

2 BESTANDSANALYSE

2.1 Städtebau und Landschaft

2.1.1 Lage im Siedlungszusammenhang (siehe auch Karte B1)

Die Lage Hanaus im Siedlungszusammenhang ist hervorragende Voraussetzung für ausgezeichnete Erreichbarkeiten in die Region, die Bundesrepublik Deutschland, die EU und auch weltweit. Maßgeblich ist zum einen die Lage am Ostrand des Rhein-Main-Ballungsraums. Die Entfernungen zu einem Dienstleistungs-, Finanz- und Messezentrum von internationalem Rang bzw. zum größten deutschen Flughafen betragen ca. 20 bzw. 25 km. Neben Frankfurt tragen weitere Oberzentren wie Darmstadt, Offenbach und Wiesbaden zu einem breit gefächerten Angebot an Arbeitsplätzen, Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen bei, erreichbar im Halbstundentakt und in Reisezeiten von weniger als einer Stunde.

Maßgeblich ist zum anderen die zentrale Lage Hanaus im System der Siedlungsachsen bzw. im regionalen Städtenetz, wovon vor allem die Erreichbarkeiten im Schienenverkehr profitieren. Folgende Siedlungsachsen strahlen von Hanau aus:

- Nach Westen, südmainisch: Mühlheim am Main, Offenbach (ca. 10 km), Frankfurt
- Nach Westen, nordmainisch: Maintal, Frankfurt
- Nach Südosten, beiderseits des Mains: Kahl am Main, Aschaffenburg (ca. 22 km)
- Nach Nordosten entlang der Kinzig: Gelnhausen, Schlüchtern, Fulda
- Nach Norden, schwächer ausgeprägt: Richtung Friedberg/ Bad Nauheim

Auf diesen Siedlungsachsen, vereinzelt auch in den Achsenzwischenräumen, liegen zahlreiche Kleinstädte in der Größe von 5.000 bis 20.000 Einwohner - vergleichbar der Größenordnung der Hanauer Stadtteile.

Nach den Zielvorstellungen der Regionalplanung soll der engere Raum um Hanau ein Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung sein. Steigende Zuwanderungsraten, Überlastungserscheinungen in den Kernbereichen der Ballungsräume und eine überregional sich abzeichnende Phase des Städtewachstums lassen eine steigende Bautätigkeit erwarten. Je nach planerischer Steuerung kann dies die Schienenerreichbarkeiten im Raum Hanau verschlechtern oder weiter verbessern. Zu befürchten ist, daß die Siedlungsentwicklung die heutigen Suburbanisierungstendenzen fortschreibt: Großflächige Einfamilienhaus- oder Gewerbegebiete in Ortsrandlage sind autoorientierte städtebauliche Strukturen. Eine konkurrenzfähige Schienenerschließung ist hier in der Regel nicht möglich.

Hanau selbst hat ca. 93.000 Einwohner. Als Sitz der Kreisverwaltung des Main-Kinzig-Kreises ist Hanau die größte kreisangehörige Gemeinde Hessens und wird nach dem Landesentwicklungsplan im Jahr 2000 zum Oberzentrum heraufgestuft. Eingestuft ist Hanau als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums in den Bereichen Schule, Gesundheitswesen und Arbeitsmarkt.

Auch für Einkaufen und Versorgen fahren viele Umlandbewohner in die Innenstadt. Hauptzielgebiete im Stadt-Umland-Verkehr sind Innenstadt und Industriegebiete (siehe auch Geschäftsbereiche in Karte B5 sowie Beschäftigtenverteilung in Karte B4). Die Einzugsbereiche Hanaus dehnen sich weit in das östliche Umland Hanaus aus. Im Westen Hanaus ist Frankfurt dominant. Auch viele Hanauer nutzen die Nähe zu Frankfurt. Richtung Südosten konkurriert Hanau mit Aschaffenburg insbesondere um Kaufkraft. Bei den heutigen sehr hohen Anteilen des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt-Umland-Verflechtung treten hohe Belastungen von Radialen und ein starker Parkdruck in der Innenstadt auf.

2.1.2 Stadtteile, Freiflächen und Barrieren (siehe auch Karten B2, B3 und B4)

Polyzentralität und Stadtgröße Hanaus bieten einige gute Voraussetzungen für hohe Erreichbarkeiten und Verkehrsanteile im Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Verkehr:

- Die Stadtteile sind in der Regel groß genug, um eine gewisse Eigenständigkeit und Tragfähigkeit für kleine Geschäftszentren, Nahversorgung und Regionalbahnhaltdepunkte aufzuweisen (siehe Karte B3). Gleichzeitig sind sie klein genug, um noch gut von Fußgängern und Radfahrern bewältigt werden zu können.
- Die Flußauen von Main und Kinzig bilden zusammen mit anderen Grünflächen und mit Wald- und Erholungsgebieten (Fasanerie, Wildpark, „Steinbrüche“, usw.) ein Netz von Naherholungsflächen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind.
- Die räumliche Nähe von Wohnbebauung und größeren Arbeitgebern ermöglicht kurze Wege zum Arbeitsplatz (siehe Karten B3 und B4)
- Mit über 90.000 Einwohnern, einer räumlichen Ausdehnung von fünf bis sieben Kilometern und einer sehr flachen Topographie ist Hanau potentiell eine ausgesprochene Fahrradstadt. Mit Ausnahme von Mittelbuchen liegen alle Stadtteile innerhalb einer 15-Minuten Isochrone (Luftlinie) um Innenstadt bzw. Hauptbahnhof. Diese Maßstäblichkeit ermöglicht ebenfalls hohe Erreichbarkeiten im Busverkehr.

Diese guten Voraussetzungen erfahren Einschränkungen im Bestand und durch Entwicklungstendenzen:

- **Barrieren und Stadttrennlinien:** Zu den natürlichen Trennlinien Main und Kinzig und den sechs Streckenästen der Deutschen Bahn sind in den letzten Jahrzehnten in oder am Rand des Stadtgebiets ca. 30 km anbaufreie Schnellstraßen hinzugekommen, die in der Regel nicht höhengleich gequert werden können. In den 60er und 70er Jahren wurden vor allem die schienengleichen Bahnübergänge als Verkehrsbehinderung und Barriere angesehen (Stichwort Schienenpanzer). Seitdem wurden zahlreiche Bahnunter- oder -überführungen gebaut. Nach Fertigstellung der in Planung befindlichen Projekte (Heideäcker und Nordmainische S-Bahn) bleiben nur noch wenige schienengleiche Bahnübergänge übrig, vor allem in Klein- und Großauheim. Heute müssen gerade einige der neueren Straßenunterführungen und der anbaufreien Schnellstraßen als Verkehrsproblem bewertet werden. Sie verursachen in der Stadtteilverknüpfung Umwege in allen Verkehrsmitteln (siehe folgende Abb. und Kap. 2.3) und unattraktive Wegführungen für Fußgänger und Radfahrer (siehe Kap. 2.3.2 und 2.3.3). Problemschwerpunkt ist der Bereich zwischen Hafen und Wolfgang. Hier ergänzen sich Bahnanlagen, Schnellstraßen, Industriegebiete und öffentlich nicht zugängliche US-Kasernen zu einem für Fußgänger und Radfahrer sehr unattraktiven Stadtraum.

Abb. B1: Schnellstraßen zerstören Stadtteilzusammenhänge; Lärmschutzwand in der Goethestraße, Großauheim.



- **Verlust der Zwischenräume und Ränder als Grün- und Naherholungsräume:** Die anbaufreien Schnellstraßen beeinträchtigen auch die Zugänglichkeit und Attraktivität einiger unmittelbar an die Stadtteile angrenzenden Freiräume erheblich. Auch anbaufreie Straßen haben ein Umfeld, das durch Trennwirkung und Lärm- und Schadstoffemissionen entwertet werden kann. Um ins Grüne zu kommen, muß dann häufiger das Auto benutzt werden, ein Beispiel dafür, wie sich der Kfz-Verkehr über seine negativen Auswirkungen auf den Nahbereich selber verstärkt (siehe folgende Abb.).

Abb. B2: Stadt- und Stadtteilränder sind wichtig für Naherholung und ökologischen Ausgleich; Mainufer Großauheim.

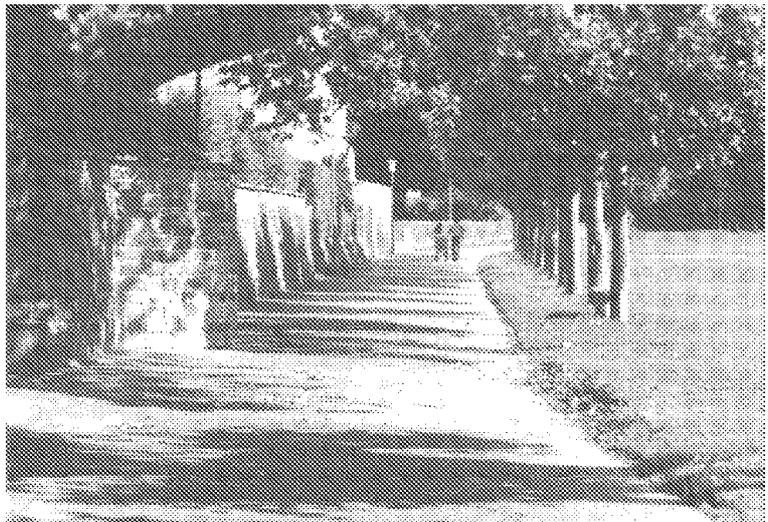
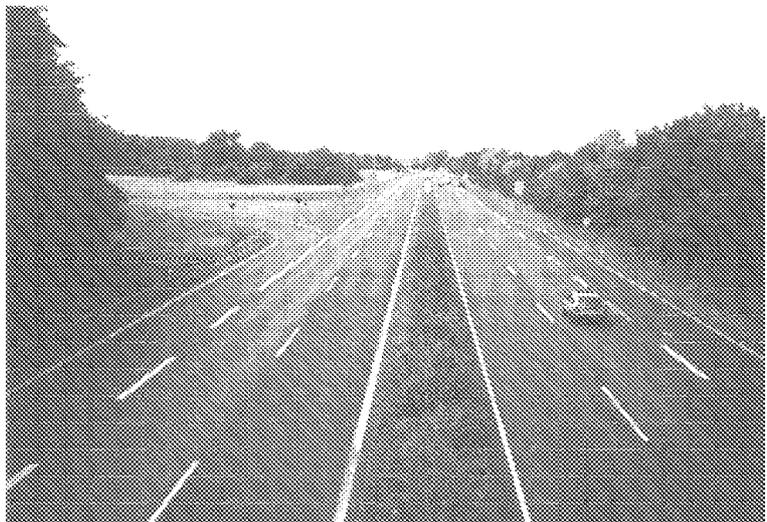


Abb. B3: Solche Umfahrungsstraßen beeinträchtigen diese Funktionen erheblich; Ortsrand Steinheim, B45.



2.1.3 Nutzungsdichte und Nutzungsmischung (siehe auch Karten B3, B4 und B5)

Für die Frage nach den städtebaulichen Voraussetzungen für hohe Erreichbarkeiten und Verkehrsanteile im Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Verkehr ist neben den in Kap. 2.1.2 behandelten äußeren Merkmalen der Stadtteile (Größe, Lage zueinander und Zwischenräume) auch die innere Nutzungsverteilung relevant. Dichte Bebauung und Mischung kommen den Bedürfnissen dieser Verkehrsmittel entgegen. Dispersion und Monostrukturen sind dagegen eher autoorientiert und planerische Bemühungen um den Umweltverbund dort weniger effektiv (siehe auch Kap. 3.1.1).

Abb. B4: Kurze Wege zum Einkaufen, ins Büro, ins Café, zu Freunden, zur Haltestelle etc; Dichte und Mischung fördern das zu Fußgehen, das Radfahren und die ÖV-Nachfrage; Marktstraße.



Bereits in der Einwohnerverteilung lassen sich **erhebliche Dichteunterschiede** feststellen (siehe Karte B3). Dabei sind die Unterschiede innerhalb der einzelnen Stadtteile wesentlich stärker ausgeprägt als zwischen den verschiedenen Stadtteilen. Eine Überlagerung der Einwohnerverteilung mit anderen Funktionen (Büros, Läden u.a.) würde diese Dichteunterschiede noch akzentuieren.

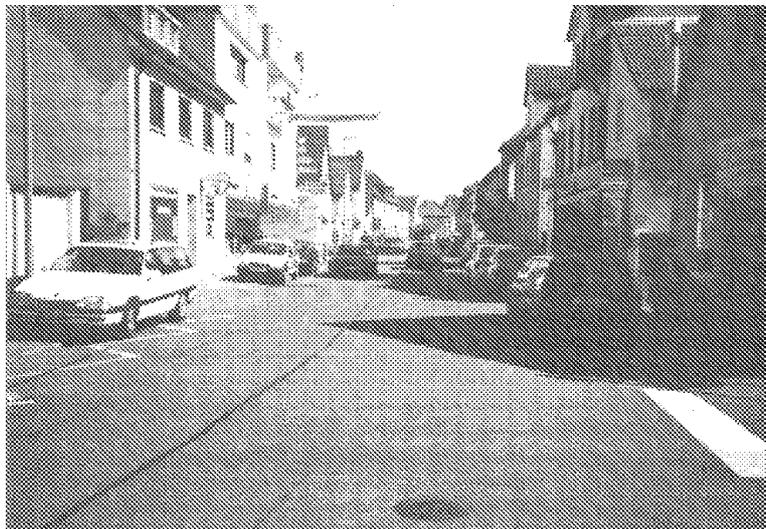
Gepaart mit einer mischungsfreundlichen Baustruktur (insbesondere Blockrandbebauung) ist Dichte wesentliche Bedingung für Nutzungsmischung. Im Bereich Versorgung/ Einzelhandel/ Dienstleistungen zeigt sich jedoch eine starke Dominanz der Innenstadt. Ungefähr zwei Drittel der Beschäftigten im Ladeneinzelhandel entfielen 1987 auf die Innenstadt (nach IWU: Stadtentwicklung Hanau, Teil 1: Situationsanalyse, S. 84f und eigene Berechnungen). Das verbleibende Drittel verteilt sich auf Nahversorgung und Stadtteilzentren einerseits und sechs größere Bau-, Möbel- und Verbrauchermärkte.

Auf die Polyzentralität Hanaus und die Eigenständigkeit und Funktionsmischung in den Stadtteilen wirkt sich diese Dominanz negativ aus. Die Geschäftsstandorte in den Stadtteilen sind zum Teil nur schwach ausgeprägt bzw. tendenziell gefährdet, da für viele Besorgungen ohnehin die Innenstadt aufgesucht werden muß. Das stark auf die Innenstadt-Anbindung angelegte Busverkehrsangebot, die außerordentlich gute Auto-Erreichbarkeit der Innenstadt und fehlende Aufenthaltsqualitäten in den Stadtteilen tragen mit zur Schwäche der Stadtteilstandorte bei (siehe folgende Abb.).

Abb. B5: Stadterlebnis, Aufenthaltsqualitäten und Geschäftsleben in der Innenstadt; z.B. Rosenstraße.



Abb. B6: Zum Vergleich: Stadtteilzentrum Steinheim/ Ludwigstraße.



Neben den Erreichbarkeiten in den verschiedenen Verkehrsmitteln und der Ziel-Quell-Verteilung im Stadtgebiet haben Dichte und Nutzungsmischung weitere wichtige verkehrliche Bezüge. **Jede angebaute Straße ist auch Bebauungsumfeld** und weist neben verkehrlichen Ansprüchen zahlreiche städtebauliche Ansprüche an Straßengestaltung und Verkehrsordnung auf. Diese unterscheiden sich nach Art und Dichte der Bebauung und der Funktion der Straße oder des Platzes im städtebaulichen Zusammenhang. Zu der Vielzahl der bebauungsbezogenen Nutzungsansprüche gehören z.B.:

- Erschließung der Grundstücke
- Spiel der Kinder, die nach und nach ihre Umwelt entdecken und sich aneignen wollen
- Möglichkeit zu zwanglosen Kontakten und spontanem Verweilen
- Präsentation von Firmen, Geschäften usw.
- Straßencafés, Geschäftsauslagen usw.
- Andienung, Anlieferung, Abholen, Parken
- Identifikation mit seiner Straße/ seinem Stadtteil ...
- Teilnahme am Straßenleben u.a.

