechte Verknüpfungen

auch innerorts: flüssig aber umwegig

zu viele Tote und Schwerverletzte

beispielhafte Umwege im Straßennetz

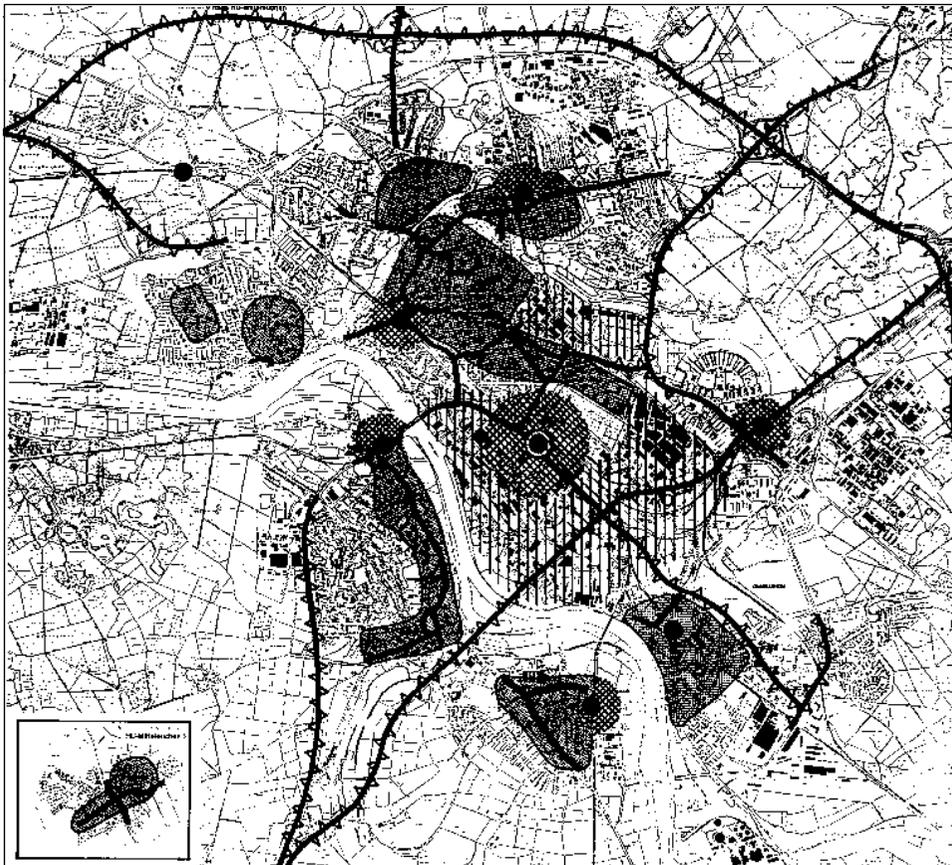
hohe Flächeninanspruchnahme  
in dicht bebauten Bereichen

Bewirtschaftung richtig  
aber zu wenig Kontrollen

**Parkraum**

Die Flächeninanspruchnahme durch abgestellte Kfz hat in dicht bebauten Gebieten Hanau ein zu hohes Maß erreicht. Im Wohn- und Geschäftsumfeld fehlen Frei- und Grünflächen; in den Straßen fehlen Flächen für Fußgänger- und Radverkehr, Lieferverkehr und Aufenthalt. Besonders ist die Innenstadt davon betroffen. Bis auf den Marktplatz werden fast alle öffentlichen Flächen und zusätzlich viele private Blockinnenbereiche als Parkplatz genutzt. Entsprechend wurde in der Erhebung kein Parkraumdefizit festgestellt. In den Parkhäusern und Tiefgaragen gibt es selbst in Spitzenstunden noch freie Kapazitäten. Die Parkgebühren im Straßenraum sind dem Wert der Flächen entsprechend hoch und fördern eine wirtschaftliche Ausnutzung durch viele Kurzparker statt wenige Dauerparker. Jedoch weisen die vielen Gehwegparker, Parkdauerüberschreitungen und Parker im Parkverbot auf Mängel in der Parkraumüberwachung hin.

**Problemschwerpunkte**



- Städtebauliche Defizite im Bahnhofsumfeld: niedrige Dichte und geringe Öffentlichkeit
- überhöhter Flächenanteil Parks, Freiflächendefizit
- Innerortsstraßen mit unverträglicher Kfz-Dominanz in Gestaltung und Nutzung
- Fernbahnhof (ICE)
- Industriezonen mit Barrierewirkung
- Anbaufreie Straßen mit starker Barrierewirkung und Emissionen
- Regionalbahnhof

**ZIELSETZUNGEN**

**Verbesserung der Verkehrsabwicklung**

**Zielkatalog Verkehrsbelastung verringern**

- Verkehrslärm und Schadstoffausstoß verringern
- Unfallrisiko verringern (insbesondere die Anzahl schwerer Unfälle)
- Trennwirkung von Straßen verringern
- Flächeninanspruchnahme durch Kfz-Verkehr verringern
- Beeinträchtigungen von Stadtbild, Öffentlichkeit und Identifikation verringern

durch Planung optimieren:  
geringere Belastung und Kosten..

**Zielkatalog Erreichbarkeiten verbessern**

- Umfeldqualitäten in Straßen verbessern und Freiflächen zurückgewinnen
- Vernetzung verbessern, Umwegzwänge verringern
- Komfort und Sicherheit im Fußgängerverkehr verbessern
- Komfort und Sicherheit im Radverkehr verbessern
- Bedienungsqualitäten im öffentlichen Verkehr verbessern

...bei höherem Nutzen...

