

Nahmobilitäts-Check Hessen

Handlungsansätze zur Förderung der Nahmobilität in Hanau-Großauheim



Nahmobilitäts-Check Hessen

Handlungsansätze zur Förderung der Nahmobilität in Hanau-Großauheim

Auftraggeber: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL)

Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)

begleitet vom

Integrierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain (ivm)

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

plan & rat
Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstraße 21
D - 38106 Braunschweig
Telefon 0531 798203
E-Mail krause.plan-und-rat@t-online.de
www.plan-und-rat.com

Bearbeitung: Heike Prahlow (PGV-Alrutz)
Juliane Krause (plan & rat)

Hannover, im November 2017

Inhalt

1	Aufgabenstellung	1
2	Vorgehen im Pilotprojekt Hanau-Großauheim.....	3
2.1	Hanau-Großauheim.....	3
2.2	Projekttablauf	6
2.2.1	Auftakttermin	6
2.2.2	1. Workshop: Ziele und Status quo	7
2.2.3	Stadtspaziergang	8
2.2.4	Arbeitsphase 1: Bewertung Status quo und Maßnahmenvorschläge	8
2.2.5	2. Workshop: Vorstellung von Lösungsansätzen und Maßnahmenentwicklung	9
2.2.6	Arbeitsphase 2: Verdichtung zum Nahmobilitätsplan	9
3	Bestandsanalyse und Bewertung	9
3.1	Radverkehr	12
3.2	Fußverkehr	14
3.3	Barrierefreiheit	16
3.4	Aufenthaltsqualität.....	18
3.5	Kommunikation	20
3.6	Fazit Bestand.....	20
4	Handlungsansätze zur Förderung der Nahmobilität in Hanau-Großauheim	22
4.1	Bereits in Planung befindliche Maßnahmen	25
4.2	Handlungsansätze	26
5	Fazit und Ausblick.....	57
6	Literatur / Quellen.....	59

7	Anhang.....	60
7.1	Charta AGNH.....	60
7.2	Protokoll 1. Workshop.....	61
7.3	Protokoll Stadtteilspaziergang.....	78
7.4	Protokoll 2. Workshop.....	96
7.5	Checklisten Stadt Hanau-Großauheim.....	103
7.6	Protokoll Kinderbeteiligung.....	107
7.7	Nahmobilitäts-Check Hanau-Großauheim - Graphische Darstellung.....	113

1 Aufgabenstellung

Die Nahmobilität ist für die Landesregierung in Hessen ein integraler Bestandteil des Verkehrssystems. Im verkehrsübergreifenden Programm „Mobiles Hessen 2020“ ist die Nahmobilität als Schwerpunkt fest verankert. Zur Förderung der Nahmobilität und zur Unterstützung der Kommunen wurde 2016 die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) gegründet und im Mai 2017 die „Nahmobilitätsstrategie für Hessen“ (HMWEVL, 2017) vorgelegt.

Was heißt Nahmobilität¹

„Nahmobilität konzentriert sich auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben. Der zunehmend verwendete Begriff der „Nahmobilität“ ist dabei aus wissenschaftlicher Sicht zunächst nicht auf einzelne Verkehrsträger ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien beziehen sich jedoch auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten lokalen Konzepten. Diese Konzepte beziehen sich auf attraktive Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Personenverkehr (auch „aktive Mobilität“ genannt) einschließlich der siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, der Erreichbarkeit von Zielen in der Nähe, der Angebotsqualität im Fuß- und Radverkehr, der Gestaltung öffentlicher Räume und des Mobilitätsmanagements. Letztlich sind aber alle Verkehrsarten zu berücksichtigen, der motorisierte Individualverkehr (MIV) beispielsweise in Hinblick auf die Straßenraumgestaltung, Geschwindigkeitsniveaus und das Parkraummanagement, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) beispielsweise in Hinblick auf die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen, die lokale Vernetzung und die Verbindungen über die Quartiers- und Ortsteilebene hinaus“ (FGSV 2014, S.5).

Nahmobilität ist mehr als Verkehr und erfordert qualitativ ansprechende Angebote für alle Menschen. Nahmobilität steigert die Lebensqualität im Quartier, ist auch persönliche Gesundheitsvorsorge. Nahmobilität heißt auch: „Wege neu denken!“.

Nahmobilitäts-Checks in fünf Pilotkommunen

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) beabsichtigt zusammen mit der AGNH in Hessen Nahmobilitäts-Checks als Fördertatbestand einzuführen.

Mit Unterstützung des Landes und der fachlichen Betreuung durch die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) werden in 2017 in fünf Pilotkommunen sogenannte

¹ Vgl. ausführlicher „Hinweise zur Nahmobilität“ (FGSV 2014).

Nahmobilitäts-Checks durchgeführt. Ziel ist die Förderung der Nahmobilität, insbesondere die Verlagerung des Verkehrsaufkommens zugunsten des nicht-motorisierten Verkehrs bzw. des öffentlichen Personennahverkehrs.

Als Pilotkommunen wurden neben Hanau die Städte Offenbach, Limburg, Hattersheim und Rödermark ausgewählt. Für jede Pilotkommune wird unter Beteiligung der lokalen Akteure bzw. der Bürgerinnen und Bürger einerseits ein individueller Bericht zum Nahmobilitäts-Check erstellt, andererseits werden unterschiedliche Bausteine für das Instrumentarium des Nahmobilitäts-Checks erarbeitet. Der so entwickelte Nahmobilitäts-Check wird zukünftig als Fördertatbestand für Kommunen in Hessen eingeführt werden.

In der Pilotkommune Hanau steht die Anbindung einzelner Ortsteile an die Innenstadt im Fokus. Der Nahmobilitäts-Check konzentriert sich dabei auf Großauheim, dem mit ca. 13.000 Einwohnenden größten Stadtteil Hanaus

Die Stadt Hanau ist Mitglied der AGNH und hat mit ihrem Beitritt die Charta der AGNH unterzeichnet. Damit verpflichtet sich die Stadt Hanau zu den 15 Leitlinien (s. **Kap. 7.1**) und auch dazu, aktiv in der AGNH mitzuwirken.

2 Vorgehen im Pilotprojekt Hanau-Großauheim

Der Stadtteil Hanau Großauheim ist einer von zehn Stadtteilen der Brüder-Grimm-Stadt Hanau, er liegt im Südosten der Stadt auf der rechten Mainseite. Der Stadtteil ist mit ca. 13.000 Einwohnern² der größte Stadtteil Hanaus. Großauheim und der Nachbarstadtteil Wolfgang (ca. 4.000 Einwohner) haben einen gemeinsamen Ortsbeirat Großauheim/Wolfgang.

2.1 Hanau-Großauheim

Großauheim ist durch die Bahnlinie Hanau - Aschaffenburg in einen südwestlichen und einen nordöstlichen Teil getrennt. Insgesamt sind im Stadtteil sieben beschränkte Bahnübergänge vorhanden. Die Landesstraße L 3309 verläuft ebenfalls mitten durch den Stadtteil und erhöht die Trennwirkung. So sind die Quartiere „Spessartstraße“ und „Waldwiese“ lediglich über die Bahnhofstraße und die Waldstraße miteinander und mit der Altstadt von Großauheim verbunden (s. Bild 1).

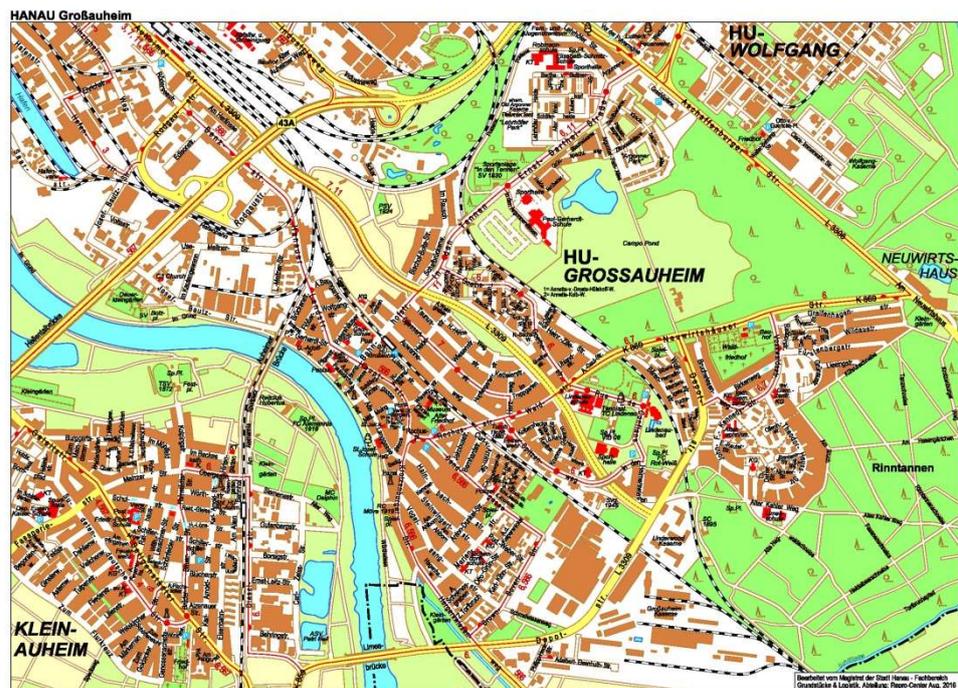


Bild 1: Der Stadtteil Großauheim
Quelle: Stadtplan Hanau, bearbeitet vom Magistrat der Stadt Hanau -
Fachbereich Grundstücke & Logistik (2017)

Großauheim wird aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur und den trennenden Verkehrswegen von vier Buslinien erschlossen. Es sind dies die Buslinien 6, 7 und 11 der Hanauer Straßenbahn GmbH und die Regionalbuslinie 566, die Großauheim mit dem Hanauer Hauptbahnhof und der Hanauer Innenstadt verbindet. Die Linie 566 nutzen täglich (Mo - Fr) ca.

² Stand 2017 (Stadt Hanau – Statistik Einwohnerzahlen).

3.900 Fahrgäste³. Die am stärksten frequentierte Haltestelle in Großauheim ist am Rochusplatz.

Einkaufsmöglichkeiten (Nahversorgung) sind im neuen Gewerbegebiet Süd („Kronenberger“) (Aldi, Rossmann), im sogenannten BBC-Viertel an der Brown-Boveri-Straße (Edeka, Lidl) vorhanden. Weitere Nahversorger (Bäcker, Gemüseladen) gibt es in der Hauptstraße und der Altstadt.

Es gibt drei Grundschulen (August-Gaul-Schule, Eichendorffschule, Limeschule) und eine integrierte Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe, die Lindenausule. Außerdem gibt es im Ort zwei Privatschulen: die katholische Mädchenrealschule St. Josef und die evangelischen Paul-Gerhardt-Schulen.

Des Weiteren sind in Großauheim sechs Kindertagesstätten vorhanden: Kita Spitzenweg, Kinderburg Großauheim, Kita Marienstraße und das Kinderhaus Großauheim sowie die katholischen Kindertagesstätten St. Marien und Heilig Geist.

Für das ehemalige Gelände der „Underwood-Kaserne“ ist eine gewerbliche Baufläche geplant. Dafür liegen ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan und eine Satzung über eine Veränderungssperre vor. Aktuell (2017) wird ein Käufer für die Fläche gesucht.

Stadtteilentwicklungsprozess

In Großauheim wird seit Ende 2013 ein Stadtteilentwicklungsprozess durchgeführt. Dies ist ein offener Prozess, an dem derzeit ca. 80 Bürgerinnen und Bürger teilnehmen. Bis Ende 2016 fanden neun ganztägige Werkstattgespräche zu unterschiedlichen Themen statt. Darüber hinaus gab und gibt es eine Reihe „kleinerer“ Gesprächsrunden zu spezifischen Themen und mit spezifischen Akteuren.

Im Rahmen des Stadtteilentwicklungsprozesses wurde mit Vertreterinnen und Vertretern des Ortsbeirates, von Vereinen und Institutionen des Stadtteils ein 20-Punkte-Programm erarbeitet und im Juli 2015 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen⁴.

Mit Bezug zur Nahmobilität sind folgende Programmpunkte von Bedeutung:

- Erarbeitung eines Parkraumbeschilderungskonzeptes (Nr. 6)
- Neugestaltung des Rochusplatzes (Nr. 7)
- Hinweistafeln am Mainufer (Nr. 13)

³ Vgl. Michael Takatsch: ppt.-Vortrag „Stadtentwicklung Großauheim – ÖPNV“ am 22.03.2016.

⁴ Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung (Vorlagennummer: B 1.02/6668/2015): Stadtteilentwicklungsprozess (SteP) Hanau Großauheim. Beschluss über die Entwicklungsperspektiven, Handlungsempfehlungen und Maßnahmen.

- Entwicklungsplan „öffentliche Plätze“ einschließlich Kinderspielplätzen, öffentlichen Anlagen und Mainufer (Nr. 14)

Zum Thema „Nahmobilität für alle“ hat am 04. Februar 2017 ein ganztägiges Werkstattgespräch der AG „Mobilität für alle“ stattgefunden. In drei Arbeitsgruppen („Erwerbstätige“, „Senioren/Ruheständler“, „Mobilitätseingeschränkte“) wurden aus der spezifischen Sicht dieser Zielgruppen Qualitäten und Mängel aufgenommen und erste Ansätze zur Förderung der Nahmobilität in Großauheim formuliert. Die Dokumentation enthält wichtige Hinweise für die Ausgestaltung des Nahmobilitäts-Checks.

Das Beteiligungsprojekt des Kinder- und Jugendbüros der Stadt Hanau (Arbeitsgruppe Kinder- und Jugendliche) wurde im Rahmen des Projekts Nahmobilitäts-Check durchgeführt (s. **Kap. 2.2**).

Die Arbeit der AG „Mobilität für alle“ wird nach dem Pilotprojekt Nahmobilitäts-Check im Rahmen des Stadtteilentwicklungsprozesses fortgesetzt.

Zielsetzung Nahmobilitäts-Check

In der Pilotkommune Hanau steht die Anbindung einzelner Ortsteile an die Innenstadt im Fokus. Der Nahmobilitäts-Check konzentriert sich dabei auf Großauheim, dem mit ca. 13.000 Einwohnenden größten Stadtteil Hanaus. Hier soll im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtung die Situation für den Rad- und Fußverkehr überprüft werden. Dabei soll insbesondere auf die jeweiligen Belange unterschiedlicher Zielgruppen (z.B. Schülerinnen und Schüler, mobilitätseingeschränkte Personen, Erwerbstätige, Seniorinnen und Senioren) und Anforderungen verschiedener Mobilitätszwecke (Arbeit, Ausbildung, Freizeit) eingegangen werden. Von besonderer Bedeutung sind auch die innerörtlichen Verbindungen zu den Haltestellen des ÖPNV und den Einrichtungen der Nahversorgung sowie die Anbindung mit dem Fahrrad in Richtung Hanau-Innenstadt. Die für Großauheim entwickelten Maßnahmen sollen auf andere Hanauer Stadtteile übertragbar sein.

Die Durchführung des Nahmobilitäts-Checks wird in den bestehenden Stadtteilentwicklungsprozess Großauheim eingebunden und berücksichtigt die Ergebnisse des Werkstattgesprächs der AG „Mobilität für alle“ vom Februar 2017.

Die so entwickelten „Handlungsansätze zur Förderung der Nahmobilität in Hanau-Großauheim“ sind die Richtschnur für die weitere Ausgestaltung im Stadtteilentwicklungsprozess in Großauheim. Die Ergebnisse können zur stadtweiten Förderung der Nahmobilität auch auf andere Stadtteile Hanaus übertragen werden.

2.2 Projektablauf

Der Projektablauf orientierte sich an dem vorgegebenen prototypischen Projektablauf der Leistungsbeschreibung für die Pilotkommunen. Der Nahmobilitäts-Check für Großauheim wurde im Zeitraum Ende April bis Ende September 2017 (sechs Monate) durchgeführt.

	04/2017	05/2017	06/2017	07/2017	08/2017	09/2017	10/2017	11/2017
Auftakttermin	27.04.							
Workshop 1			07.06.					
Stadtspaziergang			29.06.					
Arbeitsphase 1								
Workshop 2					29.08.			
Arbeitsphase 2								
Abstimmung und Finalisierung Nahmobilitätsplan								
Abstimmungstermine AG bzw. mit Kommune						28.09.		
Präsentationstermin politisches Gremium								
Austauschworkshop					25.08.			

Bild 2: Arbeits- und Zeitplan

2.2.1

Auftakttermin

Der Auftakttermin mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Hanau, dem Projektträger ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) und dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung als Auftraggeber hat am 27.04.2017 vor Ort in Hanau Großauheim stattgefunden. Es wurde das konkrete Vorgehen mit den Beteiligten abgestimmt sowie die Termine für die beiden Workshops und den Stadtspaziergang festgelegt. Die Gutachterinnen erhielten einen ersten Überblick über den Planungsraum, den laufenden Stadtteilentwicklungsprozess und aktuelle Planungen. Eine Liste der zur Verfügung zu stellenden Daten, Konzepte und Materialien wurde erstellt.

Im Anschluss an den Auftakttermin fand ein erstes Treffen mit der AG „Mobilität für alle“ statt. Die Gutachterinnen informierten über Intention und Ablauf des Nahmobilitäts-Checks und gaben erste Hinweise zur Methodik Stadtspaziergang und zum Ablauf des 1. Workshops. In der anschließenden Diskussion wurden von den Mitgliedern der AG „Mobilität für alle“ Mängel genannt und Hinweise auf anstehende Planungen gegeben.

Im Rahmen des Auftakttermins wurde ebenfalls eine erste Ortsbesichtigung (zu Fuß) durchgeführt.

Im Mai fand eine intensive **fachgutachterliche Ortsbesichtigung** per Fahrrad statt. Diese diente neben dem Verschaffen eines eigenen Eindrucks

von dem Stadtteil und der besonderen Problemlage u.a. auch der Vorbereitung des ersten Workshops und des Stadtspaziergangs.

2.2.2

1. Workshop: Ziele und Status quo

Der erste Workshop hat am 07. Juni 2017 in der Zeit von 18.30 – 21.00 Uhr stattgefunden (s. Protokoll in **Kap. 7.2**). Teilgenommen haben 17 Personen der AG „Mobilität für alle“ (Mitglieder des Ortsbeirates, der Verwaltung, von Vereinen und Verbänden). Ziel war die Erfassung des Status quo aus Sicht der lokalen Akteure und die Erarbeitung von Zielvorstellungen.

Zu Beginn stand ein Fachvortrag zu Qualitätsanforderungen im Rad- und Fußverkehr und zur Bedeutung von Nahmobilität für die Qualität eines Stadtteils. Es schlossen sich zwei moderierte Arbeitsphasen an.

In der Arbeitsphase 1 wurden Ziele und Leitlinien für Handlungskonzepte zur Nahmobilität erarbeitet. Dabei ging es um folgende Fragestellungen:

- Wo will Großauheim hin hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs?
- Wo will Großauheim hin hinsichtlich der Förderung des Fußverkehrs?
- Wie sollen sichere Schul- und Spielwege aussehen?
- Welche Ziele gibt es hinsichtlich Barrierefreiheit?

In der Arbeitsphase 2 wurde der Status quo (Chancen und Mängel) an Thementischen zu den vier Themen Radverkehr, Fußverkehr, Nahmobilität und ÖPNV sowie Aufenthaltsqualität erfasst (Methode Wandelgang). Erfasst wurden auch erste Lösungsansätze. Gemeinsam wurden anschließend für jedes Thema die wichtigsten drei Lösungsansätze/Maßnahmen benannt. Diese sollten im Prozess des Nahmobilitäts-Checks mit hoher Priorität weiterbearbeitet werden.

Als Grundlage für die Bestandsanalyse sollte im Vorfeld des 1. Workshops eine Checkliste in Form eines Fragenkatalogs für die relevanten Fragestellungen der Bestandsaufnahme (z.B. wichtige Wegebeziehungen, Probleme der Erreichbarkeit, unzureichende Barrierefreiheit) vorgelegt und an die Teilnehmenden verschickt werden. Dies erschien im Fall Großauheim aufgrund des laufenden Stadtteilentwicklungsprozesses und der guten Bestandsanalyse des Workshops der AG „Mobilität für alle“ vom Februar 2017 nicht notwendig. Eine aus fachlicher Sicht sinnvolle Checkliste mit Blick auf weitere Stadtteile Hanaus liegt vor (s. **Kap. 7.5**).

Im Juni 2017 wurde auch die Kinderbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks durch das Kinder- und Jugendbüro der Stadt Hanau in den Kindertagesstätten St Marien und Spitzenweg durchgeführt. Mit den Hort- und Schulkindern wurden Interviews durchgeführt (Themen:

Lieblingsaufenthalts- und Spielorte und die Verkehrsmittelwahl auf den Wegen dorthin, aber auch allgemeine Fragen zum Rad- und Fußverkehr) (siehe die Zusammenfassung in **Anlage 7.6**).

2.2.3 Stadtpaziergang

Im Rahmen der Bestandsanalyse ist am 29. Juni 2017 ein ca. 2,5 stündiger Stadtpaziergang durchgeführt worden. Ziel war es, zusammen mit den Gutachterinnen, den Mitgliedern der AG „Mobilität für alle“ und weiteren Zielgruppen die Diskussion mit dem „bewussten Blick von außen“ um neue und andere Sichtweisen zu ergänzen.

Die Methode

Stadtpaziergänge sind Rundgänge durch das Plangebiet mit einem strukturierten Ablauf (Leitfaden) mit den Betroffenen. Die Stadtpaziergänge werden über Schlüsselpersonen organisiert, die selbst an den Spaziergängen teilnehmen. Die systematische Auswertung der Stadtpaziergänge liefert Angaben zur Ausgangssituation (Nutzung des öffentlichen Raumes, typische Wege), zu den Konfliktbereichen (z.B. Angsträume, gefährliche Querungsstellen) und zu den Bedürfnissen, Wünschen und Vorschlägen besonderer Personengruppen. Neben der Analyse wird damit zugleich Öffentlichkeitsarbeit verbunden.

Zur Teilnahme an dem Stadtpaziergang wurde in der Presse aufgerufen. Teilgenommen haben zusammen mit den Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung 28 Personen.

An 14 sogenannten Haltepunkten⁵ wurden die Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge der Teilnehmenden diskutiert und protokolliert (s. **Kap. 7.3**).

2.2.4 Arbeitsphase 1: Bewertung Status quo und Maßnahmenvorschläge

Auf Basis der erarbeiteten Ergebnisse sowie des aktuellen Erkenntnisstandes zur Rad- und Fußverkehrsführung bzw. zur Barrierefreiheit gemäß den rechtlichen Vorgaben und technischen Regelwerken⁶ wurde der Status quo bezüglich Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit, Verknüpfung und Komfort bewertet und entsprechende

⁵ Gleich zu Beginn am Rochusplatz ging ein heftiger Wolkenbruch los, der zu Verzögerungen führte. Auch im Verlauf des weiteren Rundgangs kam es zu kurzen Regenschauern. Die Route des Stadtpaziergangs konnte nicht in der beabsichtigten Form zu Ende geführt werden. Die Haltepunkte, an denen keine Station mehr gemacht werden konnte, sind im Protokoll der Vollständigkeit halber aufgeführt.

⁶ Insbesondere StVO, VwV-StVO, „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ - RAS 06, „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ - ERA 2010 und „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ – EFA 2000.

Lösungsansätze entwickelt. Ausgewählte Konfliktpunkte wurden in einer weiteren Ortsbesichtigung analysiert.

Der 2. Workshop wurde vorbereitet und mit der Verwaltung abgestimmt.

2.2.5

2. Workshop: Vorstellung von Lösungsansätzen und Maßnahmenentwicklung

Der zweite Workshop hat am 28. August 2017 in der Zeit von 18.30 – 21.00 Uhr stattgefunden (s. Protokoll in **Kap. 7.4**). Teilgenommen haben 13 Personen der AG „Mobilität für alle“ (Mitglieder des Ortsbeirates, der Verwaltung, von Vereinen und Verbänden). Ziel war die Vorstellung der erarbeiteten Lösungsansätze, die weitere Konkretisierung und Priorisierung durch die Teilnehmenden.

Zu Beginn wurden 15 Themen und deren mögliche Lösungsansätze vorgestellt. Nicht berücksichtigt wurden die Themen, für die seitens der Stadt Hanau bereits Planungen bzw. Überlegungen vorliegen (z.B. Rochusplatz, Neugestaltung Bushaltestellen oder Anbindung des Stadtteils Wolfgang). Die Lösungsansätze orientieren sich an den beim 1. Workshop abgestimmten Leitlinien zur Nahmobilität in Hanau.

Es folgte eine Priorisierung der Lösungsansätze/Maßnahmen (Arbeitsphase 1). Für die konkretere Ausarbeitung wurden drei Projekte mit den höchsten Punktzahlen ausgewählt. Für diese wurde in der Arbeitsphase 2 ein konkreter Arbeitsplan zur Umsetzung erarbeitet.

In einem abschließenden Schritt wurden weitere Themen, die für die Förderung der Nahmobilität in Großauheim für wichtig erachtet werden gesammelt und erste Ansprechpartner/innen und weitere Kümmerer festgelegt.