Aus der Überlagerung dieser unterschiedlichen Nutzungen untereinander und mit verkehrlichen Nutzungen ergibt sich die **Öffentlichkeit** einer Straße oder eines Platzes - abgestuft vom Marktplatz bis zur Wohnstraße und wichtig für öffentliche Sicherheit einerseits und Gemeinschaftssinn der Bürger einer Stadt andererseits.

Einen gesamtstädtischen und daher zwangsläufig nicht straßengenauen Überblick über Art und Maß bebauungsbezogener Straßenraumansprüche gibt Karte B5. Die dort vorgenommene qualitative Einstufung ist verfeinert Grundlage für weitere straßenbezogene Bewertungen (siehe Karte B6 und B8). Insbesondere Kfz-Verkehrsmengen, Fahrgeschwindigkeiten und Gestaltungsqualitäten der Straßen müssen immer auch vor dem Hintergrund der umfeldabhängigen Belastbarkeiten und Nutzungsansprüche bewertet werden (siehe folgende Abb.).

Abb. B7: Viele bebauungsbezogene Ansprüche an den Straßenraum in der Steinheimer Vorstadt.



2.1.4 Straßen und Plätze (siehe auch Karten B6 und B7)

Im vorhergehenden Kapitel wurde erläutert, daß intakte Straßen wesentlich mehr sind, als nur ein Verkehrsband. Hier soll nun beurteilt werden, inwiefern die Hanauer Straßen und Plätze den vielfältigen städtebaulichen Nutzungsansprüchen gerecht werden. Alle Hanauer Straßen wurden abgefahren und nach ihren städtebaulichen und Gestaltungsqualitäten bewertet. Hierbei wurde nicht wie sonst üblich ein Einzelmerkmal (z.B. der Baumbestand) als wesentliches Kriterium herangezogen. Um alle Aspekte zu berücksichtigen, mußte mehr nach subjektiven Wahrnehmungen und bezogen auf die städtebaulichen Funktionen einer Straße bewertet werden. Photos sollen im Folgenden die Kategorien aus Karte B6 mit Beispielen hinterlegen und veranschaulichen.

Hanaus Wohn-, Wohnsammel- und Anliegerstraßen weisen trotz geringer Verkehrsmengen in der Regel Gestaltungsmerkmale von Verkehrsstraßen auf: breite Asphaltbänder für Fahren und Parken und hohe Bordsteine, die den Gehweg (häufig auch asphaltiert) stark abtrennen. In Bereichen jüngeren Straßenumbaus wurden zum Teil Rundborde verwendet (z.B. in Steinheim-Süd). Je breiter der Straßenraum, desto breiter sind meist die Fahrbahnen. Diese sind folglich häufig überdimensioniert mit unnötigen negativen Auswirkungen auf den Versiegelungsgrad. Grün im Straßenraum ist in der Regel auf Vorgärten bzw. Straßen mit Vorgärten beschränkt.

Abb. B9: Je dichter die Bebauung, desto wichtiger ist Grün im Straßenraum; hohe Versiegelung, schmale abgetrennte Gehwege und keinerlei Angebote für Aufenthalt in der Taunusstraße, Großauheim.



Abb. B10: Soviel Fahrbahn wie möglich, so wenig Geh- und Aufenthaltsflächen wie nötig; unausgewogene Flächenaufteilung in der Nordstraße, Innenstadt.



In einigen Wohnsammelstraßen haben mobile Elemente (z.B. Mittelinseln) einzelne verkehrliche Funktionen verbessert (z.B. Fußgängerquerungen). Die einseitig verkehrliche Auslegung verstärkt dabei jedoch die Dominanz der Verkehrsfunktion und insbesondere des Kfz-Verkehrs im Erscheinungsbild der Straße (siehe folgende Abb.).

Abb. B11: Mobile Mittelinsel mit rotweißen Baken und Zebrastreifen in der Kastanienallee.



Abb. B12: Tempo-30-Zonen-Einfahrt mit Schrammstein in der Sandgasse.



Viele Hanauer **Verkehrs- und Sammelstraßen** haben durch Unterordnung unter die Belange des Kfz-Verkehrs ihre städtebaulichen Qualitäten weitgehend verloren. Und dies weniger aufgrund von Erfordernissen der Mengenleistungsfähigkeit - nur wenige städtebauliche Aspekte stehen zur Mengenleistungsfähigkeit in Konkurrenz - sondern aufgrund von zusätzlichen Angeboten an Fahrkomfort und Fahrdynamik für den Kfz-Verkehr. Diese führen in Stadtstraßen zwangsläufig zu massiven Einschränkungen anderer Funktionen. Die Straße wird dadurch zum Fremdkörper im Stadtorganismus. Im Folgenden werden diejenigen Gestaltungsmerkmale erläutert, die dabei eine wichtige Rolle spielen. Sie sind besonders stark ausgeprägt an vielen Knoten und Plätzen. Dort sind sie auch besonders problematisch, da sich dort auch städtebauliche Ansprüche und Interessen nichtmotorisierter Verkehrsmittel konzentrieren (zu nichtmotorisierten Verkehrsmitteln im einzelnen siehe Kap. 2.3).

- **Formen, Radien und Ausrundungen für schnelles Fahren** widersprechen in der Regel städtischer Formensprache. Ohne Richtungsbezug zur Bebauung und Anpassung an den Stadtgrundriß löst sich die Straße auch aus funktionalen städtischen Zusammenhängen heraus. Sie signalisiert dann den Autofahrern, daß hier wenig Rücksicht auf andere genommen werden muß (siehe folgende Abb.).

Abb. B13: Radien für schnelles Fahren; aufgelöster Stadtgrundriß in der Frankfurter Landstraße.

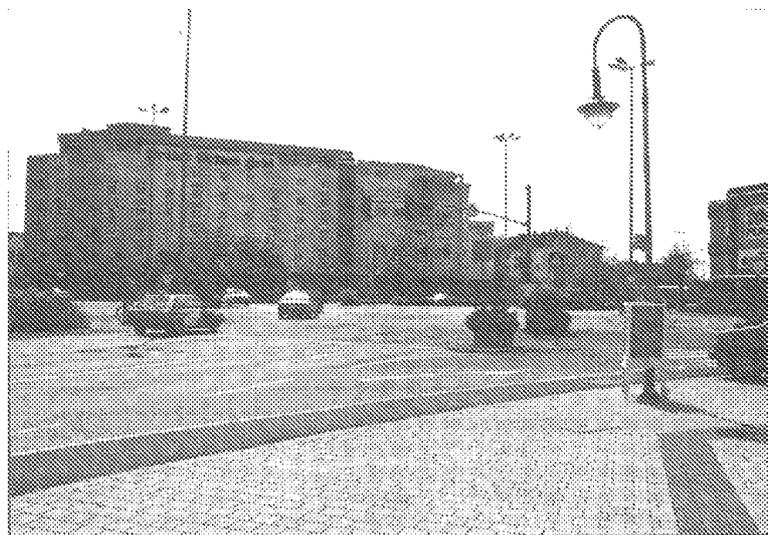


- **Übermäßige Trennung und Entflechtung** von Verkehr durch Ausfahrkeile, Tropfen, Mittelstreifen, Absperrungen, Addition von Vollspuren u.a. erhöhen Flächenverbrauch und Barrierewirkung von Verkehrsstraßen. Die folgenden Abbildungen veranschaulichen die Auswirkungen auf Verkehrsmittelwahl, Erreichbarkeiten und Zusammenhalt der Stadt.

Abb. B14: Verbindet Entferntes, trennt Nahes; „Push + Pull“ für mehr Autoverkehr im Stadtteilzentrum Lamboystraße.



Abb. B15: Die Stadt rückt auseinander, Erreichbarkeiten nehmen ab; übermäßiger Flächenverbrauch am Kurt-Blaum-Platz.



- Jede nicht unbedingt notwendige Beschilderung und Markierung und jeder nicht unbedingt notwendige Signalgeber verstärkt die Dominanz der Verkehrstechnik im Straßenbild. Die Ausstattung der Kreuzungen im Straßenbild geht weit über das erträgliche und mit Richtlinien oder Sicherheitsaspekten begründbare Maß hinaus (siehe folgende Abb.).

Abb. B16: Rein verkehrstechnisch und extrem teuer; Schilder- und Ampelwald an der Kreuzung Bruchköbler Landstraße/ Alter Rückinger Weg.



Abb. B17: Fernstraßenmöblierung statt Willkommensgruß am Stadtteilübergang; Vor der Kinzigbrücke/ Frankfurter Landstraße.



- **Fahrbahnbreiten** gehen häufig weit über das verträgliche Maß hinaus. Mengenleistungsfähigkeit und Flüssigkeit im Kfz-Verkehr erscheinen der Abwägung mit anderen Zielen und Bedürfnissen entzogen (siehe Abb.).

Abb. B18: Soviel Platz für das Auto ...

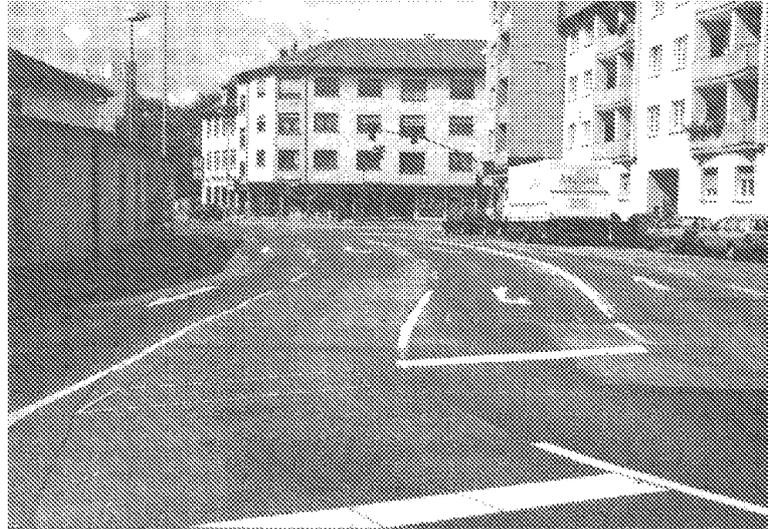


Abb. B19: ... und soviel Platz für den „Rest“; beeinflusst massiv Verkehrsmittelwahl und Lebensqualität in der Eugen-Kaiser-Straße.



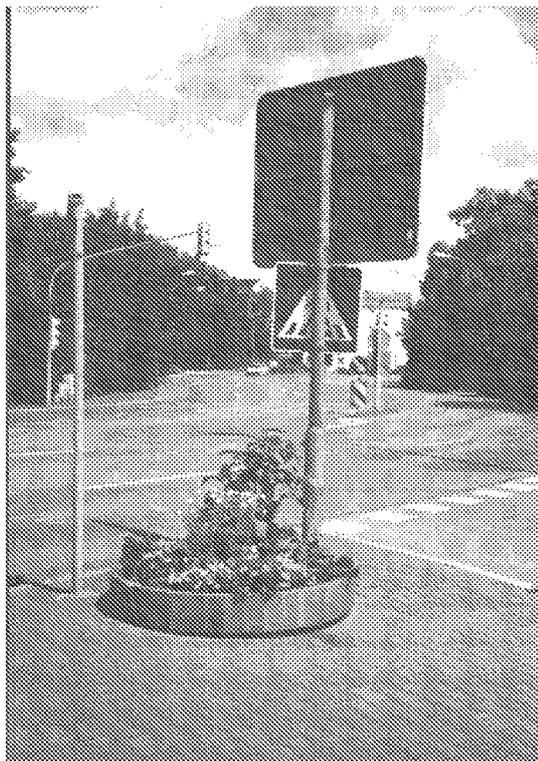
- Die Erschließung der anliegenden Bebauung ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Öffentlichkeit einer Straße. Auf einigen Streckenabschnitten von Innerortsstraßen ist dieser **Bezug zu den Anliegern** durch Stützmauern, Lärmschutzwände und Straßenbegleit- bzw. Abstandsgrün aufgehoben.

Abb. B20: Innerortsstraße, reduziert auf die Verbindungsfunktion für Kfz; ohne Erschließung und ohne Bezug zur Bebauung ist die Depotstraße, Großauheim, spätestens bei Dunkelheit Totzone für Nichtmotorisierte. Diese Nachteile werden durch den Lärmschutzvorteil bei weitem nicht aufgewogen.



- Straßengestaltung wird hier verstanden als integrierter Entwurf unter Berücksichtigung aller verkehrlichen und städtebaulichen Interessen schon am Anfang der Entwurfsaufgabe. Bei Übermacht einer Funktion sucht sich das **Bedürfnis nach Gestaltung** und schönen Straßen offenbar andere Ausdrucksmittel (z.B. mobiles Grün, Pflanztröge o.ä.), auch wenn die Ergebnisse Stückwerk und Kosmetik bleiben müssen.

Abb. B21: „Gestaltung“ auf Restflächen; Grünkosmetik in der Nußallee.



Zusammenfassend muß festgestellt werden, daß sich viele Straßen- und Platzräume Hanaus sehr unattraktiv präsentieren. Die Dominanz der Verkehrstechnik und der Verbindungsfunktion im Kfz-Verkehr wirkt sich auf wichtige Aspekte der Lebensqualität und Identität einer Stadt negativ aus:

- Verlust an Öffentlichkeit, öffentlicher Sicherheit
- Verlust an Erreichbarkeiten und räumlichem Zusammenhalt der Stadt
- Beeinflussung von Verkehrsmittel- und Zielwahl in Richtung Autobenutzung und Fernorientierung
- Verdrängung stationärer Straßenraumnutzungen ins Private oder in Reservate (z.B. Kinderspiel in umzäunten Spielplätzen)
- Verlust an Identifikation der Bevölkerung mit „ihrer“ Straße, an Sensibilität gegenüber Emissionen, Sicherheit und Gestaltung sowie an sozialer Verantwortung.

Die beschriebenen Probleme sind in Hanau weit verbreitet (siehe Karte B6). Jedoch zeigen einige Beispiele, daß es auch Alternativen gibt und daß Hanau eine städtische Straßenbautradition hat, an die jüngere Umbauprojekte wieder anknüpfen (siehe Karte B6 und folgende Abbildungen).

Abb. B22: Macht auch große Verkehrsmengen stadtverträglich; städtebaulich integrierter Straßenbau in der Philippsruher Allee, Kesselstadt.



Abb. B23: Straßenbäume schaffen Stadträume; erlebbar z.B. in der Bruchköbler Landstraße.



Abb. B24: Straßen und Plätze als Orte der Identifikation und Nutzungsvielfalt: Zufußgehen, Radfahren und Kfz-Verkehr, Andienung und Kurzparken, Aufenthalt und Kinderspiel, Geschäftsauslagen und Straßencafés, Wohnen und Arbeiten; Rochusplatz, Großauheim.



Abb. B25: Macht die Kreuzung wieder zum Platz: Umfeldverbesserung mit Mittelbaum in der Hainstädter Straße, Klein-Auheim.



Abb. B26: Bei viel Platz kann aus dem Mittelbaum ein Kreislauf werden; Hermann-Ehlers-Straße, Steinheim.