...erhöhen die Effizienz  
des Verkehrssystems

**Verbesserung der städtebaulichen Voraussetzungen**

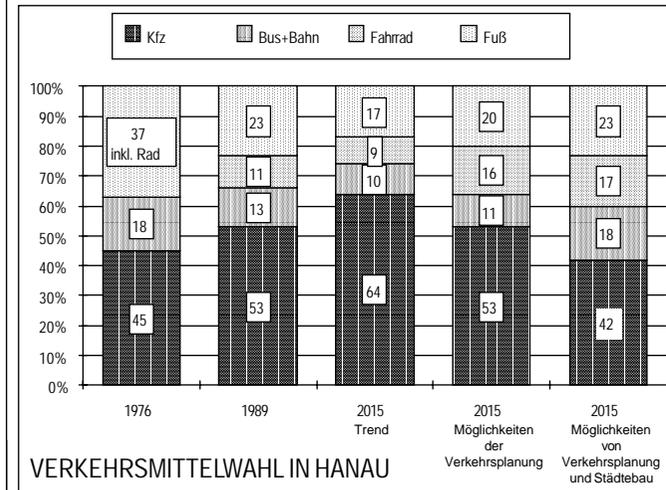
Siedlungsstruktur und Städtebau setzen den Rahmen für das realisierbare Maß an Verkehrsbelastung und Erreichbarkeit. Förderlich ist eine kompakte Stadtentwicklung, und zwar insbesondere an den Bahnhöfen, aber auch an Achsen, die gut mit einem attraktiven Busverkehr erschlossen werden können. Hohe Nutzungsdichte ist gleichbedeutend mit vielen Zielen im Nahbereich um Wohnung oder Haltestelle. Je mehr dort ist, desto attraktiver ist das Zu Fußgehen oder die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Gerade der öffentliche Verkehr braucht Mindestdichten; sonst reicht die Nachfrage nicht für einen dichten Takt. Hanau hat die notwendigen Nutzungsdichten in jedem Stadtteil; aber in den einzelnen Stadtteilen nicht überall. Neben der Dichte ist eine gute Mischung verschiedener Nutzungen (Arbeiten, Wohnen etc.) für den öffentlichen Verkehr wichtig. Mischung sorgt für eine gleichmäßigere Auslastung; im übrigen auch von Straßen, Parkplätzen und anderer (Verkehrs-)Infrastruktur. Dritte Voraussetzung ist die öffentliche Sicherheit der Straßen. Damit Straßen nicht zum Angstraum für Fußgänger und Radfahrer werden, braucht es Sichtbeziehungen zur angrenzenden Bebauung; gerade auch bei Straßenunterführungen und auf den Stadtteilverbindungen durch Industriezonen.

hohe Nutzungsdichte  
für kurze Wege

gute Nutzungsmischung  
für gleichmäßige Auslastung

Straßenrandbebauung  
für öffentliche Sicherheit

**Trend und Potentiale: Beispiel Verkehrsmittelwahl**



Nichts tun  
führt zu Verschlechterung

Verbesserungen sind möglich

Beispiel Verkehrsmittelwahl  
Anteile der einzelnen Verkehrsmittel  
an allen Wegen (in %)

# PLANUNG VERKEHRSARTEN

## Fußgängerverkehr

Wichtigste Voraussetzung für attraktive Fußwege ist eine stadtverträgliche Entwicklung des Kfz-Verkehrs. Maßgeblich trägt dazu bei die Senkung der Geschwindigkeiten unter anderem durch Anordnung von Tempo-30. Konsequente Parkraumüberwachung dient auch dem Schutz der Fußgängerflächen. Im Verlauf von stark befahrenen Straßen helfen Mittelinseln die Überquerung zu erleichtern. An Kreuzungen sollte Hinübergehen innerhalb einer Grünphase ohne Zwischenhalt möglich sein. Schmale Fahrbahnen lassen sich einfacher queren als breite.

Großzügig bemessene Gehwege bieten Platz zum Nebeneinandergehen, Verweilen und Kontakte knüpfen. Auf den bestehenden, schmalen Bürgersteigen sollten keine Radwege abmarkiert und keine Dauerparker toleriert werden. In Nebenstraßen können unter der Maßgabe niedriger Geschwindigkeiten breitere Fußgängerflächen durch teilweise Überlagerung mit dem Kfz-Verkehr entstehen (sanfte Trennung).



sicher zu Fuß durch  
Rücksicht im Auto

Fahrbahnquerungen erleichtern

breite Bürgersteige

Flächengewinn durch  
sanfte Trennung  
Beispiel Hospitalstraße

Straßenbäume und Sitzgelegenheiten schaffen eine angenehme Atmosphäre für Fußgänger und werten das Straßenerscheinungsbild auf. Sichtbeziehungen zu anderen Verkehrsteilnehmern und zum Erdgeschoß der Gebäude vermeiden Angsträume. Ganz besonders wichtig ist dies auf Verbindungen zwischen Stadtteilen durch Industrie- und Verkehrszonen. Zur engmaschigen Stadtteil- und Grünvernetzung sollten weitere attraktive Verknüpfungen entstehen. Außer an A 66 und B 43a können Straßenquerungen ebenerdig angelegt werden.

soziale Kontrolle verbessern

## Radverkehr

Hanau besitzt gute Voraussetzungen als attraktive Fahrradstadt. Qualitative Verbesserungen und Ergänzungen der Infrastruktur können erhebliche Potentiale erschließen; insbesondere in Straßen mit viel Kfz-Verkehr, da diese für den Radverkehr oft wichtige Netzverbindungen ergeben. In vielen Straßen bieten breite Fahrbahnen ausreichend Platz für schnelle Verbesserungen. In Hauptverkehrsstraßen sollen Radfahrer getrennt vom Kfz-Verkehr auf Radfahrstreifen oder Radwegen geführt werden. Radfahrstreifen sollten dort markiert werden, wo entweder mangelhafte Radwege vorhanden sind, die durch die StVO-Änderung ihre Benutzungspflicht verlieren, oder dort wo Radwege noch völlig fehlen. In Straßen mit zwei Spuren pro Richtung kann der notwendige Platz durch Verschmälerung auf zwei Pkw-Spuren geschaffen werden. In Sammelstraßen reicht eine sanftere Trennung vom Kfz-Verkehr mittels Angebotsstreifen. Dieser kennzeichnet die Vorrangfläche für den Radverkehr, bündelt den Pkw-Verkehr in der Straßenmitte und wird nur gelegentlich von Lkw mitbenutzt. In nachgeordneten Straßen bei Tempo-30 empfiehlt sich Mischverkehr.



Platz für Angebotsstreifen  
Beispiel Bruchköbler Landstraße

gefährliche Knoten entschärfen

ergänzende Angebote

Kreuzungen und Einmündungen sind Gefahrenpunkte für den Radverkehr. Wichtig sind hier eine kompakte Bauweise, geringe Kfz-Geschwindigkeiten, kurze Querungsstrecken, Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern und eine klar erkennbare Führung des Radverkehrs. Als weitere Maßnahmen sind Netzergänzungen zur Verkürzung der Wege innerhalb bzw. zwischen Stadtteilen und Naherholungsflächen bedeutsam. Außerdem können Wegweisung und Abstellanlagen als ergänzende Infrastruktur zur Attraktivität beitragen, insbesondere zur besseren Verknüpfung mit Bus und Bahn.