Das Ergebnis ist eine gute Grundlage für den weiteren Arbeitsprozess im Rahmen des Stadtteilentwicklungsprozesses.

2.2.6

Arbeitsphase 2: Verdichtung zum Nahmobilitätsplan

Die Ergebnisse aus den Arbeitsschritten Zielformulierung, Status quo-Erfassung und -Bewertung und Maßnahmenformulierung (Lösungsvorschläge in Form von Steckbriefen) wurden in einem 1. Entwurf des Erläuterungsberichtes vorgelegt. Dieser wurde nach einer gemeinsamen Beratung am 28. September 2017 überarbeitet und liegt in dieser Form vor.

3

Bestandsanalyse und Bewertung

Die Stadt Hanau hat in den letzten Jahren zahlreiche Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußverkehr geplant und auch umgesetzt. In Großauheim ist beispielsweise ein integrativer Spielplatz in Mainnähe kürzlich eingeweiht worden. Die Hauptstraße ist Tempo-30-Zone

und zahlreiche Einbahnstraßen wurden in den letzten Jahren für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Darüber hinaus wurde ein Parkleitsystem für die Großauheimer Innenstadt im Stadtrat verabschiedet.



Bild 3: Spielplatz am Mainufer (links) und Hauptstraße (rechts)

Die Aktivitäten zur Verbesserung der Nahmobilität in der Stadt Hanau erfolgen dabei in der Regel ämterübergreifend und zielgruppenspezifisch. Konzepte, wie z.B. ein Verkehrsentwicklungsplan oder ein aktuelles Rad- bzw. Fußverkehrskonzept bestehen nicht.

Für das Thema Nahmobilität gibt es in Hanau-Großauheim mehrere Akteure. In der Verwaltung sind die Bereiche „Energie- und Klimaschutz“, der Fachbereich „Planen, Bauen und Umwelt“ sowie der Eigenbetrieb Hanau Infrastruktur Service in den Prozess eingebunden. Weitere Unterstützung erfolgt durch das Kinder- und Jugendbüro, die Hanau Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH sowie das Ordnungsamt. Im Zuge des Stadtteilentwicklungsprozesses hat sich darüber hinaus ein Arbeitskreis „Mobilität“ entwickelt, der in mehreren Arbeitsgruppensitzungen die Verwaltung aktiv bei der Förderung der Nahmobilität unterstützt.

Die Beteiligung erfolgt über Workshops, zu denen die beteiligten Akteure direkt eingeladen werden und die darüber hinaus für weitere Interessierte offen sind.

In der nachfolgenden Liste wurden die im Rahmen des Stadtteilentwicklungsprozesses und der Bestandserfassung erfassten Mängel bezüglich der Nahmobilität in Hanau-Großauheim zusammengestellt. Diese Auflistung wurde im Projektverlauf weiter ergänzt und konkretisiert. Sie stellt u.a. die Grundlage für die abgeleiteten Handlungsansätze (vgl. auch **Kap. 4.2**) dar.

Örtlichkeit	Probleme	Handlungs- ansatz (vgl. Kap. 4.2)
Kreuzung Auheimer Straße/Bahnhofstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Zu kurze Grünphasen • Mittelinsel zu klein 	1, 2, 8
Bahnübergänge Heideäcker (Strecke Hanau – Fulda)	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnübergang mit langen Wartezeiten (ca. 15 Minuten und länger) • Wichtige Anbindung Radverkehr an Hanau Innenstadt 	1, 4
Verbindung Gewerbegebiet Großauheim Ost („Kronenberger“) und BBC-Straße (mit Nahversorgern)	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Verbindung für Fuß- und Radverkehr (Kleingärten) 	1, 2, 11
Hauptstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Leerstände • Aufsteller als Hindernisse • Poller engen Gehweg ein • Gehwege zugeparkt • Gehwege zu schmal • Fehlende Abstellanlagen 	1, 2, 3, 15
Verbindung Wiesenstraße – Heinrich-Böll-Weg	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Rad- und Fußwegverbindung der Wohnquartiere und zum Zentrum Großauheim • Barriere Auheimer Straße 	1, 2, 10
Waldstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Schulwegverbindung (Schüler fahren auf Gehweg) • Lichtraumprofil Gehweg durch Bäume eingengt 	1, 2, 12
Kreuzung Waldstraße – Auheimer Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Umwegige Querungssituation • Probleme Radverkehr: Einfädeln in fließenden Verkehr • Unterführung 	1
Gehwegparken	<ul style="list-style-type: none"> • Zu schmale Gehwege durch Gehwegparken in diversen Straßen (z. B. Altstadt, Sandgasse, Auwanneweg, Luisenstraße) 	2, 15
Bahnübergänge im Stadtteil (Bahnhofstraße, Wiesenstraße, Rochusstraße)	<ul style="list-style-type: none"> • Lange Wartezeiten durch geschlossene Schranken • Aus Kindersicht als unsicher empfunden 	6

Tab. 1: Zusammenstellung der Hauptmängel im Bereich Nahmobilität in Großauheim

Nachfolgend werden der Status quo zu den Themen Rad- und Fußverkehr, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Kommunikation nochmals näher beschrieben.

3.1 Radverkehr

Im lokalen Radroutennetz der Stadt Hanau sind Haupt- und Nebenstrecken für den Radverkehr definiert. Diese verbinden die wichtigsten Quellen und Ziele innerhalb Großauheims. Die Strecken des Radroutennetzes sind jedoch für Ortsunkundige zum Teil nur schwer aufzufinden (fehlende Wegweisung) und auch in der Wegequalität zum Teil unzureichend (z.B. Verlängerung Heideäcker bis Bahnhofstraße). Insbesondere die Anbindung des Stadtteils Großauheim an die Hanauer Innenstadt ist derzeit nur umwegig vorhanden. Die Radverkehrsführung entspricht dabei überwiegend nicht den Vorgaben der Regelwerke (z.B. ERA 2010⁷). Auch bezüglich der Anbindung der Schulen sind Defizite in der Wegeinfrastruktur für den Radverkehr festzustellen (insbesondere Anbindung Lindenaus Schule).

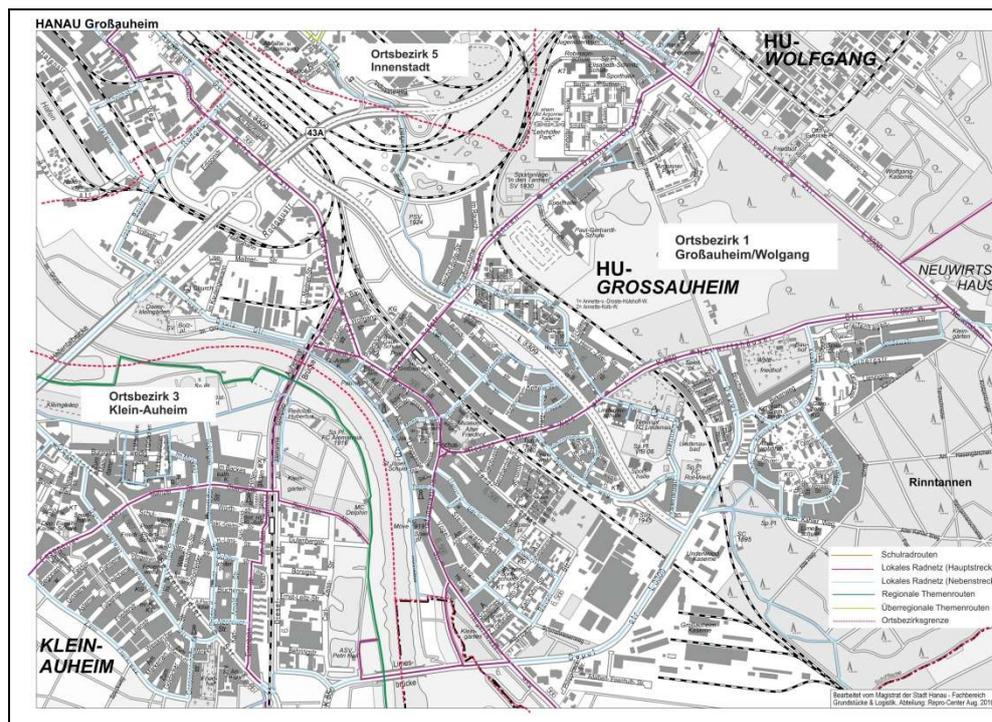


Bild 4: Radroutennetz Stadt Hanau - Auszug Großauheim (Quelle: Stadt Hanau)

Der Radverkehr findet innerhalb des Stadtteils Großauheim häufig im Mischverkehr statt. Dies ist aufgrund des Verkehrsaufkommens überwiegend verträglich. Einbahnstraßen (z.B. Krotzenburger Straße) sind nach Möglichkeit für den Radverkehr freigegeben. An vom Kfz-Verkehr stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen stehen meist Radverkehrsanlagen zur

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Verfügung (z.B. Depotstraße), die den Vorgaben der gängigen Regelwerke jedoch eher nicht entsprechen. Die Anlagen sind häufig zu schmal und ohne Sicherheitsbereich zur Fahrbahn bzw. zu längsparkenden Kfz. Die Bordabsenkungen sind zum Teil unzureichend und die Wartezeit an signalisierten Kreuzungen sehr lang. Zum Teil fehlen Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen gänzlich (z.B. L 3309). Zahlreiche selbständige Wegeverbindungen, die die Wegeinfrastruktur ergänzen, weisen vielfach Belagsschäden, unzureichende Belagsqualitäten oder häufige Verschmutzungen bzw. Grünbewuchs auf (z.B. Wegeverbindung zwischen Depotstraße und Brown-Boveri-Straße). Eine Beleuchtung für Wege des Alltagsradverkehrs abseits von Kfz-Verbindungen fehlt gänzlich.



Bild 5: Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr im Zuge Depotstraße (links), Wegeverbindung zwischen Depotstraße und Brown-Boveri-Straße (rechts)

Zur Verbesserung der Radinfrastruktur wurden in den letzten Monaten durch punktuelle Umbauten bzw. Markierungsmaßnahmen u.a. die Radverkehrsführung an Kreuzungen und Einmündungen (z.B. Knoten Goethestraße/Waldstraße und In den Tannen/In den Argonnerwiesen) verbessert. Darüber hinaus ist u.a. auch der Mainuferweg positiv zu erwähnen. Er verläuft zwischen dem Hanauer Hafen und dem Kraftwerk Staudinger auf dem Stadtgebiet Großauheim und ist überwiegend ausreichend dimensioniert. Auch die Anbindung an den Stadtteil Klein-Auheim über die Auheimer Brücke, eine reine Fuß- und Radbrücke, stellt eine bereits bestehende gute Lösung für den Radverkehr dar.





Bild 6: Neue Radfurten im Knoten Goethestraße/Waldstraße (S. 13 unten links) und In den Tannen/In den Argonnerwiesen (Seite 13, unten rechts), Auheimer Brücke (oben links) und Mainradweg (oben rechts).

Insbesondere im Schülerverkehr besteht für die Fahrradnutzung noch deutliches Steigerungspotenzial. Zu den Schulanfangs- und -schlusszeiten kommt es im Umfeld der weiterführenden Schulen durch die Elternbringdienste regelmäßig zu Staubildung im Kfz-Verkehr.

Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel) im Stadtteil Großauheim finden sich ansatzweise an wichtigen Zielen des Radverkehrs (z.B. dem Bahnhof und dem Bürgerhaus). Überwiegend sind jedoch nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen vorzufinden, u.a. an den Schulstandorten, an Freizeiteinrichtungen wie dem Hallenbad oder beim Einzelhandel. Darüber hinaus fehlen auch an wichtigen Zielen Abstellanlagen, z.B. an Bushaltestellen oder in der zentralen Innenstadt. Serviceleistungen wie Fahrradboxen oder eine Fahrradstation gibt es nicht. Zum Teil sind die Abstellanlagen überdacht oder durch eine Umhausung vor Diebstahl zusätzlich geschützt.



Bild 7: Anlehnbügel am Bahnhof Großauheim (links) und Vorderradklemmen am Lindenaubad (rechts)

3.2 Fußverkehr

Ein Konzept für das Zufußgehen gibt es in Hanau nicht. Zu den meisten Zielen im Stadtgebiet bestehen Wegeverbindungen bzw. straßenbegleitende Gehwege. Einige Straßenzüge verfügen über keine separaten Gehwege

bzw. über baulich abgesetzte Bereiche, die häufig auch von den durchfahrenden Bussen (z.B. Hauptstraße) oder zum Parken von Kfz genutzt werden (z.B. Alte Langgasse).



Bild 8: Engstellen für den Fußverkehr



Bild 9: Poller zur Unterbindung des Gehwegparkens (verbleibende Gehwegbreite zu schmal)

Die Breite der vorhandenen Gehwege entspricht häufig nicht den Vorgaben der Regelwerke. Vielfach wird die nutzbare Gehwegbreite durch parkende Kfz, Werbeaufsteller oder andere Hindernisse zusätzlich reduziert (z.B. Hauptstraße durch Werbeaufsteller oder Poller). Die Belagsqualitäten sind überwiegend gut, zum Teil bestehen punktuelle Belagsschäden.

Bei der gemeinsamen Führung des Fußverkehrs mit dem Radverkehr im Zuge von Hauptverkehrsstraßen sind die vorhandenen Breiten oft nicht ausreichend. Wichtige Wegeverbindungen (z.B. entlang der Bahn an den „Omagärtchen“) sind für den Radverkehr freigegeben (Gehweg, Radverkehr frei), dafür in ihrer Breite aber nicht ausreichend dimensioniert.

An Schulen und im Zuge der parallel zum Main verlaufenden Ortsdurchfahrt befinden sich vielfach Querungshilfen (Fußgängerüberwege oder Mittelinseln) oder markierte Bereiche zur erhöhten Aufmerksamkeit an Querungsstellen (z.B. Hergerswiesen).

Die Erreichbarkeit des Mainufers ist prinzipiell möglich, allerdings für Ortsunkundige überwiegend nicht erkennbar. Es führen mehrere

Wegeverbindungen von der Ortsdurchfahrt zum Main, diese sind jedoch nicht gekennzeichnet.



Bild 10: Querungshilfen im Nahbereich von Schulen und Spielplätzen

Die Unterführung der L 3309 Höhe Waldstraße ist nicht ausreichend beleuchtet und stark verschwenkt. Sie wird zum Erreichen des Schulstandortes Lindenaus Schule auch von Radfahrenden genutzt. Im Zuge der Unterführung kommt es regelmäßig zu Konflikten, insbesondere aufgrund der unzureichenden Sichtbeziehungen bzw. Beleuchtung.



Bild 19 Unterführung L 3309 Höhe Waldstraße

Die Grünzeiten für den Fußverkehr an signalisierten Kreuzungen sind häufig recht kurz, auch die Wartezeiten bis zur Grünphase sind durch die überwiegend vorhandenen Anforderungstaster meist relativ lang. In vielen Fällen muss zum Queren über mehrere Knotenarme auch mehrfach Grün angefordert werden. Die Warteflächen für den Fußverkehr sind dabei zum Teil nur knapp ausreichend bzw. zu klein (z.B. Bahnhofstraße/Auheimer Straße).

3.3 Barrierefreiheit

Der Arbeitskreis Mobilität im Zuge des Stadtteilentwicklungsprozesses trifft sich regelmäßig in barrierefrei erreichbaren Räumlichkeiten. Derer gibt es nach Aussage der Teilnehmenden nicht viele. Gut erreichbar ist u.a. der Veranstaltungsraum im Erdgeschoss der „Alten Schule Taubengasse“.

Insgesamt sind einige Ziele im Stadtgebiet bereits heute barrierefrei erreichbar - allerdings längst nicht alle. Zahlreiche öffentliche Einrichtungen wie der Bahnhof Großauheim, die Bibliothek, das Lindenaubad oder mehrere Schulen sind nicht barrierefrei erreichbar.

Die Bushaltestellen der Linie 7 sind bereits durchgängig barrierefrei ausgebaut. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen im Zuge der Linien 6 und 566 ist in Planung.



Bild 12: Barrierefrei erreichbarer Veranstaltungsraum in der Alten Schule (links) und neu umgebaute Bushaltestelle im Zuge der Depotstraße (rechts)

Die Wegequalität im Zuge selbständiger Wegeverbindungen, z.B. zwischen Depotstraße und Brown-Boveri-Straße, stellt für mobilitätseingeschränkte Personen eine große Barriere dar.

Die Belange von Sehbehinderten an signalisierten Knotenpunkten werden bei den neu gestalteten bzw. umgebauten Knoten berücksichtigt. Im Bestand sind Knotenpunkte jedoch häufig kontrastarm und dadurch für Sehbehinderte schwer verständlich. Dies gilt auch für einige wichtige Ziele, z.B. den Bahnhof oder den Waldfriedhof.

3.4 Aufenthaltsqualität

Eine wichtige Aufenthaltsfunktion stellt das Mainufer dar. Hier gibt es zahlreiche Sitz- und Liegegelegenheiten sowie Sportmöglichkeiten, kürzlich wurde auch ein neuer Spielplatz angelegt. Die Erreichbarkeit des Mainufers ist jedoch unzureichend und überwiegend nicht barrierefrei. Es bestehen keine Sichtbeziehungen zum Main vom Stadtgebiet aus, hier wirkt die dichte Bebauung als Barriere.



Bild 13: Mainufer mit hoher Aufenthaltsqualität, aber zum Teil nicht barrierefrei erreichbar

Für den Umbau des zentralen Rochusplatzes in der Stadtteilmitte liegt ein Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom September 2017 vor. Hier gibt es derzeit bereits Bänke zum Ausruhen, allerdings ist die Erreichbarkeit des Platzes ungünstig. Darüber hinaus gibt es im Stadtgebiet weitere kleinere Plätze mit guten Aufenthaltsqualitäten (z.B. am Haus am Brunnen, Parkanlage Alter Friedhof) oder auch am Mainufer (z.B. Bouleplatz).



Bild 14 Rochusplatz (links) und Platz vor dem „Haus am Brunnen“ (rechts)

Im Stadtteil Großauheim liegt das Naturschutzgebiet „Campo Pond“, in dem zehn Przewalski-Pferde im Rahmen eines Zuchtprogramms zur Erhaltung der seltenen Urwildpferde leben. Das Naturschutzgebiet besitzt für den Stadtteil keinerlei Aufenthaltsfunktion, stellt sogar eine Barriere dar, da es komplett eingezäunt ist und nur im Zuge von Führungen besucht werden kann. Eine Querung durch das Gebiet gibt es nicht.

Sitzgelegenheiten gibt es an einigen Stellen im Stadtgebiet und auch an einem der zahlreichen Bahnübergänge. Die Aufenthaltsqualität oder auch die Sauberkeit der Bereiche ist hier jedoch noch deutlich verbesserungswürdig. Insgesamt wird die Sauberkeit an den Plätzen und Bereichen mit Aufenthaltsfunktion durch die Nutzenden stark kritisiert. Neben den Vandalismusspuren werden hier auch die fehlende Pflege der Grünanlagen oder die unzureichende Laubentfernung im Herbst aufgeführt.



Bild 15 Sitzgelegenheit am Bahnübergang Rochusstraße (links) und Bushaltestelle ohne Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße (rechts)

Die meisten Bushaltestellen verfügen über keine Sitzgelegenheiten und nur zum Teil über eine Überdachung.

3.5 Kommunikation

Der Stadtteilentwicklungsprozess ist ein wichtiger Motor zur Förderung der Nahmobilität in Hanau-Großauheim. Durch Workshops und Presseberichte wird auf das Thema aufmerksam gemacht und Interessierte zum Mitmachen und Mitdiskutieren eingeladen. Außerhalb des Stadtteilentwicklungsprozesses fanden weitere einzelne Aktivitäten zur Förderung von Rad- und Fußverkehr statt.

Für das Stadtgebiet Hanau gibt es einen internetgestützten Radroutenplan. Dort sind die wichtigsten Radverbindungen, unterteilt in Haupt- und Nebenrouten aufgezeigt. Auch wichtige Verbindungen im Schülerverkehr oder touristische Radrouten können angezeigt werden. Die Hauptrouten sind überwiegend durch eine Radwegweisung ausgeschildert.

Die Stadt Hanau nimmt seit vielen Jahren an der Klimaschutzaktion „STADTRADELN“ teil. Begleitend finden dabei zahlreiche Aktionen und Aktivitäten, wie z.B. gemeinsame Radtouren oder die Aktion „Auftankstationen“ mit Gutscheinen für Freigetränke für die teilnehmenden Radfahrenden statt. Unter den teilnehmenden Teams werden auch Preise ausgelobt.

Speziell für die Schulen gibt es den landesweiten Wettbewerb „Schulradeln“, an dem sich auch Schulen aus Hanau beteiligen. Hierbei wird die radaktivste Schule im Land gesucht. Darüber hinaus werden auch Schulprojekte und Aktionen rund um das Radfahren prämiert.

In Hanau wurde vor Jahren ein Kinder- und Jugendstadtplan entwickelt, der die für Kinder und Jugendliche wichtigsten Ziele im Stadtgebiet und sichere Wege dorthin aufzeigt. Derzeit wird der Stadtplan überarbeitet. Es ist geplant, den Stadtplan insbesondere für Kinder und nach Stadtteilen unterteilt aufzubereiten. Dadurch soll insbesondere auch die Größe des gedruckten Plans kindgerecht werden. Die Zielgruppe der Jugendlichen wird im neuen Stadtplan eher nicht berücksichtigt, da die Erfahrungen gezeigt haben, dass die beiden Zielgruppen Kinder und Jugendliche sehr unterschiedlich zu betrachten sind.

3.6 Fazit Bestand

Die Nahmobilität wird in Hanau-Großauheim thematisiert. Die Voraussetzungen diesbezügliche Verbesserungen herbeizuführen sind insbesondere durch den derzeit laufenden Stadtteilentwicklungsprozess positiv zu sehen. Die Teilnehmenden sind sehr engagiert, haben gute und umsetzbare Ideen und Vorstellungen. Sie werden von einer „veränderungsbereiten“ Verwaltung unterstützt.

Insbesondere der Radverkehr und die Motivation zum Radfahren sollen dabei gefördert werden. Ein wichtiger Stellenwert liegt darüber hinaus auch in der Verbesserung der Barrierefreiheit.

Die positiven Aspekte in Großauheim sowie die wichtigsten Handlungsbedarfe wurden im Zuge des Stadtteilentwicklungsprozesses bereits aufgezeigt und werden im Nahmobilitäts-Check weiter differenziert bzw. ausgearbeitet.

Die bisherige Herangehensweise über zielgruppenspezifische Angebote ist dabei positiv zu bewerten. Zahlreiche Maßnahmen, wie z.B. der Umbau von Knotenpunkten, tangieren mehrere Themen und können sowohl im Bereich Rad- und Fußverkehr als auch im Bereich der Barrierefreiheit Verbesserungen herbeiführen.

Mit der vorliegenden zusammenfassenden Status-quo-Bewertung sind die relevanten Themen mit Verbesserungsbedarf benannt. Einzelne Themen werden beispielhaft im folgenden Kapitel weiter aufbereitet. Die Übrigen können im weiteren Stadtteilentwicklungsprozess aufgearbeitet werden.

4 Handlungsansätze zur Förderung der Nahmobilität in Hanau-Großauheim

Das Thema Nahmobilität in Hanau wird unter dem zielgruppen-orientierten Grundsatz „Mobilität für alle“ bearbeitet. Aus diesem Grundsatz heraus wurden im Prozess (s. auch **Kap. 2.2**) folgende Ziele als Leitlinien erarbeitet:

Oberziel:

Stärkung von Großauheim als lebens- und liebenswerter Stadtteil.
Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer neuen Mobilitätskultur

Leitziele:

- Priorität der Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn
- Sichere und attraktive Erreichbarkeit der Innenstadt Hanau und der Nachbarstadtteile mit dem Rad
- Sichere Erreichbarkeit der Versorgungsschwerpunkte zu Fuß, mit dem Rad und dem Bus
- Direktere und kürzere Wege für Fuß und Radverkehr
- Anforderungsgerechte Fahrrad-Abstellanlagen an Quellen und Zielen
- Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung
- Sicherung und Attraktivitätssteigerung der Schul- und Spielwege für Kinder und Jugendliche
- Verbesserung der Mobilitätschancen für alle Menschen, insbesondere für Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unter Mitwirkung möglichst vieler Akteure

Um dem Grundsatz „Mobilität für alle“ zu entsprechen wurden die Leitlinien in Regie des Kinder- und Jugendbüros in eine kindgerechte und verständliche Sprache „übersetzt“ und im Rahmen eines Beteiligungsprojektes zum Stadtteilentwicklungsprozess an zwei Kindergärten (mit Hortbetreuung) in Großauheim mit den Kindern diskutiert. Somit konnten sich auch die jüngsten Hanauer mit dem Thema beschäftigen.

Ideen und Wünsche zum Verkehr in Großauheim aus Sicht der Kinder

Oberziel:

In Großauheim zu leben soll noch schöner werden. Die Menschen die dort leben sollen sich immer öfter dafür entscheiden, zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad oder Bus zu fahren.