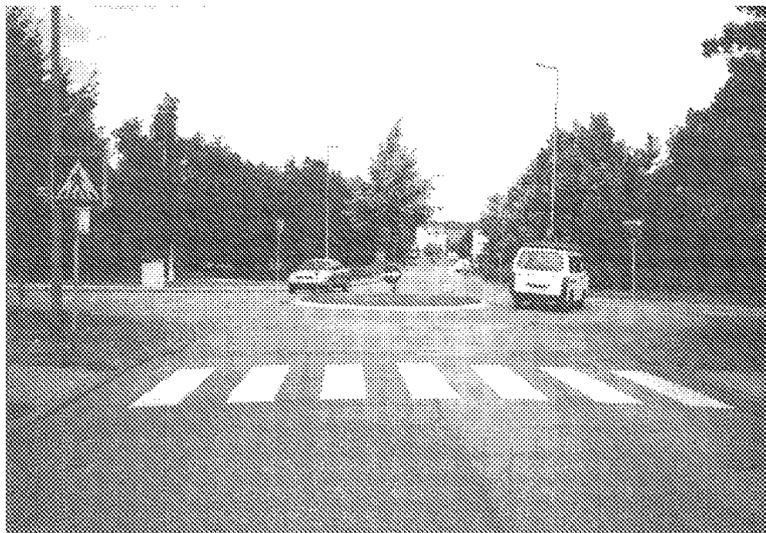


Abb. B27: Mit ein paar Angeboten können auch Ecken und kleine Plätze zu Oasen werden; Schulstraße/ Wilhelm-Leuschner-Straße, Klein-Auheim.

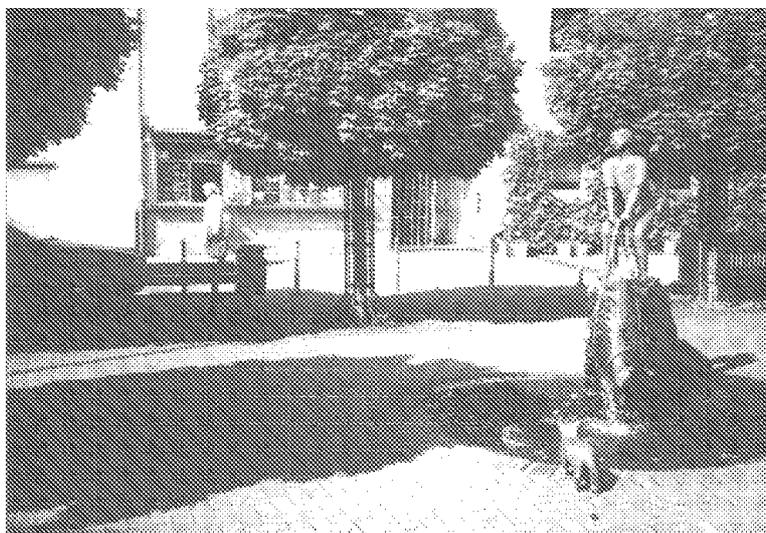


Abb. B28: Stadtteilgeschichte als Gestaltungsidee, Wohnumfeldverbesserung in der J.-Rullmann-Straße, Kesselstadt.



Abb. B29: Privatengagement und -verantwortung für den öffentlichen Raum; Umfeldverbesserung durch den Investor in der Röderstraße, Innenstadt.



Abb. B30: Liebevoller Identifikation und Gestaltung in der Wenckstraße, Steinheim.



2.2 Umweltsituation und Verkehrssicherheit

Versiegelungsgrad und Grün im Straßenraum

Bei dichter Bebauung ist die Flächeninanspruchnahme durch Kfz-Verkehr relevant für das Kleinklima. Dort wirkt sich die Versiegelungswirkung breiter Fahrbahnen und ebenerdiger Stellplätze in Straße und Hof schädlich auf Grundwasserbildung, Oberflächenabfluß, Lufttemperatur und Luftfeuchtigkeit aus. Betroffen sind vor allem die in Karte B23 großflächig markierten Bereiche. Weitere stadtklimatische Effekte haben großflächige Verkehrsbauwerke. Problemschwerpunkte sind die Verkehrs- und Industriezone zwischen Südost und Großauheim (siehe Karte B2) und Kreuzungsbauwerke anbaufreier Schnellstraßen in Kalt- und Frischluftentstehungsgebieten am Stadtrand (vgl. Klimagutachten der Stadt Hanau).

Bäume, Fassadenbegrünungen u.ä. haben bei engen Straßen, dichter Bebauung und starken Verkehrsmengen wichtige ökologische und kleinklimatische Funktionen (Verdunstung, Schattenwurf, Luftfiltration, Schalldämpfung u.a.). Diesbezüglich bestehen Defizite sowohl in Verkehrs- und Sammel- als auch in Wohnstraßen vor allem in den in Karte B20A markierten Bereichen von Steinheim, Klein-Auheim, Großauheim und Innenstadt.

Abb. B31: Kein bißchen Grün und 100% versiegelt - und dabei Anliefern und Parken noch in die Höfe verdrängt, mit zusätzlichen ökologischen Folgen; Flächeninanspruchnahme durch Kfz-Verkehr in der Nürnberger Straße.

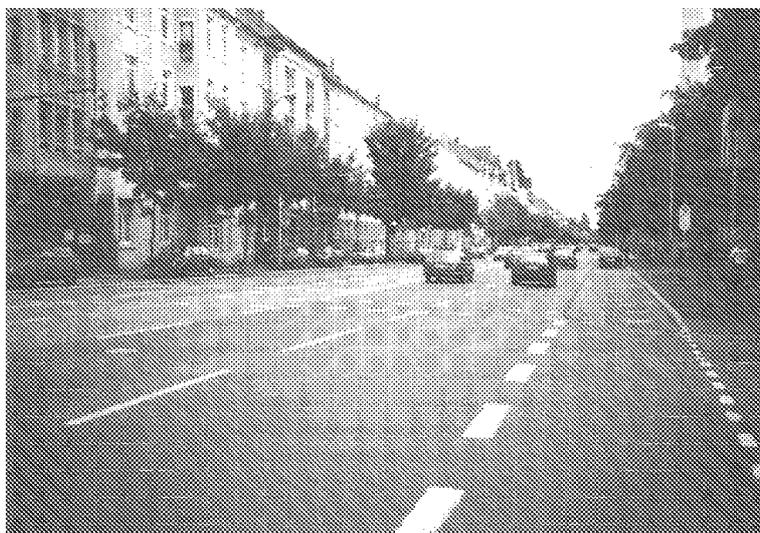


Emissionen und Gefährdungen durch den Kfz-Verkehr (siehe auch Karten B8 und B9)

Das Maß der Autobenutzung (Kfz-Verkehrsmengen) und das Verhalten hinter dem Lenkrad (Fahrgeschwindigkeit, Beschleunigung, Rücksichtnahme) sind die wichtigsten städtisch beeinflussbaren Faktoren für Emissionen und Gefährdungen durch den Kfz-Verkehr. Das Gesamtniveau der Kfz-Verkehrsmengen unterliegt dabei einer Vielzahl stadt- und verkehrsplanerischer Einflußmöglichkeiten, von denen in Hanau bislang nur wenig Gebrauch gemacht wird (siehe Kap. 2.3.1). Für einzelne Straßen bestimmen vor allem die Lage im Netz, die Leistungsfähigkeit und der Fahrkomfort die Kfz-Verkehrsmengen. Sie geben ein ungefähres Bild von der räumlichen Verteilung der Abgasemissionen im Hanauer Straßennetz (siehe Karte B21).

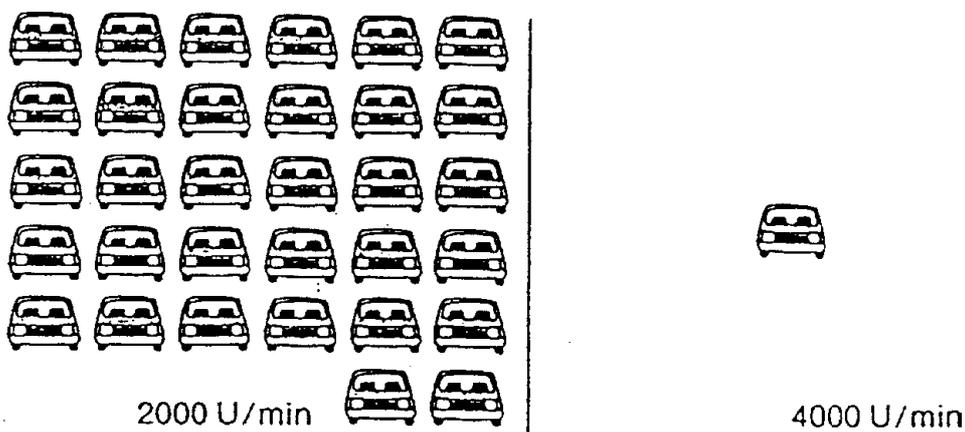
Ein vollständiges Bild der Lärm- und Sicherheitsprobleme gibt erst die Überlagerung der Verkehrsmengen mit Fahrgeschwindigkeiten bzw. Beschleunigung einerseits und der Empfindlichkeit einer Straße gegenüber diesen Schadwirkungen andererseits (siehe Karte B8 und Abb.). Auf eine einfache Umrechnung von Verkehrsmengen in Lärm-Mittelungspegel wurde deshalb verzichtet zugunsten einer qualitativen Bewertung mit stärkerer Aussagekraft. Die Verhältnisse in Hanau bestätigen dabei die Ergebnisse zahlreicher Forschungen der letzten 15 Jahre: In Straßen mit stark verkehrstechnischem Erscheinungsbild (siehe Kap. 2.1.4) wird schneller, rücksichtsloser und mit höheren Drehzahlen gefahren als in Straßen, in denen die städtische Nutzungsvielfalt im Straßenraum auch für den Autofahrer erkennbar und spürbar ist. Verkehrsregeln reichen dabei nicht. Auch in Hanau werden zum Beispiel in vierspurigen Hauptverkehrsstraßen signifikant stärkere und häufigere Geschwindigkeitsüberschreitungen gemessen, als in zweispurigen Hauptverkehrsstraßen.

Abb. B32: Einladung zum Rasen; breite Fahrbahn und keine Längsgliederung des Straßenraums in der Lamboystraße.



Der entstehende Lärm ist in der Wahrnehmung der Bevölkerung in der Regel Verkehrsproblem Nr. 1. Er stört zahlreiche Nutzungen in Straße und Bebauung, vom Gespräch an der Ecke bis zu Wohnqualität und nächtlichem Schlaf. Die für Neuplanungen geltenden Lärmimmissionsgrenzwerte werden häufig weit überschritten. Gesundheitliche Schäden durch Verkehrslärm-Dauerstreß sind nachgewiesen und werden zum Teil schwerwiegender eingeschätzt als Verkehrsunfallfolgen.

Abb. B33: Drehzahlen sind entscheidend; 1 Auto mit 4.000 U/min ist genauso laut wie 32 Autos mit jeweils 2.000 U/min.



Des Weiteren sind Fahrgeschwindigkeiten und Rücksichtnahme maßgeblich für Unfallrisiko und Unfall-schwere. Bei Tempo 50 und erst recht darüber sind für viele Konfliktsituationen die Wahrnehmungsbe-reiche der Autofahrer zu schmal und Bremswege zu lang, um einen Unfall zu vermeiden. Aufprallge-schwindigkeiten von 40 km/h überlebt einer von drei Fußgängern nicht - bei 60 km/h sind es bereits vier von fünf.

Hanau hat zwar keine außergewöhnliche, aber dennoch eine tragische Unfallbilanz mit jährlich durch-schnittlich 5-10 Toten, 50-100 schwer Verletzten und ca. 500 leicht Verletzten (siehe folgende Tab.). Über die räumliche Verteilung im Stadtgebiet gibt Karte B9 Auskunft. Darüberhinaus werden jährlich durchschnittlich über 2.000 Unfallsachschäden polizeilich erfaßt, die sich auf eine Schadenssumme von ca. DM 10 Millionen addieren.

Tab. B1: Im Straßenverkehr in Hanau verletzte und getötete Personen

	1986-95	1994-95
leicht verletzt	k. A.	940
schwer verletzt	k. A.	171
getötet, davon	89	14
-KFZ-Insassen	36	k. A.
-Fußgänger	38	
-Zweiradfahrer	15	

Quelle: Statistischer Jahresbericht der Stadt Hanau 1995/96

In Hanau wurde in den vergangenen Jahrzehnten intensiv die Strategie betrieben, die beschriebenen Pro-bleme durch Bau anbaufreier Schnell- und Umfahrungsstraßen zu lösen. Dadurch konnten zwar zum Teil spürbare Entlastungen angebaute Hauptverkehrsstraßen vom Durchgangsverkehr erzielt werden. Andere Umweltprobleme wurden dadurch jedoch neu geschaffen oder verstärkt:

- Die Schnellstraßen sind ein weiterer Anreiz zu Autobenutzung, schnellem Fahren und weiteren Fahrten. Dadurch verstärken sie das gesamtstädtische Niveau an Umweltbelastung und leisten einen weiteren, wenn auch kleinen Beitrag zur globalen Klimagefährdung.
- Auch anbaufreie Schnellstraßen am Stadtrand haben ein Umfeld. Sie verlärmern Wohngebiete und wertvolle Naherholungsräume. An der B 43A besteht beispielsweise noch ein erhebliches Minde-rungspotential durch Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 oder 100 km/h.
- Die Straßen und Kreuzungsbauwerke liegen zum Teil in Frischluftentstehungsgebieten und -strömen (siehe auch Klimagutachten). Die Qualität der der Stadt zuströmenden Luft wird dadurch ver-schlechtert und die Schadstofffracht flächig über das Stadtgebiet verteilt.

Öffentliche Sicherheit und soziale Kontrolle im Straßenraum

Während die Probleme der Verkehrssicherheit mehr auf objektiven Unfallrisiken beruhen, sind die Probleme der Straßenkriminalität mehr eine Frage subjektiver Wahrnehmung und Empfindung. Sie sind nichtsdestoweniger von entscheidender Bedeutung für die Attraktivität der Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad. Unabhängig von der realen räumlichen Verteilung sind die Ängste vor Überfällen besonders stark ausgeprägt, wenn Straßen wenig belebt und Sichtbeziehungen im Straßenraum bzw. zwischen Bebauung und Straße eingeschränkt sind. Folgende Merkmale sind teils einzeln für sich, teils im Zusammenhang mit anderen Merkmalen die wesentlichen Ursachen:

- fehlende Erschließungsfunktion einer Straße
- fehlender Sichtbezug zu angrenzender Bebauung, insbesondere auf Straßenniveau/ EG-Niveau
- geringe Aufenthaltsqualitäten
- Trennung der Fußgänger und Radfahrer vom Kfz-Verkehr durch Hecken, Lärmschutzwände, größere Niveauunterschiede (z.B. in Unterführungen) oder Kfz-freie Führung. Im Freizeitverkehr mögen diese Bedingungen vorteilhaft sein. Im Alltagsverkehr sind sie eher problematisch.
- Monostrukturen, städtebauliche Funktionstrennung und geringe Dichte.

Unter diesen Bedingungen können insbesondere bei Dunkelheit und vor allem für Kinder, Frauen und ältere Menschen Angsträume und Mobilitätshindernisse entstehen. Erreichbarkeiten werden sozial selektiv eingeschränkt und die Autobenutzung gefördert. Problemschwerpunkt ist die Hafen-, Industrie- und Verkehrszone zwischen Südost und Großauheim, in der auch der Hauptbahnhof liegt (siehe auch Karte B10). Darüber hinaus sind unter diesem Aspekt zahlreiche Straßenunterführungen und einzelne Straßenabschnitte kritisch zu sehen (siehe beispielhaft folgende Abb.).

Abb. B34: Angstraum Unterführung; wichtige Stadtteilverknüpfung und Zugang zum Westbahnhof.