## Öffentlicher Verkehr

Stadtentwicklung und Nachverdichtung an den Bahnhöfen sollten neue Fahrgastpotentiale im Schienenverkehr erschließen. Je mehr Ziele dort sind, desto weniger Fahrgäste müssen umsteigen oder brauchen einen zusätzlichen Parkplatz. Das Maß der Taktverdichtung - z.B. im Zuge der nordmainischen S-Bahn - hängt auf Dauer vor allem davon ab, welcher Anteil des Siedlungswachstums auf ÖV-günstige Standorte gelenkt wird - in Stadt und Region. Im Busverkehr muß die Stadt in Zukunft selbst das Angebot konzipieren und sich dann den besten Betreiber suchen (neues ÖV-Gesetz). Die Hanauer Straßenbahn bekommt Konkurrenz, aber sie erhält auch die Chance zu Expansion. Die Angebotsqualität sollte in Zukunft weniger Unterschiede zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen aber mehr Unterschiede zwischen dichter Bebauung und weniger dichter Bebauung machen. Das bedeutet zwangsläufig, daß nicht mehr jede Linie in die Innenstadt fahren kann. Dafür können dann Linien gebildet werden, die die dicht bebauten Bereiche mit höherem Fahrgastpotential öfter und direkter miteinander verknüpfen. Und zwar umsteigefrei auch über die Innenstadt hinaus, ja sogar möglichst weit in die Region. Für einen unkoordinierten Parallelverkehr mehrerer Betreiber sollte kein Geld mehr ausgegeben werden.

Darüberhinaus kann der Busverkehr noch schneller werden. Vor allem durch den Umbau von Busbuchten in Buskaps und Inselhaltestellen, durch mehr Ampeln mit Grünanforderung und durch Entlastung der Fahrer vom Fahrscheinverkauf. Dann läßt sich Busverkehr trotz Tempo-30-Zonen sehr zügig abwickeln.



Stadtentwicklung und  
Nachverdichtung an Bahnhöfen

Trennung Besteller - Betreiber

Differenziertes Bussystem:  
Zubringer- + Durchmesserlinien

regional koordinieren

Beschleunigungsmaßnahmen

Beispiel Inselhaltestelle  
mit Überholverbot  
Pfützenweg, Klein-Auheim

## Kraftfahrzeugverkehr

Nur ein verträgliches Maß der Autobenutzung sichert dauerhaft die Vorteile dieser Verkehrsart. Der notwendige Kfz-Verkehr wird weniger behindert. Die Verbesserungen für Fußgänger, Radfahrer und Busse entlasten die Straßen zusätzlich. Wichtiger als Eingriffe in die Kfz-Verkehrsmengen ist dabei, den Kfz-Lenkern die notwendige Rücksichtnahme und eine angepaßte und insbesondere langsame Fahrweise zu erleichtern. Dies ist im wesentlichen eine straßenbauliche Aufgabe. Durch entsprechende Veränderungen werden gleichzeitig erhebliche Flächen gewonnen, die Radfahrer, Lieferverkehr, Fußgänger o.a. dringend brauchen.

Die vorhandenen Straßen sollten feinschichtiger vernetzt werden. Umfahrungsstraßen werden durch neue Anbindungen besser für den Stadtverkehr nutzbar. Netzergänzungen im Hanauer Osten können die Verkehrsbelastung um über zwei Mio. Fahrzeugkilometer im Jahr verringern. An Hauptverkehrsstraßen sollten einige Fahrbeschränkungen aufgehoben werden, die Umwege oder Belastungen nachgeordneter Straßen verursachen. Auch im Nebennetz sollten die Wege möglichst kurz sein. In den Wohnquartieren wird eine Verkehrsversickerung angestrebt, d.h. nach innen abnehmende Mengen. Durch Langsamverkehr, schmale Fahrgassen u.a. kann sogenannter Schleichverkehr auf ein akzeptables Niveau gesenkt werden.



langsame Fahrweise erleichtern

Flächen zurückgewinnen

Umwegzwänge abbauen

"Versickerung" im Nebennetz

Beispiel Steinheim  
Verkehrsmengen schematisch

# PLANUNG STRASSEN

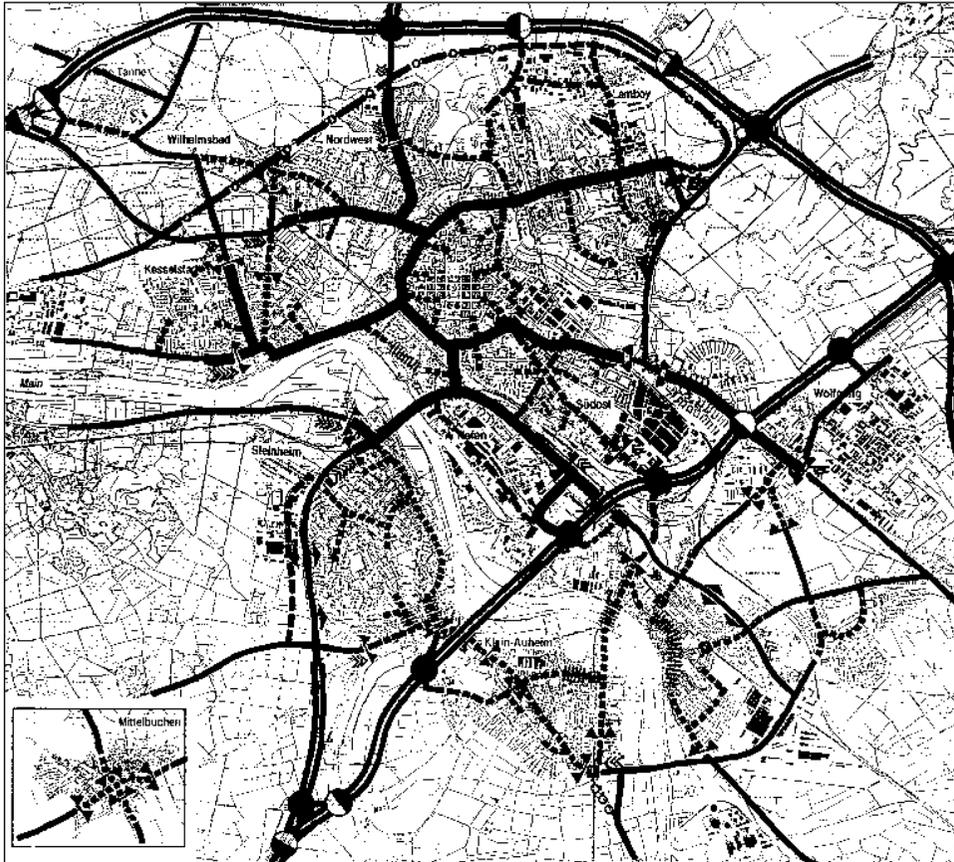
## Straßennetz

Gemischte Nutzung

Abstufung nach Kfz-Belastung

Grenzen der Belastbarkeit

Die Netze für Fußgänger, Radfahrer, öffentlichen Verkehr und Kfz-Verkehr überlagern sich vielfach. Z.B. sind Hauptverkehrsstraßen oft auch Hauptgeschäftsstraßen, Hauptradfahrrouten und Teil des Busliniennetzes. Die Abstufung der Straßen in Hauptverkehrsstraßen, Hauptsammelstraßen, Sammelstraßen und Wohnstraßen richtet sich in erster Linie nach der zukünftigen Kfz-Verkehrsbelastung. Sowohl das Gesamtniveau und besonders die Belastung einzelner Straßenabschnitte unterliegen auch dem Einfluß der Planung. Sie muß dafür sorgen, daß die Belastbarkeitsgrenzen der Straßenräume nicht überschritten werden.