Ziele:

- Am wichtigsten soll es sein, Großauheim so zu verändern, dass man besser zu Fuß, mit dem Rad oder dem Bus unterwegs sein kann.
- Die Radwege zur Innenstadt Hanaus und Nachbarstadtteile sollen sicherer und schöner werden.
- REWE, LIDL und die anderen Läden, in denen man einkaufen kann, sollen sicher zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Bus zu erreichen sein.
- Direktere und kürzere Wege für Fußgänger und Radfahrer.
- Mehr und bessere Stellen um sein Fahrrad abstellen zu können.
- Es sollen schönere Plätze entstehen an denen man sich treffen kann und gerne Zeit verbringt.
- Schul- und Spielwege für Kinder und Jugendliche sollen sicherer und schöner werden.
- Alle Menschen sollen sich in Großauheim gut auf den Straßen bewegen können.
- So viele Menschen wie möglich sollen dabei mitmachen und andere motivieren auch mehr zu Fuß, mit dem Rad oder Bus ihre Sachen zu erledigen.

Unter dem Titel „Mobilität der Zukunft“ hat auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD) die wichtigsten Aspekte in einer „Vision“ zusammengestellt, die hier kurz aufgeführt werden:

Exkurs: VCD-Vision - Mobilität der Zukunft

Die Mobilität der Zukunft schont die Umwelt, ist sicher und sozial gerecht. Alle Menschen können selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben teilhaben. Dies schafft eine hohe Lebensqualität für alle.

- Alle können sich ungehindert, angstfrei und sicher auf Straßen, Plätzen und Freiflächen bewegen - gerade auch Kinder, Ältere und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen.
- Es macht den Menschen Freude, aktiv mobil zu sein, sich bequem fahren oder begleiten zu lassen. Jeder Mensch bestimmt selbst, wie er unterwegs ist und trägt Verantwortung für seine Mitmenschen und die Umwelt.
- Personen- und Güterverkehr belasten weder Mensch noch Umwelt noch das Klima.
- Verkehr verursacht weder krankmachenden Lärm noch schlechte Luft. Kein Mensch verliert im Straßenverkehr sein Leben.
- Wo immer es möglich ist, wird Verkehr vermieden. Die Flächen und Ressourcen, die der Verkehr verbraucht, sind auf ein Minimum reduziert.
- Es werden ausschließlich erneuerbare Energien eingesetzt.
- Der öffentliche Raum steht allen Menschen als attraktiver Lebensraum zur Verfügung. Er bietet eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität. Bei seiner Gestaltung und Planung stehen die Bedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt. Durch aktive Beteiligung gestalten sie die Verkehrsplanung mit.

Im Sinne des Leitgedankens „Mobilität für alle“ und der Anforderung, dass Nahmobilität mehr ist als Verkehr, wurden für den Nahmobilitäts-Check Hanau zunächst die Handlungsfelder Radverkehr, Fußverkehr, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität definiert und der jeweilige Status quo ermittelt. Im Projektverlauf wurden diese noch durch das Handlungsfeld Kommunikation ergänzt. Für alle Handlungsfelder wurde im Verlauf des Prozesses der dringendste Handlungsbedarf abgeleitet und erste Lösungsansätze aufgezeigt.

Beim Radverkehr wurden insbesondere die Anbindung des Stadtteils Großauheim an die Hanauer Innenstadt, die Förderung des Radverkehrs bei der Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler sowie die Verknüpfung der Verkehrsarten Rad und ÖPNV thematisiert. Die Schülerinnen und Schüler standen auch beim Handlungsfeld Fußverkehr im Focus. Darüber hinaus wurden aber auch Hindernisse auf den Gehwegen sowie die unattraktiven Zugänge zum Mainufer als wichtige Themen diskutiert. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den zahlreichen Bahnübergängen und Plätzen im Stadtteil wurden ebenfalls Ideen aufgezeigt. Neben dem Vorhandensein qualitativ hochwertiger Plätze mit guten Aufenthaltsbedingungen wurde hier auch die regelmäßige Pflege der Plätze thematisiert. Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele für Alle wurde in den einzelnen Handlungsfeldern mit dem Grundsatz der Barrierefreiheit diskutiert.

In **Kap. 4.2** werden die im Rahmen des 2. Workshops vorgestellten Themen anhand schematischer Steckbriefe skizziert. Das Handlungsfeld „Aufenthaltsqualität“ ist hierbei im Sinne von „positiver Gestaltung von Straßenräumen“ zu verstehen.

Neben den o.g. Handlungsfeldern wurde für Lösungsansätze, deren Umsetzung zum Teil wenig realistisch erscheint, auch der Aspekt der „Innovation/Vision“ ergänzt. Dies ermöglicht es, die diskutierten Ideen nicht von vornherein auszuschließen und die Thematik im Nahmobilitäts-Check aufzunehmen.

4.1 Bereits in Planung befindliche Maßnahmen

Maßnahmen, für die bereits Planungen bzw. Lösungsansätze von Seiten der Stadt Hanau vorliegen, wurden im Nahmobilitäts-Check nicht weiter ausgearbeitet. Dabei handelt es sich um die folgenden wichtigen Themen und Aspekte zur Förderung der Nahmobilität in Hanau:

- Anbindung Großauheim an Wolfgang über den Straßenzug „In den Tannen“, „Ernst-Barthel-Straße”.
Der Ausbau der Radverkehrsanlagen ist für 2018 geplant. Bei der Verbindung handelt es sich um eine wichtige Schulwegroute zwischen dem Wohngebiet „Waldwiese“ und den Paul-Gerhardt-Schulen.
- Umgestaltung im Bereich Rochusplatz
Für den Rochusplatz sowie die den Platz umgebenden Straßenzüge bestehen bereits Entwurfs- und Ausführungsplanungen mit Stadtverordnetenbeschluss vom September 2017.
- Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen
Für den Umbau der weiteren Bushaltestellen der Linien 6 und 566 wurden bereits Fördermittel beantragt. Die Umsetzung ist für 2018 geplant.

- Maßnahmen im Knotenbereich In den Tannen/Goethestraße
Die Verbesserung der Querung erfolgt im Zuge des niederflurgerechten Ausbaus der Bushaltestelle "Goethestraße".
- Maßnahmen im Knotenbereich Neuwirtshäuser Straße/Rue de Conflans
Im Knotenbereich wurde die Radverkehrsführung optimiert und eine Fußgängerschutzanlage eingerichtet. Die Haltestelle wurde barrierefrei umgebaut.

Im Sinne der Förderung der Nahmobilität sollten diese Projekte weitergeplant und gemäß den aufgezeigten Zielen der Nahmobilität in Hanau zeitnah umgesetzt werden.

4.2 Handlungsansätze

Aus den Diskussionen im Projektverlauf sowie den Erfahrungen der Gutachterinnen wurden relevante Themen für Hanau ausgewählt und in Form von Steckbriefen weiter ausgearbeitet sowie Lösungsansätze aufgezeigt. Die Steckbriefe sind dabei in die Handlungsansätze „Konzeption“, „Infrastruktur“ und „Kommunikation“ unterteilt.

Unter „Konzeption“ werden hierbei planerische Gesamtstrategien für den Radverkehr, den Fußverkehr oder Einzelthemen wie dem Fahrradparken zusammengefasst.

Der Handlungsansatz „Infrastruktur“ behandelt konkrete und überwiegend bauliche bzw. planerische Einzelprojekte wie die sichere Radanbindung des Stadtteils Großauheim an die Hanauer Innenstadt, das Einrichten von Elternhaltestellen oder der Abbau bzw. die Überwindung von Barrieren (z.B. Campo Pond, L 3309).

Unter dem Handlungsansatz „Kommunikation“ finden sich Projekte und mögliche Aktionen/Aktivitäten zur Förderung der Nahmobilität bzw. der Werbung fürs Radfahren und zu Fuß Gehen.

Für folgende Themen wird nachfolgend jeweils ein Steckbrief aufgeführt:

Konzeption:

1. Plausibilitätsprüfung und Ertüchtigung Radverkehrsnetz
2. Erarbeitung Fußverkehrsnetz
3. Konzept Fahrradabstellanlagen

Infrastruktur:

4. Anbindung Hanau – Innenstadt (Rad)
5. Campo Pond
6. Gestaltung Bahnübergänge
7. Einrichten „Elternhaltstellen“
8. Faire Ampelschaltung
9. Zugänge zum Main
10. Wiesenstraße – Heinrich-Böll-Weg
11. Verbindung zur Nahversorgung

Kommunikation:

12. Schüler aufs Rad
13. Aktionstage oder Kampagnen
14. Konzept „Nette Toilette“
15. Unterbindung Gehwegparken

1 Konzeption

Plausibilitätsprüfung und Ertüchtigung Radverkehrsnetz



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

- Kreuzung Auheimer Straße/Bahnhofstraße
- Bahnübergänge Heideäcker
- Anbindung Gewerbegebiet Ost
- Hauptstraße
- Verbindung Wiesenstraße - Heinrich-Böll-Weg
- Wegeinfrastruktur Waldstraße
- Kreuzung Waldstraße/Auheimer Straße

Beschreibung Status quo:

Ziel eines Radverkehrsnetzes ist das Aufzeigen sinnvoller, verständlicher, komfortabler und sicherer Verbindungen für den Radverkehr im Stadtgebiet. Es sollte so realisiert werden können, dass es den Ansprüchen verschiedener Radgruppen gerecht wird.

Ein Radverkehrsnetz verbindet dabei die einzelnen Stadtteile sowie die Stadtteilzentren mit ihren Versorgungsfunktionen. Auch wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs (z.B. touristische und öffentliche Einrichtungen, Arbeitsplatzkonzentrationen, Schulstandorte) werden über das Radverkehrsnetz angebinden und die Vernetzung über wichtige „Mobilitätspunkte“ mit weiteren Verkehrsarten des Umweltverbundes (z.B. ÖPNV) gewährleistet.

Darüber hinaus sollte auch die Anbindung an die Nachbarkommunen berücksichtigt werden.

Für das gesamte Stadtgebiet Hanau liegt ein lokales Radnetz mit Haupt- und Nebenstrecken für den Radverkehr vor (vgl. Kap. 3.1). Dieses gilt es auf Plausibilität zu prüfen und bezüglich Sicherheit und Fahrkomfort zu ertüchtigen.

Lösungsansatz:

Die wichtigsten Routen zur Anbindung relevanter Quellen und Ziele des Radverkehrs in Großauheim sind zu definieren. Die Defizite bezüglich der Radinfrastruktur sind zu identifizieren und der Handlungsbedarf zur verkehrssicheren und komfortablen Ausstattung der Strecken ist abzuleiten und zu priorisieren. Anhand einer Kostenschätzung ist der finanzielle Gesamtaufwand zur Ertüchtigung der Strecken des Radverkehrsnetzes festzustellen.

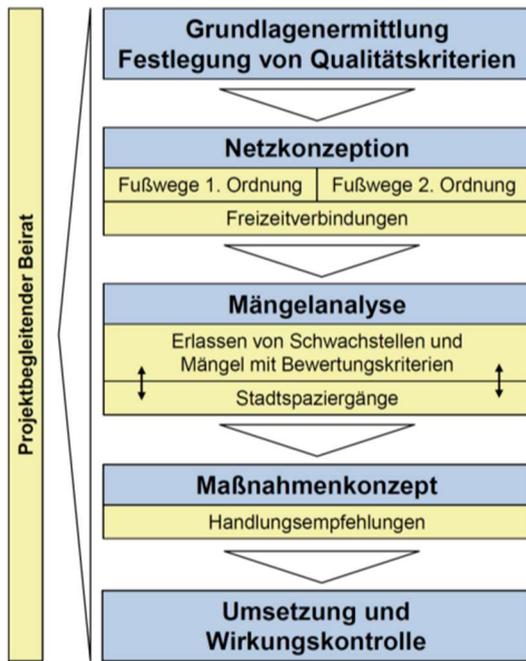
Die Anbindung an den geplanten Schnellradweg „Hanau - Frankfurt“ ist zu prüfen, ebenso die Anbindung an den Mainuferradweg.

Neben den Maßnahmen zur Wegeinfrastruktur ist auch der Bedarf zur Verbesserung der Situation zum Fahrradparken festzustellen und durch Maßnahmen zu konkretisieren.

Das Radverkehrsnetz ist durch eine anforderungsgerechte Radwegweisung auszuschildern.

2 Konzeption

Erarbeitung Fußverkehrsnetz



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

- Kreuzung Auheimer Straße/Bahnhofstraße
- Anbindung Gewerbegebiet Ost
- Hauptstraße
- Verbindung Wiesenstraße - Heinrich-Böll-Weg
- Wegeinfrastruktur Waldstraße
- Gehwegparken

Beschreibung Status quo:

Ein Konzept für das Zufußgehen gibt es in Hanau bislang nicht. Im Rahmen der Umsetzung des Nahmobilitäts-Checks wird es als zielführend erachtet, ein Fußverkehrsnetz zu erarbeiten. Dies ist eine gute Grundlage zur Priorisierung von Maßnahmen im Bereich fußgängerfreundliche Infrastruktur (z. B. Verbreiterung von Gehwegen, Schließen von Netzlücken), zum Herstellen von Barrierefreiheit und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (z.B. durch Aufstellen von Bänken).

Die Erarbeitung des Fußverkehrsnetzes für Großauheim könnte als Pilotprojekt für Fußverkehrskonzepte in weiteren Stadtteilen von Hanau dienen. Das Projekt würde insgesamt zu einem fußgängerfreundlichen Klima in der Stadt beitragen.

Lösungsansatz:

Zu Beginn steht die Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien und Qualitätsstandards (Grundlage sind bestehende Richtlinien und Regelwerke). Das Fußverkehrsnetz wird in Fußwege 1. Ordnung (Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr) und in Fußwege 2. Ordnung (Erschließung wichtiger Einrichtungen/Ziele auf Quartiersebene) aufgeteilt.

Das Fußverkehrskonzept sollte in einem kooperativen Planungsprozess erarbeitet werden. Empfohlen wird die Begleitung durch einen projektbegleitenden Beirat (AK „Nahmobilität für alle“). Mit der interessierten Öffentlichkeit sollten Stadtpaziergänge durchgeführt werden.

Das Handlungskonzept benennt prioritäre Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation (z. B. fußgängerfreundliche Signalanlagen, Bordsteinabsenkungen, Anlage von Querungsstellen, fußgängerfreundliche Gestaltung im Bereich von Nahversorgungszentren, Entflechtung von Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Flächen, Bankprogramm, etc.

Organisationsaufwand:

Die Kosten für die Erarbeitung werden als mittel eingeschätzt. Der Aufwand für die Umsetzung wird als hoch eingeschätzt.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

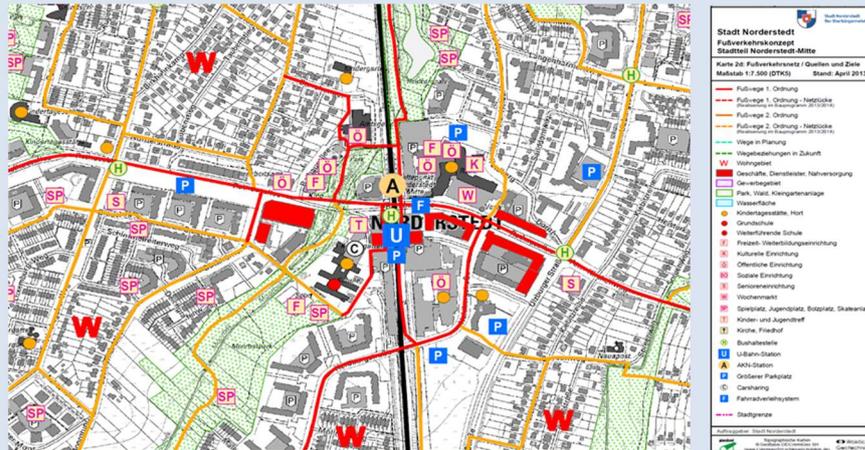
Verwaltung Stadt Hanau

Mögliche Unterstützer: AiA – Aktiv in Auheim, Kirchen, Politik,

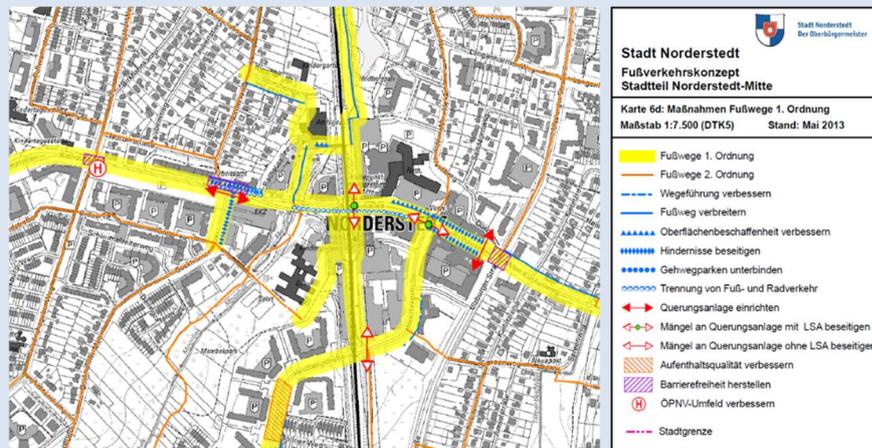
Beispiel aus anderen Städten:

Für die Stadt Norderstedt (ca. 76.000 EW) wurde für die Gesamtstadt und für die fünf Stadtteile ein Fußverkehrsnetz konzipiert

Fußverkehrsnetz (Fußwege 1. und 2. Ordnung, Ausschnitt Norderstedt)



Maßnahmen (Fußwege 1. Ordnung, Ausschnitt Norderstedt)



Aufenthaltsqualität verbessern/Bankprogramm

Beim Gehen wird der öffentliche Raum am intensivsten und unmittelbarsten wahrgenommen. Attraktivität und soziale Brauchbarkeit sind zu gewährleisten. Das Gehwegenetz (Fußwege 1. Und 2. Ordnung) wurde darauf ausgelegt, in regelmäßigen Abständen (ca. 100 – 150 m) Ruheplätze (und Sitzgelegenheiten) einzubeziehen. Diese erhöhen die Qualität des Aufenthalts im öffentlichen Raum und können die Reichweite des Gehens erheblich erweitern. Sie kommen insbesondere älteren Menschen, Mobilitätseingeschränkten und Kindern zugute.

<http://www.norderstedt.de/Wirtschaft-Verkehr/Verkehr/Fu%C3%9Fverkehr/index.php?La=1&NavID=1087.525&object=tx|1087.1152.1&kat=&kuo=2&sub=0>

3 Konzeption

Konzept Fahrradparken



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

- Hauptstraße

Beschreibung Status quo:

Ein Konzept zum Fahrradparken gibt es in Großauheim bisher nicht.

Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel) im Stadtteil Großauheim finden sich nur zum Teil. Die meisten Ziele, insbesondere auch Schulen, verfügen lediglich über nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen (vgl. Kap. 3.1).

Weitere Serviceleistungen zum Fahrradparken sind nicht vorhanden.

Lösungsansatz:

Ziel: Gut nutzbare Abstellanlagen in ausreichender Zahl Zuhause und an den Zielen des Radverkehrs

Grundanforderungen zum Fahrradparken:

- Standsicherheit
- Diebstahlschutz
- Nähe zum Ziel
- Erreichbarkeit
- Bequemes Abschließen
- Gute Einsehbarkeit
- Witterungsschutz für Langzeitparker

Vorgehen:

Definieren wichtiger Standorte für Fahrradabstellanlagen, z.B. Bahnhof, Bushaltestellen, Schulen, Einkaufs- und Freizeitziele, Wohngebiete.

Feststellen des Bedarfes an Fahrradabstellanlagen (Erhebung, Abschätzung von Anzahl und Ausstattung).

Zusammenfassung bezüglich

- Qualitätsstandards für Hanau
- Feststellung Bestand und Bedarf
- Erstellen von Informationsmaterial und Aufzeigen möglicher Kooperationen mit weiteren Akteuren (z.B. Wohnungseigentümer, Einzelhandel)

- Aufzeigen Handlungsbedarf, Festlegen von Prioritäten, Abschätzen von Kosten
- Umsetzungsstrategie

Organisationsaufwand:

Die Kosten für die Konzepterarbeitung werden als mittel eingeschätzt.

Der Aufwand für Planung und Umsetzung wird ebenfalls als mittel eingeschätzt.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Verwaltung Stadt Hanau

Beispiel aus anderen Städten:

Bestandserfassung und Ableitung Handlungsbedarf zum Fahrradparken im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Dresden (PGV-Alrutz)

Beispiel DB Haltestelle Dobritz

Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage befindet sich westlich vom Bahnhofseingang im Umfeld eines Gewerbegebietes.
- Direkte Anbindung an Straßenbahn- und Bushaltestelle
- Erreichbarkeit über Treppe oder Rampe vom Radweg
- In direkter Nähe der Straßenbahn- und Bushaltestelle wurden Fahrräder frei abgestellt.



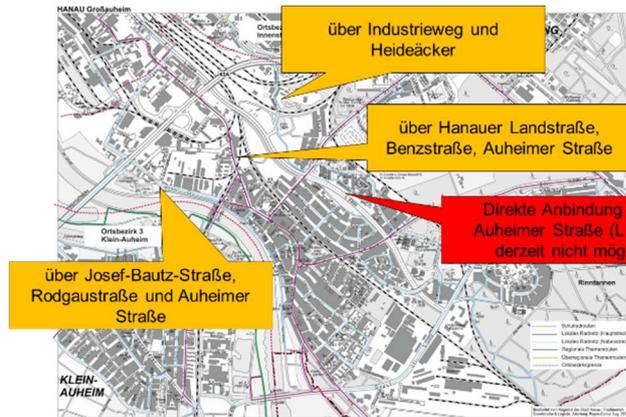
Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	24
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	14+0+4
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	21 m bis < 40 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Überdachung sollte gesäubert und repariert werden.
- Eine Kapazitätserweiterung der vorhandenen Anlage ist derzeit nicht nötig, allerdings zeugen die im direkten Umfeld der Haltestelle frei abgestellten Räder von weiterem Bedarf an Abstellplätzen. Ggf. ist die Einrichtung weiterer Abstellplätze in direkter Nähe zu den Haltestellen zu prüfen.

4 Infrastruktur

Anbindung an Innenstadt Hanau (Rad)



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ● - ●

Organisationsaufwand ● - ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

- Bahnübergänge Heideäcker

Beschreibung Status quo:

Die Erreichbarkeit der Hanauer Innenstadt aus Großauheim mit dem Rad ist derzeit nicht optimal möglich. Gemäß dem derzeitigen lokalen Radnetz Hanau gibt es eine Haupt- und zwei Nebenrouten, die bereits heute befahrbar sind. Die Qualität der Strecken entspricht jedoch nicht den Regelwerken.

Eine direkte Verbindung über die Auheimer Straße (L 3309) ist aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen im Zuge der Hauptverkehrsstraße heute noch nicht mit dem Rad befahrbar.

Eine Route verläuft über die Hanauer Landstraße, Benzstraße und Auheimer Straße. Zum Teil bestehen hier Schutzstreifen oder bauliche Radwege in unzureichender Breite. Abschnittsweise wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.

Eine weitere Route verläuft über den Industriegeweg und die Verbindung Heideäcker. Die Radverkehrsanlagen im Zuge Industriegeweg sind zu schmal, Sicherheitstrennstreifen zu am Fahrbahnrand parkenden Kfz gibt es nicht. Die Belagsqualität und Wegebreite der Wegeverbindung Heideäcker ist ebenfalls nicht anforderungsgerecht. Darüber hinaus wird der Radverkehr am Knoten Auheimer Straße/In den Tannen nicht ausreichend berücksichtigt.

Lösungsansatz:

Definieren möglicher Routen und Streckenverläufe und Einteilen nach Umsetzungspriorität (schnell umsetzbar, Planfeststellung Heideäcker, Radverkehrsanlagen im Zuge L 3309).

Feststellen des Handlungsbedarfes zur Ertüchtigung der Strecken und Prüfung der Umsetzbarkeit der nötigen Maßnahmen.

Finanzierung, Umsetzung, Radwegweisung

Organisationsaufwand:

Die Kosten für die Herrichtung der Anbindung über die Hanauer Landstraße, Benzstraße und Röderseestraße werden als überwiegende Markierungsmaßnahmen als mittel eingeschätzt.

Die Kosten für die Herrichtung der Anbindung über die Verbindung Heideäcker werden als hoch eingeschätzt. Die Kosten für die Neuanlage von Radverkehrsanlagen im Zuge der L 3309 werden als hoch eingeschätzt.

Der Aufwand für Planung und Umsetzung wird ebenfalls als mittel bis hoch eingeschätzt.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau, Hessen Mobil

Mögliche Unterstützer: ADFC, Hessen Mobil

Lösungsvorschlag ADFC

Radverbindung nach Hanau

Route über die Auheimer Straße



IST-Zustand



Fotomontage



Ummarkierung der Auheimer Straße von vier Fahrspuren auf zwei breite Fahrspuren und zwei Mehrzweckstreifen

04.02.2017
Nahmobilität Baustein Radverkehr
Ulrich Klee, Jörg Brauns, ADFC
28

Quelle: Präsentation „Radfahren als Baustein der Nahmobilität“ von Ulrich Klee, Jörg Brauns (ADFC Main-Kinzig) vom 4. Februar 2017

Beispiel aus anderen Städten:

Markieren von Schutzstreifen im Zuge wichtiger Schülerverbindungen in Mosbach (Baden)

vorher



nachher



5 Infrastruktur

Campo Pond



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

Beschreibung Status quo:

Das Naturschutzgebiet Campo Pond liegt als Barriere im Stadtteil Großauheim. Hierdurch wird eine wichtige Verbindung für den Rad- und Fußverkehr zwischen den Stadtteilen Großauheim und Wolfgang unterbrochen. Bei den Pferden handelt es sich um seltene Urwildpferde, die keinen Kontakt zu Menschen haben dürfen. Daher ist das Gebiet vollständig umzäunt und nicht passierbar. Den Schutzstatus der Pferde gilt es zu erhalten.