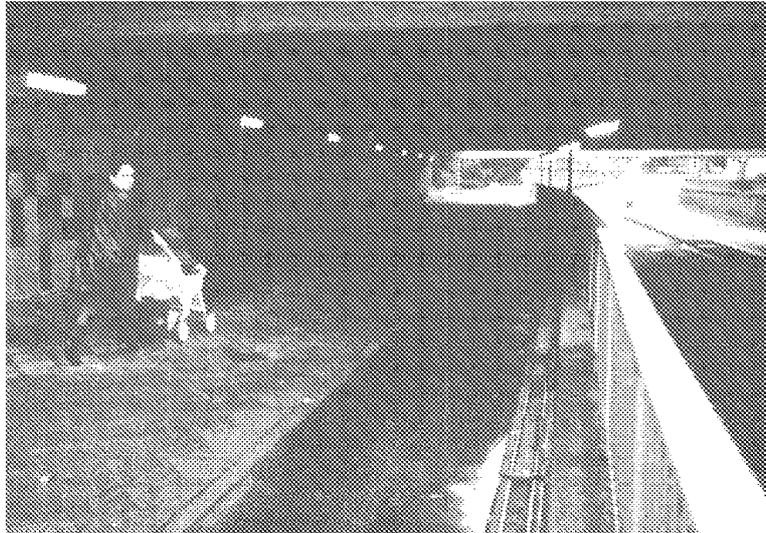


Abb. B35: Bei Dunkelheit unangenehm; abgerückte Bebauung rechts und blinde Erdgeschoßfenster links; geringe soziale Kontrolle in der Willy-Brandt-Straße.

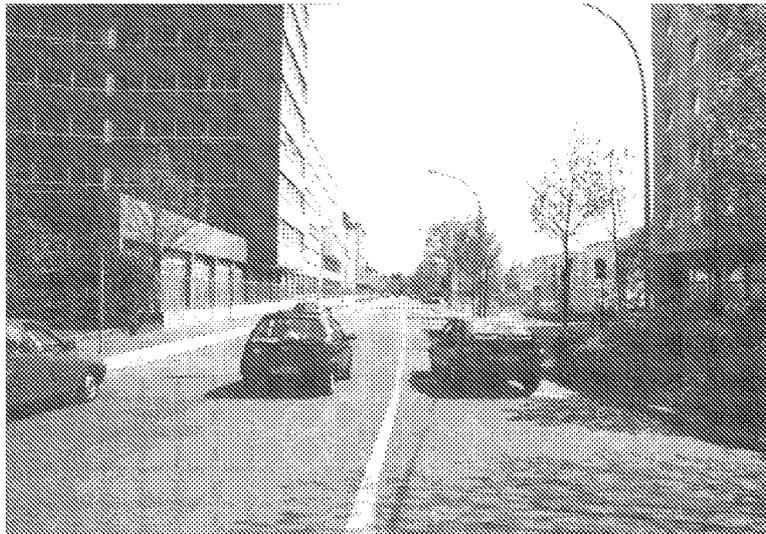


Abb. B36: Nicht mal Sichtbeziehung zum Kfz-Verkehr; Trennung durch Hecken in der Eugen-Kaiser-Straße.



2.3 Abwicklung der Verkehrsarten

2.3.1 Verkehrsmittelwahl

Der Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen einer Stadt (der sogenannte „Modal-Split“) steht häufig im Mittelpunkt der verkehrspolitischen Diskussion. Seine Ausprägung weist auf Erreichbarkeiten und Attraktivität der einzelnen Verkehrsmittel hin. Hohe Anteile im Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Verkehr (zusammen der sogenannte „Umweltverbund“) sind Anzeichen für ein stadt-, umwelt- und sozialverträgliches Verkehrsgeschehen. Städtische Planung und Politik beeinflussen den „Modal-Split“ auf vielfache Weise; insbesondere über:

- Straßengestaltung/ Straßenentwurf
- Parkraumangebot/ Parkraumbewirtschaftung
- Straßen- und Wegenetze
- Regelung von Knotenpunkten
- zulässige Geschwindigkeiten und zahlreiche andere Aspekte der Verkehrsordnung
- Angebote im öffentlichen Verkehr
- städtebauliche Dichte und Mischung sowie Öffentlichkeit von Straßen und Straßennetzen
- Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit.

Abb. B37 stellt den Modal-Split der Hanauer Bevölkerung anderen Städten gegenüber. Unter Berücksichtigung der stadtstrukturellen Unterschiede deuten die Daten auf folgende Situation hin:

- geringer Radverkehrsanteil; d.h. große Wachstumspotentiale im Fahrradverkehr durch intensive Radverkehrsförderung z.B. im Stile Erlangens
- mittlerer bis höherer Anteil des motorisierten Individualverkehrs; d.h. deutliche Minderungspotentiale im motorisierten Individualverkehr; je nach verkehrspolitischer Weichenstellung ist jedoch auch ein weiteres Wachstum möglich, mit allen negativen Folgewirkungen
- vergleichsweise hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs; d.h. geringe Wachstumspotentiale im öffentlichen Verkehr durch städtebaulich undifferenzierte ÖV-Förderung.

Der Vergleich mit Daten von 1976 und 1989 zeigt (Quelle 1976: Dorsch Consult, Generalverkehrsplan; 1989: Intraplan-Haushaltsbefragung im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung Nordmainische S-Bahn):

- erheblicher Rückgang des Anteils öffentlicher Verkehr bis 1998 und Stabilisierung seitdem (1976: 18 %, 1989: 13 %, 1996: 14 %),
- erheblicher Rückgang des Anteils Fußgänger- und Radverkehr (37/ 34/ 30 %) sowie

- starker Anstieg des Anteils motorisierter Individualverkehr (45/ 53/ 56 %).

Verkehrsmittel-Wahl im Städtevergleich

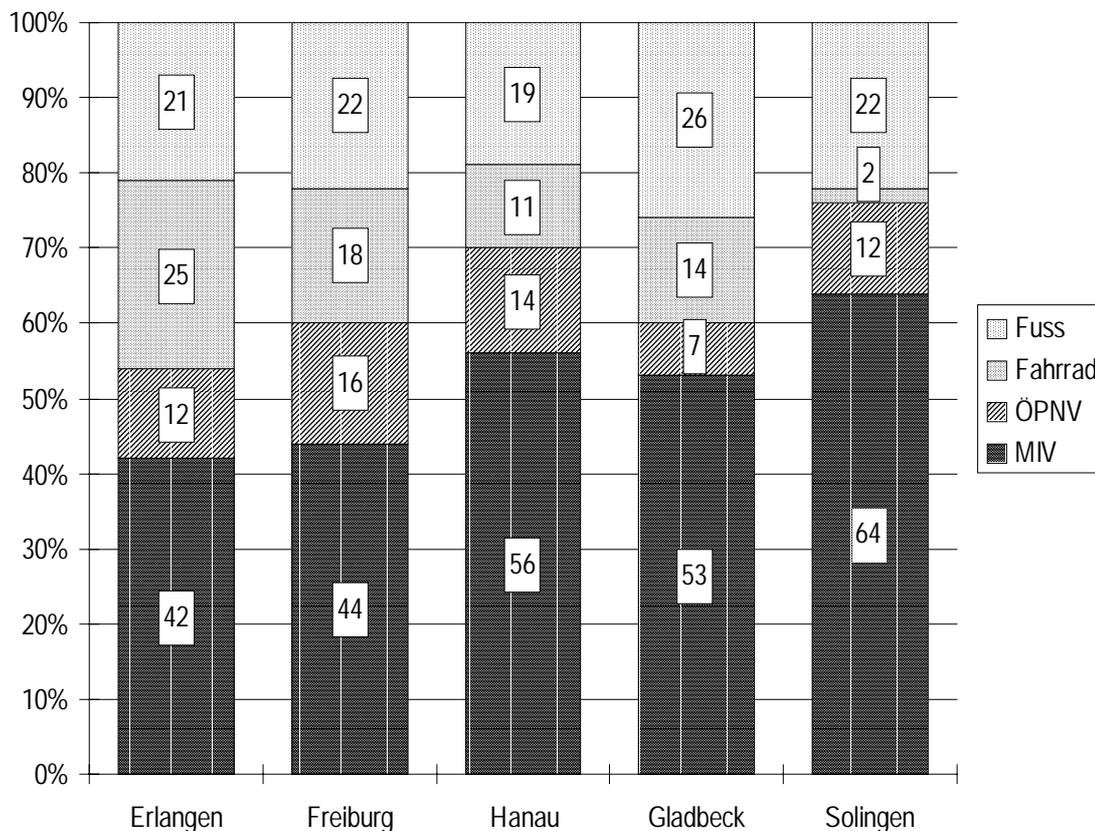


Abb. B37: Verkehrsmittelwahl im Städtevergleich; Quelle für Hanau: RMV-Marktanalyse Hanau 1996.

Die Daten in Abb. B37 stellen einen gesamtstädtischen Durchschnitt dar. Eine entsprechend kleinräumig differenzierende Betrachtung (auf der Basis von Fußgängereinzugsbereichen) könnte Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl nach der Qualität der ÖV-Angebote oder den Erreichbarkeiten im Fußgänger- und Radverkehr aufzeigen. Sie sind jedoch heute aufgrund räumlich wenig differenzierter Verkehrsangebote nicht allzu stark ausgeprägt (flächig relativ gleichwertige ÖV-Erschließung, Behinderung von Fußgängern und Radfahrern in dicht bebauten Bereichen durch Kfz-Verkehr, flächig relativ gleichwertige Erreichbarkeiten im motorisierten Individualverkehr; siehe Kap. 2.3.2 bis 2.3.5 sowie 2.4).

2.3.2 Fußgängerverkehr

Die Bedeutung des Fußgängerverkehrs wird in Planung und Politik regelmäßig unterschätzt. Dabei ist immer noch jeder vierte bis fünfte Weg ein Fußweg (siehe Abb. B37). Darüber hinaus gehen auch Radfahrer, Autofahrer und ÖV-Benutzer zu Fuß - zum Radständer, zum Parkplatz oder zur Bushaltestelle. Es ist die umweltfreundlichste und stadtverträglichste Art der Fortbewegung mit dem geringsten spezifischen Flächenbedarf. Die auch in Hanau offensichtliche planerische Vernachlässigung des Fußgängerverkehrs in den letzten Jahrzehnten wirkt sich aufgrund folgender Eigenschaften des Zufußgehens besonders fatal aus:

- intensive Umweltwahrnehmung und Sensibilität gegenüber Lärm, Gestank, monotonen und erlebnisarmen Straßen und geringer sozialer Sicherheit. Diese Probleme sind gleichzeitig auch die Probleme vieler Aufenthaltsnutzungen. Sie sind in den Kapiteln 2.1.4 und 2.2 bereits ausführlich beschrieben.
- hohe Empfindlichkeit gegenüber Entfernung schlechthin und deshalb auch gegenüber Umwegen und der beschriebenen Kanalisierung auf wenige Querungsmöglichkeiten, Wegeverbindungen u.ä. Die in den Kapiteln 2.1.2 und 2.1.3 beschriebene teilräumlich kompakte und gemischte Stadtteilstruktur ist beste städtebauliche Voraussetzung für kurze (Fuß-) Wege. Andererseits sind die ebenfalls dort erläuterten Defizite und Auflösungserscheinungen dieser Strukturen ein großes Problem (dominante Innenstadt, Schnellstraßen am Stadtrand bzw. in Grünräumen, Entwertung städtischer Dichte durch ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr, Stadttrennlinien durch Verkehrsbauwerke, Siedlungsdispersion in die Fläche und Nutzungstrennung).
- hohe Empfindlichkeit gegenüber dem Gefährdungspotential des Kfz-Verkehrs: „Der Fußgänger hat keine Knautschzone“ (siehe Kapitel 2.2).

Näher darzustellen bleiben einige Aspekte der Hanauer Straßengestaltung und Verkehrsordnung, die die Fortbewegungsqualitäten zu Fuß beeinträchtigen. Während reine Fußgängerstraßen oder verkehrsberuhigte Bereiche im wesentlichen auf Teile der Innenstadt und alte Ortskerne beschränkt sind (siehe Karten B18 und B19), haben viele Straßenbauvorhaben der letzten Jahrzehnte flächig Mobilitätshindernisse und Komfortmängel für Fußgänger geschaffen. Diese wiegen besonders schwer in Bereichen mit günstigen städtebaulichen Voraussetzungen für kurze (Fuß-) Wege.

Schmale Bürgersteige

Zu Fuß gegangen wird alleine, zu zweit, zu dritt oder in größeren Gruppen, mit Taschen, Kinderwagen oder Fahrrad, im Gegenverkehr und mal langsamer, mal schneller. Darüber hinaus überlagern sich auf Bürgersteigen zahlreiche Aufenthaltsnutzungen: Geschäftsauslagen, Hausvorbereiche, Kinderspiel, Straßencafés, Bushaltestellen, Kontakte, Kommunikation u.a. Hanaus Bürgersteige lassen oft nicht mal das behinderungsfreie Gehen mit Tasche, zu zweit bzw. im Gegenverkehr zu. Flächenknappheit in der Konkurrenz mit ruhendem und fließendem Kfz-Verkehr geht über Gebühr auf Kosten von Fußgängerverkehr und Aufenthalt. Sind die Bürgersteige baulich schon sehr schmal, wird die verfügbare Breite durch illegales Gehwegparken, Radwege und zahlreiche Einbauten und Schilder (für den Kfz-Verkehr) weiter verringert. Neben zahlreichen einzelnen Abschnitten von Verkehrsstraßen weisen Stadtgebiete mit engen Straßen diese Probleme flächig auf. Betroffen sind hier vor allem die Gründerzeitgebiete in Steinheim, Klein-Auheim und Großauheim sowie die Innenstadt. Kernprobleme sind in diesen Bereichen

weniger zu schmale reine Gehwege, sondern vielmehr die durch Bordsteine, Beläge und parkende Kfz unterbundenen Überlagerungsmöglichkeiten am Fahrbahnrand (siehe folgende Abb.).

Abb. B38: Bürgersteige sind multifunktional. Manchmal können sie gar nicht breit genug sein. Eine weichere Trennung von der Fahrbahn könnte große Flächenreserven erschließen: fast eine Pkw-Breite in der Hospitalstraße, Innenstadt.



Abb. B39: „Bürgersteige“ als Schrammbord; extreme Unterordnung der Fußgänger unter den Kfz-Verkehr in der Kleinen Hainstraße, Innenstadt.



Abb. B40: Kein Nebeneinander möglich; Masten und Schilder in der Hauptstraße, Großauheim.



Abb. B41: Ein Anzeichen für mangelhafte Parkraumüberwachung; illegales Gehwegparken in der Ludwigstraße, Steinheim.



Abb. B42: Für behinderungsfreien Autoverkehr, auf Kosten von Fußgängern und Aufenthalt; Radweg in der Bangertstraße, Innenstadt.



Probleme an Querungsstellen

- Wenn **lichtsignalgeregelte Kreuzungen** vorrangig für höchste Leistungsfähigkeiten im Kfz-Verkehr entworfen werden, entstehen für Fußgänger lange Wartezeiten, kurze Grünzeiten, lange Querungswege und ggf. auch Zwangsaufenthalte auf Inseln. Im Hanauer Hauptstraßennetz weisen viele Kreuzungen diese Eigenschaften auf, z.B. der Kurt-Blaum-Platz: Um eine einmündende Straße queren zu können, müssen zum Teil dreispurige Fahrbahnen gequert, drei Inseln überquert, an zwei Zebrastreifen auf Rechtsabbieger geachtet und zweimal das Fußgängersignal beachtet werden (siehe auch Abb. B15).

- In Hanauer Straßen sind außergewöhnlich viele **Zebrastreifen** markiert. An vielen Stellen mit starken Fußgängerströmen verbessern sie Sicherheit und Attraktivität für Fußgänger. An selten benutzten Zebrastreifen und insbesondere in schnell befahrenen Straßen ist jedoch häufig zu beobachten, daß der Kfz-Verkehr den Vorrang des Fußgängers nicht beachtet. Zebrastreifen können in solchen Fällen auch zum Sicherheitsrisiko werden, wenn der Fußgänger auf ein regelkonformes Verhalten des Kfz-Verkehrs vertraut.
- **Fußgängerfurten** an Einmündungen von Nebenstraßen sind an vielen Stellen weit von der Hauptrichtung abgerückt. Dadurch entstehen Umwege und bezüglich Fußgängervorrang unklare Situationen bzw. die Notwendigkeit zusätzlicher Zebrastreifen. Grund für das Abrücken ist in der Regel eine überdimensionierte Einmündung.