	Autobahn oder autobahnähnliche Verkehrsstraße		Ortsverbindungsstraße		Erhöhter Verkehrswiderstand
	Planfreier Knoten: - alle Richtungen		Renaturierung möglich im Zuge neuer Autobahnanhschlüsse		Städteinfahrt, Beginn städtischer Standards in Straßengestaltung und Verkehrsordnung
	- nur eine Richtung		Hauptverkehrsstraße		MIV-Zuflußdosierung (Pflörtnerung)
	neue Knoten mit flächensparenden Parallelrampen		Industrie-/ Gewerbezufahrt		Städtebaulich oder landschaftlich integrierte Knoten (renaturierte oder bebaute Rampen)
			Hauptsammelstraße		
			Sammelstraße		

## Straßenräume

Hanauer Straßen und Plätze sind einerseits Verkehrsfläche. Andererseits sind sie das Umfeld von Wohnungen, Geschäften, Arbeitsplätzen, Schulen, Behörden, Kirchen, Kindergärten usw. Und schließlich sind sie die öffentlichen Räume Hanaus. In ihnen entwickeln sich Bürgersinn und Verbundenheit der Bürger mit ihrer Stadt. Auch das Image von Hanau wird von der Gestaltungsqualität der Straßen geprägt.



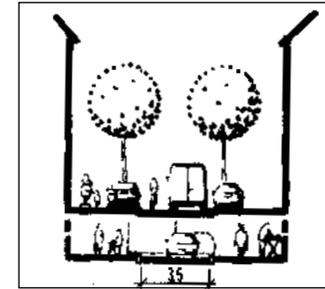
Nutzungsvielfalt im Straßenraum

Beispiel Rochusplatz, Großauheim

## Straßengestaltung

Straßengestaltung und Verkehrsordnung sind die zentralen Instrumente städtischer Verkehrsplanung. Ihr Wirkungsbereich geht jedoch weit über verkehrliche Belange hinaus. Gute Straßengestaltung entsteht durch Berücksichtigung und Abwägung aller Straßenraumsprüche; auch derjenigen, die sich nicht in Zahl und Maß formulieren lassen.

Aufgrund der begrenzten Flächen sind in Stadtstraßen immer Kompromisse notwendig. Zum Teil sind auch Engpässe unvermeidbar, auch für Kfz-Verkehr. Die besten Möglichkeiten, Engpässe zu minimieren, bietet die flächensparende Überlagerung von miteinander verträglichen Nutzungen und Verkehrsarten: z.B. Pkw-Spuren statt Lkw-Spuren in Hauptverkehrsstraßen, Angebotsstreifen für Radverkehr in Sammelstraßen oder Schmalfahrbahnen in Wohnstraßen (s. auch nächste Seiten).



Abwägung aller Nutzungsansprüche

Kompromisse notwendig

Nutzungen überlagern

Beispiel Wohnstraße  
schmale Fahrbahn  
überfahrbare Bordsteine  
Stellen für Kfz-Begegnung

Straßenbäume sind von großer Bedeutung für Gestaltungs- und Umfeldqualitäten von Straßen. Mit Ihnen können Verkehrsräume optisch verschmälert und in Abschnitte gegliedert werden. Auch für ein angepaßtes Fahrverhalten der Kfz-Lenker leisten sie einen entscheidenden Beitrag, wie schöne Beispiele in Hanau zeigen. Die Verkehrstechnik sollte im Straßenerscheinungsbild in den Hintergrund treten. Kompakte Kreuzungen und enge Radien orientiert an Stadtgrundriß und Befahrbarkeit sind in Stadtstraßen zweckmäßiger als Radien für schnelles Fahren. Der Gast - ob Fußgänger, Autofahrer o.a. - soll merken, daß den Anliegern ihr Umfeld wertvoll ist. Nur dann kann er sich entsprechend rücksichtsvoll verhalten.

mehr Straßenbäume

weniger Verkehrstechnik

## Hanauer Konzept der flächenhaften Verkehrs- und Umfeldverbesserung

Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Hanau erfordert vor allem straßenbauliche Maßnahmen, ergänzt durch Maßnahmen der Verkehrsordnung. Knappe Finanzen legen eine Auswahl sehr wirksamer Einzelbausteine nahe, die flächenhaft angewendet werden können. Auf den folgenden Seiten werden die Einzelbausteine an konkreten Straßenbeispielen aufgezeigt.



wirksame Bausteine für flächenhafte Verbesserungen

junge Straßenbäume in der Freigerichtstraße

**Beispiel Wohnstraße**

Mittelbäume/ enge Baumtore  
Verkehrsberuhigung ohne Slalomcharakter  
städtebaulicher Rhythmus

einzelne verkehrsberuhigte Bereiche  
mit Angeboten für Spiel und Aufenthalt  
Schrittgeschwindigkeit, Parkverbot  
sehr geringe Kfz-Verkehrsmengen

Verkehrsberuhigter  
Bereich

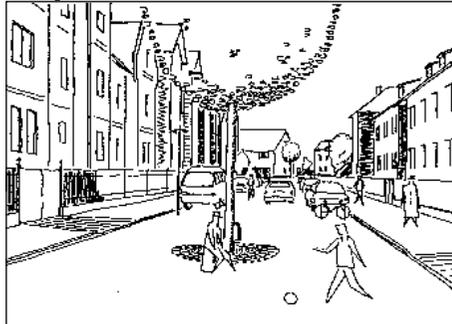
einspurige Abschnitte  
verringern "Schleichverkehr"  
ohne Umwege  
für notwendigen Verkehr

Gehwegüberfahrten  
sichern Schulwege, Kindergärten o.ä.  
Fahrbahnaufpflasterung, Mischbelag

Bestand



Planung



**Beispiel Sammelstraße**

Angebotsstreifen  
Vorrang- und Schutzstreifen  
für Radverkehr;  
Mitbenutzung durch breitere Kfz;  
Bündelung Kfz-Verkehr in Fahrbahnmitte

einspurige Abschnitte  
verlagern Verkehr auf Hauptstraßen  
ohne Umwege für notwendigen Verkehr;  
Kombination mit Bushaltestelle günstig

Mittelbäume/ enge Baumtore  
dämpfen Geschwindigkeiten, verschönern  
Straßenraum, erleichtern Fahrbahnquerung;  
städtebaulicher Rhythmus

Gehwegverbreiterungen  
verkürzen Fahrbahnquerung,  
verbessern Flächenausnutzung zugunsten  
Grün, Fußgänger, Aufenthalt u.a.