Lösungsansatz:

Durch eine neue Rad- und Fußwegverbindung am Rande des Gebietes wäre eine Anbindung der Stadtteile Großauheim und Wolfgang (u.a. Schulstandort) möglich.

Organisationsaufwand:

Der Aufwand für Planung und Umsetzung wird als hoch eingeschätzt.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau, ggf. DB
Betreiber Campo Pond

6 Infrastruktur

Gestaltung Bahnübergänge



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ● - ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

- Bahnübergänge im Stadtteil

Beschreibung Status quo:

Großauheim wird von der Bahnlinie Hanau – Aschaffenburg in einen südwestlichen und einen nordöstlichen Teil getrennt. Insgesamt gibt es sieben beschränkte Bahnübergänge. Bei geschlossenen Schranken gibt es erhebliche Wartezeiten, teilweise bis 15 Minuten. Im Stadtkern von Großauheim zählen dazu die Bahnübergänge

- Bahnhofstraße
- Wiesenstraße
- Rochusstraße
- Hanauer Landstraße

Besonders für zu Fuß Gehende fehlt es an Sitzmöglichkeiten oder auch Möglichkeiten sich die Wartezeit zu verkürzen

Lediglich am Bahnübergang Rochusstraße gibt es eine Bank zum Ausruhen bei längeren Wartezeiten. Der Bereich macht insgesamt jedoch keinen einladenden Eindruck, notwendig ist Grünschnitt, evtl. ein Versetzen der Bank.

Lösungsansatz:

Zur attraktiveren Gestaltung der Bahnübergänge und zur Verkürzung der Wartezeit sollten an den Bahnübergängen Sitzmöglichkeiten installiert werden.

Empfohlen wird auch, ausgediente Telefonzellen als „Bücherschränke“ zu installieren.

Weitere Vorschläge wurden im Rahmen des 2. Workshop gemacht: kostenloses W-LAN am Bahnübergang, Infokasten für Werbung von Vereinen für Veranstaltungen etc. (s. Kap. 7.4).

Als bauliche Lösungen kämen in Frage:

- Verdeutlichung der Abmarkierung über den Gleisbereich (bisher ist eine weiße durchgezogene Linie vorhanden). Eine farbliche Markierung würde den Gehwegbereich unterstreichen.
- Abmarkieren von Aufstellflächen für den Radverkehr. Dies würde den Radfahrenden ermöglichen vor dem Autoverkehr bei sich öffnenden Schranken loszufahren.
- Als bauliche Lösung mit hohem Innovationsgrad käme eine Bahnunterführung für den Rad- und Fußverkehr in Frage.

Organisationsaufwand:

Die Kosten für die attraktivere Gestaltung mit Bänken und Bücherschrank werden als gering bis mittel eingeschätzt, z.B. für seniorengerechte Bänke.

Die Kosten für die Markierungsarbeiten werden als gering eingeschätzt.

Der Aufwand für Planung und Organisation wird ebenfalls als mittel eingeschätzt.

Für die „Bewirtschaftung“ der Bücherschränke müssten Paten gefunden werden.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau, DB

Mögliche Unterstützer: Vereine, Kirche, Bibliotheksverein,

Beispiel aus anderen Städten:

Telefonzelle als Bücherschrank mit Bank (Stadt Maintal)

Sitzgelegenheit an wichtiger Wegeverbindung (Stadt Neuenburg Schweiz)



Seniorengerechte Bank (Armlehnen, von beiden Seiten zugänglich (Stadt Braunschweig))



7 Infrastruktur „Elternhaltestellen“



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ● - ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

-

Beschreibung Status quo:

Vor allem zu Schulbeginn kommt es im unmittelbaren Umfeld von Grundschulen, aber auch weiterführenden Schulen, oft zu problematischen und gefährlichen Situationen im Hol- und Bringverkehr. Die Schülerinnen und Schüler, die zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen, werden durch haltende Pkw und sich öffnende Türen gefährdet.

In Großauheim sind das nach erster Einschätzung die August-Gaul-Schule (Grundschule), die Mädchenrealschule St. Josef (Langgasse, s. Foto) und die Lindenaus Schule (integrierte Gesamtschule).

Lösungsansatz:

Bei den sogenannten „Elternhaltestellen“ bzw. Hol- und Bringzonen handelt es sich um speziell ausgewiesene Bereiche, in denen die Kinder gefahrlos aus dem Auto aussteigen können. Die Haltestellen sollten nach Empfehlung des ADAC in einem Abstand bis zu ca. 250 m (Luftlinie) zur Schule liegen. Ziel der Hol- und Bringzonen ist zum einen, das Verkehrschaos im Hol- und Bringverkehr vor den Schulen zu entzerren und damit die Verkehrssicherheit für die Kinder zu erhöhen. Zum anderen wird die selbstständige Mobilität der Kinder durch das Zufußgehen gefördert.

Die Einrichtung von Hol- und Bringzonen kann auch durch ein Schulprojekt begleitet werden, bei dem der eigenständige Weg der Schülerinnen und Schüler zur Schule gefördert wird.

Organisationsaufwand:

Die Kosten für die Einrichtung einer Hol- und Bringzone werden als gering bis mittel eingeschätzt.

Gering sind die Kosten, wenn es sich lediglich um die Anbringung eines entsprechenden Schildes handelt und keine baulichen Maßnahmen notwendig sind. Als mittel werden die Kosten eingeschätzt, wenn entsprechende Flächen als Parkplätze hergerichtet werden müssen.

Der Organisationsaufwand wird als mittel eingestuft: Notwendig sind Beobachtungen der Situation vor Schulbeginn (Termin Verwaltung, Polizei, Schulleitung, Elternvertretung), Festlegung Standort für Elternhaltestelle.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

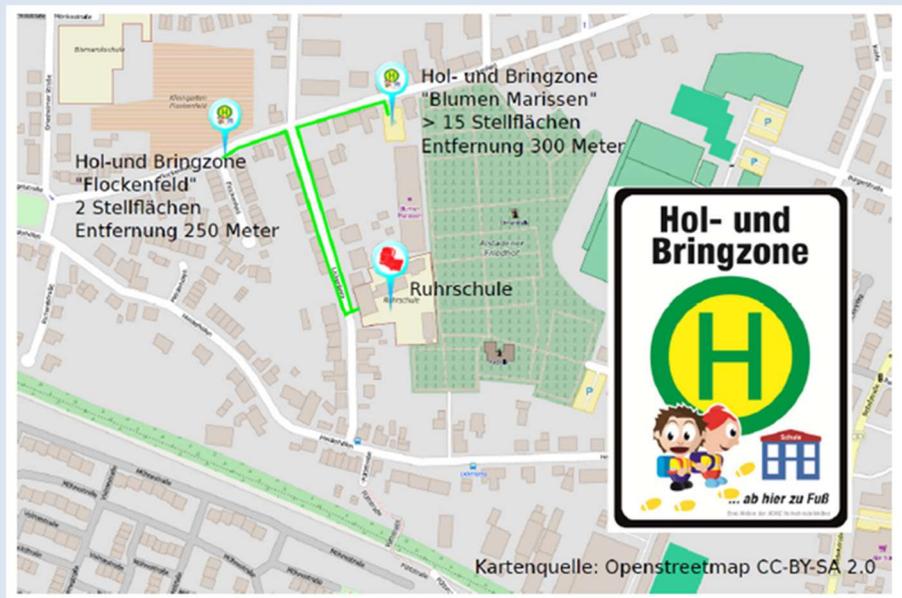
Stadt Hanau

Mögliche Unterstützer: Polizei, Schulleitung, Elternbeiräte, Kinder- und Jugendbüro, Verkehrswacht

Beispiel aus anderen Städten:

Die Stadt Oberhausen hat 2013 als Pilotprojekt zunächst an der Ruhrschule (Grundschule) zwei Hol- und Bringzonen eingerichtet. Die Elterntaxi-Haltestellen wurden jeweils mit dem vom ADAC entwickelten Schild (s. Abb.) gekennzeichnet.

Die positiven Erfahrungen führten 2014 zu einem Stadtratsbeschluss, die Einrichtung von Hol- und Bringzonen in allen Grundschulen in Oberhausen zu prüfen und diese in Abstimmung mit den jeweiligen Grundschulen, der Verkehrswacht, der Polizei und der Verwaltung einzurichten.



Quelle: Evaluations-Bericht Hol- und Bringzonen der Ruhrschule in Oberhausen (www.bueffee.de)

Beispiel Kennzeichnung der Hol- und Bringzone (Garbsen, Region Hannover):



8 Infrastruktur

Faire Ampelschaltung



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ● - ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

- Kreuzung Auheimer Straße/Bahnhofstraße

Beschreibung Status quo:

Zu lange Wartezeiten (>40 Sek.) und zu kurze Grünquerungsphasen für zu Fuß Gehende fördern das regelwidrige Queren von Straßenzügen und sind daher zu vermeiden.

Unter fairer Ampelschaltung wird eine Lichtsignalsteuerung zugunsten des Fußverkehrs verstanden.

Lösungsansatz:

Überprüfen und Anpassen der Signalschaltungen Ampelschaltungen an die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden, besonders vor Altentagesstätten, Schulen etc. (faire Ampelschaltung).

Möglichkeiten sind die Verminderung der Wartezeit, die Verlängerung der Grünzeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts. Dazu gehört aber auch der Einsatz von Blinkampeln (das Blinken zeigt an, dass die Lichtsignalanlage in Kürze auf „Rot“ springt) und sogenannten Count-Down-Ampeln (es werden in Ziffern dargestellte Sekunden bis zum nächsten „Grün“ heruntergezählt).

Das Anbringen von Signal-Anforderungsgeräten (Taster) in Kinderhöhe (ca. 80 cm) zählt ebenfalls dazu.

Organisationsaufwand:

Die Kosten für die Anpassung der Signalisierung werden als gering bis mittel eingeschätzt.

Der Organisationsaufwand (Überprüfen der Lichtsignalsteuerung) wird als gering eingestuft

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau, Hessen Mobil

Mögliche Unterstützer: Polizei

Beispiel aus anderen Städten:

Count-Down-Ampel (Kopenhagen)

Zur besseren Wahrnehmung der Wartezeiten kann die Anzeige der verbleibenden Restrot- bzw. Grünzeit („Runterzählen“) eingesetzt werden.



Sprechende Ampel (Marl, Neu-Ulm)

Eine Kinderstimme motiviert, nur bei Grün über die Straße zu gehen. „Dankeschön, gleich wird es Grün“ ertönt es, wenn jemand auf die Anforderungstaste der Fußgängerampel drückt (www.langmatz.de).



Quelle: Straßenverkehrstechnik 8.2017, S. 601

9 Infrastruktur

Zugänge zum Main



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

-

Beschreibung Status quo:

Das Mainufer hat hohes Potenzial als Erholungsraum, die Aufenthaltsqualität wurde durch die Neuanlage des Spielplatzes und die Sommergastronomie verbessert.

Es gibt im Bereich der Altstadt sechs Zugänge, nicht alle sind barrierefrei (Treppen), auch der Zugang Höhe Auheimer Brücke ist nur über Treppen zu erreichen. Die Wegeverbindungen zum Mainufer (Leinpfad) sind von der Altstadt her nicht sichtbar. Besonders Ortsunkundige finden die Zugänge zum Main nicht.

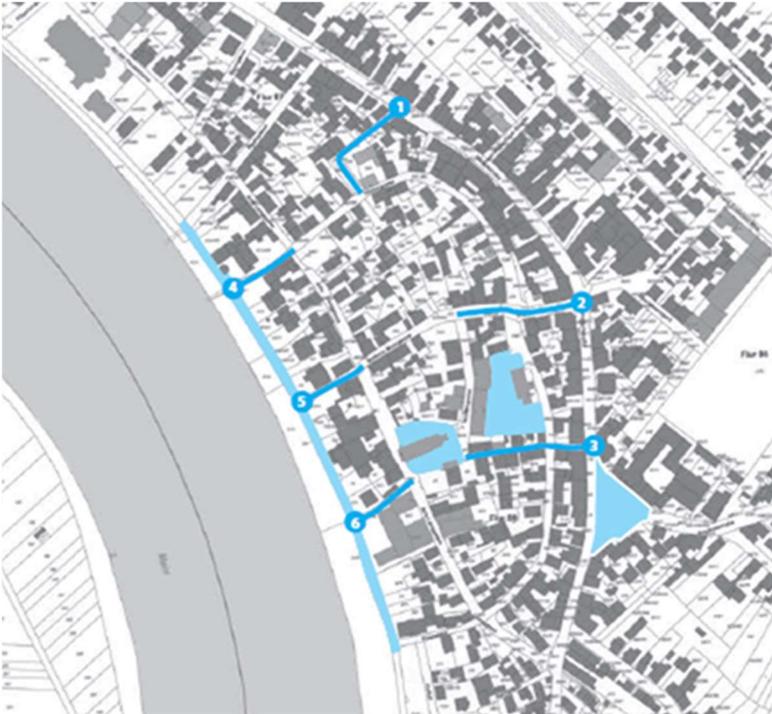
Lösungsansatz:

Gestalterische Aufwertung der Verbindungen durch Hinweisschilder bzw. farbigen Bodenbelag (Leitlinie).

Vorgeschlagen wird die gestalterische Aufwertung folgender drei Zugänge, die auch barrierefrei sind:

- Hintergasse
- Mittlere Maingasse
- Langgasse/Schule St. Joseph

Vgl. auch nachstehende Abbildung



(Quelle: Hauptstraße Großauheim – Eine Quartiersfibel zur Gestaltung des Stadtraums)

Organisationsaufwand:

Der Kosten- und Organisationsaufwand wird als mittel eingestuft.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau

Mögliche Unterstützer: Touristiker, Vereine und Initiativen Großauheim, Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg

Beispiel aus anderen Städten:

10 Infrastruktur

Wiesenstraße - Heinrich-Böll-Weg



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:
- Verbindung Wiesenstraße - Heinrich-Böll-Weg

Beschreibung Status quo:

Es fehlt eine Verbindung von der Ortsmitte und dem Quartier Spessartstraße zum Wohngebiet Waldwiese: Wiesenstraße – Heinrich-Böll-Weg.

Die Landesstraße L 3309 (Auheimer Straße) ist eine Barriere mit hoher Trennwirkung.

Lösungsansatz:

Querung der L 3309 als gut einsehbare barrierefreie Unter- oder Überführung.



Organisationsaufwand:

Der Kosten- und Organisationsaufwand wird als sehr hoch eingestuft.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau, Hessen Mobil

Mögliche Unterstützer: Vereine und Initiativen in Großauheim

Beispiel aus anderen Städten:

Sozial sichere und attraktive Unterführung: Radschnellweg Arnhem – Nijmegen (NL)



Radbrücke außerorts über L 1209 (Tübinger Straße) in Filderstadt



11 Infrastruktur

Verbindung zur Nahversorgung



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ● - ●

Organisationsaufwand ● - ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

- Verbindung Gewerbegebiet Großauheim Ost und BBC-Straße mit Nahversorgern

Beschreibung Status quo:

Die Einkaufsmöglichkeiten in Großauheim sind im Gewerbegebiet Ost gebündelt und durch die Depotstraße von den Wohngebieten getrennt. Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes ist durch die Barrierewirkung der Depotstraße nur umwegig möglich.

Eine direkte Wegeverbindung durch eine Kleingartenanlage (Schmalwiesenweg, Anbindung an Brown-Boveri-Straße) ist aufgrund unzureichender Belagsqualitäten (überwiegend nicht befestigt) und Engstellen nicht barrierefrei und für den Radverkehr nur schwer befahrbar. Die Wegeverbindung ist zudem nicht durchgängig in öffentlichem Besitz.

Eine direkte ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes ist nicht regelmäßig vorhanden.

Lösungsansatz:

Grunderwerb und Wegeausbau einer Verbindung durch die Kleingärten für den Rad- und Fußverkehr (barrierefrei), Änderung der Schranken (Durchfahrbreite mind. 1,50 m) und Anbindung Brown-Boveri-Straße.

Beleuchtung ergänzen

Häufigere Busanbindung der Wohngebiete in das Gewerbegebiet.

Verbesserung der Situation für Rad- und Fußverkehr an den vorhandenen signalisierten Querungsstellen (Hegerswiesenweg und Höhe Verlängerung Schmalwiesenweg).

Organisationsaufwand:

Die Kosten für den Wegeausbau durch die Kleingartenanlage werden als gering bis mittel eingeschätzt (ohne Grunderwerb).

Die Kosten für die Verbesserung der Beleuchtung werden als mittel eingeschätzt.

Eine Kostenschätzung für die direkte Busanbindung kann nicht erfolgen, hier wird ein hoher organisatorischer Aufwand abgeschätzt.

Die Kosten für die Anpassung der Signalisierung auf die Belange des Fuß- und Radverkehrs werden als gering eingeschätzt.

Der organisatorische Aufwand wird insgesamt als mittel eingeschätzt.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau, Hessen Mobil

Abstimmung mit Grundstückseigentümern nötig.

Hanau Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

Beispiel aus anderen Städten:

Fuß- und Radwegeverbindung („Jumbopfad“) vom Wohngebiet zum Einkaufszentrum Herold-Center (Norderstedt, Stadtteil Garstedt)



12 Kommunikation

Schüler aufs Rad



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

- Wegeinfrastruktur Waldstraße

Beschreibung Status quo:

Bei der zielgruppenspezifischen Förderung des Radfahrens in Hanau-Großauheim sind insbesondere die Schülerinnen und Schüler im Fokus. Regelmäßig kommt es in den Schulstart- und -schlusszeiten zu Staubildungen im Nahbereich der Schulen, da zahlreiche Schülerinnen und Schüler von den Eltern mit dem Auto gebracht werden.

Darüber hinaus verlieren die Kinder und Jugendlichen einen Großteil ihrer Selbstständigkeit und eigenständigen Mobilität.

Lösungsansatz:

Um die eigenständige Mobilität der Kinder und Jugendlichen zu fördern soll das Thema Radfahren insbesondere bei der Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen positiv besetzt und intensiv beworben werden. Dafür bieten sich folgende Maßnahmen und Aktivitäten an:

- Verbesserung der Fahrradabstellanlagen an Schulen und Freizeiteinrichtungen
- Prüfung und Verbesserung der Schulwegsicherheit
- Rad-Aktionstage und Radausflüge in Schulen
- Radtouren zum Start in die weiterführende Schule, z.B. im Rahmen der „Kennenlernwoche“ (Jede Klasse fährt den Schulweg aller Schülerinnen und Schüler mit dem Rad ab)
- AGs zur „Selbsthilfe“ bei kleineren Reparaturen (Unterstützung durch Ehrenamtliche, Kooperation mit Fahrradläden)
- Radfahren als Sportkurs in der Oberstufe
- Schülerradroutenplaner, Schulweg-Check
- Wettbewerbe, z.B. „Fahrradfreundliche Schule“, „Fahrradaktivste Klasse“, „Bestes Plakat zum Radfahren“, etc.
- Sponsoren und „Unterstützer“

Organisationsaufwand:

Die Kosten für Fahrradabstellanlagen werden als mittel eingestuft.

Die Kosten für Verbesserungen der Wegeinfrastruktur im Schulumfeld können nicht pauschal benannt werden.

Aktionen und schuleigene Aktivitäten benötigen in der Regel viel personelle bzw. organisatorische Ressourcen.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

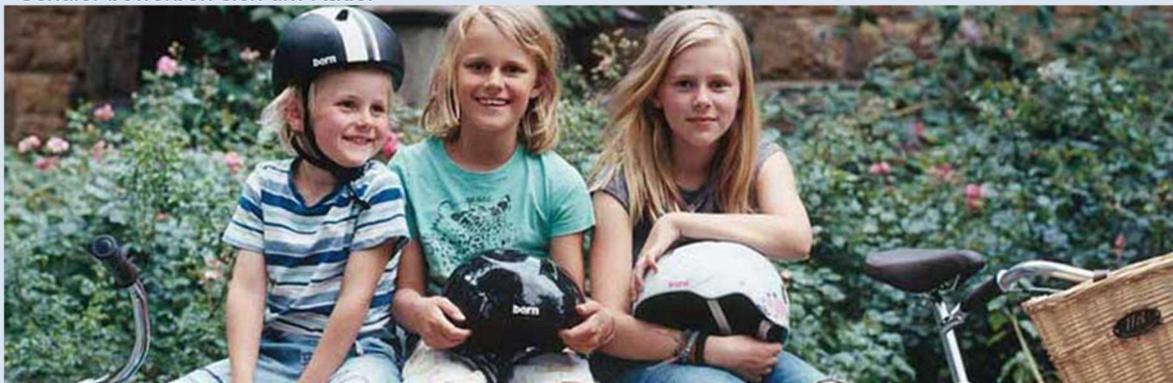
Schulen in Großauheim, Schüler- und Schulvertretungen
 Kinder und Jugendbüro
 Stadt Hanau

Beispiel aus anderen Städten:**Beispiel: Radweg-Detektive (Rheinland)**

- Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“
- Die Schüler untersuchen in Teams das Schulumfeld und die Infrastruktur auf dem Schulgelände.
- Ergebnisse werden an die zuständigen Stellen der Stadtverwaltung weitergeleitet.
- Gemeinsame Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten.
- Diese finden Eingang in Schulwegbroschüren, Kinder- und Jugendverkehrsgutachten, Kinderstadtplänen, Radfahrplänen.

**Beispiel Köln - Fahrräder für Grundschüler**

- Aktion der Citymarketing Köln
- Vergabe von gespendeten Fahrrädern an Schüler ohne Rad
- Kooperationen mit Nicolaus-August-Otto Berufskolleg, Schulamt Stadt Köln, örtliche Fahrradhändler, Autovermietung und Verkehrswacht.
- Gespendete Räder werden geprüft und instand gesetzt
- Schüler bewerben sich um Räder



Quelle: <http://stadtmarketing-koeln.de/projekte/fahrraeder-fuer-schueler.html>

13 Kommunikation

Aktionstage oder Kampagnen



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ● - ●

Organisationsaufwand ● - ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

Beschreibung Status quo:

Die Einbindung der Bevölkerung bei der Förderung der Nahmobilität ist ein wichtiger Faktor und entscheidend für die Akzeptanz der Maßnahmen.

In Großauheim gibt es immer wieder Feste und Aktionstage, die sich auch mit dem Thema Nahmobilität beschäftigen. An den Aktionen „Mit dem Rad zur Arbeit“, „STADTRADELN“ und „Schulradeln“ nimmt die Stadt regelmäßig teil.

Ziel solcher Aktionen sollte es dabei immer sein, eine positive Grundstimmung in Politik und Gesellschaft für Nahmobilität zu erreichen.

Deutschlandweit gibt es zahlreiche übertragbare Kampagnen rund um die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs. Zu erwähnen wäre hier die Klimaschutzkampagne „Kopf an: Motor aus“ des Umweltbundesministerium, die in mehreren Städten durchgeführt und zum Teil eigenständig weitergeführt wurde. Auch kleinere Kampagnen wie das Konzept der „Radlhauptstadt München“ oder die Werbung fürs Radfahren durch Plakate in Meerbusch („Meerbusch fährt Rad“) sind hier zu nennen.

Lösungsansatz:

Fortführung der Teilnahme an den Aktionen „Mit dem Rad zur Arbeit“, „STADTRADELN“ und „Schulradeln“. Organisation von Aktionstagen ohne Auto, von Stadtteilstellen und Werbeaktionen fürs Radfahren, Zufußgehen und die Barrierefreiheit.

Aufstellen einer Gesamtkonzeption und langfristige Planung.

Suchen von Unterstützern und Förderern.

Organisationsaufwand:

Einem hohen bis sehr hohen Organisationsaufwand steht in der Regel ein eher geringer bis mittlerer Kostenaufwand gegenüber.