Abb. B43: Umwege im Innenstadtzugang; weit nach rechts abgerückte Fußgängerfurt am Kanaltorplatz.

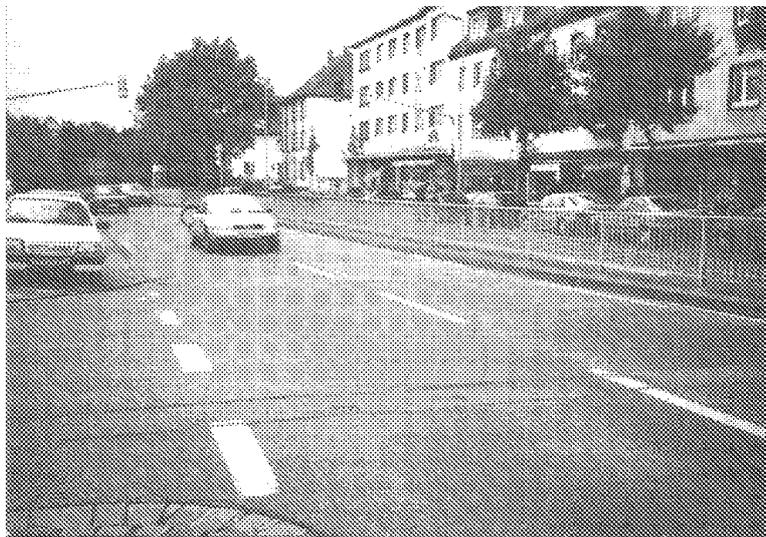


- **Mittelinseln** sind in einigen Sammelstraßen als mobile Elemente installiert. Sie verbessern dort die Querbarkeit erheblich, sind jedoch gestalterisch unbefriedigend eingebunden, zumal sie meist mit einem nicht erforderlich erscheinenden Zebrastreifen kombiniert sind (siehe Abb. B11).
- **Fußgängerbedarfsampeln** gibt es in Hanau viele (siehe Karte B17). Einige stehen in schwächer belasteten zweiseitigen Straßen, in denen andere Querungshilfen (Fahrbahnverengung, Mittelinsel) im Grunde fußgängerfreundlicher wären, da dann seltener Wartezeiten entstünden. Auf mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen gewährleisten sie zwischen LSA-geregelten Kreuzungen ein gewisses Maß an Querbarkeit. Da sie sehr teuer sind, können sie selten in einer Dichte installiert werden, die der kleinteiligen Vielfalt und Umwegempfindlichkeit von Fußgängerbeziehungen in belasteten Straßen entspricht.

Behinderung und Gefährdung beim freien Queren

Querungshilfen wie Ampeln, Zebrastreifen und Mittellinseln sind zwangsläufig auf die wichtigsten Stellen beschränkt. Maßgeblich für die Attraktivität und Sicherheit des Fußgängerverkehrs sind darüber hinaus die Bedingungen für freies Queren der Fahrbahn. Hohe und damit auch uneinheitliche Kfz-Geschwindigkeiten erschweren das freie Queren erheblich und gefährden Leib und Leben von Fußgängern (siehe hierzu Kap. 2.1.4 und 2.2 sowie die Karten B6, B8 und B9). In Kombination mit mehrspurigen Fahrbahnen und großen Kfz-Mengen werden Hauptstraßen zu einer nur noch kanalisiert überwindbaren Barriere (siehe zu Fahrbahnbreiten auch Karte B7); bei besonders hohem Querungsbedarf durch Absperrungen noch verstärkt (siehe folgende Abb.).

Abb. B44: 50 Meter zur Ampel und wieder zurück, kostet Zeit und macht das Einkaufen beschwerlich; im Stadtteilzentrum Lamboystraße.



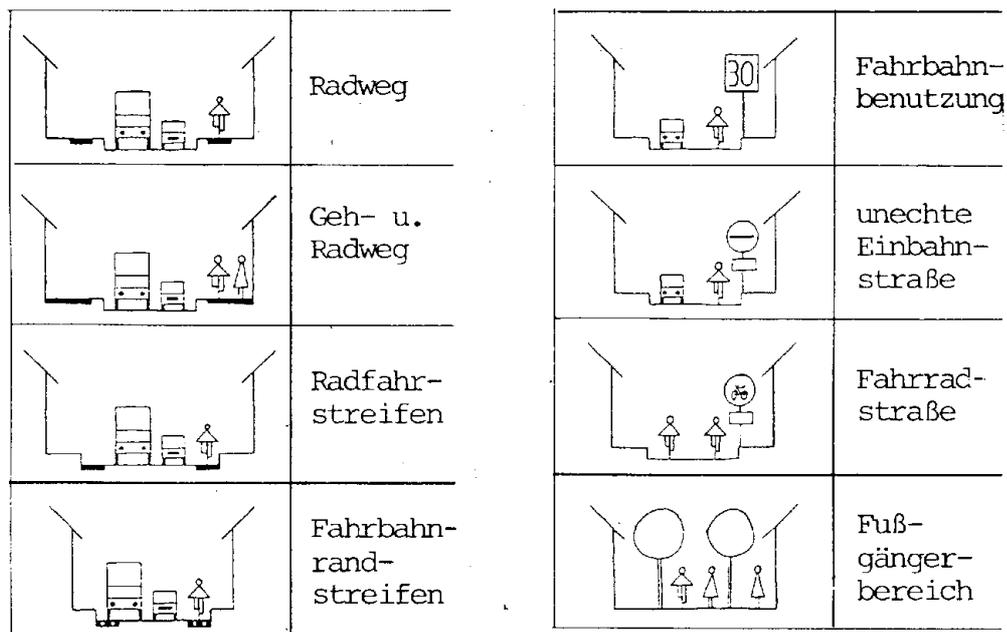
2.3.3 Radverkehr

Radfahren ist wie das Zu Fuß gehen eine äußerst umwelt- und stadtverträgliche Fortbewegungsart. Die Technologie des Fahrrads ermöglicht dabei jedoch die drei- bis vierfache Geschwindigkeit. Dennoch reagieren auch Radfahrer noch relativ empfindlich auf Entfernung und geringe Umfeldqualitäten von Straßen. Auf die günstigen topographischen und städtebaulichen Voraussetzungen für hohe Erreichbarkeiten im Radverkehr wurde bereits in den Kapiteln 2.1.2 und 2.1.3 hingewiesen: geringe Höhenunterschiede, kompakte und gemischte Stadtteile, Polyzentralität und Vernetzung von Grünräumen und Landschaft. Einen Überblick über die Verteilung von Zielen und Quellen in Hanau geben die Karten B3: Einwohnerverteilung, B4: Beschäftigungsverteilung und B5: Schulen, Geschäftsbereiche, Bahnhöfe etc. Gleichzeitig wurde erläutert, daß diese günstigen Voraussetzungen bereits eingeschränkt und weiter gefährdet sind:

- durch Siedlungswachstum in geringen Dichten und Gebieten gleicher Nutzung (z. B. Einfamilienhausgebiete),
- durch die stadtzerschneidende Wirkung und den Landschaftsverbrauch von Verkehrsanlagen,
- durch die Dominanz der Innenstadt und neuen Angeboten auf der grünen Wiese im Bereich Einzelhandel und Dienstleistung,
- durch Auflösung der Bezüge von Bebauung und Straße (Erlebnisarmut und geringe Öffentlichkeit (siehe Kap. 2.1.4 und 2.2)).

Dennoch besitzt Hanau nach wie vor große Radverkehrspotentiale, die heute noch nicht ausgeschöpft sind (s. Kap. 2.3.1). Zwar wurden in den letzten Jahren viele Kilometer neuer Radverkehrinfrastruktur gebaut und markiert. Jedoch vorwiegend nur in Abschnitten und Ausführungen, die keine Abstriche von den Kfz-Verkehrsflächen erforderten. Folglich sind im Radverkehrsnetz noch zahlreiche quantitative und qualitative Mängel festzustellen (siehe Karte B10). So wird der Radverkehr in einigen Verkehrsstraßen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, wo Mengen und Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr ein großes Gefährdungspotential für Radfahrer darstellen. Die Straßengestaltung läßt die Radfahrer dort wie unwillkommene Hindernisse auf der „Autofahrbahn“ erscheinen. Einige qualitative Mängel der vorhandenen Radinfrastruktur werden im Folgenden näher erläutert, differenziert nach Art der Radinfrastruktur. Diese bestimmt das Maß der Trennung des Radverkehrs von Fußgängern bzw. Kfz (siehe folgende Abb.).

Abb. B45: Alternative Radinfrastrukturen im Straßenraum



Qualitätsmängel von Radwegen

- **geringe Breite** des Radwegs bzw. Mitbenutzung durch Fußgänger aufgrund geringer Breite des verbleibenden Bürgersteigs; betrifft insbesondere nachträglich abmarkierte oder neuere, mit roten Betonsteinen angelegte Radwege, stellenweise sogar Aufenthaltsbereiche an Bushaltestellen (z.B. Lamboystraße-West, Nußallee, Gustav-Hoch-Straße, Bruchköbler Landstraße). Ein zügiges Radfahren ist dort nicht bzw. nur unter extremer Gefährdung von sich und anderen möglich (s. Abb. B46/B47).
- **unebene Beläge und starkes Auf und Ab** an Grundstückseinfahrten; betrifft vor allem ältere Radwege (z.B. in der Kastanienallee, Konrad-Adenauer-Straße) (s. Abb. B48).
- **schlechte Sichtbeziehungen** zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr. Radwege hinter Park- und Grünstreifen können von rechtsabbiegenden Kfz schlecht eingesehen werden. Häufig wird deshalb die Vorfahrt für Radfahrer mißachtet, Ursache für eine große Zahl von Radverkehrsunfällen in Hanau.
- **abgerückte Radwegfurten an Einmündungen** verstärken dieses Problem. Für den rechtsabbiegenden Kfz-Lenker ist erst im letzten Moment erkennbar, ob der vorfahrtsberechtigte Radfahrer rechts abbiegt oder geradeaus fährt. Enge Kurvenradien in den Radwegversätzen verursachen weitere Komforteinbußen.
- **gefährliches Radwegende**. An manchen Stellen enden Radwege abrupt und ohne gesicherte Überführung auf die Fahrbahn (s. Abb. B49).

Mit der jüngsten Reform der Straßenverkehrsordnung wird die bisher absolute Radwegbenutzungspflicht relativiert: Sie gilt dann nur noch für Radwege mit bestimmten Qualitätsmerkmalen (z.B. Mindestbreite 1,50 m; gute Sichtverhältnisse). Bei radfahrfreundlichen Maßstäben dürfte für ca. 30 - 50% der Radwegkilometer Hanaus die Benutzungspflicht entfallen. In vielen Straßen, in denen ein Mischverkehr auf der Fahrbahn oder auf Angebotsstreifen möglich ist, fallen die beschriebenen Probleme völlig weg. Qualitätsbewußtes Radfahren wird von Ordnungswidrigkeiten und Streß entlastet. Auf Hauptverkehrsstraßen werden jedoch intensive Maßnahmen nötig. Eine Umbeschilderung der heute getrennten Rad- und Gehwege in „Gehweg, Radfahrer frei“ ist zwar für ein zwischen unsicheren und schnelleren Radfahrern differenzierendes Angebot günstig. Sie muß jedoch ergänzt werden durch neue Radverkehrsangebote auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, s.u.).

Abb. B46: Keine Radverkehrsförderung; abmarkierter Radweg mit Benutzungspflicht im Stadtteilzentrum Lamboystraße.



Abb. B47: Der Bus weicht zur Seite, damit der Autoverkehr fließt; Miniradweg mitten durch den Wartebereich in der Gustav-Hochstraße.

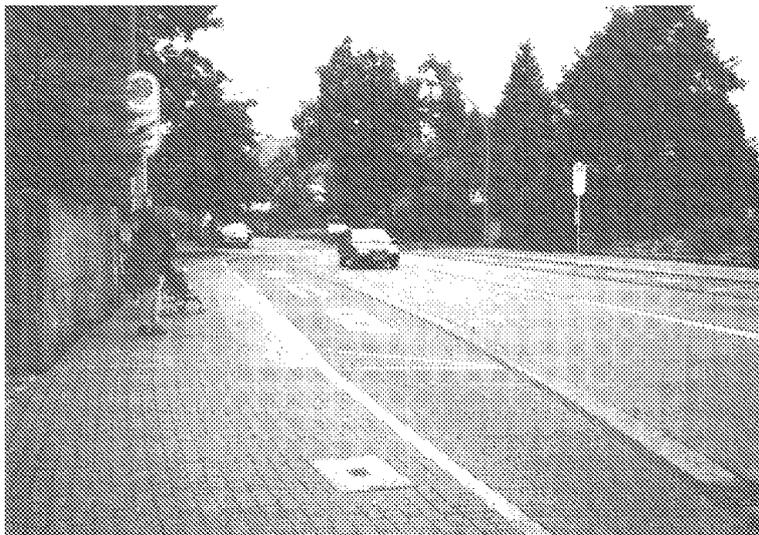


Abb. B48: Unkomfortabler Radweg in der Kastanienallee.

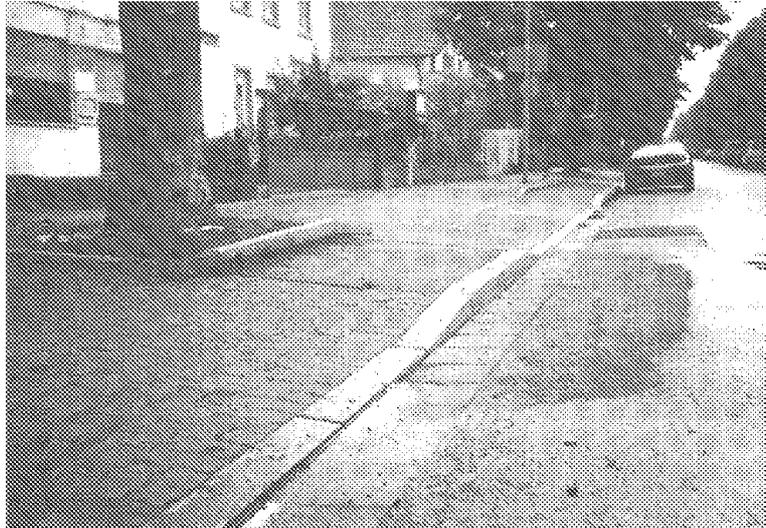


Abb. B49: Gefährliches Radwegende in der Burgallee.



Abb. B50: Qualitätsbewußter Radfahrer meidet unnötigen und schmalen Radweg in der Pfaffenbrunnenstraße.



Radfahrstreifen/ Angebotsstreifen

Radfahrstreifen und Angebotsstreifen können hochwertige und flexible Radverkehrsangebote darstellen, in Abhängigkeit von Kfz-Mengen und -Geschwindigkeiten. An Einmündungen weisen sie gegenüber Radwegen deutliche Sicherheitsvorteile auf. Besonders gut zeigt dies der Vergleich der Kreisverkehrsplätze Beethovenplatz und Ehrensäule. An Beethovenplatz sind Radfahrer immer optimal im Sichtbereich der Kfz-Lenker (siehe Abb.). Da Radfahrstreifen insbesondere im Bestand stärkere Eingriffe in die Kfz-Verkehrsflächen erfordern als Radwege, sind sie in Hanau in relativ wenigen Straßen eingerichtet (siehe Karte B10). Sie sind in der Regel gut erkennbar für Kfz-Lenker rot markiert.