Gehwegüberfahrten  
sichern Schulwege, Kindergärten o.ä.;  
Fahrbahnaufpflasterung, Mischbelag



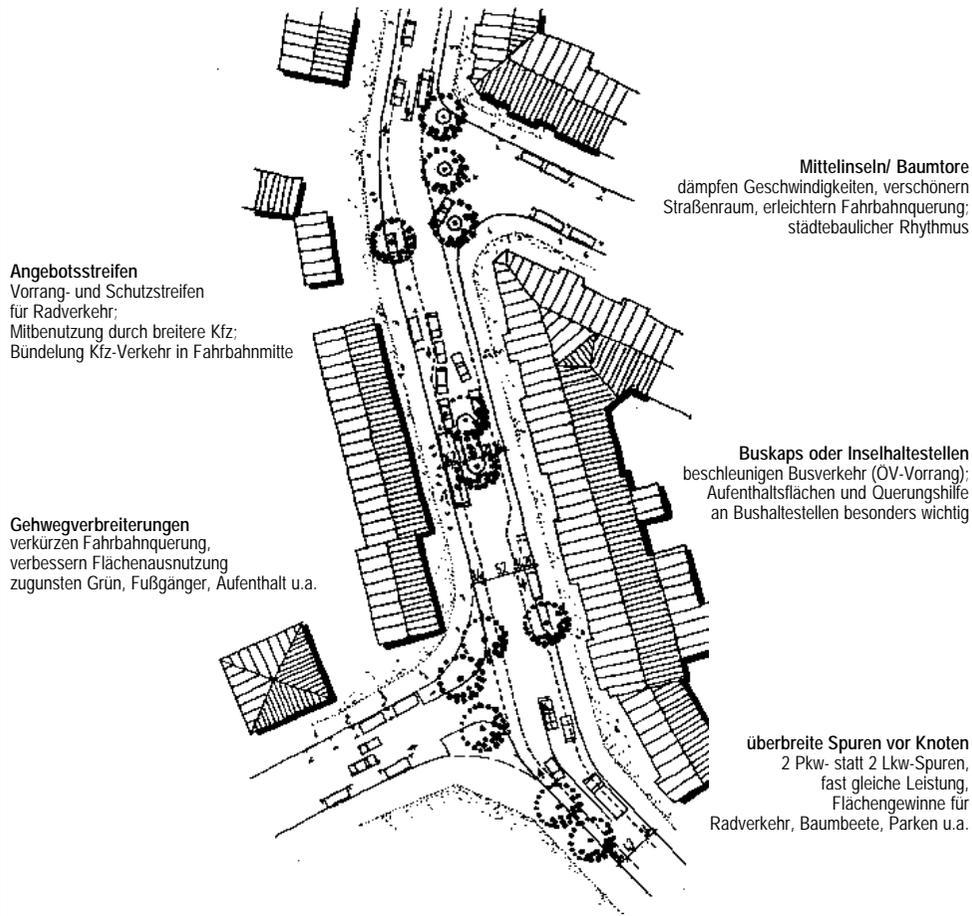
Bestand



Planung



**Beispiel Hauptsammelstraße**



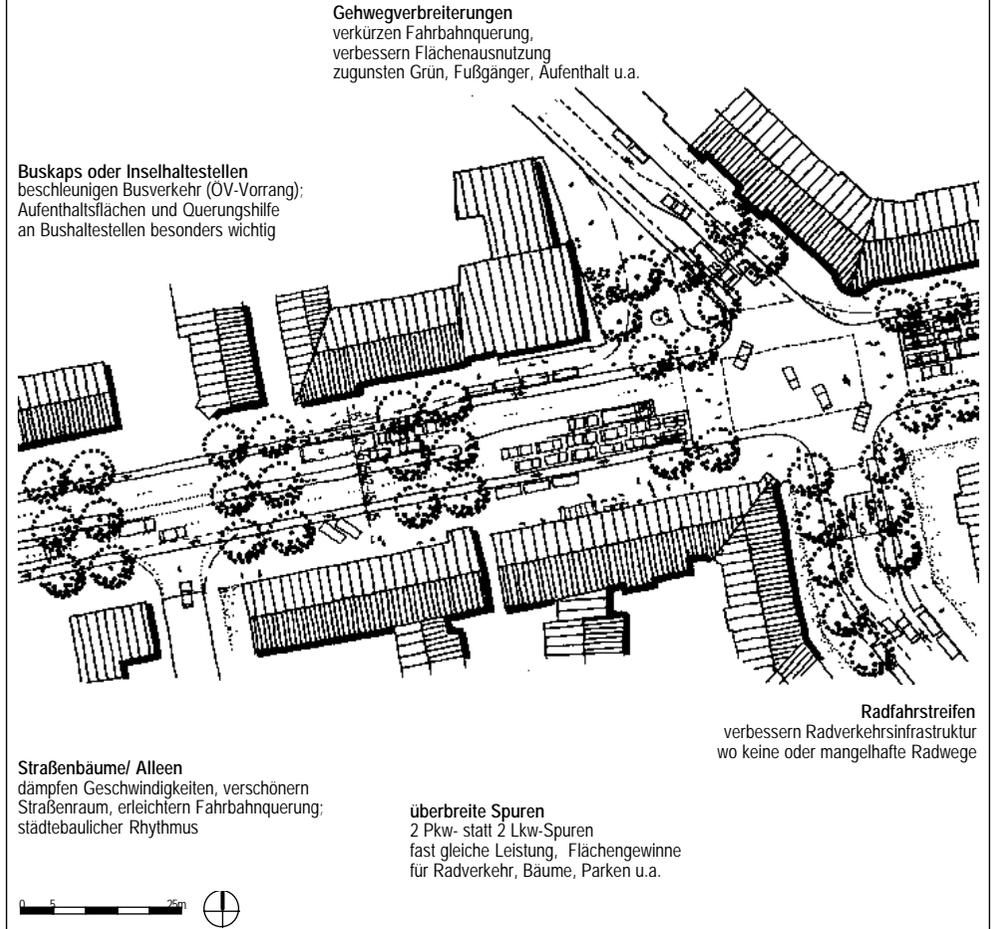
Bestand



Planung



**Beispiel Hauptverkehrsstraße**



Bestand



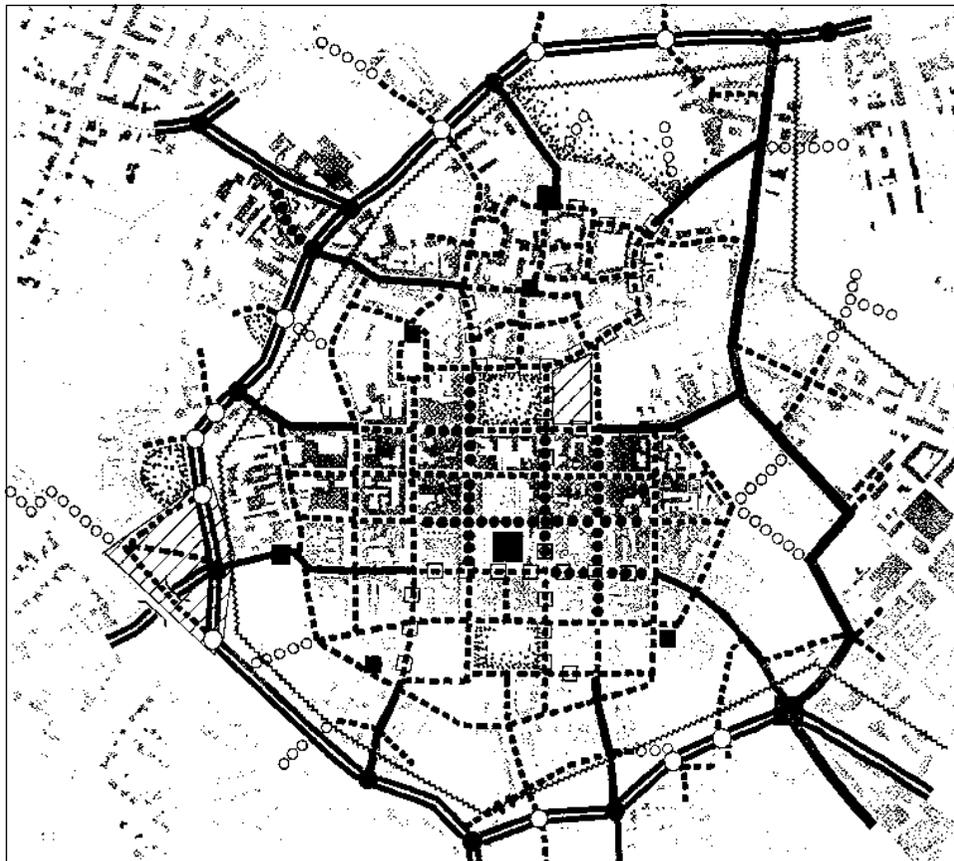
Planung



# PLANUNG INNENSTADT

## Erschließungskonzept

- Umfahrung integrieren** Die Innenstadtumfahrung ist Schwerpunkt für Maßnahmen, die eine verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs fördern. Sie sollte ihre Funktionen als städtische Hauptstraße wieder besser erfüllen: mehr Verteiler als Barriere und mehr gemischter öffentlicher Raum als ein Fremdkörper im Stadtzusammenhang. Das Beispiel Westbahnhof zeigt die enormen Flächengewinne durch städtischen Straßenbau.
- Einbahnstraßen aufheben** Im Innern sollten die Einbahnregelungen aufgehoben werden. Bei Kfz-Begegnung muß man sich dann zwar arrangieren und aufeinander warten. Dadurch ist aber gewährleistet, daß langsam und auf kurzem Weg gefahren wird und keine unnötigen Verkehrsbelastungen entstehen. Regional koordinierte Buslinien, die sich zum Umsteigen treffen brauchen nur wenig Platz. Als Busparkplatz sind Flächen wie am Freiheitsplatz zu wertvoll, gerade weil dort sovielle Busse halten. Der heutige Busbahnhof könnte vollständig bebaut werden.
- Busbahnhof aufheben**



- |  |   |  |
|--|---|--|
| Hauptverkehrsstraße                                  | Fußgängerbereich (Radfahrer frei, Lieferzellen morgens/abends)        | Abgrenzung Tempo-30-Zone: östl. Umfahrung gegebenfalls separat beschildert |
| Knoten: alle Richtungen mit / ohne Lichtsignalanlage | Sonst keine Fahrbeschränkung (Einbahnstraße, Abbiegeverbot, Sperrung) | Stadt-/Quartiersplatz, städtebaulich gestaltet                             |
| Hauptsammelstraße                                    | Fuß-/ Radwegverbindung/ Netzschluß (Kfz-frei)                         | Öffentliche Grünfläche/ Park   |
| Sammelstraße   | (Option) Bussrecke in Wohn-/Geschäftsstraße                           | Städtebauliche Entwicklungsmöglichkeit durch Verkehrsintegration           |
| Wohnstraße/Geschäftsstraße                           |   |  |