Vom VCD gibt es darüber hinaus einige „bestellbare“ bzw. ausleihbare Kampagnen, bei denen die Materialien und weitere Informationen bereits zusammengestellt und mitgeliefert werden.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau
Politik (Stadtteilebene)
Einzelhandel
Vereine, Verbände

Beispiel aus anderen Städten:

Beispiel: VCD-Kampagnen

- Erober dir die Straße zurück – mit Toolbox
- Fahrrad-Jugendkampagne (Mitradl-Aktion)
- Aktionstag „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“



Toolbox #StrasseZurueckerobern kostenfrei bestellen

Das ist drin:

- Das Know-How: VCD-Leitfaden »Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen.«
- Schick's in die Welt: Postkartenset »Erober dir die Straße zurück!«
- Kleben ist schön: Papier-Aufkleber »Könnte schöner hier sein, oder?«
- Markier dein Revier: Fahrrad-Sprühschablone zum Ausschneiden
- Rasen statt rasen: Samentütchen für mehr grün statt grau



Startseite [Darum geht es](#) [Eure Projekte](#) [Wer wir sind](#) [Tipps & Ideen](#) [Links](#) [Kontakt](#)

Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“

18.09.2017 – 29.09.2017

Aufruf 2017
Auf dieser Seite finden Sie vielfältige Informationen zu den Aktionstagen „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“, initiiert und koordiniert durch das Aktionsbündnis „Zu Fuß zur Schule“. Schulen und Kindergärten können mit eigenen Aktionen teilnehmen und sich auf dieser Seite anmelden, um Material und Unterstützung zu erhalten. Der 22. September ist jedes Jahr der „Zu Fuß zur Schule“-Tag, nicht nur in Deutschland, sondern weltweit. An diesem Tag werden Kinder aufgefordert sich zu bewegen – also zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller zur Schule zu kommen. Auch Eltern, Lehrerinnen und Lehrer, sowie Erzieherinnen und Erzieher sollen mitmachen und an diesem Tag das Auto stehen lassen. Die Aktionstage richten sich gezielt an Grundschulen und Kindergärten und finden in diesem Jahr vom 18.09.2017 bis zum 29.09.2017 statt. Wir freuen uns schon jetzt auf tolle Aktionstage und viele spannende Projektideen und hoffen, dass wir die hohe Teilnehmerszahl aus dem letzten Jahr noch übertreffen können!

Anmelden
Hier könnt ihr euch für die Eintragung der Projekte registrieren.

Benutzername
Passwort
 Angemeldet bleiben

[Registrieren](#)
[Benutzername vergessen?](#)
[Passwort vergessen?](#)

<https://www.vcd.org/aktiv-werden/rueckschau/>

14 Kommunikation

„Nette Toilette“

Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

Beschreibung Status quo:

Öffentliche Toilettenanlagen sind besonders wichtig für ältere Menschen, aber auch für Eltern mit Kindern. Der Bau von öffentlichen Toilettenanlagen ist vergleichsweise teuer, Standorte müssen gefunden werden. Hier setzt das Konzept „Nette Toilette“ an.

Die «Nette Toilette» ist eine Toilettenanlage, die von einem Restaurant oder einer Bar zur öffentlichen Benutzung freigegeben wird.

Lösungsansatz:

Konzept in Anlehnung an „Nette Toilette“ für Großauheim

Jeder teilnehmende Gastronom bzw. Geschäftsinhaber erhält einen Aufkleber, der an seinem Eingangsbereich angebracht wird. Der Aufkleber dient der Bevölkerung als Leitsystem und Hinweis, dass dort die Toilette umsonst benutzt werden kann.

Es besteht die Möglichkeit, sich dem Konzept anzuschließen, das mittlerweile in 230 Städten in Deutschland zum Einsatz gekommen ist (hoher Wiedererkennungswert) (<http://www.die-nette-toilette.de>), Das Konzept wurde als erstes in Aalen umgesetzt, die dort ansässige Firma hat die Nutzungsrechte.

Es sollten auch barrierefrei erreichbare Toilettenanlagen in das Konzept einbezogen werden.

Herausgabe eines entsprechenden Flyers

Organisationsaufwand:

Der Kostenaufwand ist als gering einzustufen. Kosten entstehen lediglich bei den Kooperationspartnern (Gastronomie, Geschäfte), der Organisationsaufwand wird ebenfalls als gering gesehen.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau
Politik (Stadtteilebene)
Gastronomie, Einzelhandel

Beispiel aus anderen Städten:

Aufkleber und Flyer „Nette Toilette“ (Stadt Verden)



[http:// www.verden.de/portal/seiten/nette-toilette-907000330-20680.html](http://www.verden.de/portal/seiten/nette-toilette-907000330-20680.html)

Beispiel Erlangen (Bürgerpalais)



Aufkleber als Hinweis auf „Nette Toilette“ (Stadt Biel, Schweiz)



[http:// www.biel-bienne.ch/de/pub/freizeit/tourismus/oefentlichetoiletten.cfm](http://www.biel-bienne.ch/de/pub/freizeit/tourismus/oefentlichetoiletten.cfm)

15 Kommunikation

Unterbindung Gehwegparken



Handlungsfelder

- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Innovation

Kosten ●

Organisationsaufwand ● - ●

Erläuterung Einschätzung:

● gering ● mittel hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

- Hauptstraße
- Gehwegparken

Beschreibung Status quo:

Es gibt in Großauheim eine ganze Reihe von Straßen, in denen parkende Pkw im Gehwegbereich stehen und das Lichtraumprofil des Fußweges erheblich einschränken. Das führt zu Behinderungen der zu Fuß Gehenden, die auf die Fahrbahn ausweichen müssen und dadurch gefährdet werden.

Als Beispiele seien die Straßen Auwanneweg, Alte Sandgasse, Rudolf-Weber-Straße und Luisenstraße angeführt.

Lösungsansatz:

Nichtzulassen von legalem und Unterbinden von illegalem Gehwegparken.

Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer für das Thema, z.B. durch Verteilen von Aufklebern mit der Bitte um Rücksichtnahme, die an die Windschutzscheibe gesteckt werden können (s. Beispiele „Parke nicht auf unseren Wegen“).

Die Aktion könnte beispielsweise zusammen mit Kindern (Kinder- und Jugendbüro), mit Senioren oder Behinderten durchgeführt werden.

Organisationsaufwand:

Der Kostenaufwand für bauliche und kommunikative Maßnahmen ist als gering einzustufen.

Der Organisationsaufwand der kommunikativen Maßnahmen wird als mittel bis hoch eingeschätzt.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau
 Kinder- und Jugendbüro
 Politik (Stadtteilebene)
 Unterstützer
 Behinderten- und Seniorenverbände

Beispiel aus anderen Städten:

Aktion „Parke nicht auf unseren Wegen“ (Aufkleber)(NRW, Schweiz)

Nina-Kampagne“ gegen Falschparker (AGFS NRW)

Kampagne „Sei kein (Park-Esel)!“



5 Fazit und Ausblick

Der Nahmobilitäts-Check in der Pilotkommune Hanau konzentriert sich auf den Stadtteil Großauheim. Er verfolgt dabei das Ziel einer gesamtheitlichen Betrachtung der Situation des Fuß- und Radverkehrs, der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität sowie der Übertragbarkeit der Methodik und der Ergebnisse auf andere Stadtteile Hanaus.

Das Thema Nahmobilität wird in Hanau unter dem zielgruppen-orientierten Grundsatz „Mobilität für alle“ diskutiert. Dabei soll insbesondere auf die jeweiligen Belange z.B. von Schülerinnen und Schülern, von mobilitätseingeschränkten Personen, von Erwerbstätigen und Seniorinnen und Senioren und die Anforderungen verschiedener Mobilitätszwecke (Arbeit, Ausbildung, Freizeit) eingegangen werden. Von besonderer Bedeutung sind in Großauheim auch die innerörtlichen Verbindungen zu den Haltestellen des ÖPNV und den Einrichtungen der Nahversorgung sowie die Anbindung mit dem Fahrrad in Richtung Hanau-Innenstadt.

Der Projektablauf orientierte sich an dem vorgegebenen prototypischen Projektablauf für die Pilotkommunen: Auftakttermin, zwei Workshops, Arbeitsphasen und Vorlage des Berichtes zum Nahmobilitäts-Check. Zusätzlich wurde mit den lokalen Akteuren und der Bürgerschaft Großauheims ein Stadtspaziergang durchgeführt. Die Durchführung umfasste den Zeitraum Ende April bis Ende September 2017 (sechs Monate).

Die Durchführung des Nahmobilitäts-Checks ist in den bestehenden Stadtteilentwicklungsprozess Großauheim eingebunden. Dabei wurden die Ergebnisse des Werkstattgesprächs der AG „Mobilität für alle“ vom Februar 2017 berücksichtigt. Hervorzuheben ist auch das Beteiligungskonzept für Kinder, das vom Kinder- und Jugendbüro an zwei Kindertagesstätten durchgeführt wurde und sich an dem Prozess und den Themen der Workshops orientierte.

Aus den Diskussionen im Projektverlauf sowie den Erfahrungen der Gutachterinnen wurden relevante Themen für Hanau ausgewählt und in Form von Steckbriefen weiter ausgearbeitet. Die Steckbriefe sind in die Handlungsansätze „Konzeption“, „Infrastruktur“ und „Kommunikation“ unterteilt. Unter „Konzeption“ werden planerische Gesamtstrategien für den Radverkehr, den Fußverkehr oder das Einzelthema Fahrradparken zusammengefasst. Der Handlungsansatz „Infrastruktur“ behandelt konkrete und überwiegend bauliche bzw. planerische Einzelprojekte wie die sichere Radanbindung des Stadtteils Großauheim an die Hanauer Innenstadt, das Einrichten von Elternhaltestellen oder den Abbau bzw. die Überwindung von Barrieren (z.B. Campo Pond, L 3309). Unter dem Handlungsansatz „Kommunikation“ finden sich Projekte und mögliche Aktionen/Aktivitäten zur

Förderung der Nahmobilität bzw. der Werbung fürs Radfahren und Zufußgehen.

Die Voraussetzungen, Verbesserungen bezüglich der Nahmobilität herbeizuführen sind insbesondere durch den derzeit laufenden Stadtteilentwicklungsprozess positiv zu sehen. Die Teilnehmenden der beiden Workshops, wobei viele auch im AK „Mobilität für alle“ mitarbeiten, waren sehr engagiert, hatten gute und umsetzbare Ideen und Vorstellungen. Sie werden von einer „veränderungsbereiten“ Verwaltung unterstützt.

Mit der Methodik (Erarbeiten von Leitlinien, Festlegen von Standards, Workshops, Stadtspaziergang, Kinderbeteiligung), aber auch den Handlungsansätzen und Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität sind für die handelnden Akteure wichtige Erkenntnisse gewonnen worden. Diese sollten auch bei der Konzeption von neuen Wohn- und Gewerbegebiete (Konversion) genutzt werden.

Die vorgelegten „Handlungsansätze zur Förderung der Nahmobilität in Hanau-Großauheim“ sind die Richtschnur für die weitere Ausgestaltung des Stadtteilentwicklungsprozesses in Großauheim. Die Methodik und die Ergebnisse können zur stadtweiten Förderung der Nahmobilität auf andere Stadtteile Hanaus übertragen werden.

Für das weitere Vorgehen wird empfohlen, einerseits die konzeptionellen Handlungsansätze wie die Plausibilitätsprüfung und Ertüchtigung Radverkehrsnetzes und die Erarbeitung eines Fußverkehrsnetzes weiter zu verfolgen. Darüber hinaus wurden beim zweiten Workshop die Themen Radanbindung an Hanau-Innenstadt und Gestaltung der Bahnübergänge priorisiert und erste Handlungsansätze sowie zeitliche Umsetzungsstufen erarbeitet. Die Umsetzung sollte im Rahmen der Fortführung des Stadtentwicklungsprozesses durch den AK „Mobilität für alle“ begleitet werden. Die im Nahmobilitäts-Check angeführten Maßnahmen sind zur besseren Übersicht in einer graphischen Darstellung (siehe Anhang 7.7) zusammengestellt.

Weiterhin wird empfohlen, den Nahmobilitäts-Check durch einen Grundsatzbeschluss zu sichern und für die genannten Einzelmaßnahmen weitere Planungsschritte abzustimmen und politische Beschlussfassungen herbeizuführen.

Hingewiesen wird an dieser Stelle abschließend auf die Möglichkeit der Beantragung von Mitteln aus der „Förderrichtlinie Nahmobilität“, nach der investive Maßnahmen, Planungen und Konzepte und Öffentlichkeitsarbeit finanziell gefördert werden können. Ebenfalls sei hingewiesen auf eine mögliche Förderung von Konzepten und Maßnahmen zur Schulwegsicherheit durch den Projektträger ivm.

6 Literatur / Quellen

- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2010): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung. Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2010): Hinweise zu Straßenräumen mit hohem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens. Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2011): Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA). Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2014): Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND LANDESENTWICKLUNG (HG.) (2017): Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden
- STADT HANAU (2017): Mobilität für alle! Pilotprojekt für die Durchführung des Nahmobilitäts-Checks. Dokumentation des Workshops vom 04.02.2017 (Entwurf).

7

Anhang

7.1 Charta AGNH



Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung



MOBILES HESSEN 2020

CHARTA DER ARBEITSGEMEINSCHAFT NAHMOBILITÄT HESSEN

Folgende Leitlinien prägen die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH):

1. Nahmobilität ist ein integraler Bestandteil des Verkehrssystems. Die Stärkung der Nahmobilität mit dem Fahrrad und zu Fuß ist ein zentrales Element der Mobilitätspolitik in Hessen.
2. Die Förderung der Nahmobilität ist ein wichtiger Baustein des verkehrsträgerübergreifenden Programmes „Mobiles Hessen 2020“. Ein Ziel des Programmes ist es, den Anteil des ÖPNV, des Fahrrades, und des Zu-Fuß-Gehens am Modal Split in Hessen zu erhöhen.
3. Gemeinsam mit interessierten hessischen Kommunen und Kreisen sollen Projekte und Maßnahmen entwickelt werden, um die häufig zu starke Fokussierung der Verkehrsinfrastruktur in den Städten und Gemeinden auf den motorisierten Individualverkehr zugunsten der Nahmobilität zu verändern.
4. Bei der Förderung der Nahmobilität wird das Gesamtsystem aus Infrastruktur, Kommunikation, Kultur und Service betrachtet. Dies erfordert die Bereitstellung finanzieller Mittel und qualifizierter personeller Ressourcen in sehr unterschiedlichen Bereichen.
5. Ziel des umfassenden Förderansatzes ist es, die infrastrukturellen, rechtlichen und kulturellen Rahmenbedingungen des Rad- und Fußverkehrs zu verbessern.
6. Der Rad- und Fußverkehr kann einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen liefern (u.a. Klimaschutz, Lärmschutz, Gesundheitsförderung). Dieser Beitrag kann und soll durch einen Ausbau der Nahmobilität erhöht werden.
7. Insbesondere die Verlagerung von Fahrten im Kurzstreckenbereich bis zu zehn Kilometern vom Pkw auf den Rad- und Fußverkehr sowie die Kombination mit dem öffentlichen Verkehr stehen im Mittelpunkt der Arbeit der AG Nahmobilität.
8. Die Steigerung des Rad- und Fußverkehrs am Gesamtverkehr ist unmittelbar mit der weiteren Entwicklung attraktiver Städte und Gemeinden in Hessen verbunden. Aber auch bei der Gestaltung des ländlichen Raumes spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle.
9. Nahmobilität leistet unmittelbar einen Beitrag zur Gesundheitsvorsorge, denn durch Bewegungsmangel verursachte Erkrankungen werden durch eine zunehmende Nahmobilität reduziert.
10. Durch den Ausbau der Nahmobilität kann die Alltagsmobilität sehr verschiedener Nutzergruppen gesichert und gesteigert werden.
11. Voraussetzung für eine zügige, sichere und komfortable Nahmobilität für alle Nutzergruppen ist eine geeignete Infrastruktur.
12. Die bessere Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr sowie die in Hessen weitgehend kostenlose Fahrradmitnahme in Bus und Bahn sind wichtige Bausteine zur Förderung der Nahmobilität.
13. Nahmobilität hat ein Potential zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - die hessische Landesregierung setzt sich dafür ein, dass die Straßenverkehrsordnung auf Bundesebene dahingehend geändert wird, dass den Kommunen eine erleichterte Einführung von Tempo 30 ermöglicht wird.
14. Die individuelle Verkehrsmittelwahl geschieht nicht ausschließlich aufgrund rationaler Erwägungen. Eine erfolgreiche Radverkehrsförderung wird daher auch emotionale Kampagnen zur Herausbildung einer Kultur der Nahmobilität beinhalten.
15. Bei allen Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität wird die Barrierefreiheit berücksichtigt, um den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen gerecht zu werden.

Die Unterzeichnerin/der Unterzeichner der Charta unterstützt diese Leitlinien nach Kräften und setzt sich aktiv für die Förderung der Nahmobilität ein.

Als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen erklären sich die Unterzeichner bereit,

1. zur Anerkennung der Leitlinien und die Satzung der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität,
2. zur Benennung eines Ansprechpartners auf Fachebene für die AGNH,
3. sowie aktiv in der AGNH mitzuwirken.

Die Unterzeichnerin/der Unterzeichner der Charta bleibt solange Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, solange sie ihrer/er seiner Selbstverpflichtung nachkommt.

Datum/Unterschrift _____



NAHMOBILITÄT

7.2 Protokoll 1. Workshop

Protokoll zum 1. Workshop am 7. Juni 2017 (18.30 - 21.30 Uhr)

Tagesordnung

1. Begrüßung und kurze Vorstellung
2. Einführung - Vorstellung und Vorgehen zum Nahmobilitäts-Check
3. Qualitätsanforderungen zum Fuß- und Radverkehr
4. Arbeitsphase 1 - Wo wollen wir hin?
5. Arbeitsphase 2 - Status quo
6. Zusammenfassung der Ergebnisse aus Arbeitsphase 2
7. Fazit und Ausblick
8. Verabschiedung

Ergebnisse

1. Begrüßung und kurze Vorstellung

Herr Hain (Stadt Hanau) begrüßt die Anwesenden. Er verweist darauf, dass der anstehende Nahmobilitäts-Check in Hanau in den laufenden Stadtteilentwicklungsprozess integriert ist. Damit ist gewährleistet, dass die Ergebnisse des Nahmobilitäts-Checks anschließend im Stadtteilentwicklungsprozess weiterbearbeitet werden können. Er benennt die Zuständigen von Seiten der Verwaltung für den Stadtteilentwicklungsprozess. Neben seiner Person sind dies Frau Häring und Frau Gunkel.

Frau Krause (plan & rat) begrüßt ebenfalls die Anwesenden und stellt sie kurz vor. Dabei orientiert Sie sich an der Moderationstafel, in der sich alle Teilnehmenden mit Namen, Institution und kurzem Statement zu „Nahmobilität in Hanau braucht...“ eingetragen haben (siehe Anhang 2). Sie stellt das Gutachter-Team sowie die Tagesordnung vor.

2. Einführung - Vorstellung und Vorgehen zum Nahmobilitäts-Check

Frau Krause erläutert zu Beginn das Ziel des ersten Workshops. Auf Grundlage vorgestellter Standards zur Förderung der Nahmobilität und den Ergebnissen des Werkstattgespräches Februar 2017 sollen Qualitäten und Mängel in Großauheim benannt werden. Weiterhin sollen die Themen bzw. Bereiche erarbeitet werden, für die dann Lösungsansätze zur Diskussion im zweiten Workshop vorgelegt werden.

Frau Prahlow (PGV-Alrutz) gibt im Anschluss einen kurzen Überblick über das Verfahren und die Ziele des Nahmobilitäts-Checks (vgl. auch Präsentation im Anhang 3). Neben der Stadt Hanau sind vier weitere Pilotkommunen ausgewählt, in denen bis September 2017 ebenfalls Nahmobilitäts-Checks erarbeitet werden. Bis zum Ende des Jahres wird aus den Vorgehen und Erfahrungen der fünf Pilotkommunen durch ein weiteres

beauftragtes Gutachter-Büro das landesweite Instrumentarium zur Erstellung von Nahmobilitäts-Checks entwickelt.

3. Qualitätsanforderungen zum Fuß- und Radverkehr

Als inhaltlichen Input erläutern die Gutachterinnen die Bedeutung des Begriffes Nahmobilität. Darüber hinaus werden die Qualitätsanforderungen zum Fuß- und Radverkehr (Vorgaben der Regelwerke) vorgestellt (vgl. auch Präsentation im Anhang 3).

Bezüglich der Evaluation der Leitlinien wurde nachgefragt, wie man die einzelnen Aspekte (z.B. Erhöhung Fußwegenetzqualität) messen könnte. Dies kann beispielsweise durch Schließung von Netzlücken, Verbreiterung von Wegen für Fuß- und Radverkehr oder die Qualität und Quantität anforderungsgerechter Abstellanlagen für Fahrräder im Vorher- und Nachher-Zustand erhoben werden.

Bei den Qualitätsstandards zum Radverkehr wurde von den Teilnehmenden angemerkt, dass Umlaufsperrern zum Teil den Zweck verfolgen, dass beim Übergang von Radwegen auf stärker befahrene Straßen der Radverkehr bewusst abgebremst und zum Absteigen aufgefordert werden soll. Solche Sicherheitsmaßnahmen sind durchaus wirkungsvoll. Im Sinne einer Radverkehrsförderung sind solche Situationen jedoch nach Möglichkeit zu vermeiden und Umlaufsperrern „umfahrbar“ einzurichten.

Als positive Aktion zur Werbung fürs Radfahren in Großauheim wird die Broschüre der Kath. Pfarrgemeinde St. Jakobus angeführt, in der das Radfahren sehr deutlich thematisiert wird.

4. Arbeitsphase 1 - Wo wollen wir hin?

In der ersten Arbeitsphase werden vorformulierte Leitlinien zur Förderung der Nahmobilität in Großauheim vorgestellt und als Tischvorlage verteilt. Die Teilnehmenden hatten die Aufgabe, die Leitlinien aus ihrer Sicht individuell für die Situation in Großauheim anzupassen.

Dabei geht es um folgende Fragestellungen:

- Wo will Großauheim hin hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs?
- Wo will Großauheim hin hinsichtlich der Förderung des Fußverkehrs?
- Wie sollen sichere Schul- und Spielwege aussehen?
- Welche Ziele gibt es hinsichtlich Barrierefreiheit?

In der anschließenden Diskussion wurden folgende Aspekte thematisiert:

- Begriff „Priorisierung“ ist zu unscharf und drückt Konkurrenz aus
- Sicherung von Schul- und Spielwegen bezieht auch das Thema „Elterntaxi“ mit ein.
- „Verbesserung der Mobilitätschancen“ ist mehr als nur „Barrierefreiheit“.

- Schaffung von Versorgungsmöglichkeiten ist kein ausdrückliches Ziel von Nahmobilität.
- Wichtig ist, dass ein neues Bewusstsein entwickelt wird.

Nach gemeinsamer Diskussion werden folgende finalen Leitlinien für Großauheim definiert:

Oberziel

Stärkung von Großauheim als lebens- und liebenswerter Stadtteil.
Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer neuen Mobilitätskultur

Leitziele

- Priorität der Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn
- Sichere und attraktive Erreichbarkeit der Innenstadt Hanau und der Nachbarstadtteile mit dem Rad
- Sichere Erreichbarkeit der Versorgungsschwerpunkte zu Fuß, mit dem Rad und dem Bus
- Direktere und kürzere Wege für Fuß und Radverkehr
- Anforderungsgerechte Fahrrad-Abstellanlagen an Quellen und Zielen
- Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung
- Sicherung und Attraktivitätssteigerung der Schul- und Spielwege für Kinder und Jugendliche
- Verbesserung der Mobilitätschancen für alle Menschen, insbesondere für Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unter Mitwirkung möglichst vieler Akteure

Frau Kornberger (Kinder- und Jugendbüro) erklärt sich bereit, die Leitlinien für Kinder verständlich umzuformulieren. Sie wird sie in der Kinderbeteiligung ebenfalls zur Diskussion stellen.

Pause

5. Arbeitsphase 2 - Status quo

Frau Krause stellt die Arbeit an den Thementischen vor und erläutert die Methode „Wandelgang“. Für die vier Themen Radverkehr, Fußverkehr, Nahmobilität und ÖPNV, Aufenthaltsqualität gibt es jeweils einen Thementisch mit einem Teamer bzw. einer Teamerin. Die Teilnehmenden werden in vier Gruppen aufgeteilt. In den Gruppen werden jeweils der Status quo, anstehende Mängel sowie mögliche Lösungsansätze diskutiert (siehe Zusammenstellung der Anregungen im Anhang 4). Jeder Teilnehmende hat die Möglichkeit an zwei Thementischen teilzunehmen. Die Gruppen werden durch die Gutachterinnen bzw. die Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Hanau geleitet.

6. Zusammenfassung der Ergebnisse aus Arbeitsphase 2

Die Teamerin bzw. der Teamer stellen die Ergebnisse kurz vor. Gemeinsam mit den Teilnehmenden werden die wichtigsten drei Themen benannt. Diese sollen im Prozess des Nahmobilitäts-Checks mit hoher Priorität weiter bearbeitet werden:

<p>Radverkehr (Frau Prahlow) FAA/Boxen am Bahnhof Schüler aufs Rad Wildwechselbrücke beim Campo Pond</p>	 <p>Inhalte siehe Anlage 4</p>
<p>Fußverkehr (Frau Häring) Non „Eltern-Taxi“-Projekte Andere Lösungen für Werbeaufsteller auf Gehwegen Abgrenzung/Fußweg schaffen für's Überqueren der Schranken</p>	 <p>Inhalte siehe Anlage 4</p>

<p>Nahmobilität und ÖPNV (Frau Gunkel)</p> <p>Verknüpfung Bahn-Rad-Bus verbessern</p> <p>Grundangebot Fahrradabstellanlagen – ÖPNV-Verknüpfung Einkauf</p> <p>Bänke und Infotafeln an Bahnübergängen</p>	 <p>Inhalte siehe Anlage 4</p>
<p>Aufenthalt (Herr Hain)</p> <p>Standort für Sitzgelegenheiten (Bänke) + Kataster</p> <p>„Nette Toilette“</p> <p>Erscheinungsbild rund um die Bänke! ->Pflege</p>	 <p>Inhalte siehe Anlage 4</p>

7. Fazit und Ausblick

Frau Prahlow erläutert zum Abschluss kurz das weitere Vorgehen und benennt nochmals die nächsten anstehenden Termine.