Angebotsstreifen sind ein noch relativ junger Bestandteil des Planungsrepertoires für den Radverkehr. Ein Angebotsstreifen ist in der John-F.-Kennedy-Straße (Großauheim) einseitig markiert. Der Anwendungsbereich von Angebotsstreifen geht jedoch weit über die Kfz-Belastung dieser Straße hinaus. Auch der Radfahrstreifen in der Obergasse (Klein-Auheim) ist faktisch ein Angebotsstreifen, da er von Lkw im Begegnungsverkehr mitbenutzt werden muß (siehe folgende Abb.).

Abb. B51: Vorbildliche Radverkehrsführung auf markiertem Streifen am Beethovenplatz.

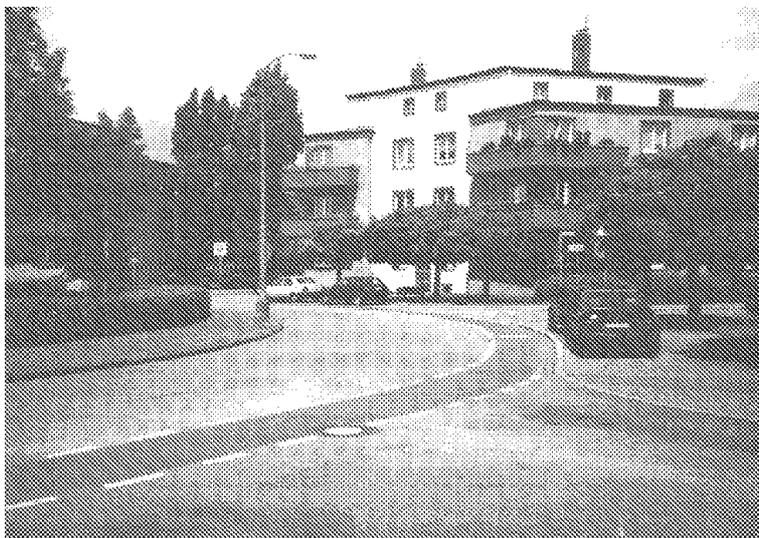


Abb. B52: Markiert als Radfahrstreifen, benutzt als Angebotsstreifen; Obergasse, Klein-Auheim.



Sonstige Aspekte von Radinfrastruktur und Wegenetz

- Netzbeschränkungen wie Abbiegeverbote, Einbahnstraßen, Sperrungen (siehe Kap. 2.3.5) sind für den Radverkehr problematisch. An zahlreichen Hauptstraßenknoten hat der Radfahrer die Wahl zwischen Ordnungswidrigkeit, zum Teil mit gefährlichem Fahrmanöver, und Umweg (z.B. Kreuzung Wilhelmstraße/ Antoniterstraße). Im Nebenstraßennetz sind einige Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung befahrbar (siehe Karte B10).
- In der Fußgängerzone ist Radfahren verboten, selbst während der Anlieferzeiten bzw. auf den Busstrassen.
- Einige Stadtteilverbindungen sind beschildert.
- Fahrradabstellmöglichkeiten fehlen an den Bahnhöfen Nord und Klein-Auheim, an vielen für Bike + Ride geeigneten Bushaltestellen sowie kleinteilig in Innenstadt und Stadtteilzentren.

2.3.4 Öffentlicher Verkehr

Regionale Einbindung Schienenverkehr (siehe auch Karte B1)

Hanau weist eine ausgezeichnete Lage im Schienennetz auf: Der Hauptbahnhof Hanau liegt im Zentrum von sechs sternförmig auf ihn zulaufenden Bahnstrecken. Sieben Stadtteilbahnhöfe, die entlang dieser Strecken liegen, stellen sowohl eigenständige ÖV-Anbindungen als auch den Anschluß an den Fernverkehr sicher.

Der überregionale und regionale schienengebundene Verkehr im Tarifverbund Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), dessen Gebiet den gesamten südhessischen Raum abdeckt, wird fast ausschließlich von der Deutschen Bahn AG (DB) betrieben. Hanau liegt am östlichen Rand des Rhein-Main-Kerngebietes (mit Zentrum Frankfurt am Main) und ist mit Anschluß an sein S-Bahn- und Stadt-Express-Netz vollständig in diesen Ballungsraum integriert. Der direkte Schienenanschluß an den internationalen Flughafen Frankfurt steigert die Lagegunst Hanaus zusätzlich.

Mit der Lage am Rande des Rhein-Main-Ballungsraums stellt Hanau verkehrstechnisch eine Art Tor zur Region dar. Hanau ist einerseits Knotenpunkt für Nah- und Fernverkehrszüge aus den Richtungen Friedberg, Nidda/Gießen, Wächtersbach/Fulda und Aschaffenburg und hat andererseits über Offenbach direkte Anbindung an das Zentrum Frankfurt mit dichtem Fahrtenangebot.

Eine qualitative Einschränkung hinsichtlich der Qualität der regionalen Einbindung stellt die Lage des Hauptbahnhofs innerhalb der Stadt Hanau dar. Seine direkte Erreichbarkeit per Bus aus den Stadtteilen ist durch die weitgehende Ausrichtung des Busnetzes auf den Freiheitsplatz stark eingeschränkt. Wer zum Hauptbahnhof will, muß in der Regel umsteigen. Zusätzlich zu den Barrieren rund um den Hauptbahnhof (Main, Bahntrasse, Hauptverkehrsstraßen und Industriezone, siehe Kap. 2.1.2) schränkt das mangelhafte städtebauliche Umfeld im Bahnhofsbereich (geringe städtebauliche Dichten, geringe Öffentlichkeit und Aufenthaltsqualitäten, siehe Abb.) die Erreichbarkeit auch für Fußgänger und Radfahrer massiv ein. Dies gilt auch für die Bahnhöfe West, Wilhelmsbad und Wolfgang sowie zum Teil für die Bahnhöfe Steinheim und Klein-Auheim (s. Karte B14).

Abb. B53: Wo keine Ziele sind, da will auch niemand hin; Geringe städtebauliche Dichten und Aufenthaltsqualitäten Hauptbahnhof-Nordseite (Haupteingang) ...



Abb. B54: ... sowie Hauptbahnhof-Südseite



Abb. B55: Aussteigen und nichts wie weg, Bahnsteigzugang Westbahnhof

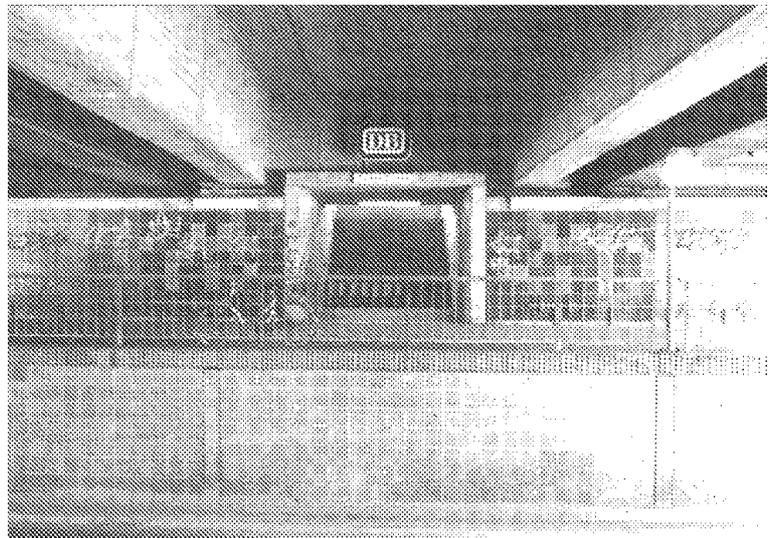


Abb. B56: Aussteigen und Verweilen; Bahnhofsgebäude und Vorplatz Großauheim



Am Hauptbahnhof Hanau verkehrt die gesamte Produktpalette der Deutschen Bahn - S-Bahn, RegionalBahn (RB), RegionalExpress (RE), StadtExpress (SE), InterRegio (IR), InterCity (IC)/EuroCity (EC), InterCityExpress (ICE). Somit besteht ein vielfältiges und mehrfach gestaffeltes Angebot zwischen Nah- und Fernverkehr mit jeder denkbaren Zwischenstufe. So können sowohl die Zentren des Ballungsraums sowie die Orte in der Umgebung in kurzer Zeit erreicht werden.

Einschränkungen bestehen teilweise außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Die zweistündigen Takte der IR- und ICE-Verbindungen ergänzen sich z. B. nicht im Wechsel, so daß in jeder zweiten Stunde eine Angebotslücke entsteht.

Auch in die übrige Region gibt es ein breites Angebot mit zum Teil halbstündiger Zugfolge in den Hauptverkehrszeiten (teils zusätzliche Verdichtung). Dabei wird nur selten ein strenger, merkbarer Takt gefahren. Die Linie 90, die eine Direktverbindung von Hanau zum Flughafen und nach Wiesbaden bildet, verkehrt Mo-Fr. nur einmal in zwei Stunden. Dieses Angebot wird allerdings durch die S-Bahnlinie 8 ergänzt, die den Flughafen über Frankfurt Hbf anfährt. Mit dem RegionalExpress der Linie 90 erreicht man den Flughafen in 22 Minuten; mit der S 8 braucht man für die Strecke allerdings 41 Minuten. Die schnelle Verbindung über die Linie 90 wird zwischen 18 und 7 Uhr und von Freitag Abend bis Montag früh nicht angeboten.

Auf der Linie 64/65 wird lediglich morgens ein verdichtetes Angebot nach Hanau angeboten und abends in umgekehrter Richtung. Insofern besteht bis auf eine Verbindung um 13.16 Uhr (InterRegio) keine direkte Verbindung nach Darmstadt.

Auf der Linie 33 gibt es außerdem kein Angebot von Samstag Nachmittag bis Montag früh, d. h. in dieser Zeit muß nach Friedberg (Gießen) ebenfalls der Weg über Frankfurt und ein Umsteigevorgang in Kauf genommen werden.

Regionale Einbindung Busverkehr (siehe auch Karten B1 und B11)

Außer den Stadtbuslinien, die von der Hanauer Straßenbahn AG betrieben werden, verkehren insgesamt 10 regionale Buslinien, die die Hanauer Innenstadt anfahren. Teilweise verkehren die einzelnen Linien auf bis zu vier verschiedenen Routen, je nach Tageszeit unterschiedlich. Sie werden von mehreren privaten Busunternehmen betrieben.

Die Endhaltestellen liegen durchweg am nordwestlichen bis südöstlichen Rand des Rhein-Main-Ballungsraums in Entfernungen von ca. 15 bis 30 Kilometer zur Innenstadt Hanaus. Weitestes direkt angefahrenes Ziel ist Aschaffenburg mit der RMV-Buslinie 5905. Die anderen Endhaltestellen liegen in Seligenstadt, Frankfurt-Bergen-Enkheim, Maintal, Schöneck-Niederdorfelden, Nidderau-Eichen, Büdingen-Düdelshaus, Hammersbach-Langen-Bergheim, Ronneburg-Altwiedermus, Langenselbold und Haselroth-Neuenhaßlau.

Die regionalen Buslinien ergänzen im Innenstadtbereich von Hanau teils das städtische Busnetz der Hanauer Straßenbahn AG (HSB); z. T. sind sie im Innenstadtbereich liniendeckungsgleich und halten

dabei allerdings nicht an allen Haltestellen. Teils ergänzen sie im Innenstadtbereich das städtische Streckennetz mit dann geringen Haltestellenabständen.

Ein Teil der regionalen Buslinien (Linien 5905, 702, 945, 55003, 55007) bieten einen regelmäßigen und dichten Takt an, wie z. B. die Linie 5905 nach Kahl/Aschaffenburg, die zur Hauptverkehrszeit bis Kahl im Viertelstunden-, zur Nebenverkehrszeit im Halbstunden-Takt verkehrt, bis Aschaffenburg ganztags im Ein-Stunden-Takt. Eine Fahrzeit von 23 Minuten nach/von Kahl, knapp einer Stunde bis Aschaffenburg oder 22 Minuten nach Neuenhaßlau sind dabei durchaus attraktiv.

Andere Regionallinien allerdings bieten - außer in einer morgendlichen Spitzenstunde - nur sehr wenige Fahrten am Tag und dazu nicht in einem regelmäßigen, leicht zu merkenden Takt. Außerdem sind diese Linien stark auf Flächendeckung ausgelegt, bieten somit keineswegs eine direkte Linienführung und damit relativ lange, unattraktive Fahrzeiten. Hinzu kommt eine Linienbezeichnung, die unter einer Liniennummer bis zu vier verschiedene Routen bedient. Ein solches Angebot ohne regelmäßigen Takt und eindeutige Linienbezeichnungen mit entsprechend eindeutiger Fahrtroute fördert sicher nicht die Transparenz und leichte Zugänglichkeit für den Fahrgast.

Regionaler Busverkehr und Schienenverkehr bieten teils Parallelverkehre zueinander an, stehen also in Konkurrenz zueinander. Es existieren regionale Bahnhöfe in Bruchköbel, Ostheim, Heldenbergen, Rodenbach, Langenselbold, Kahl und Hainstadt. Die Regionalbusse fahren diese Bahnhöfe zumeist an. Bis nach Hanau sind die Fahrzeiten mit dem Bus selbstverständlich länger, da er die Fläche abdeckt und demzufolge öfter hält. Allerdings kommt man mit der Bahn direkt zum Hauptbahnhof oder einem der Stadteil-Bahnhöfe in Hanau, während die Busse z. T. auch den Freiheitsplatz anfahren. Ausnahme ist die Linie 957 aus Seligenstadt, die genauso wie die Bahn (Linie 64/65) lediglich den Hauptbahnhof bedient und nicht weiter zum Freiheitsplatz fährt, wie z. B. auch die Linie 5905 (Kahl/Aschaffenburg). Die Fahrzeit von Hanau Hbf nach Seligenstadt liegt im vergleichbaren Rahmen (17 Min. Bahn, 23 Min. Bus).

Fazit Regionalverkehr

Regionalbusse verkehren parallel zur Schiene und bedienen die Peripherie Hanaus. Zum Teil geschieht dies in einem attraktiven Taktverkehr, zum Teil aber auch nur in Form des sog. Gelegenheitsverkehrs. Das Angebot ist auf Hanauer Stadtgebiet z.T. streckengleich mit den Linien der HSB. Die verschiedenen Betreiber sind jedoch schlecht koordiniert.

Eine Unterscheidung nach Schnellverkehren und Flächenbedienung existiert nicht. Die Ausrichtung der Regionalbusse auf die Flächenbedienung steht einer Fahrzeit entgegen, die dem privaten PKW Konkurrenz bieten kann.

Die Schienenverknüpfung mit den Zentren des Ballungsraums Rhein-Main (z. B. Frankfurt, Flughafen, Wiesbaden) hat bereits einen sehr hohen Standard und bedarf nur im Detail einer Verbesserung (z. B. bessere Taktabstimmung der jeweils zweistündig verkehrenden IR und ICE, mehr Direktverbindungen nach Darmstadt, evtl. RegionalExpress-Direktverbindung vom/zum Flughafen auch am Wochenende und spät abends).

Städtischer Nahverkehr - Busliniennetz/ Flächendeckung (siehe auch Karten B11-B13)

Verkehrsträger der Stadt Hanau ist die Hanauer Straßenbahn AG (HSB), die Vertragspartner des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) ist.

Das derzeitige Bedienungssystem ist so konzipiert, daß einerseits ein möglichst hoher Flächendeckungsgrad erreicht wird und andererseits alle Linien den Freiheitsplatz anfahren. Dafür werden 14 Linien betrieben. Haltestellenabstände und Taktzeiten sind in den verdichteteren Bereichen nicht wesentlich anders als in den weniger dichten Bereichen. Die meisten Linien wurden in den peripheren Wohngebieten umwegig in Schleifenform gelegt, die Folge ist eine unplausibel lange Reisezeit. Somit besteht das Problem einer Konkurrenz des PKW, der nur durch eine konsequent umwegarme Linienführung zumindest aus den verdichteten, urbanen Wohngebieten zu den Zielen der Innenstadt begegnet werden kann.