## Parkraumkonzept

Das Parkraumkonzept muß sich um einen tragfähigen Interessenausgleich bemühen: Einerseits sollte genug Parkraum für einen Ausgleich von Parkraumangebot und -nachfrage zur Verfügung stehen. Andererseits erfordern es die Belange attraktiver Freiräume im Wohn- und Geschäftsumfeld sowie die Belange von Fußgänger-, Fahrrad- und arbeitendem Verkehr, Grenzen zu setzen. Die für Parkraum benötigten Flächen sind nicht beliebig vermehrbare, sondern ein Wirtschaftsgut. Parkgebühren sind deshalb keine willkürlichen Preise, sondern Gegenwert für die in Anspruch genommenen Flächen und den geldwerten Vorteil eines Parkplatzes. Parkraumbewirtschaftung zusammen mit einer Begrenzung der Flächeninanspruchnahme gewährleisten, daß Angebot und Nachfrage im Gleichgewicht bleiben, ohne daß alles zugewinkt ist. Die Nutzungskonkurrenzen sind in der Innenstadt am höchsten. Aber auch an Bahnhöfen oder sehr attraktiven Buslinien, können die Voraussetzungen für eine Parkraumbewirtschaftung gegeben sein: knappe Flächen aufgrund der geforderten Bebauungsdichte und sehr gute Erreichbarkeiten in alternativen Verkehrsmitteln.

konkurrierende Nutzungen brauchen Regeln

Flächen bewirtschaften und begrenzen

...auch im Einzugsbereich von Bahnhöfen und Bushaltestellen

In der Innenstadt sollte zunächst die heutige Parkraumbewirtschaftung vervollständigt werden. Erstens flächig, so daß sich eine meist erfolglose Suche nach den wenigen freien unbewirtschafteten Parkplätzen erübrigt. Zweitens durch eine bessere Kontrolle. Denn wenn es zu leicht fällt, sich durch Ordnungswidrigkeiten individuelle Vorteile zu verschaffen, leidet vor allem die Akzeptanz der gemeinschaftlichen Regeln. Gemeinsam mit leichten Veränderungen der Regeln soll auf folgendes hingewirkt werden:

besser kontrollieren

- Beim Straßenparken ist der Vorrang von Lieferverkehr, arbeitendem Verkehr und sehr kurzen Parkvorgänge zu sichern. Für Parken bis ca. 15 Minuten könnten sogar kostenlose Parkscheine ausgegeben werden. Eine wirksame Entlastung der Straßen und Plätze vom Dauerparken muß die Anwohner-Pkw einbeziehen. Differenzierte Preise sollten eine stärkere Mitbenutzung von Tiefgaragen und Parkhäusern ermöglichen.

sehr kurzes Parken erleichtern

- Die Fahrt mit dem Auto in die Innenstadt sollte möglichst schon an der Umfahrungsstraße enden, damit die schmalen Wohn- und Geschäftsstraßen entlastet werden. Dort sollte Parken in Straße oder Parkhaus deutlich billiger sein. Das starke Verkehrsaufkommen der Tiefgarage am Marktplatz kann durch eine Mindestparkdauer von z.B. drei Stunden spürbar gesenkt werden. Parkscheinausgabe und Warteplätze der Parkhäuser Frankfurter Tor, Nürnberger Straße u.a. sollten an die Umfahrungsstraße verlegt werden. Möglicher Parksuchverkehr in Spitzenzeiten bleibt dadurch auf den Hauptverkehrsstraßen. Neue Stellplatzanlagen sollten ihre Zu- und Ausfahrt gleich direkt an den Hauptverkehrsstraßen haben.