Termin Stadtspaziergang: 29. Juni 2017, Zeit: 18.30 – 21.00 Uhr (Treffpunkt Rochusplatz)

2. Workshop: 29. August, Zeit: 18.30 – 21.30 Uhr

8. Verabschiedung

Frau Gunkel beendet den Workshop mit Dankesworten an alle Beteiligten für Durchführung, Organisation, Begleitung und Beteiligung. Sie bedankt sich insbesondere für die zahlreichen Ideen und Lösungsvorschläge.

Frau Gunkel verweist auf die weiteren Termine und fordert die Teilnehmenden auf, sich weiterhin aktiv zu beteiligen bzw. auch als Multiplikatoren zu fungieren und damit die Förderung der Nahmobilität mit

dem Ziel, die Situation für alle Menschen in Großauheim zu verbessern, weiter voran zu treiben.

Anlage 1: Liste Teilnehmender mit Unterschrift (hier nicht aufgeführt)

Anlage 2: Erste Ansätze zur Nahmobilität

Nahmobilität im Großraum braucht ...

- auch einen Blick auf die Bedürfnisse der Kinder
- barrierefreien ÖPNV
- mehr Radverkehr
- öffentliche Toiletten
- mehr Plätze mit guter Aufenthaltsqualität
- Barrierefreiheit
- ordentliche Radwege
- Hilfe
- alles
- breitere Fußgängerbereiche
- weniger Autos
- ÖPNV, attraktiven Radverkehr
- engagierte Menschen

Anlage 3: Präsentation (Auszüge)

Nahmobilitäts-Check Hessen Stadt Hanau - Großauheim

1. Workshop in Hanau-Großauheim

PGV-Alrutz
Dipl. Ing. Heike Prahlw

plan & rat
Dipl. Ing. Juliane Krause

Folie 11. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017



Nahmobilitäts-Check Hessen – Stadt Hanau, Großauheim

Fußverkehrsplanung: Die Ziele

- Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen, Menschen mit Behinderungen ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen ermöglicht wird.
- Umsetzung eines engmaschigen, sozial sicheren Netzes, das größtmögliche Bewegungsfreiheit und Wahlmöglichkeit bietet.



Folie 7

1. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017



Nahmobilitäts-Check Hessen – Stadt Hanau, Großauheim

Zielgruppe: Personen mit starkem Bezug zum Quartier („Alltagsexperten“)

spezifische Nutzungsanforderungen

- Kinder und Jugendliche
- Personen mit Familien- und Erziehungsarbeit
- Ältere Menschen
- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Menschen mit Migrationshintergrund



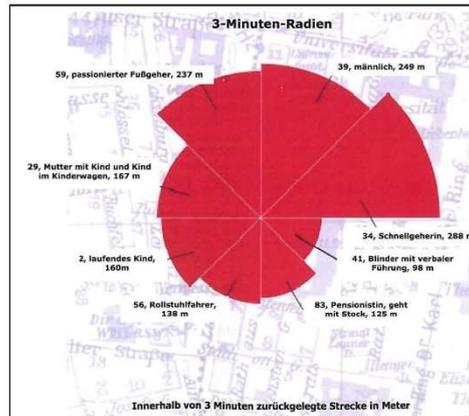
Folie 8

1. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017



Nahmobilitäts-Check Hessen – Stadt Hanau, Großauheim

Fußgängerinnen und Fußgänger gehen unterschiedlich schnell



Quelle: Gehen in Wien. Berichte zur Stadtentwicklung Nr. 68. Wien 2004

Folie 9

1. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017



Nahmobilitäts-Check Hessen – Stadt Hanau, Großauheim

Anforderungen dieser Personengruppen: Nahraumqualität

Bedürfnis nach Überschaubarkeit, Sicherheit und Sauberkeit
Bedürfnis nach Nähe und eigenständiger Mobilität

- Plätze und Flächen zum Verweilen/ Aufenthalt
- Attraktive, sichere Wege und Freiflächen
- Kurze Wege bei guter Nahversorgung: viele Bedürfnisse können innerhalb des Stadtquartiers abgedeckt werden
- Barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele
- Haltestellen des ÖV in der Nähe
- Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollator
- Platz zum Abstellen von Fahrrädern

➔ Diese Anforderungen sollten der Maßstab für die Gestaltung des öffentlichen Raums sein.

Folie 10

1. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017



Nahmobilitäts-Check Hessen – Stadt Hanau, Großauheim

Festlegung von Qualitätskriterien

Leitlinien für den Fußverkehr

Förderung des Fußverkehrs

- Steigerung des Verkehrsmittelanteils der Fußwege
- Erhaltung und Verbesserung der Nutzungsstruktur (z. B. Nahversorgung)

Verbesserung der Qualität

- ausreichend breite und benutzbare Gehwege
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung der Fußwegenetzqualität

Erhöhung der Sicherheit

- Geschwindigkeitsdämpfung des motorisierten Individualverkehrs
- Vermeidung von Unfällen bzw. schweren Unfällen
- keine Angsträume

Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen

- Umsetzung der Barrierefreiheit durch Abbau physischer Barrieren
- Umsetzung des „2-Sinne-Prinzips“ bei der Gestaltung im Straßenraum

Folie 11

1. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017



Nahmobilitäts-Check Hessen – Stadt Hanau, Großauheim

Netzkonzeption – Hierarchisierung des Fußverkehrsnetzes

- **Fußwege 1. Ordnung:** Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr
- **Fußwege 2. Ordnung:** Erschließung wichtiger Einrichtungen / Ziele auf Stadtteilebene
- **Fußwege 3. Ordnung:**
Nachbarschaftswege, kleinräumige Erschließung
Integration der Freizeit- und Wanderwege in das alltagsorientierte Netz



Folie 12

1. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017



Nahmobilitäts-Check Hessen – Stadt Hanau, Großauheim

Festlegung von Qualitätskriterien

Standards Fußwege 1. Ordnung (Qualitätskriterien)

- Direktheit und Netzschlüssigkeit
- Durchgängige Fußwegebreite von 2,50 m
- Durchgängige barrierefreie Wegebeziehungen
- Hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit
- Ausschluss des Gehwegparkens
- Ausschluss der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr auf Hauptverbindungen des Radverkehrs
- Hindernisfreie Wegeführung mit stolperfreiem Wegebelag
- Führung durch verkehrsberuhigte Bereiche

Folie 14

1. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017



Nahmobilitäts-Check Hessen – Stadt Hanau, Großauheim

Qualitätsstandards

Qualitätskriterien für den Entwurf (Breitenmaße)

Tabelle 2: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts

	Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	DTV ¹⁾ [Kfz/24h]	Breite im Seitenraum ¹⁾
1	Straßenunabhängig geführte Wege	–	3,00 m
2	Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindeubreite Straßenraum 4,50 m
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m	< 5000	2,10 m 2,30 m
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse	< 5000	2,50 m
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5000	3,00 m
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5000	3,30 m
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierter ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5000	4,00 m
		< 10000	5,00 m
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15000 ≥ 15000	3,30 m 4,00 m
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	< 15000 ≥ 15000	5,00 m 6,00 m

Quelle: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), FGSV 2002

Folie 15

1. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017



Nahmobilitäts-Check Hessen – Stadt Hanau, Großauheim

Qualitätsstandards

Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)

Fußgänger und Radfahrer je Spitzenstunde

Hinweis: Der Anteil der Radfahrer soll bei hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der Gehwegnutzer nicht überschreiten.

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), FGSV 2010

- abhängig von Fuß- und Radverkehrsstärken $\geq 2,50$ m
- Ausschluss der gemeinsamen Führung bei Hauptroute des Radverkehrs

Folie 16
1. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017

Nahmobilitäts-Check Hessen – Stadt Hanau, Großauheim

Qualitätsstandards

Weitere Qualitätskriterien

Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> - Sichere Begehbarkeit - Keine Treppen / Stufen - Abgesenkte Bordsteine 	
Oberflächenbeschaffenheit	<ul style="list-style-type: none"> - Stolperfreier Wegebelag 	
Lichtsignalanlagen	<ul style="list-style-type: none"> - Ausreichende Grünphasen - Konfliktfreie Signalschaltungen - Queren ohne Halt auf Mittelinsel - Rundum-Grün 	
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> - Fußwege 1. Ordnung möglichst durchgängig 	
Reinigung / Winterdienst	<ul style="list-style-type: none"> - Berücksichtigung in Reinigungs- und Räumplänen des Fuhrbetriebes mit hoher Prioritätseinstufung 	

Folie 17
1. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017

Nahmobilitäts-Check Hessen – Stadt Hanau, Großauheim

Radverkehrsnetz – Grundsätze

- Verbindungsfunktion (überwiegend Alltagsradverkehr)
 - Anbindung aller Stadtteile und Verknüpfung mit dem Umland
 - Anbindung der ermittelten Quellen und Ziele des Radverkehrs
- Binnenerschließung Innenstadt / Stadtteil
- Berücksichtigung zukünftiger Planungen mit Radverkehrsrelevanz und touristische Routen
- Anbindung von Zielen innerhalb eines Korridors von rund 200 m
- Berücksichtigung von Barrieren, Zwangspunkten und Topografie
- Radverkehrsbelange können bei verkehrlichen und städtebaulichen Vorhaben im Routenverlauf angemessen berücksichtigt werden
- Grundlage für notwendige Abstimmungen mit Trägern öffentlicher Belange
- Zur zielgerichteten Verwendung der Haushalts- bzw. Fördermittel

➤ **Radverkehrsnetz als empfohlene Verbindung mit möglichst optimalem Fahrkomfort und hoher Sicherheit**

➤ **Nicht jede gut nutzbare Wegebeziehung, nicht jeder Radweg wird automatisch Netzbestandteil**

Folie 20
1. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017




Nahmobilitäts-Check Hessen – Stadt Hanau, Großauheim

Qualitätsstandards

Breitenmaße	<ul style="list-style-type: none"> - Breiten gemäß ERA 2010 - Sicherheitsräume beachten - Keine Kombination von Mindestelementen 	  
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> - sichere Befahrbarkeit - keine Treppen / Stufen - befahrbare Umlaufsperrn - durchgängige Befahrbarkeit auch mit Anhänger, Gepäck, Tandem 	
Oberflächenbeschaffenheit	<ul style="list-style-type: none"> - geringer Rollwiderstand - überwiegend Allwettertauglichkeit - glatte, ebene wassergebundene Decke in gutem Zustand 	
Bauliche Details	<ul style="list-style-type: none"> - stoßfreie Bordabsenkungen - Durchführung des Radwegbelags an Grundstückszufahrten 	

Folie 30
1. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017




Nahmobilitäts-Check Hessen – Stadt Hanau, Großauheim		
Qualitätsstandards		
Beleuchtung	- auf Hauptverbindungen möglichst durchgängig	
Wegweisung	- Zielorientierte Wegweisung mit einheitlichem Standard - jährliche Kontrolle der Wegweisung und Pflege des Wegweisungskatasters	
Verknüpfung mit dem ÖPNV	- Bike+Ride-Anlagen (möglichst überdacht) an Endhaltestellen und wichtigen Umsteigehaltestellen, Fahrradstation am Bahnhof (S-Bahnhof)	
Reinigung / Winterdienst	- Berücksichtigung in Reinigungs- und Räumplänen des Fuhrbetriebes mit hoher Prioritätseinstufung	

Folie 31 1. Workshop in Großauheim am 7. Juni 2017

Anlage 4: Arbeitsphase 2 - Mängel und Lösungsansätze

1. Radverkehr

Bereits bekannte Mängel bzw. gute Lösungen (Karte)

- + Mainradweg zwischen Hanauer Hafen und Kraftwerk Staudinger
- + Anbindung an Klein-Auheim und Steinheim über „Auheimer Brücke“
- + Verkehrsberuhigung Altstadt und Hauptstraße (Mischverkehr, Tempo 30)
- unzureichende Anbindung im Schülerverkehr von Großauheim nach Großkrotzenburg (Franziskaner Gymnasium Kreuzburg)
- unzureichende Anbindung im Schülerverkehr von Großkrotzenburg/ Kahl nach Großauheim (Lindenausule, Mädchenrealschule St. Josef)
- Anbindung Lindenausule (Schülerverkehr) unzureichend (Auheimer Straße, Unterführung, Kreuzung Auheimer Straße - Waldstraße)
- fehlende Anbindung zu Einkaufsstandorten (z.B. zwischen BBC-Viertel und Gewerbegebiet Süd)
- fehlende Verbindung Ortsmitte-Waldwiese (Barriere L 3309, Auheimer Straße) - Verbindung Wiesenstraße - Heinrich-Böll-Straße gewünscht
- Kreuzung Auheimer Straße - Bahnhofstraße - Mittelinsel zu klein für Fahrrad
- Heideäcker - Bahnübergang mit langen Wartezeiten, unbefestigte Wegeverbindung

- In den Tannen - Geh-/Radweg zwischen Goethestraße und In den Argonnerwiesen „gefährlich“ (relativ neu)
- Auheimer Straße - keine geeignete Radverkehrsanlage (einseitiger Geh-/Radweg, gefährliche Ausfahrten)
- Kreuzung Neuwirtshäuser Straße - Depotstraße (Vorrang Radverkehr häufig missachtet)
- Neuwirtshäuser Straße - Belag Geh-/Radweg zwischen Vosswaldestraße und Aschaffener Straße (B 8) schlecht, Radweg zu schmal, Zweirichtungsradverkehr
- Aschaffener Straße (B 8) - Beleuchtung fehlt, unzureichende Reinigung
- Direkte Verbindung Neuwirtshäuser Straße und Ernst-Barthel-Straße durch Campo Pond (Wildpferde) nicht möglich

Weitere beim Workshop genannte Mängel

- Beleuchtung Depotstraße fehlt
- Unzureichende Bordabsenkung an vielen Kreuzungen
- Erreichbarkeit der Abstellanlagen über Parkplatz (in Wolfgang)
- Sturzgefahr durch Borde (Hauptstraße)
- Paul-Gerhart-Schulen -> Stau durch Elternbringdienste
- Radweg am Main endet am Hanauer Hafen
- Es fehlen Fahrradabstellanlagen
- Zu wenig Platz um Fahrräder abzustellen
- Hauptstraße eng
- EKZ Wolfgang Fußwegeverbindungen mit Drängelgitter
- Radweg Höhe Bahnhof Hanau zu schmal

Weitere beim Workshop genannte Lösungsvorschläge

- Anforderungsgerechte Abstellanlagen bei Einkauf
- FAA/Boxen am Bahnhof
- Schlauch-o-maten
- Brücke über Heideäcker
- Schüler aufs Rad
- Rückbau L 3309 zu städtischer Straße mit Radverkehrsanlage
- Parkraumkonzept um Rad ergänzen
- Radweg In den Tannen (ist in Planung)
- Bügel am Rochusplatz (in Planung)
- Wildwechselbrücke beim Campo Pond
- Ebenerdige Querung L 3309 Höhe Wiesenstraße
- Radweg entlang Main bis Limes-Brücke (mind.) weiterführen
- Fahrradverleih ggf. auch Lastenfahrräder

2. Fußverkehr

Bereits bekannte Qualitäten bzw. Hauptmängel und Qualitäten

- + Mainufer
- + Zebrastreifen vor Schulen/Kitas
- Halbhochparken auf Gehwegen
- Infoständer, die Gehweg einengen (Bäume, Laternen, vor Geschäften)
- Bäume, die Gehweg einengen (Waldstraße)
- Poller, die zu weit auf Gehweg stehen
- Fehlende abgesenkte Bordsteine
- Unterführungen
- Ungünstige LSA-Schaltungen
- Zu geringe Aufstellflächen bei Mittelinseln

Weitere beim Workshop genannte Mängel

- Zu enge Gehwege
- Kurze Fußwegverbindungen zu Gewerbepark Süd
- Zu schnelle Autos/Fahrzeuge
- Trennwirkung Bahnlinie und L 3309
- Zu schnelle, über Gehweg fahrende Busse in der Hauptstraße
- Angst als Fußgänger Schrankenübergänge zu übergehen/benutzen

Weitere beim Workshop genannte Lösungsvorschläge bzw. Projektideen

- Bei Dreiecksständern Restbreite auf Gehweg nicht < als 2,50 m
- Andere Lösungen für Werbeaufsteller auf Gehwegen
- Unterführung/en neu gestalten und besser ausleuchten
- Abgrenzung/Fußweg schaffen fürs Überqueren der Schranken
- Non „Eltern-Taxi“-Projekte
- Projekte in Kita/Schule z. B. Plakate gestalten/Parkverbot
- Mehr/flächendeckende „Kinder-Achtung“ Aufsteller/Hinweise
- Besonders vor Kitas und Schulen nach neuen Richtlinien Zebrastreifen

3. Nahmobilität und ÖPNV

Bereits aufgeführte Themen

- Zugang zu Haltestellen (300 m)
- Haltestellengestaltung (z. B. Barrierefreiheit, Beleuchtung)
- Angebote zur Multimodalität (Car-Sharing, Fahrrad-Vermietsystem)

Weitere beim Workshop genannte Mängel

- Hauptstraße für Bus eng -> Parkende Fahrzeuge stören
- Bahnhof -> nicht barrierefrei, unsauber; Unterführung?
- Haltestellen Hauptstraße -> barrierefrei?
- Gehwegparken sehr störend
- Verknüpfungen teilweise unzureichend

- Versorgungszentrum Kronenberger ->Haltestellen nicht barrierefrei
Die Anbindung an das Versorgungszentrum Kronenberger durch den ÖPNV ist unzureichend.

Weitere beim Workshop genannte Lösungsvorschläge bzw. Projektideen

- Verknüpfung Bahn-Rad-Bus verbessern
- Car-Sharing ausbauen
- Grundangebot Fahrradabstellanlagen – ÖPNV-Verknüpfung Einkauf
- Gerechteres Tarifsystem
- Bänke an Bahnübergängen
- Mehr Busse in den Abendstunden
- Infotafeln an Bahnübergängen

4. Aufenthalt

Bereits bekannte Qualitäten bzw. Hauptmängel

- + Mainufer
- + Sitzgelegenheiten
- + Liegewiese
- + Bouleplatz
- + Spielplatz
- + Volleyballplatz
- + Gastronomie
- + Platz Schule am Brunnen
- + LINDENAU: L'Bad+L'Park
- + Campo Pond
- + Mainspielplatz

- Barrierefreier Zugang zum Main
- Fehlende Bänke (Kataster erstellen)
- Fehlende Toilettenanlagen)

Weitere beim Workshop genannte Mängel

- Überbreite Asphaltstraße (z. B. Goethestr.)
- Zu schnelles Fahren in 30er Zonen
- Rochusplatz
- Bautzstraße/Mainuferweg endet im Nichts
- Sauberkeit von Gehwegen
- Unkraut in den Entwässerungsrinnen
- Laub
- Skateranlage ☹ (Zustand)

Weitere beim Workshop genannte Lösungsvorschläge bzw. Projektideen

- Standort für Sitzgelegenheiten (Bänke) + Kataster
- „Nette Toilette“

- Campo Pond -> Öffnung (wie?)
- Erscheinungsbild rund um die Bänke! ->Pflege
- Mainspielplatz -> Kinderbefragung
- Sauberkeit Gehwege -> Satzung durchsetzen
- Laub -> „Säcke“ ausgeben

Ende 21.40 Uhr

Protokoll: Heike Prahlow / Juliane Krause

7.3 Protokoll Stadtteilspaziergang

Stadtteilspaziergang am 29. Juni 2017

Protokoll





„Nahmobilitäts-Check Großauheim“ (Pilotprojekt Land Hessen)

Einladung zum Stadtspaziergang in Großauheim

Hanau ist eine von fünf Pilotkommunen des Landes Hessen zur Durchführung von sogenannten „Nahmobilitäts-Checks“. Dieser „Nahmobilitäts-Check“ wird mit Unterstützung zweier Planungsbüros in Großauheim durchgeführt. Ziel ist es, integriert in den laufenden Stadtteilentwicklungsprozess, Großauheim als lebens- und liebenswerten Stadtteil zu stärken. Im Zeitraum von Juni bis Ende August 2017 sind zwei Workshops mit dem AK Nahmobilität und ein Stadtspaziergang mit Bürgerinnen und Bürgern Großauheims vorgesehen. Unter fachkundiger Führung werden bei dem Stadtspaziergang Probleme, Wünsche und Verbesserungsmöglichkeiten zur Förderung der Nahmobilität (unterwegs zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn) in Großauheim aufgenommen. Der daraus anschließend entwickelte Nahmobilitätsplan ist die Richtschnur für die weitere Ausgestaltung des Stadtteilentwicklungsprozesses in Großauheim.

Stadtspaziergang in Großauheim

Termin: Donnerstag, den 29. Juni um 18:30 Uhr

Treffpunkt: **Rochusplatz Großauheim**

Dauer: ca. 2,5 h

Wir freuen uns auf rege Beteiligung!

Stadtspaziergang – was ist das?

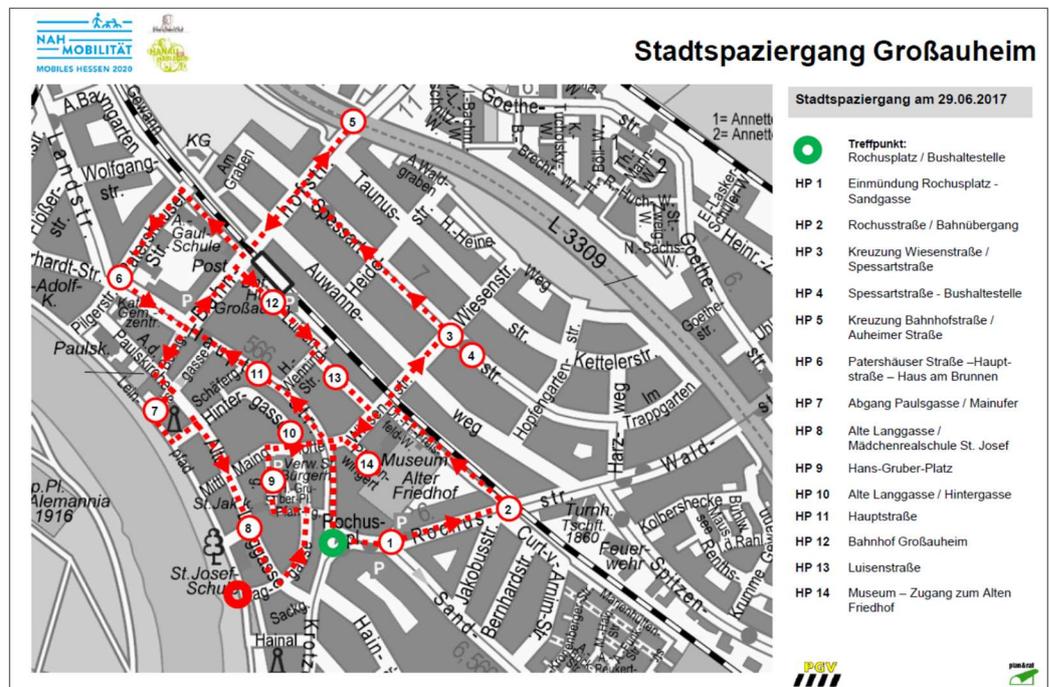
Stadtspaziergänge sind Rundgänge durch das Plangebiet mit einem strukturierten Ablauf (Leitfaden) mit den Betroffenen. Die Stadtspaziergänge werden über Schlüsselpersonen organisiert, die selbst an den Spaziergängen teilnehmen. Die systematische Auswertung der Stadtspaziergänge liefert Angaben zur Ausgangssituation (Nutzung des öffentlichen Raumes, typische Wege), zu den Konfliktbereichen (z. B. Angsträume, gefährliche Querungsstellen) und zu den Bedürfnissen, Wünschen und Vorschlägen besonderer Personengruppen. Neben der Analyse ist damit zugleich Öffentlichkeitsarbeit verbunden.

Wenn Sie an dem Stadtspaziergang teilnehmen möchten, so melden Sie sich bitte bei plan&rat unter Tel. 0531 / 798203 oder per email krause.plan-und-rat@t-online.de an.
Kontakt: Dipl.-Ing. Juliane Krause



Ablauf

An dem Stadtspaziergang haben zusammen mit den Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung 28 Personen teilgenommen. Nach der Begrüßung durch Frau Gunkel, Fachbereich Nachhaltige Strategien der Stadt Hanau, erläuterte Frau Krause kurz den Verlauf des Stadtspaziergangs. Den Teilnehmenden wurden Routenpläne ausgehändigt. Gleich zu Beginn am Rochusplatz ging ein heftiger Wolkenbruch los, der zu Verzögerungen führte. Auch im Verlauf des weiteren Rundgangs kam es zu kurzen Regenschauern. Die Route des Stadtspaziergangs konnte nicht in der beabsichtigten Form zu Ende geführt werden. Die Haltepunkte, an denen keine Station mehr gemacht werden konnte, sind im Protokoll der Vollständigkeit halber aufgeführt.