Umsteigen/ Umsteigenotwendigkeiten

Zentrale Umsteigehaltestelle in Hanau ist der Busbahnhof am Freiheitsplatz. Sämtliche Linien sind radial auf diesen ausgerichtet. Der Einsatz der Fahrer geschieht hier und die Betriebszentrale befindet sich ebenfalls an dieser Stelle. Auf diese Weise wird auf einem der städtebaulich wichtigsten Plätze der Stadt sehr viel Raum für den Bus-Knotenpunkt (bzw. Busabstellplatz) benötigt (siehe Abb.).

Abb. B57: Lange Standzeiten bedingen hohen Flächenbedarf am Freiheitsplatz für HSB-Busse...



Abb. B58: ...sowie für Regionalbusse



Mit den Linien 2, 7 und 5905 besteht ganztägig ein dichtes Fahrtenangebot zum Hauptbahnhof, das um andere, seltener fahrende Linien (16, 702, 954) ergänzt wird. Um dieses Angebot wahrnehmen zu können, muß allerdings in aller Regel zunächst zu einer der beiden zentralen Haltestellen Freiheitsplatz oder Markt gefahren werden, um dort auf eine der genannten Linien umzusteigen. Die beiden städtischen Linien 2 und 7, die den Hauptbahnhof bedienen, führen beide in dasselbe Wohnquartier "Lamboy". Daher kann man fast nur von dort direkt zum Hauptbahnhof fahren. Mit der Regionalbuslinie 5905 kommt man außerdem aus dem südlichen Teil Großauheims direkt zum Hauptbahnhof, und der Regionalbus 957 stellt eine Verbindung von Klein-Auheim zum Hauptbahnhof her - allerdings nur einmal stündlich.

Die Übergänge zwischen Bus und Bahn sind gerade auch an den Stadtteilbahnhöfen in Hanau nicht immer tatsächlich für eine Verknüpfung beider Systeme geeignet. Als Beispiel sei hier der Nordbahnhof genannt, zu dem die Fußwege-Entfernung von der Haltestelle "Nordbahnhof" der städtischen Buslinien 2, 7 und 11 zu weit ist, um noch von einer echten Verknüpfung zu sprechen (siehe Karte B15).

Verbindungen von Stadtteil zu Stadtteil ohne Umweg über den Freiheitsplatz bestehen in Hanau nur teilweise innerhalb der Schleifenführung der Buslinien, die eigentlich der Verbindung zur Innenstadt dienen.

Reisezeiten (s. auch Tab.B2)

Schon anhand der Linienführung ist erkennbar, daß man als Fahrgast teilweise sogar in Kauf nehmen muß, zunächst eine weitere Strecke in Gegenrichtung zu fahren, bis der Bus das Ziel ansteuert. Um zu verdeutlichen, wie sehr sich die Reisezeit durch solche Streckenführungen erhöht, wurde eine Fahrplananalyse für ausgewählte Haltestellen vorgenommen. Zur Ermittlung der jeweiligen Busreisezeit zum Zentrum wurde der Fahrplan-Fahrzeit eine mittlere Fußwegezeit von 1:30 Minuten (Radius 300 Meter, 6 km/h) plus eine mittlere Wartezeit von 0:30 Minuten (die Kenntnis des Fahrplans vorausgesetzt) zuge-rechnet. Als Zentralhaltestelle wurde entweder "Freiheitsplatz" oder "Markt" gewählt, je nachdem welche von beiden auf der jeweiligen Linie zuerst erreicht wird. Dazu wurde die effektive Luftlinien-Geschwindigkeit errechnet. Zum Vergleich wurde für die jeweils gleiche Quell-Ziel-Verbindung die mögliche Radfahrzeit errechnet. Dabei wurden 15 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit angenommen und zusammen eine Minute für den nicht notwendigen Zuweg zur Haltestelle und die Wartezeit abgezogen.

Um den Reisezeit-Unterschied zwischen einer direkten und einer umwegigen Linienführung gegenüber-zustellen, wurden entsprechende Haltestellen ausgewählt. Dabei wird deutlich, daß z. B. an Haltestellen mit gleicher Entfernung zum Zentrum zum Teil stark unterschiedliche Bus-Reisezeiten bestehen, bzw. daß sogar an Haltestellen mit wesentlich größerer Distanz (z. B. "Posener Str.") geringere Reisezeiten bestehen als an solchen (z. B. Salisweg) mit geringerer Entfernung zur Innenstadt.

Tab. B2: Reisezeit zur Innenstadt an ausgewählten Haltestellen

Linie → Zielst. (City)	Distanz Luftlinie	Ø Bus- Reisezeit (min.)	Reisege- schwin- digkeit	Radweg-Reisezeit 130% Luftlinie (min.)	
Haltestelle	(Km)	Fahrzeit + Anweg* + Warten*	Ø-km/h Luftlinie	bei Ø 15 km/h minus Anweg* minus Wartezeit*	Bilanz Bus / Rad
① → Markt					
Salisweg	1,5	21	4,3	6,8	-
Posener Straße	2,7	12	13,5	13	+
Friedenskirche	1,6	6	16,0	7,3	+
①/⑨ → Freiheitsplatz					
Bismarckturm	3,1	21	8,9	15,1	-
Wilhelmsbad	2,8	15	11,2	13,5	-
②/⑦ → Freiheitsplatz					
Lärchenweg	1,3	18	4,3	5,8	-
Feuerbachstraße	1,9	13	8,8	8,9	-
Plantagenstraße	1,0	17	3,5	4,2	-
③ → Freiheitsplatz					
Ostheimer Straße	1,7	16	6,6	7,8	-
K.-Handwerkerschaft	1,2	15	4,8	5,2	-
Schwedenstraße	1,3	10	7,8	5,8	-
④ → Freiheitsplatz					
Friedhof	4,5	25	10,8	22,4	-
Obertor	3,2	19	10,1	15,6	-
⑧ → Markt					
Kinzighimer Weg	1,1	7	9,4	4,7	-
Ehrichstraße	1,7	10	10,2	7,8	-
⑩ → Freiheitsplatz					
Donastraße	2,2	13	10,2	10,4	-
Rheinstraße	2,0	8	15,0	9,4	+
⑫ → Markt					
A.-Dürer-Straße	3,4	24	8,5	16,7	-
Karlstraße	2,5	27	5,6	12	-
Gailingsweg	2,7	16	10,1	13	-

*: Anweg zur Hst.: Ø 150 m = Ø 1:30 Min. Fußweg, Ø 0:30 Min. Fahrradweg.
Wartezeit: jeweils Ø 0:30 Min.

Quelle: Eigene Berechnungen

Im direkten Vergleich mit den möglichen Fußwegzeiten und erst recht im Vergleich mit den möglichen Radfahrzeiten sind die Bus-Reisezeiten an vielen der peripheren Haltestellen sehr lang und damit unattraktiv. Speziell an den Linienästen in Kesselstadt (Linie 1) und in Lamboy sind die Reisezeitvorteile des Busses gegenüber dem Zu-Fuß-Gehen sehr gering oder im Extrem gar nicht vorhanden. Von den Haltestellen Salisweg, Lärchenweg und Plantagenstraße sowie von der Kreishandwerkerschaft aus ist man in der Regel zu Fuß schneller am Freiheitsplatz bzw. Markt, als mit dem Bus.

Fazit Städtische Busverbindungen

Die Hanauer Straßenbahn AG bietet ein bereits sehr dichtes und oft verkehrendes städtisches Bussystem an, das allerdings bisher in weiten Bereichen vor allem darauf ausgelegt ist, die Fläche zu bedienen und weniger darauf, möglichst schnelle Verbindungen zwischen Bereichen hoher ÖV-Nachfrage (Innenstadt, Bahnhöfe, dichtbebaute Stadtteile) herzustellen. Das Netz ist außerdem stark auf den Freiheitsplatz ausgerichtet. Direkte Verbindungen zu anderen zentralen Einrichtungen, allen voran der Hauptbahnhof, fehlen genauso wie direkte Verbindungen zwischen Stadtteilen.

Regionale Buslinien übernehmen teilweise die Bedienung des Stadtgebietes, werden im Binnenverkehr Hanau jedoch kaum von den Fahrgästen angenommen. Eine bessere Intergration aller Betreiber in Netz, Takt und Erscheinungsbild würde das System für den Nutzer transparenter und zudem wesentlich kostengünstiger machen.

Bus-Beschleunigung

Der insgesamt relativ störungsfrei fließende Kfz-Verkehr ist bestimmend für die relativ selten auftretenden Verspätungen der Busse. Unattraktive Reisezeiten ergeben sich durch umwegige Streckenführungen. Tempo-30-Zonen verursachen in der Regel nur geringfügige Reisezeitverluste. Busstrecken sind in der Regel als Vorfahrtsstraße beschildert.

Die vorhandenen Bussonderspuren in der Innenstadt wirken sich zusätzlich positiv aus. Trotz dieser zunächst guten Voraussetzungen ist eine ganze Anzahl von Beschleunigungsmaßnahmen auch in Hanau möglich, die letztlich neben den damit verbundenen Einsparungen zu einer Reisezeit führen sollten, die die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem privaten PKW-Verkehr sicherstellt. Wirksame Bus-Beschleunigung geht immer auch zu Lasten der Reisezeit des MIV. Attraktivität des Busverkehrs mißt sich schließlich im Verhältnis zur Attraktivität des MIV. Fast alle Bushaltestellen in Verkehrsstraßen sind als Busbucht ausgeführt. Busbuchten führen dazu, daß der Bus in der Fahrzeugkolonne zurückfällt und damit Reisezeitnachteile erfährt (siehe folgende Abb.). Außerdem ist es ein wesentlicher negativer Imagefaktor, an Haltestellen permanent von Autos überholt zu werden. In der erst vor wenigen Jahren umgebauten Philippsruher Allee wurden Buskaps eingebaut (siehe folgende Abb.). Aufgrund der hohen MIV-Mengen sind sie dort besonders wichtig für den Busverkehr. Am wirksamsten sind Inselhaltestellen mit Überholverbot. Eine solche wurde in dem ebenfalls erst vor wenigen Jahren umgebauten Pfitzenweg, Klein-Auheim, geschaffen (siehe folgende Abb.).

Abb. B59: Busbuchten verursachen Reisezeitnachteile im ÖV; Gustav-Hoch-Straße



Abb. B60: An Buskaps....
(Philippsruher Allee)



Abb. B61: und Inselhaltestellen
mit Überholverbot bleibt der Bus
vorne im Fahrzeugstrom
(Pfützenweg, Klein-Auheim)



Haltstellen / Haltestellengestaltung

Zu einer attraktiven Einsteigehaltestelle gehört ein ganzes Paket von Ausstattungsdetails. Bezüglich Witterungsschutz/ Windschutz, Sitzgelegenheiten und Informationen wurden in den vergangenen Jahren schon spürbare Verbesserungen erzielt. Daneben ist die Attraktivität des ÖV besonders empfindlich gegenüber Störwirkung durch den Kfz-Verkehr an der Haltestelle und deren städtebauliches Umfeld, denn Wartezeiten an Haltestellen sind ohnehin einer der wesentlichen Systemnachteile des ÖV. Diese angenehm zu gestalten ist daher eine der wesentlichen Aufgaben der ÖV-Förderung.

Eine Befahrung aller ÖPNV Strecken und Beurteilung nach letztgenanntem Kriterium ergab daher folgendes, keineswegs untypisches Bild! Über die Hälfte aller begutachteten Haltestellen mußte als schlecht integriert und MIV-störanfällig bezeichnet werden (Bsp. siehe Abb.). Geringe Aufenthaltsflächen, starke Emissionen, unattraktive Zugänge über bzw. entlang von Verkehrsstraßen und geringe Öffentlichkeit sind hier die größten Probleme.

Abb. B62: Hier wartet niemand gerne; Haltestelle „Vor der Kinzigbrücke“



Öffentliches Bewußtsein/ Information

Generell erscheint der öffentliche Verkehr und speziell das Busangebot im Bewußtsein vieler potentieller Nutzer nicht ausreichend verankert. Die heutige Nachfrage basiert weitgehend auf den sogenannten „captive riders“, also Fahrgästen, denen das private Kfz als Alternative nicht zur Verfügung steht (dies zeigen auch die extremen Auslastungsspitzen einiger Buslinien zu Schulbeginn und -ende). Ursache sind nicht zuletzt auch Informationsdefizite über das reale Angebot im öffentlichen Verkehr. Dies liegt einerseits am wenig offensiven und selbstbewußten Marketing für öffentlichen Verkehr in Hanau, andererseits aber auch am Angebot selbst: Unregelmäßige Busfolgezeiten, wechselnde und umwegige Linien-

fürungen und eine unüberschaubare Anzahl verschiedener Linien und „corporate designs“ führen zu extrem hohen Zutrittsbarrieren für Neukunden oder Gelegenheitsnutzer.

2.3.5 Motorisierter Individualverkehr

Überregionale und Regionale Einbindung (siehe Karte B16)

Infolge des hohen Fernstraßenbauvolumens der letzten Jahrzehnte weist Hanau heute über B43A, A66 und A45 sowie die weiter südlich liegende A3 eine ausgezeichnete Lage im überregionalen und regionalen Straßennetz auf. Regionaler Durchgangsverkehr wird weitgehend von Innerortsstraßen ferngehalten. Die Netzlage der Innerortsstraßen bedingt eine nennenswerte Regionalverkehrsfunktion nur noch aufgrund regionaler Nord-Süd-Beziehungen im Westen Hanaus sowie Beziehungen aus Südosten zur B43A. Der hohe Ausbaustandard im Innerortsnetz und insbesondere in Zubringerstraßen (Westzubringer, B45, B8) sowie Defizite in der Verknüpfung der Fernverkehrsstraßen mit dem regionalen Netz dürften jedoch die Benutzung von Innerortsstraßen durch den regionalen Verkehr verstärken. Auch im stadtbezogenen Ziel- und Quellverkehr ist keine optimale Entlastungswirkung gegeben.

Hanaus anbaufreie Schnell- und Umfahrungsstraßen dienen vor allem großräumigen Verkehrsbeziehungen in der Region und darüber hinaus. Im Binnenverkehr Hanaus und in der kleinräumigen Stadtteilverknüpfung wirken sie eher trennend als verbindend. Sie nehmen nur wenig Verkehrsmengen auf und verursachen bzw. belassen zum Teil extreme Umwege und dadurch Mehrbelastungen (siehe Karte B20). Ursachen sind:

- unzureichende Verknüpfung mit dem Stadtstraßennetz (z.B. A66 - West, A66 - Lamboy-Nord, B8 - Lamboy-Süd, L3309 - Großbauheim, B8 - Dunlop u.a.)
- aufwendige Anschlußbauwerke mit umwegigen Verkehrsführungen (z.B. B43A - Steinheim, B43A - Großbauheim)
- Trassierung ausschließlich nach Belangen des Schnell- und Fernverkehrs, wodurch Umwege oder Unbenutzbarkeit in der Stadtteilverknüpfung entstehen (z.B. spitzer Winkel zwischen B43A und B45, Steinheim - Klein-Auheim)

Dem Bau von anbaufreien Schnell- und Umfahrungsstraßen folgte nur in der Hauptstraße, Großbauheim, ein Rückbau im umfahrenen Netzabschnitt. Ohne diesen entlasten Umfahrungsstraßen jedoch nur wenig, da weder mehr Flächen für Umföldnutzungen und andere Verkehrsarten zur Verfügung stehen, noch eine angepaßtere Fahrweise gewählt wird und häufig keine nachhaltige Mengenreduzierung erzielt werden kann (siehe z.B. Lamboystraße).