Parkstätten direkt an Hauptverkehrsstraßen

Auch im Hinblick auf die Flächeninanspruchnahme sollte eine Entlastung angestrebt werden. Als Wohn- aber auch als Geschäftsstandort braucht die Innenstadt mehr Freiflächen, Ruhezonen, öffentliche Aufenthaltsbereiche und ökologische Ausgleichsflächen. Die Parkraumnachfrage sollte vermehrt auf Parkhäuser und Tiefgaragen gelenkt werden. Unterstützt durch spürbar geringere Preise gegenüber ebenerdigen Parkraum kann die Auslastung selbst in Spitzenzeiten erheblich erhöht werden: zugunsten von neuen Freiflächen in der Größenordnung der Parkplätze Freiheitsplatz und Französische Allee zusammen. Darüber hinausgehende Freiflächengewinne setzen voraussichtlich einen Neubau von Stellplatzanlagen voraus; am besten Tiefgaragen oder kompakte automatische Parkhäuser.

Freiflächen zurückgewinnen

Parkhäuser besser auslasten

# REALISIERUNG

kleine Schritte

Für die Umsetzung muß die vorgestellte Planung sachlich, räumlich und zeitlich in kleine Schritte gestaffelt werden. Viele kleine Veränderungen erleichtern die allmähliche Anpassung des Verkehrsverhaltens. Dazu sind besondere Programme, Einzelmaßnahmen sowie die Berücksichtigung der Verkehrsplanung bei anderen Maßnahmen erforderlich.

räumliche Schwerpunkte

Die dicht bebauten Bereiche Hanau weisen die größeren Potentiale in Erreichbarkeiten und Verkehrsentlastung auf. Dazu gehören auch diejenigen Bereiche, die im Hinblick auf ein hochwertiges Angebot im öffentlichen Verkehr städtebaulich entwickelt werden sollen. Räumliche Planungsschwerpunkte liegen deshalb in fast allen Stadtteilen. Dies fördert auch die aus verkehrlicher Sicht günstige Stadtteilstruktur Hanaus.

wenig Abhängigkeiten für straßenbauliche Maßnahmen

Die zeitliche Reihenfolge der Umsetzung muß neben den Prioritäten auch die Abhängigkeiten zwischen einzelnen Maßnahmen beachten. Im Maßnahmen-schwerpunkt Straßengestaltung bestehen nur wenige Abhängigkeiten, da keine größeren Verlagerungen vorgesehen sind. Die stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs in Hauptverkehrsstraßen bedarf keiner ausgleichenden Ausbaumaßnahmen andernorts. In Nebenstraßen sollten gegebenenfalls gleichzeitig verkehrsdämpfende Maßnahmen erfolgen, damit dort keine Mehrbelastungen auftreten. Stärkere Abhängigkeiten bestehen jedoch bei Liniennetz und Bedienungsqualität des Busverkehrs. Die vorgeschlagenen Änderungen benötigen einen längeren Planungsvorlauf und Abstimmungsprozeß, der deshalb möglichst frühzeitig begonnen werden sollte. Den Fahrgästen sollten keine mehrmaligen Einzeländerungen zugemutet werden.

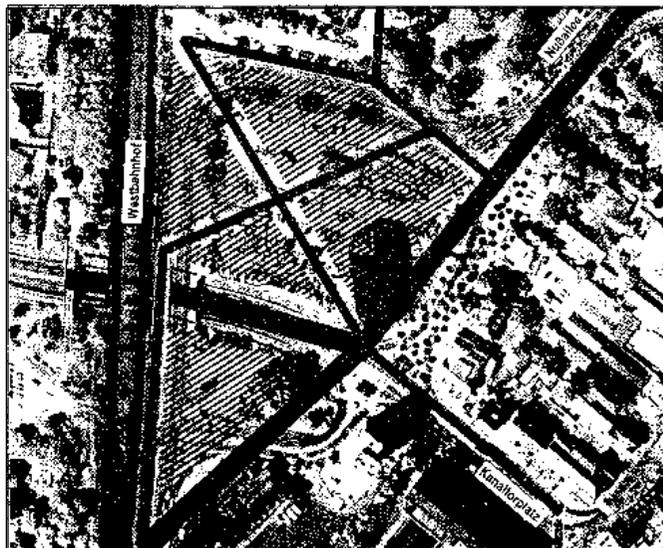
stärkere Abhängigkeiten für Busverkehrsplanung

ein Drittel des Straßennetzes in zehn Jahren umgestalten

Das Hanauer Konzept der flächenhaften Verkehrs- und Umfeldverbesserung sollte im Quartierszusammenhang umgesetzt werden. Bei einem jährlichen Volumen von zwei Millionen DM können in zehn Jahren ca. 70 km Straße leicht umgestaltet werden - ein Drittel des innerörtlichen Straßennetzes. Ob dies erreicht wird hängt auch von der Mitwirkungsbereitschaft der Anlieger ab. Die Umsetzung der Planung erfordert darüberhinaus zusätzliche Planungs- und Koordinationskapazitäten. Sie sollten frühzeitig bereitgestellt werden, da sie auch der Anregung privater Initiative dienen und der Einflußnahme auf viele andere Planungen und Maßnahmen mit verkehrlichen Auswirkungen.