Startpunkt : Rochusplatz / Bushaltestelle



Situationsbeschreibung:

Zentraler Platz in Großauheim, wirkt eher wie ein Verkehrsknoten, wenig Aufenthaltsqualität, der Platzbereich im Innern mit Bänken ist schwer zu erreichen. Geschäftsnutzung: Eiscafé (wichtiges Kinderziel), Kiosk, Zeitschriftenladen, Wochenmarkt (Do).

Die Bushaltestelle ist die am stärksten frequentierte Bushaltestelle in Großauheim, Linie 6, Regionalbuslinie 566.

Die Neugestaltung des Rochusplatzes ist einer der 20 Punkte (Handlungsempfehlungen) des SteP Großauheim, Pläne liegen vor und werden aktuell im politischen Raum diskutiert.

Anmerkungen:

- Gelenkbusse können sich schlecht begegnen.
- Ein überdachtes Häuschen an der Bushaltestelle fehlt, soll aber demnächst kommen.
- Das Grün sollte geschnitten werden.
- Zu viel Verkehr vor Ort.
- Werbeschild am Briefkasten stört, dadurch ist der Fußweg zu eng.
- Am Ende des Rochusplatzes Höhe Zugang zur Sparkasse suggeriert die Gestaltung einen Überweg: dieser ist ohne rechtliche Bedeutung; Querung schlecht möglich.

Vorschläge:

- Intensivere Diskussion der Varianten zur Neugestaltung des Rochusplatzes.

Haltepunkt Nr. 1 : Einmündung Rochusstraße - Sandgasse



Situationsbeschreibung:

Die Rochusstraße erfährt Höhe Einmündung Sandgasse Aufweitung, vor der Sparkasse ist ein kleiner Platzbereich, genutzt als Parkplatz. Die Gehwege der Rochusstraße sind durch Lichtmasten und Bushaltestelle eingeengt

Die Sandgasse ist Einbahnstraße, mit Busverkehr (Linie 6, 566), Hinweis auf Markierung.

Anmerkungen:

- Abmarkierung Sandgasse: kein Schutzbereich! Sondern Fahrbahnbegrenzung, da die Fassaden der Häuser öfter von LKW gestreift und beschädigt wurden. Planung ist, den Fußweg zu verbreitern.
- Poller wurden auf Wunsch der Anwohner installiert, da es in der Vergangenheit öfter zu Konflikten kam. Poller sind nach den Richtlinien gesetzt (50 cm Abstand zur Straße) wegen Überhang an Fahrzeugen.
- Pläne zur Umgestaltung des Rochusplatzes liegen vor.

Vorschläge:

- Fahrradpolizei gegen Falschparker.
- Bessere Haltestellengestaltung (Überdachung etc.).

Haltepunkt Nr. 2 : Rochusstraße / Bahnübergang



Situationsbeschreibung:

Großauheim hat viele Bahnübergänge: Großauheim wird von der Bahnlinie Hanau-Aschaffenburg in einen südwestlichen und einen nordöstlichen Teil getrennt. Insgesamt sieben beschränkte Bahnübergänge, erhebliche Wartezeiten tw. 15 Minuten. Hinweis auf Bank am Bahnübergang (Ausruhen bei geschlossenen Schranken).

Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Bahnlinie von Rochusstraße bis Wiesenstraße: gut genutzte Verbindung.

Anmerkungen:

- Großauheimer haben sich an die Bahnübergänge gewöhnt, sind mit aufgewachsen, Probleme bei Jüngeren bzw. Zugezogenen.
- Bank sollte besser unter dem Baum stehen, da dann geschützter, evtl. als runde Bank um den Baum.
- Fahrradaufstellflächen (ARAS), laut Auskunft der Verwaltung ist man dabei, solche einzurichten.
- Gemeinsamer Geh- und Radweg: Grünbewuchs zu lang, muss (öfter) geschnitten werden, zu viel Hundehaufen.

Vorschläge:

- Bücherschrank einrichten.
- Kostenloses WLAN.
- Hundehaufentütenspender aufstellen.

Haltepunkt Nr. 3 : Kreuzung Wiesenstraße / Spessartstraße



Situationsbeschreibung:

Es fehlt eine Verbindung von der Ortsmitte und dem Quartier Spessartstraße zum Wohngebiet Waldwiese: Wiesenstraße–Heinrich–Böll–Weg.

Die Landesstraße L 3309 (Auheimer Straße) ist eine Barriere mit hoher Trennwirkung.

Anmerkungen:

-

Vorschläge:

- Verbindung herstellen (Brücke).

Haltepunkt Nr. 4 : Spessartstraße - Bushaltestelle



Situationsbeschreibung:

Auf der Spessartstraße verkehrt die Linie 7 mit zwei Haltestellen: Spessartstraße, Rauschsiedlung. Die Haltestellen sind nicht überdacht, Papierkörbe engen das Lichtraumprofil ein.

Anmerkungen:

- Haltestellenhäuschen fehlt.
- Haltestellenmasten versuchen, in Privatbereich zu legen.
- Die Situation erlaubt derzeit nicht die Aufstellung von genormten Haltestellenhäuschen.

Vorschläge:

- Schirmständer einrichten (Schirm-Sharing) (*Anmerkung: war wohl der Wetterlage geschuldet*).

Haltepunkt Nr. 5 : Kreuzung Bahnhofstraße / Auheimer Straße



Situationsbeschreibung:

Die Bahnhofstraße mit Weiterführung In den Tannen ist eine Hauptverbindung für den Radverkehr, auch für den Fußverkehr Richtung Wolfgang. Die Rad- und Fußverkehrsführung im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/L 3309 ist unzureichend (zu geringe Mittelinsel, keine eindeutige Führung).

Anmerkungen:

- Radweg in Richtung Wolfgang fehlt (ist aber in Planung, nutzbar in beide Richtungen).
- Baken stören, es kommt tw. zu gefährlichen Situationen zwischen Radfahrern und Autofahrern.
- Radfahrstreifen wäre nur möglich, wenn dafür die Parkflächen in der Bahnhofstraße entfernt würden.
- Weitere Schilder, die zum Museum führen, sollten aufgestellt werden.
- Es besteht Uneinigkeit darüber, ob Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden oder nicht. Laut Verwaltung finden Kontrollen statt, einem Teilnehmer sind diese bisher nicht aufgefallen. Protokolle zu den regelmäßig durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen werden dem Ortsbeirat jährlich zur Verfügung gestellt. Es besteht die Möglichkeit, die Protokolle in der Verwaltung einzusehen.

Vorschläge:

- Aufstellflächen für Fahrräder (ARAS) in der Bahnhofstraße einrichten (laut Auskunft der Verwaltung sind diese in Planung und werden eingerichtet wo es möglich ist).

Haltepunkt Nr. 6 : Patershäuser Str. – Hauptstraße – Haus am Brunnen



Situationsbeschreibung:

August–Gaul–Schule: ganztägig arbeitende Grundschule, 180 Kinder 1.- 4. Klasse, Fahrradabstellanlagen vorhanden.

Signalisierte Kreuzung Patershäuser Straße – Hauptstraße - Hanauer Landstraße: Hauptverbindung nach Hanau.

Haus am Brunnen: Tages- und Kurzzeitpflege, vor allem für demenzkranke Senioren.

Der öffentliche Platz am Pinguin–Brunnen bietet eine gute Aufenthaltsqualität.

Anmerkungen:

- Ampelphase zu kurz zum Queren, gerade für mobilitätseingeschränkte Personen.
- Laut Aussagen der Verwaltung werden Schülerinnen und Schüler mit bis zu 50 „Elterntaxis“ gebracht. Dies führt zu Problemen.
- Die Umgestaltung der Patershäuser Straße wird diskutiert.

Vorschläge:

- Einrichten einer Elternhaltestelle (hierzu werden von der Verwaltung aktuell planerische Überlegungen angestellt).
- Überweg stärker sichern.

Haltepunkt Nr.7 : Abgang Paulsgasse / Mainufer



Situationsbeschreibung:

Es gibt im Bereich der Altstadt sechs Zugänge, nicht alle sind barrierefrei (Treppen), auch der Zugang Höhe Auheimer Brücke ist nur über Treppen zu erreichen. Die Wegeverbindungen zum Mainufer (Leinpfad) sind nicht sichtbar. Das Mainufer hat hohes Potenzial als Erholungsraum, die Aufenthaltsqualität wurde durch die Neuanlage des Spielplatzes und die Sommergastronomie verbessert.

Mängel im Radverkehr: Mainradweg zwischen Hanauer Hafen und Kraftwerk Staudinger

Anmerkungen:

- Für Auswärtige schlechte Erkennbarkeit der Zugänge zum Mainufer.

Vorschläge:

- Farbigen Bodenbelag statt Schilder für Führung zum Main nutzen.
- Wege zum Main ausschildern: drei Hauptwege ausschildern, die für alle geeignet sind (Barrierefrei, nicht zu steil, ...): z. B. an der Paulsgasse, Mittlere Maingasse.

Haltepunkt Nr. 8: Alte Langgasse / Mädchenrealschule St. Josef



Situationsbeschreibung:

Alte Langgasse: Altstadtstraße mit Zugang zum Mainufer, keine bzw. schmale und dann extrem zugeparkte Gehwege, Fußgänger müssen in der Mitte der Fahrbahn gehen.

Mädchenrealschule St. Joseph weiterführende Schule nur für Mädchen, 355 Schülerinnen in 12 Klassen, Schülerinnen kommen aus Hanau, Main-Kinzig-Kreis, Kreis Offenbach und den angrenzenden bayrischen Orten.

Problem: Elterntaxi.

Anmerkungen:

- Abgang zum Main hat am Ende Stufen, ist nicht barrierefrei
- Zu Schulbeginn gibt es viele „Elterntaxis“. Diese kommen hauptsächlich aus Großauheim, Auswärtige nutzen meist Zug.
- Bewohnerparken wird kontrovers diskutiert.

Vorschläge:

- Fußgängerzone zur Schulzeit einrichten.
- Anregung für Schulleitung: Preis für die Klasse mit den meisten gesammelten Rad-km ausschreiben.
- Bänke aufstellen (Hinweis auf Fehlnutzung durch „falsches“ Klientel).
- Die Markierungen sollten erneuert werden.

Haltepunkt Nr. 9 : Hans-Gruber-Platz



Situationsbeschreibung:

Der Hans-Gruber-Platz ist zentraler Platz zwischen dem alten Verwaltungsgebäude und der denkmalgeschützten Schule. Die Alte Schule Großauheim ist Bürgerhaus und Veranstaltungsort, der Zugang ist barrierefrei. Durch die neu eingeführte Einbahnstraßenregelung wurde die Parksituation entschärft.

Auf dem Platz dominiert der ruhende Verkehr (markierte Parkplätze), Fahrradabstellanlagen sind vorhanden.

Anmerkungen:

-

Vorschläge:

-

Haltepunkt Nr. 10 : Mittlere Maingasse / Hintergasse



Situationsbeschreibung:

Neu gestalteter kleiner Platzbereich im Einmündungsbereich Mittlere Maingasse - Hintergasse mit Zugang zur Hauptstraße, es dominiert die Funktion als Pkw-Stellplatz.

Aufenthaltsqualität durch Bank erhöhen.

Anmerkungen:

-

Vorschläge:

-

Haltepunkt Nr. 11 : Hauptstraße



Situationsbeschreibung:

Die Hauptstraße ist funktionaler Kern von Großauheim, auch Hauptgeschäftstraße, es gibt viele Leerstände. Regionalbuslinie 566, Haltestelle Bahnhofstraße. Parkende Autos, schmale Gehwege (1,50 m), Einschränkung des Lichtraums: Werbetafeln, Poller, Leuchten etc. vermindern Fußwege- und Aufenthaltsqualität. Gibt es Ideen für Belebung der Hauptstraße?

Anmerkungen:

- Parken auf Fußwegen engt den Raum für Fußgänger ein (überwiegend Kurzzeitparker).
- Laut Privatzählung (Teilnehmender) etwa 500 Pkw/h als Verkehrsbelastung.
- Laut Verwaltung kaum Verstöße gegen Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30).
- Bus- und Lkw-Begegnungsverkehr führt zu schwierigen Situationen (Ausweichen auf Gehweg).
- Es gibt Planungen zur Neugestaltung der Bushaltestelle (barrierefrei).

Vorschläge:

- Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich einrichten (Tempo 20).
- Verkehr umleiten.

Haltepunkt Nr. 12 : Bahnhof Großauheim



Situationsbeschreibung:

Der Bahnhof Großauheim ist Haltepunkt auf der Regionalbahnstrecke Frankfurt - Aschaffenburg. Der Bahnhof ist in Privatbesitz. Der Bahnhof mit Bahnhofsvorplatz macht insgesamt keinen einladenden Eindruck. Es gibt Fahrradabstellanlagen und Stellplätze für Motorräder.

Hinweis: SteP Großauheim (Punkt 14): Entwicklungsplan öffentliche Plätze: Thema für Bahnhof?

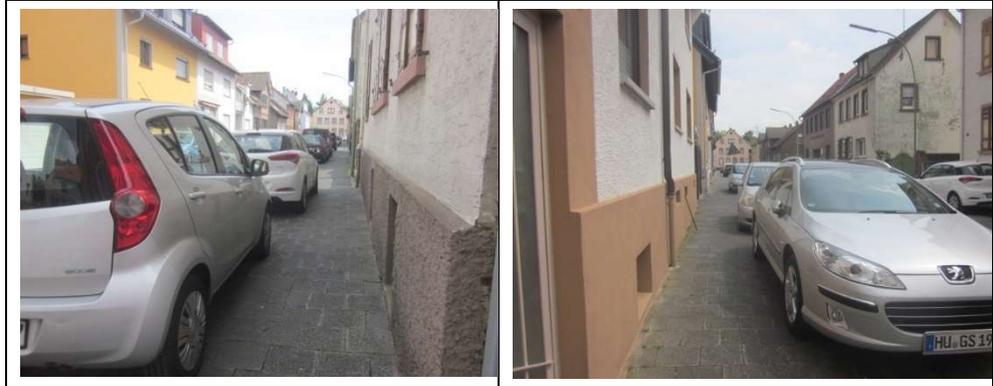
Anmerkungen:

- Kein behindertengerechter Zugang.
- Züge fahren nur nach Frankfurt Süd, nicht bis zum Hauptbahnhof.
- Fahrradboxen wurden wegen fehlender Nachfrage abgebaut, sind am Hauptbahnhof.
- Fahrradabstellanlagen sind ausgelastet.
- Hinweis, dass Schüler am Gleisbett entlanggehen und dann widerrechtlich von dort am Ende des Parkplatzes bis zur Luisenstraße gehen.

Vorschläge:

- Carsharing
- Bikesharing
- Wegeverbindung der Schüler (Abgang Luisenstraße) in Kooperation mit der Bahn versuchen zu „legalisieren“.

Haltepunkt Nr. 13 : Luisenstraße



Situationsbeschreibung:

Beispiel für Parken auf dem Gehweg, beispielhaft für viele andere Straßen in Großauheim: Auwanneweg, Alte Sandgasse, Rudolph–Weber–Straße.

Anmerkungen:

-

Vorschläge:

-

Haltepunkt Nr. 14 : Museum – Zugang zum Alten Friedhof



Situationsbeschreibung:

Alter Friedhof Großauheim: öffentliche Parkanlage, Zugang von Rochusstraße und Pfortenwingert, ruhiger Platz mit Aufenthaltsqualität.

Museum Großauheim: Kunst- und Industriegeschichte, ehemals Badeanstalt, Elektrizitätswerk, Spritzenhaus, Polizeistation, seit 1983 Museum, Sammlung an Dampfmaschinen, Exponate Bildhauer August Gaul, Maler August Peukert.

Anmerkungen:

-

Vorschläge:

-

7.4 Protokoll 2. Workshop

Protokoll zum 2. Workshop am 29. August 2017 (18.30 - 21.30 Uhr)

Tagesordnung

1. Begrüßung, Ablauf, Protokoll 1. Workshop
2. Bericht Stadtspaziergang, Austauschworkshop
3. Input: Lösungsansätze für Großauheim
4. Arbeitsphase 1 – Auswahl der Maßnahmen
5. Arbeitsphase 2 – Ausarbeiten konkreter Lösungen
6. Präsentation der Ergebnisse
7. Ausblick
8. Feedback, Verabschiedung

Ergebnisse

1. Begrüßung, Ablauf, Protokoll 1. Workshop

Frau Häring (Stadt Hanau) begrüßt die Anwesenden.

Frau Krause (plan & rat) begrüßt ebenfalls die Anwesenden und stellt die Tagesordnung vor. Anmerkungen zum Protokoll des 1. Workshops gibt es keine.

2. Bericht Stadtspaziergang, Austauschworkshop

Frau Krause berichtet kurz vom Stadtspaziergang, der am 29. Juni 2017 stattgefunden hat.

Frau Gunkel berichtet vom Austausch-Workshop, der am 25. August 2017 stattfand. Hier nahmen alle Pilotkommunen sowie die die Nahmobilitäts-Checks bearbeitenden Büros teil. Diskutiert wurde bezüglich der Erfahrungen bei der Durchführung der Checks sowie zum weiteren Vorgehen.

Herr Vogel (ivm) stellt auf Nachfrage kurz sich und die Funktion des ivm im Pilotprojekt vor.

3. Input: Lösungsansätze für Großauheim

Als inhaltlichen Input stellen die Gutachterinnen 15 Themen und deren mögliche Lösungsansätze vor. Die Auswahl der Themen erfolgte nach den Ergebnissen der bisherigen Termine und Diskussionen. Nicht berücksichtigt wurden die Themen, für die seitens der Stadt Hanau bereits Planungen bzw. Überlegungen vorliegen (z.B. Rochusplatz, Neugestaltung Bushaltestellen oder Anbindung Wolfgang). Die Lösungsansätze orientieren sich an den beim 1. Workshop abgestimmten Leitlinien zur Nahmobilität in Hanau.

Die vorgestellten Themen sind in die Handlungsfelder

- Konzeptioneller Handlungsbedarf
 - Maßnahmen Infrastruktur
 - Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
- unterteilt.

Die Präsentation ist als Anlage 2 dem Protokoll beigelegt. Zu den einzelnen Themen gab es folgende Rückfragen bzw. Anmerkungen aus dem Plenum:

- Konzept Fahrradabstellanlagen - die Stadt verfügt über eine Stellplatzsatzung mit Bedarfszahlen für Kfz- und Fahrradabstellanlagen.
- Die Lindenaus Schule ist Partner des Projekts Schüler-Radroutenplaner.
- Anbindung an Hanauer Innenstadt über L 3309 (eine Option) - hier sollten die zukünftigen Verkehre durch das geplante Neubaugebiet (Wohnen und Gewerbe) berücksichtigt werden. Zur Förderung der Nahmobilität sollten insbesondere in Neubaugebieten Alternativen zum motorisierten Individualverkehr eingeplant werden.
- Einrichten von „Elternhaltestellen“ - Herr Vogel informiert über eine Fördermöglichkeit von Mobilitätskonzepten für Schulstandorte. Er bietet an, die Stadt Hanau bei entsprechenden Projekten zu unterstützen.
- Verbindung Wiesenstraße - Heinrich-Böll-Weg: Die Teilnehmenden können sich hier grundsätzlich auch eine ebenerdige Verbindung oder eine Brücke vorstellen. Die L 3309 liegt in der Baulast von Hessen Mobil.

4. Arbeitsphase 1 – Auswahl der Maßnahmen

Anhand verteilter Klebepunkte konnten die Teilnehmenden die vorgestellten Projekte priorisieren. Jede/r Teilnehmende konnte dabei insgesamt 5 Punkte auf die Projekte verteilen - es war auch möglich, mehrere Punkte für ein



Projekt abzugeben. Nachfolgend ist die finale Punkteverteilung aufgeführt:

1. Plausibilitätsprüfung Radverkehrsnetz - 7 Punkte (6 Stimmen)
2. Erarbeitung Fußverkehrsnetz - 3 Punkte
3. Konzept Fahrradabstellanlagen - 3 Punkte
4. Anbindung Hanau – Innenstadt (Rad) - 11 Punkte
5. Wildwechselbrücke beim Campo Pond - 1 Punkt
6. Gestaltung Bahnübergänge - 9 Punkte
7. Einrichten „Elternhaltestellen“ - 7 Punkte (3 Stimmen)
8. Faire Ampelschaltung - 1 Punkt
9. Zugänge zum Main - 2 Punkte
10. Wiesenstraße – Heinrich-Böll-Weg - 5 Punkte
11. Verbindung zur Nahversorgung - 1 Punkt
12. Schüler aufs Rad - 4 Punkte
13. Aktionstage oder Kampagnen - 2 Punkte
14. Konzept „Nette Toilette“ - 2 Punkte
15. Unterbindung Gehwegparken - 7 Punkte (2 Stimmen)

Für die konkretere Ausarbeitung sollten die drei Projekte mit den höchsten Punktzahlen ausgewählt werden.

Die höchste Bewertung erhielt das Projekt 3 „Anbindung Hanau – Innenstadt (Rad)“ mit elf Punkten. Die zweithöchste Bewertung erhielt das Projekt 6 „Gestaltung Bahnübergänge“ mit neun Punkten. Drei weitere Projekte erhielten je sieben Punkte: Diese mussten in einem zweiten Schritt erneut priorisiert werden. Die folgenden drei Projekte wurden daraufhin für die 2. Arbeitsphase ausgewählt:

- Anbindung Hanau – Innenstadt (Rad)
- Gestaltung Bahnübergänge
- Plausibilitätsprüfung Radverkehrsnetz

Die Teilnehmenden wurden für die 2. Arbeitsphase in 3 Gruppen aufgeteilt und den Themen zugeordnet.

Pause

5. Arbeitsphase 2 – Ausarbeiten konkreter Lösungen

Frau Krause stellt die Arbeit in den drei Kleingruppen vor und erläutert die „Vierfelder-Methode“. Für die drei ausgewählten Themen (s.o.) gibt es jeweils einen Thementisch mit einem Teamer bzw. einer Teamerin. In den Gruppen werden jeweils die Aspekte

- Was müssen wir tun?
- Welche Probleme erwarten wir?
- Wer würde die Idee unterstützen?
- Womit fangen wir an? - 1. Schritt innerhalb von 3 Monaten. Nach 1 Jahr müsste erreicht sein?

diskutiert.

Die Gruppen wurden durch Frau Prahlow (PGV-Alrutz), Frau Gunkel und Frau Häring (beide Stadt Hanau) geleitet.

6. Präsentation der Ergebnisse

Die Teamerin bzw. der Teamer stellen die Ergebnisse kurz vor.