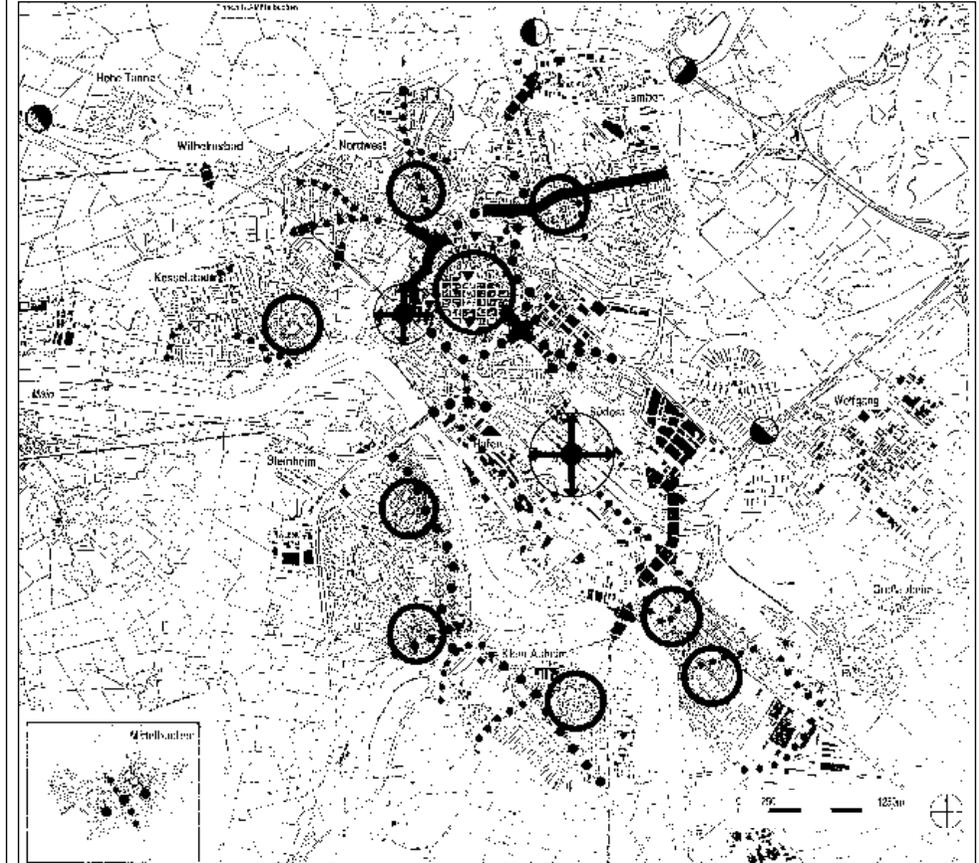
Planungskapazitäten verstärken

Straßenbau an Städtebau koppeln



...eröffnet zusätzliche Möglichkeiten der städtebaulichen Einbindung und der Mitfinanzierung

## Maßnahmenprogramm 2015: Verkehrsinfrastruktur (Entwurf)



-  Maßnahmen der Flächenhaften Verkehrs- und Umfeldverbesserung im Quartierszusammenhang
  -  Integration städtischer Hauptverkehrsstraßen (intensiver Umbau, kurzfristig auch Maßnahmen der Flächenhaften Verkehrs- und Umfeldverb.)
  -  Verbesserung der Straßenvernetzung bzw. städtebauliche Einbindung anbaufreier Straßen
  -  Schnittstellenprogramm Bahnhöfe (Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten, OV-Koordination und -Vernetzung, ergänzende Dienstleistungen, Zugänglichkeit für Fußgänger und Radfahrer, städtebauliche Entwicklung)
  -  Maßnahmen der Flächenhaften Verkehrs- und Umfeldverbesserung in Einzelstraßen
  -  - Schwerpunkt Radverkehr
  -  Halbinschluss an Autobahn oder ähnliche Straße (hier: Anschließrichtung nach rechts) in Verbindung mit Abstufung/ Renaturierung Verbindungsstraße
  -  Platzgestaltung/ Freiflächenaufwertung
- nicht dargestellt:
- punktuelle Maßnahmen der Verkehrs- und Umfeldverbesserung
  - Busvorrang/ Haltestellenaufwertung
  - Neubau Kfz-amer Fuß- und Radwege

# WIE GEHT ES WEITER ?

Konkretisierung	Die Stadt Hanau beabsichtigt, die hier vorgestellten Überlegungen zur Verkehrsentwicklung in konkrete Maßnahmen umzusetzen. Dazu muß detailliertere Planungs- und Entwurfsarbeit geleistet werden. Die jeweiligen Betroffenen sowie allgemein die interessierte Bevölkerung sollen hierbei in starkem Maße einbezogen werden. Offene Information ist Voraussetzung für Akzeptanz und Vertrauen in verkehrsplanerische Maßnahmen. Alternativen sollten jederzeit diskutiert werden. Zudem sind die lokalen Kenntnisse der Anlieger, Initiativen und Interessengruppen für eine gute Planung unverzichtbar.
öffentlicher und offener Diskussionsprozeß	Verkehrsplanung ist nie abgeschlossen, sondern ein ständiger Prozeß. Wie das Verkehrsgeschehen entwickeln und verändern sich auch die Probleme, Zielsetzungen, Instrumente und Finanzierungsmöglichkeiten. Verkehrsplanung gehört zu den wichtigsten Bereichen städtischer Politik. Es sollten alle Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit genutzt und viele gesellschaftlichen Gruppen und Verbände einbezogen werden. Eine laufende öffentliche Diskussion ist Voraussetzung für eine breite Basis der Verkehrsplanung in Bevölkerung und Politik. Nur so läßt sich die für Wirksamkeit und Akzeptanz notwendige Kontinuität in der städtischen Verkehrsplanung erzielen.
Kontinuität entscheidend	
erste Schritte im Frühjahr 1998	Sehr kurzfristig können zahlreiche Einzelmaßnahmen an besonderen Problemstellen erste Verbesserungen schaffen. Zum Beispiel Straßenbäume in Wilhelmstraße, Ludwigstraße und Bahnhofstraße Großauheim, Querungsmöglichkeiten für Fußgänger an der L 3309/ Großauheim, Eugen-Kaiser-/Wilhelmstraße und Westerburgstraße, Abmarkierung von Radfahr- oder Angebotsstreifen im Sandeldamm, Bruchköbler Landstraße und Eugen-Kaiser-/ Wilhelmstraße, Umbau von Busbuchten in Bruchköbler Landstraße und Gustav-Hoch-Straße sowie eine Linksabbiegemöglichkeit von der Frankfurter Landstraße in Vor der Kinzigbrücke. Das Konzept der flächenhaften Verkehrs- und Umfeldverbesserung im Quartierszusammenhang sollte in ersten Quartiersplanungen konkretisiert werden, z.B. für Steinheim-Süd (Steinheimer Vorstadt/ Darmstädter Straße und Umfeld) und Großauheim Mitte. Parallel dazu sollen die Planungen für weitergehende Maßnahmen erfolgen. Zum Beispiel für die Umgestaltung der Lamboystraße und für das Umfeld des Hauptbahnhofes.
weitere Planungen	
Ansprechpartner	Die Verkehrsexperten der Stadtverwaltung haben sich zu einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe Verkehr zusammengeschlossen. Hier werden die weiteren Planungen koordiniert. Für Fragen und Anregungen aus der Bürgerschaft sind die Ansprechpartner: - aus dem Stadtplanungsamt Herr Gramsch, Tel: 295257 - und aus dem Tiefbauamt Herr Schumm, Tel: 295362