<p>Anbindung Hanau – Innenstadt (Rad) Frau Prahlow</p> 	<p>Stadt Hanau - Großauheim </p> <p>Unser Projekt: Anbindung Hanau Innenstadt (Rad)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="911 595 1155 824"> <p>Was müssen wir tun?</p> <ul style="list-style-type: none"> Routen definieren Beschildern Handlungsbedarf feststellen Umsetzbarkeit prüfen Prioritäten 1. schnell umsetzbar 2. Planfeststellung Heidecker 3. L 3309 Umsetzung, Finanzierung </td> <td data-bbox="1161 595 1396 824"> <p>Welche Probleme erwarten wir?</p> <ul style="list-style-type: none"> Barrieren Grundstücksverhältnisse Finanzierung Begrenzte personelle Ressourcen </td> </tr> <tr> <td data-bbox="911 833 1155 1061"> <p>Wer würde die Idee unterstützen?</p> <ul style="list-style-type: none"> Land (Förderstipfe) - Hessen mobil Stadt Hanau (Programme, z.B. KIP) Förderichtlinie Nahmobilität Hessen Stadtteilentwicklungsprozess Verbände (ADFC) </td> <td data-bbox="1161 833 1396 1061"> <p>Womit fangen wir an?</p> <p>1. Schritt innerhalb von 3 Monaten</p> <p>Handlungskonzept</p> <p>Nach 1 Jahr müsste erreicht sein</p> <ul style="list-style-type: none"> Politischer Beschluss Handlungskonzept Kleine Maßnahmen angestoßen (z.B. Beschilderung Wegweisung) Verbesserung Radverkehrsführung Hanauer Landstraße Aufstellflächen an Ampeln </td> </tr> </table> <p>Nahmobilitäts-Check Hessen, 2. Workshop in Hanau-Großauheim </p>	<p>Was müssen wir tun?</p> <ul style="list-style-type: none"> Routen definieren Beschildern Handlungsbedarf feststellen Umsetzbarkeit prüfen Prioritäten 1. schnell umsetzbar 2. Planfeststellung Heidecker 3. L 3309 Umsetzung, Finanzierung 	<p>Welche Probleme erwarten wir?</p> <ul style="list-style-type: none"> Barrieren Grundstücksverhältnisse Finanzierung Begrenzte personelle Ressourcen 	<p>Wer würde die Idee unterstützen?</p> <ul style="list-style-type: none"> Land (Förderstipfe) - Hessen mobil Stadt Hanau (Programme, z.B. KIP) Förderichtlinie Nahmobilität Hessen Stadtteilentwicklungsprozess Verbände (ADFC) 	<p>Womit fangen wir an?</p> <p>1. Schritt innerhalb von 3 Monaten</p> <p>Handlungskonzept</p> <p>Nach 1 Jahr müsste erreicht sein</p> <ul style="list-style-type: none"> Politischer Beschluss Handlungskonzept Kleine Maßnahmen angestoßen (z.B. Beschilderung Wegweisung) Verbesserung Radverkehrsführung Hanauer Landstraße Aufstellflächen an Ampeln
<p>Was müssen wir tun?</p> <ul style="list-style-type: none"> Routen definieren Beschildern Handlungsbedarf feststellen Umsetzbarkeit prüfen Prioritäten 1. schnell umsetzbar 2. Planfeststellung Heidecker 3. L 3309 Umsetzung, Finanzierung 	<p>Welche Probleme erwarten wir?</p> <ul style="list-style-type: none"> Barrieren Grundstücksverhältnisse Finanzierung Begrenzte personelle Ressourcen 				
<p>Wer würde die Idee unterstützen?</p> <ul style="list-style-type: none"> Land (Förderstipfe) - Hessen mobil Stadt Hanau (Programme, z.B. KIP) Förderichtlinie Nahmobilität Hessen Stadtteilentwicklungsprozess Verbände (ADFC) 	<p>Womit fangen wir an?</p> <p>1. Schritt innerhalb von 3 Monaten</p> <p>Handlungskonzept</p> <p>Nach 1 Jahr müsste erreicht sein</p> <ul style="list-style-type: none"> Politischer Beschluss Handlungskonzept Kleine Maßnahmen angestoßen (z.B. Beschilderung Wegweisung) Verbesserung Radverkehrsführung Hanauer Landstraße Aufstellflächen an Ampeln 				
<p>Gestaltung Bahnübergänge Frau Häring</p> 	<p>Stadt Hanau - Großauheim </p> <p>Unser Projekt: Bahnübergänge Bürgertreff Bahnübergang</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="911 1323 1155 1552"> <p>Was müssen wir tun?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haltezone für Radfahrer (v.a. Bahnhofstraße) - Zur Verfügung stellen: Tageszeitungen - Kostenloses W-LAN am Bahnübergang - Bücherschrank - Aufladestation für Handys - Infos/Werbung von Vereinen und/oder Infobildschirm (Filme, Hinweise auf Museum, Veranstaltungen etc.) - „Das Wort zu den Schranken“ (Kirche) - Bänke/Sofas </td> <td data-bbox="1161 1323 1396 1552"> <p>Welche Probleme erwarten wir?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vandalismus / Verschmutzung - Finanzierung - Patenfindung - Akzeptanz - Platz finden </td> </tr> <tr> <td data-bbox="911 1561 1155 1789"> <p>Wer würde die Idee unterstützen?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bibliotheksverein - Vereine - Kirche - EZH - Redaktion/Verleger HA, HP - Möbelhäuser - OBR </td> <td data-bbox="1161 1561 1396 1789"> <p>Womit fangen wir an?</p> <p>1. Schritt innerhalb von 3 Monaten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Begehung des Umfeldes Schranken -> Orte finden - Ausarbeitung Plan was/wohin? - Klärung Finanzen <p>Nach 1 Jahr müsste erreicht sein</p> <p>1-3 Maßnahmen sollten umgesetzt worden sein</p> </td> </tr> </table> <p>Nahmobilitäts-Check Hessen, 2. Workshop in Hanau-Großauheim </p>	<p>Was müssen wir tun?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haltezone für Radfahrer (v.a. Bahnhofstraße) - Zur Verfügung stellen: Tageszeitungen - Kostenloses W-LAN am Bahnübergang - Bücherschrank - Aufladestation für Handys - Infos/Werbung von Vereinen und/oder Infobildschirm (Filme, Hinweise auf Museum, Veranstaltungen etc.) - „Das Wort zu den Schranken“ (Kirche) - Bänke/Sofas 	<p>Welche Probleme erwarten wir?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vandalismus / Verschmutzung - Finanzierung - Patenfindung - Akzeptanz - Platz finden 	<p>Wer würde die Idee unterstützen?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bibliotheksverein - Vereine - Kirche - EZH - Redaktion/Verleger HA, HP - Möbelhäuser - OBR 	<p>Womit fangen wir an?</p> <p>1. Schritt innerhalb von 3 Monaten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Begehung des Umfeldes Schranken -> Orte finden - Ausarbeitung Plan was/wohin? - Klärung Finanzen <p>Nach 1 Jahr müsste erreicht sein</p> <p>1-3 Maßnahmen sollten umgesetzt worden sein</p>
<p>Was müssen wir tun?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haltezone für Radfahrer (v.a. Bahnhofstraße) - Zur Verfügung stellen: Tageszeitungen - Kostenloses W-LAN am Bahnübergang - Bücherschrank - Aufladestation für Handys - Infos/Werbung von Vereinen und/oder Infobildschirm (Filme, Hinweise auf Museum, Veranstaltungen etc.) - „Das Wort zu den Schranken“ (Kirche) - Bänke/Sofas 	<p>Welche Probleme erwarten wir?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vandalismus / Verschmutzung - Finanzierung - Patenfindung - Akzeptanz - Platz finden 				
<p>Wer würde die Idee unterstützen?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bibliotheksverein - Vereine - Kirche - EZH - Redaktion/Verleger HA, HP - Möbelhäuser - OBR 	<p>Womit fangen wir an?</p> <p>1. Schritt innerhalb von 3 Monaten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Begehung des Umfeldes Schranken -> Orte finden - Ausarbeitung Plan was/wohin? - Klärung Finanzen <p>Nach 1 Jahr müsste erreicht sein</p> <p>1-3 Maßnahmen sollten umgesetzt worden sein</p>				

Plausibilitätsprüfung Radverkehrsnetz

Frau Gunkel

Die Gruppe fasste das Thema sehr breit. Die aufgeführten Aspekte sind Inhalte eines Radverkehrskonzeptes.

Der Gruppe war es jedoch wichtig, alle Aspekte des Radfahrens in Großauheim aufzugreifen und zu thematisieren.





**Unser Projekt:
Plausibilitätsprüfung Radverkehrsnetz**

<p>Was müssen wir tun?</p> <p>Defizite identifizieren / Tempo 30 ausbauen Marode Radwege ausbauen/erneuern Lückenschlüsse / Wegweisung anpassen Radverkehrsnetzplan aktualisieren Hindernisse beseitigen → Radwege freigehalten von Müll, Schnee, Randbewachung Radstreifen an Straßen, z.B. Waldstraße Kostenschätzungen für Maßnahmen Abstellanlagen Aufladestation E-bikes Kampagne „Fahr Rad“ „lädi fahren“</p>	<p>Welche Probleme erwarten wir?</p> <p>Schulen → wegen Überlastung DB → freigehalten „Omagärtchen“ z.B. freischneiden AnwohnerInnen wegen Wegfall Parkplätze AutofahrerInnen Kostendruck</p>
<p>Wer würde die Idee unterstützen?</p> <p>ADFC / RaderInnen Schulen sollen unterstützen Ortsbeirat Einzelhandel Tourismus bike&business JP Wolfgang Umweltzentrum „Grüner Ring“</p>	<p>Womit fangen wir an?</p> <p>1. Schritt innerhalb von 3 Monaten Konzept prüfen + ergänzen Kleine Maßnahmen beginnen Öffentlichkeitsarbeit Fördermöglichkeiten prüfen</p> <p>Nach 1 Jahr müsste erreicht sein Lücken sollten geschlossen sein Anteil an RadfahrerInnen an Modal Split steigt langsam</p>

Nahmobilitäts-Check Hessen, 2. Workshop in Hanau-Großauheim 

Im Anschluss an die Präsentation der Kleingruppenergebnisse wurden weitere Themen, die für die Förderung der Nahmobilität in Großauheim für wichtig erachtet werden gesammelt und erste Ansprechpartner/innen und weitere Kümmerner festgelegt.

Folgende weitere Themen wurden genannt und „Kümmerner“ festgelegt:

- Einrichten „Elternhaltestellen“
- Unterbindung Gehwegparken
- Wiesenstraße – Heinrich-Böll-Weg
- Schüler aufs Rad
- Zugänge zum Main
- Erarbeitung Fußverkehrsnetz (Schwerpunkt Barrierefreiheit)
- Zugang zu öffentlichen Einrichtungen (barrierefrei)

7. Ausblick

Frau Prahlow stellt zum Abschluss den Entwurf der Gliederung zum Nahmobilitäts-Check für Hanau-Großauheim vor. Der Erläuterungsbericht soll bis Ende September im Entwurf vorliegen und wird mit der Stadt Hanau abgestimmt.

8. Feedback, Verabschiedung

Frau Gunkel beendet den Workshop mit Dankesworten an alle Beteiligten für Durchführung, Organisation, Begleitung und Beteiligung. Sie bedankt sich insbesondere für die intensive Auseinandersetzung mit dem Thema Nahmobilität in Großauheim. Sie verweist darauf, dass das Thema im Rahmen des Stadtteilentwicklungsprozesses weiter bearbeitet wird.

Zum Abschluss konnten die Teilnehmenden ihr Feedback zu Arbeitsweise und den Ergebnissen der beiden Workshops abgeben (Einpunkt-Bewertung) (s. Foto):



Anlage 1: Liste Teilnehmender mit Unterschrift (hier nicht aufgeführt)

Anlage 2: Präsentation (hier nicht aufgeführt)

Ende 21.30 Uhr

Protokoll: Heike Prahlow / Juliane Krause

7.5 Checklisten Stadt Hanau-Großauheim

Generell

- Liegen flächendeckende Analysen zum Unfallgeschehen für Fuß- und Radverkehr vor?
- Bestehen konzeptionelle Aussagen und Pläne zur Nahmobilität (z. B. Radverkehrskonzept, Fußverkehrsleitsystem, Querungsstellenanalyse, Schulwegeplanung, Barrierefreiheit)
- Besteht ein flächendeckendes Konzept zu Tempo-30-Zonen bzw. zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf (Haupt-) Verkehrsstraßen?
- Gibt es in Ihrer Kommune Projekte, die aus Ihrer Sicht innovativ bzw. vorbildlich im Sinne der Nahmobilitäts-, der Radverkehrs oder Fußverkehrsförderung sind? - Wenn ja, welche?
- Gibt es in Ihrer Kommune weitere besondere Aktivitäten oder Angebote für den Rad- und Fußverkehr, die mit den nachstehenden Fragen nicht abgedeckt sind?

Akteure

- Wo ist die Förderung der Nahmobilität bzw. des Rad- und Fußverkehrs in Ihrer Kommune verankert?
- Welche Mitwirkungsmöglichkeiten gibt es in ihrer Kommune zur Nahmobilität bzw. zum Rad- oder Fußverkehr? Gibt es feste Gremien?
- Wenn ja: Wie sind die Gremien organisiert? An wen werden Ergebnisse/Empfehlungen gegeben und wie wird dort damit umgegangen?

Barrierefreiheit

- Sind alle wichtigen Ziele im Stadtgebiet (z.B. öffentliche Einrichtungen) barrierefrei erreichbar? - Wenn nein: Welche sind nicht barrierefrei erreichbar?
- Wie sind die Belange der Sehbehinderten an signalisierten Knotenpunkten berücksichtigt?
- Sind wichtige Überquerungsstellen barrierefrei gestaltet?
- Sind die Anlagen des öffentlichen Verkehrs (Haltestellen) und ihre Zuwege barrierefrei gestaltet?

Fußverkehr

- Gibt es ein Fußverkehrskonzept oder Vergleichbares? - Wenn ja: Welche Handlungsfelder werden darin betrachtet?
- Bestehen direkte Wegeverbindungen zu wichtigen Zielen (z. B. Nahversorgung, Schulen, Freizeiteinrichtungen, Bahnhof)?
- Gibt es Netzlücken im Fußwegenetz?
- Gibt es Aufenthaltsbereiche im Quartier (Möglichkeiten zum Verweilen und Spielen)? Wie ist die Aufenthalts- und Gestaltqualität zu bewerten?
- Sind die Fußwege ausreichend dimensioniert und durchgängig nutzbar (frei von Behinderungen z. B. durch Straßenleuchten, Auslagen der Geschäfte, temporäre Straßenmöblierung)?
- Wie komfortabel sind die Kreuzungsbereiche? Sind die Grünzeiten ausreichend dimensioniert? Können Blickbeziehungen zum MIV hergestellt werden?
- Gibt es auf wichtigen Fußverkehrsverbindungen Probleme mit der Oberfläche (bequem begehbare Beläge) (z. B. Kopfsteinpflaster, Schlaglöcher)?
- Wo gibt es Probleme/Konflikte mit dem ruhenden Verkehr (Gehwegparken) im Zuge von wichtigen Fußverkehrsverbindungen?
- Wo gibt es Probleme/Konflikte mit dem Radverkehr (gemeinsame Geh- und Radwege)?
- Wo fehlen Querungsmöglichkeiten im Zuge von wichtigen Fußverkehrsverbindungen insbesondere an Hauptverkehrsstraßen?
- Gibt es Rastmöglichkeiten entlang der wichtigen Fußwegeverbindungen (Bänke, informelle Sitzmöglichkeiten)?
- Gibt es Probleme im Umfeld von Haltestellen (Zugang zur Haltestelle, Aufenthaltsqualitäten im Haltestellenbereich (Sitzmöglichkeit, witterungsgeschützt))?
- Gibt es Orientierungsmöglichkeiten für die Zu Fuß Gehenden (Leitsystem, Hinweisschilder)
- Berücksichtigt die Straßenbeleuchtung auch das Fußwegenetz?
- Gibt es Bereiche im öffentlichen Raum, die als sozial unsicher gelten können (Angsträume)?
- Sind die Reinigung und der Winterdienst auf den wichtigen Fußverkehrsverbindungen gewährleistet?

Radverkehr

- Gibt es ein Radverkehrskonzept oder Vergleichbares? - Wenn ja: Welche Handlungsfelder werden darin betrachtet?
- Gibt es ein Radverkehrsnetz, über das alle wichtigen Ziele des Radverkehrs angebunden sind? - Wenn ja: Ist das Radverkehrsnetz durch ein Leitsystem bzw. eine Wegweisung für den Radverkehr ausgewiesen?
- Sind die Innenstadt bzw. andere Stadtteile gut und sicher mit dem Fahrrad erreichbar? Wo gibt es Mängel/Konfliktstellen bzw. Lücken?
- Sind die Schulstandorte (weiterführende Schulen) gut und sicher mit dem Fahrrad erreichbar?
- Wo bestehen Probleme in der Durchlässigkeit des Radverkehrsnetzes wie etwa nicht geöffnete Einbahnstraßen, fehlender Durchlass in Sackgassen, Bereiche, die nicht für den Radverkehr freigegeben sind wie Fußgängerzonen, Parks etc.?
- Welche guten Lösungen zur Führung des Radverkehrs gibt es (z.B. Fahrradstraßen, Vorbeifahrstreifen und Aufstellbereiche an Knoten, einheitliche Gestaltung der Radverkehrsanlagen, eigene Signalisierung, weitere „innovative Lösungen“)?
- Sind die Reinigung und der Winterdienst auf den Radverkehrsanlagen in einen systematischen Touren- bzw. Prioritätenplan der Reinigungs- bzw. Winterdienstfahrzeuge einbezogen?
- Sind die Abstellanlagen für Fahrräder im Stadtgebiet und an wichtigen Zielen (z.B. Schulen, öffentliche Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen, beim Einzelhandel) ausreichend (Quantität) und bieten sie die Möglichkeit das Fahrrad standsicher abzustellen und den Rahmen anzuschließen?
- Sind wichtige Bus- und Bahnhofstestellen mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet und sind diese sicher erreichbar?
- Gibt es in Ihrer Kommune Fahrradboxen, oder Fahrradstationen (z.B. mit weiteren Serviceangebote)?
- Gibt es ein öffentliches Fahrradverleihsystem?
- Wird in Ihrer Stadt die Nutzung von Pedelecs gefördert? Wenn ja, wodurch und durch wen?

Verkehrssicherheit

- Sind aus Unfallanalysen besondere Örtlichkeiten oder Unfallabläufe bekannt, die im Zusammenhang mit Unfällen von Radfahrenden oder zu Fuß Gehenden stehen?
- Werden gezielte Maßnahmen ergriffen, um den Rad- und Fußverkehr zu sichern und wenn ja, wie sehen diese Maßnahmen aus.
- Welche zielgruppen- oder themenorientierten Angebote werden zum Themenfeld Verkehrssicherheit gemacht?
- Wie wird das Thema Verkehrssicherheit und Risikobewusstsein in der Öffentlichkeit vermittelt (Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen)?

Öffentlichkeitsarbeit

- Wirbt Ihre Kommune für die Nutzung des Fahrrades oder für das Zufußgehen? Unterstützt sie die Kommunikation Dritter zugunsten des Fahrrades bzw. des Zufußgehens?
- Welche Medien werden zur Werbung rund um die Nahmobilität eingesetzt?

7.6 Protokoll Kinderbeteiligung

Das Kinder- und Jugendbüro der Stadt Hanau hat im Rahmen des Stadtteilentwicklungsprozesses zum Thema Nahmobilität im Mai und Juni 2017 eine Kinderbeteiligung durchgeführt. Beteiligt waren die kath. Kita St. Marien und die Kita Spitzenweg.

Der Fragebogen (s. Anlage) umfasste analog zum 1. Workshop des Nahmobilitäts-Checks die Themen Radverkehr, Fußverkehr, Aufenthalt, Nahmobilität und ÖPNV.

Ergebnis der Kinderbefragung (Mängel - Chancen)

Bisheriges Fazit

Die Kinder der kath. Kita St. Marien in Großauheim sind hauptsächlich zu frieden.

Besonders gefallen ihnen der Main, die Eisdielen, die alten Häuser und die Spielzeuginnenhöfe.

Allerdings finden sie, dass es zu wenig Zebrastreifen und zu viel Autoverkehr gibt. Autos fahren oft zu schnell und halten nicht am Zebrastreifen. Meiner Meinung nach geht es hier generell um das sichere Überqueren einer Straße.

Auch der Bahnübergang wird als unsicher empfunden und macht manchen Kindern Angst (Thema: Wo soll ich ihn überqueren).

Am meisten stört die Kinder jedoch der Müll am Main.

Gewünscht werden sich mehr Spielplätze, die natürlich sauber sein sollen.

Der Mainspielplatz, der einer der liebsten Spielorte ist, soll wieder eine Rutschstange bekommen, welche bei der Erneuerung entfernt wurde.

Der Marienspielplatz und der Main wurden gleichrangig mit dem Mainspielplatz als beliebter Spielort genannt.

Wo hin?	Fuß	Rad	Auto	Bus
1 Markt	11	1	6 (mehrfach)	/
2 Main / Spitzenweg	12	11	/	/
3 Schule	9	/	7	/
4 Marienspielplatz	7	6	/	1
5 Torum / Markt	7	2	11	3
6 Galen Hofhof	7	2	12	3
7 Lindenbaumhof	2	6	10	2
8 Rochusplatz Südliche	10	9	2	/
9 Rossmann	4	6	12	1
10 Westfriedhof	7	7	14	/
11 Edda Lindt	8	8	13	7
12 St. Marien (H)	5	4	7	/
13 Pauls Kirche	4	4	9	/
14 Kinopolis	1	/	10	1

Kita Spitzenweg			
Was gefällt euch in Hanau Großauheim ?	Was gefällt euch nicht ?	Was wünscht ihr euch ?	Lieblingsspielort
Mainspielplatz //	Skatebahn sieht nicht schön aus	Neuen Spielplatz	Strand am Main //
sehr schöne alte Häuser	Große lassen Kleine auf der Skatebahn nicht spielen	Neue Sporthalle	Mainspielplatz //
Schwimmbad	Hundekot auf der Wiese	Mehr Tischtennisplatten	Am Main ///
Eisdiele	Taubenkacke	Mehr Häuser	Kiosk
Fußballplatz	zu wenig Platz auf der Straße zum Radfahren	Mehr Radwege/Platz zum Radfahren	Fußballplatz
Spielplätze	zu wenig Gras auf dem Spielplatz	Ein neues Hallenbad	
Jugendfeuerwehr	zu wenig Spielsachen im Hort	Indoorspielplatz	
Natur zum Spaziergehen	zu wenig Erzieher in der Kita	Flohmarkt in einer Halle	
	Die Bahnschranke--> Angst	Keinen Krieg mehr	
		dass meine Mama weniger arbeitet	
		das Gras im Hort soll öfter gemäht werden	
		weniger Hausaufgaben	

Kita Spitzenweg				
Wo gehst du hin ?	Wie kommst du dort hin ?			
	Bus	Auto	Rad/Roller	zu Fuß
Mainspielplatz	0	1	6	7
Schreibstübchen	0	2	6	9
Pfarrheim	0	0	0	1
Marienspielplatz	3	1	10	8
Tischtennis	0	0	2	1
Spielplatz Alter Kahler Weg	0	0	6	4
Fußballplatz	0	0	3	3
Lindenaubad	0	8	2	6
Stetaplatz	0	1	2	4
Lidl	1	10	2	4
Kiosk	0	2	4	6
Chillplatz	0	0	1	2
Spielplatz Bruchwiesen	0	0	3	3
Main	0	0	7	8
Feuerwehr	0	0	2	0
Zu Hause --> Schule	3	8	0	5
Schule --> Hort	3	7	0	6

Kinderfragebogen

Fragebogen zur Nahmobilität in Großauheim

1. Thema Radverkehr

- Wo fahrt ihr gerne mit dem Rad hin?

- Warum?

- Wo könnt ihr nur schlecht mit dem Rad fahren?

- Warum?

- Wo ist es für euch gefährlich mit dem Rad zu fahren?

- Warum?

2. Thema Fußverkehr

- Wo ist es für dich gefährlich zu Fuß unterwegs zu sein?

- Warum?

- Wo fühlst du dich zu Fuß wohl?

- Warum?

- Wo hast du zu Fuß Angst?

- Warum?

- Wo ist es sehr eng?

- Warum?

3. Thema Aufenthalt



- Wo sollten mehr Bäume oder Pflanzen hin?

- Welche Stellen in Großbauheim findest du besonders schön?

- Warum?

- Wo ist es besonders hässlich in Großbauheim?

- Warum?

4. Thema Nahmobilität & ÖPNV



- Wo sollte eine Bushaltestelle sein?

- Wo sollte der Bus euch hinfahren können?

Nahmobilitätscheck Hessen - Graphische Übersicht

Handlungsansätze zur Förderung der Nahmobilität in Hanau - Großauheim

7.7

Nahmobilitäts-Check Hanau-Großauheim - Graphische Darstellung

Probleme Bestandsanalyse

- 1 Zu kurze Grünphasen / Mittelinsel zu klein
- 2 Lange Wartezeit (15 Minuten und länger → wichtige Anbindung im Radverkehr) (Steckbrief Nr. 6)
- 3 Umwegige Querungssituation für Rad- und Fußverkehr, Unterführung schlecht beleuchtet
- 4 Lange Wartezeit (Steckbrief Nr. 6)
- 5 Leerstände, Hindernisse, Poller, KFZ am Gehweg, Gehweg zu schmal, Fahrradabstellanlagen fehlen
- 6 Gehweg teilweise durch Hindernisse eingeengt (Schulwegverbindung!)
- 7 Gehweg zu schmal
- 8 Fehlende Radverkehrsanlage
- 9 Fuß- und Radweg zu schmal

In Planung befindliche Maßnahmen

- 10 Umgestaltung Rochusplatz
- 11 Anbindung Großauheim / Wolfgang

Konzept Nahmobilitätscheck Hessen

Örtliche Maßnahmen

- 12 Elternhaltestellen schaffen (Steckbrief Nr. 7)
- 13 Umgestaltung der Bahnübergänge (Aufenthaltsqualität verbessern) (Steckbrief Nr. 6)
- 14 Radinfrastruktur verbessern (Anlagen sind derzeit schmal, teilweise Mischverkehr mit KFZ) (Sbr. Nr. 4)
- 15 Radinfrastruktur verbessern (Anlage ist derzeit zu schmal) (Steckbrief Nr. 4)
- 16 Radinfrastruktur verbessern (Belagsqualität und Breite) (Steckbrief Nr. 4)
- 17 Bessere Verbindung zwischen Großauheim und Wolfgang (Schulstandort) herstellen (Steckbrief Nr. 5)
- 18 Zugänglichkeit des Mainufers verbessern (Steckbrief Nr. 9)
- 19 Anbindung des Gewerbegebietes als Versorgungsstandort verbessern (Steckbrief Nr. 11)
- 20 Unter- oder Überführung für Rad- und Fußverkehr (Steckbrief Nr. 10)

Den gesamten Stadtteil betreffende Maßnahmen

- Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen (bereits in Planung)
- Plausibilitätsprüfung und Ertychtigung des Radverkehrsnetzes (Steckbrief Nr. 1)
- Erarbeitung eines Fußverkehrsnetzes (Steckbrief Nr. 2)
- Erarbeitung eines Konzepts zum Fahrradparken (Steckbrief Nr. 3)
- Verbesserung der Beleuchtungssituation für den Radverkehr abseits von Straßen
- Faire Ampelschaltungen, Verkürzung der Wartezeit für Fußgänger (Steckbrief Nr. 8)
- „Schüler aufs Rad“: Mobilitätsförderung von Kindern und Jugendlichen (Steckbrief Nr. 12)
- Aktionstage und Kampagnen (Steckbrief Nr. 13)
- „Nette Toilette“: Verbesserung des Angebots an öffentlich zugänglichen Toilettenanlagen (Sbr. Nr. 14)
- Gehwegparken unterbinden (Steckbrief Nr. 15)