Verkehrsmengen (siehe Karte B21)

Karte B21 basiert auf den Daten des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) von 1990. Zur Justierung standen für außerhalb der Ortsdurchfahrtsbereiche 95-er Daten des ASV zur Verfügung. Ergänzt wurden diese durch eigene Zählungen innerorts. Die festgestellten Abweichungen der aktuellen von den 90-er Daten liegen in der Regel im Bereich der unvermeidbaren methodischen Ungenauigkeiten von Verkehrszählungen. Jedenfalls sind sie nicht signifikant für bestimmte Straßentypen, Räume oder Verkehrsbeziehungen.

Die Ergebnisse deuten auf eine Phase der Stagnation hin. Rechnerisch ergab sich im Gesamtdurchschnitt eine leichte Abnahme um wenige Prozentpunkte. Neben konjunkturellen Schwankungen dürfte sich insbesondere der starke Beschäftigungsrückgang dämpfend auf die MIV-Nachfrage ausgewirkt haben (Minus 11% Beschäftigte zwischen 1992 und 1995, aus: IUW: Stadtentwicklung Hanau, Ergänzende Informationen).

Zur Zeit der eigenen Zählungen (8.10.1996) war die Steinheimer Vorstadt südlich der Darmstädter Straße aufgrund einer Baustelle voll gesperrt. Es ergaben sich folgende Abweichungen von den ASV-Daten von 1990:

- Abnahme um 15-20% in der Ludwigstraße nördlich der Einmündung Eppsteinstraße (Zählstelle 620 nach ASV-Numerierung)
- Abnahme 20-25% in der Darmstädter Straße Ortseingang (Zählstelle 646)
- Abnahme um ca. 30% in der Seligenstädter Straße auf Höhe der Feuerwehr (Zählstelle 622)
- Zunahme um ca. 25% in der Auheimer Straße auf Höhe Hauptbahnhof (Zählstelle 375)
- leichte Abnahme auf der Steinheimer Brücke

Nachrichtlich:

- Angaben aus Dieckmann Ingenieurplanung: Verkehrszählung/ Passantenbefragung 1990, HU-Steinheim: Ortseinfahrt Steinheimer Vorstadt: 36% Durchgangsverkehr (bezogen auf Steinheim) im einfahrenden Verkehr, 52% im ausfahrenden Verkehr; 34% Durchgangsverkehr im Durchschnitt aller Ortseinfahrten.
- Erhebung der Arbeitsgruppe Verkehr in der Stadtverwaltung Hanau am 20.6.1996: 17% Durchgangsverkehr (bezogen auf Großauheim) in der Hauptstraße.

Abwicklung im Stadtstraßennetz

Hanaus Stadtstraßennetz ist weitgehend staufrei. Wartezeiten, die über die Größenordnung von LSA-Umlaufzeiten hinausgehen sind auch zu Spitzenzeiten sehr selten, auch in dichter bebauten Bereichen und auch an zentralen Knoten im Netz. Dieser Zustand weist auf eine im Vergleich mit anderen Städten und bezogen auf die MIV-Nachfrage außerordentlich große Mengenleistungsfähigkeit hin. Dies ist erfahrungsgemäß und auf längere Sicht kein stabiler Zustand. Im Ballungsraum begrenzt in der Regel erst der Stau ein weiteres MIV-Wachstum. Bis dahin bieten flüssig befahrbare Straßen genug Anreiz für eine weiter verkehrserzeugende Wohnstandort-, Ziel- und Verkehrsmittelwahl. Dies betrifft langfristige Prozesse - in der Regel längerfristig als Nachfragedämpfungen durch ungünstige wirtschaftliche Strukturentwicklungen.

Das Stadtstraßennetz bietet dem Autofahrer in weiten Teilen einen hohen Fahrkomfort durch eine fahrdynamische Bemessung von Strecken und Knoten. Zahlreiche unstädtische Entwurfsmerkmale wie große Radien, breite mehrspurige Fahrbahnen, Entflechtung durch Tropfen, Ausfahrkeile u.a. erschweren dem Autofahrer eine angepaßte und rücksichtsvolle Fahrweise. Dabei nützt dies dem Einzelnen nur wenig, während dem Gesamtsystem Stadt bzw. Straße massive Schäden zugefügt werden (siehe Kap. 2.1.4, 2.2, 2.3.2 und 2.3.4 sowie Karten B6, B8 und B9). Zahlreiche Hauptverkehrsstraßen sind auch

außerhalb der Kreuzungen mehrspurig angelegt (siehe Karte B7), meist ohne Nutzen für die Mengenleistungsfähigkeit, aber mit negativen Folgen durch hohe Geschwindigkeiten.

Zusatzkomfort im MIV bedeutet in Stadtstraßen immer Komfortverlust für Fußgänger und Radfahrer. Auch die MIV-Nachfrage wird dadurch weiter angeregt.

Abbiegeverbote, Einbahnstraßen im Hauptnetz und abgehängte Nebenstraßen sind an zahlreichen Stellen eingerichtet, um zügigen Verkehrsfluß auf den Hauptstraßen durch die Stadt zu sichern (siehe Karte B18). Die Folgen sind:

- Doppelführung und damit Doppelbelastung durch Hauptstraßen (z.B: Willy-Brandt-Straße/Leipziger Straße, Hanauer Vorstadt/ Kleine Hainstraße, Steinheimer Vorstadt/ Albrecht-Dürer-Straße)
- Belastung von Nebenstraßen (z.B: Landgrafen-/ Josef-/ Schwedenstraße, Blockumfahrung Otto-Wels-Straße/ Friedberger Straße/ Antoniter Straße)
- Umwege und damit einhergehend mehr Verkehrsbelastung

In der Innenstadt bewirkt das Einbahnsystem ein hohes Maß an Desorientierung und Umwegen in der Innenstadterschließung.

Ein Großteil des Nebenstraßennetzes ist Tempo-30-Zone (siehe Karte B18). Dies entspricht den Belangen von Wohnumfeld und Verkehrssicherheit und wird sehr positiv bewertet, auch wenn bisher nicht in gleichem Maße Umgestaltungen von Zoneneinfahrten und überdimensionierten Wohnstraßen erfolgen konnten. Die erst vor kurzem erfolgte Rückstufung Lamboys von einer Tempo-30- zu einer Tempo-40-Zone wirkt kaum verständlich, weder unter dem Aspekt der geforderten Gleichartigkeit der Straßen einer Tempo-30-Zone, noch unter der Zielsetzung verbesserten Autoverkehrs, noch unter dem Aspekt des Busverkehrs. Die Reisezeitverluste für Busverkehr sind geringfügig. Die Erschließung über Tempo 30 oder 40 sollte jedenfalls nicht nach den jeweiligen Zeitreserven aus der ÖV-Umlaufplanung getroffen werden.

Auf der B43A ist die Geschwindigkeit nicht beschränkt, trotz der Nähe zu Wohngebieten in Wolfgang, Steinheim und Klein-Auheim. Um die entsprechend hohe Lärmbelastung Steinheims und Klein-Auheims zu verringern, sind Lärmschutzwände geplant. Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 oder 100 km/h wäre annähernd ebenso wirksam und im Nutzen-Kosten-Verhältnis wesentlich effektiver (siehe auch Kap. 2.2).

2.4 Parkraumangebot und –nachfrage

2.4.1 Gesamtstadt (siehe Karte B23)

Flächeninanspruchnahme

Nachfrage nach Parkraum zieht eine hohe Flächeninanspruchnahme nach sich. Besonders in dicht bebauten Gebieten führt dies zu Problemen, wenn versucht wird, dem motorisiertem Individualverkehr (MIV) die gleichen freien Verfügbarkeiten an Parkraum einzuräumen, wie es in gering verdichteten Gebieten möglich ist. Charakteristisch für dichte und gemischte Bereiche Hanaus sind Flächenknappheiten und die damit verbundenen Konflikte. Hier werden in Hanau zu viele der knappen Flächen dem ruhenden MIV zugewiesen und die Ansprüche von Fußgänger-, Radverkehr und Wohnumfeld u.a. in den Hintergrund gestellt. Sichtbares Zeichen sind die Gestaltung und Nutzung vieler Straßen, die deutlich durch ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr dominiert werden. Schmale oder fehlende Radverkehrsinfrastruktur und unzumutbar schmale Bürgersteige sind die Folge.

Ein weiteres deutliches Merkmal ist, daß es sowohl an öffentlichen wie auch an privaten Grün- und Freiflächen mangelt, da auch Blockinnenbereiche und Flächen in der Größenordnung von (mehreren) Parzellen stark durch ebenerdig ruhenden Verkehr beansprucht werden. Dadurch wird städtische Dichte massiv beeinträchtigt und wertvoller Baugrund belegt. Die hohen Erreichbarkeiten im Umweltverbund gehen verloren und der Vorteil der Dichte schlägt durch die Belastungen durch den MIV ins Gegenteil um. Ihre Bewohner erzeugen „Fluchtmobilität“ im Freizeitverkehr und so zusätzliche Belastungen. Der Wunsch, diese künstlichen Dichtenachteile zu meiden verstärkt die Nachfrage nach Wohnen in geringer Dichte, wo sie dann allerdings verstärkt auf den Pkw angewiesen sind.

Parkraumorganisation (siehe Karte B23)

Im gesamten Gebiet der Stadt Hanau gibt es nur am Hauptbahnhof und in der Innenstadt Gebührenregelungen. Kurzparken ist abschnittsweise eingerichtet. Dort wo Parkraum besonders knapp ist und dementsprechende Regelungen bestehen, wird verbreitet illegal geparkt (siehe Abb. B63). Dieser Zustand deutet auf eine mangelhafte oder sogar fehlende Parkraumüberwachung hin, wodurch bestehende Regelungen langfristig wirkungslos werden.

Abb. B63: Hoher Anteil an illegalem Gehwegparken in den dicht bebauten Bereichen Hanaus; Ludwigstraße, Steinheim



Zum Schutz des Anwohnerparkens und zur Förderung der Wohnfunktion wurden einige Bereiche mit Anwohnerlizenzierung eingerichtet, in der Regel in Verbindung mit Kurzparkmöglichkeiten für Kunden und Besucher. In Hanau wurden 4.000 Anwohnerlizenzen ausgegeben, davon 2.000 für den Bereich der Innenstadt. Für eine Lizenz wird eine Verwaltungsgebühr von 30,- pro Jahr erhoben, womit Hanau im Städtevergleich relativ niedrig liegt. Diese Gebühr entspricht nicht dem geldwerten Vorteil der Parkerauslaubnis und sie trägt nicht dazu bei, auf Seiten der privaten Nutzer eine Sensibilität für den Wert knapper öffentlicher Flächen zu entwickeln.

2.4.2 Innenstadt (siehe Karte B24)

Flächeninanspruchnahme

Hanaus oberzentrale Funktionen erfordern gute Erreichbarkeiten für seine Bewohner und Besucher von außerhalb, sowohl im öffentlichen als auch im individuellen motorisierten Verkehr. Die hohe Dichte und Naherreichbarkeit und die starke Konzentration von Einzelhandel und Dienstleistungen in der Innenstadt sind ihre Qualität und machen sie auch als Wohnquartier attraktiv. Andererseits entsteht dadurch auch eine starke Konkurrenz um Flächen, was in Verbindung mit einer hohen Parkraumnachfrage zu verstärkten Problemen führt. Die Konflikte der Innenstadt sind im Vergleich zu den dichten Bereichen in den Stadtteilen zwar grundsätzlich gleich, doch treten sie hier konzentrierter auf.

Hanaus Innenstadt ist geprägt von einem hohen Anteil an Straßenparken und ebenerdigen großen Parkplätzen, die zusätzlich zu den bestehenden Parkhäusern und der Tiefgarage am Markt angeboten werden. Selbst die Blockinnenhöfe und Gebäudezwischenräume werden auf diese Weise genutzt. So wird sowohl der öffentliche als auch der private, wohnungsbezogene Freiraum eingeschränkt. Auf ebenerdige Stellplätze entfallen ca. 60% des Parkraumangebots (siehe Tab. B3 und B4). Hierfür wird eine Fläche in Anspruch genommen, die im Vergleich etwa 19 Baublöcken der Hanauer Innenstadt entspricht. Mehrgeschossig konzentriert, entspräche das 7 Parkhäusern der Größe des Parkhauses „Am Frankfurter Tor“.

Abb. B64: Hohe Flächeninanspruchnahme im Straßenraum und auf angrenzenden Grundstücken sowie mangelnde Parkraumüberwachung (Parkverbot auf der rechten Straßenseite); Altstraße



Tab. B3: Flächeninanspruchnahme in der Innenstadt durch Parken

Standort	Grundfläche (in m ²)
Straßenparkstände	22.000
Große Parkplätze	21.800
HP GmbH	7.500
Sonstige	20.000
Stellpl. im Blockinnenbereich	32.100
Summe	103.400
Anteil an gesamter Innenstadtgrundfläche	11%
Bodenwert in DM (bei DM 2.000/ m²)	210 Mio DM

Quelle: Eigene Berechnungen

Als unattraktiv und hindernd erweisen sich die zum Teil sehr schmalen Gehwege außerhalb der Fußgängerzone infolge fahrbahnbegleitenden Parkens. Sie werden ihrer Funktion der ungehinderten Begegnung von Passanten nicht mehr gerecht, werden teilweise durch parkende Pkw's zusätzlich eingeschränkt und bieten zudem keinen Raum für Aufenthalt sowie Andienung und Auslagen des Einzelhandels. All diese Funktionen sind weitgehend in der Fußgängerzone konzentriert. Eine Mischnutzung im eigentlichen Sinne, die einen verträglichen Verkehr einschließt und bewältigen kann wird so erschwert.

Zu einer Verträglichkeit für den öffentlichen Raum gehört auch die Dauer des Parkens. Da es ein hohes Angebot (siehe Tab B4) an Dauerparkplätzen gibt, die über einen langen Zeitraum die Stellplatzflächen belegen, wird auf diese Weise eine Verfügbarkeit für Kurzparker und Besucher der Hanauer Innenstadt erschwert. Kurzparker tragen jedoch durch die höhere Fluktuation wesentlich stärker zum öffentlichen und wirtschaftlichen Leben bei, als Dauerparker.

Tab. B4: Parkraumangebot Innenstadt

Standort ⁵⁾	Anzahl der Stellplätze						Gesamt
	Gebührenpflichtig ¹⁾	Kurzparkpl.	Anwohner ²⁾	Dauervermietet	frei/ ohne Gebühr	Parken im Parkverbot ⁴⁾	
Straßenparkpl. nördl. Innenstadt	70	150	120	/	100	30	470
Straßenparkpl. südl. Innenstadt	190	340	/	/	150	290	970
Zwischensumme Straße	260	490	120	/	250	320	1440
Freiheitsplatz	310	20	/	/	/	/	330
Parkpl. Am Kanaltor	350	/	/	/	/	/	350
Parkpl. Französ. Allee	190	/	/	/	/	/	190
Zwischensumme große Plätze	850	20	/	/	/	/	870
Tiefgarage am Marktplatz	150	/	/	90	/	/	240
Parkhaus Nürnberger Straße	160	/	/	200	/	/	360
Parkhaus am Frankfurter Tor	180	/	/	390	/	/	570
Parkhaus Steinheimer Str.	70	/	/	160	/	/	230
Zwischensumme HP GmbH	560	/	/	840	/	/	1400
Behördenparkhaus ³⁾	/	200	/	/	/	/	200
Parkhaus Br.-Grimm-Center	370	/	/	150	/	/	520
Parkhaus Hertie	90	/	/	/	/	/	90
Main Kinzig Halle	/	/	/	/	210	/	210
kleinere Parkplätze	120	70	/	/	180	/	370
Zwischensumme sonstige	580	270	/	150	390	/	1390
Gesamtsumme	2250	780	120	990	640	320	5100

¹⁾Gebührenpflichtige Parkplätze mit zusätzlicher Zeitbeschränkung sind in der Kategorie mit enthalten

²⁾Anwohnerstellplätze sind hier definiert als ausschließlich von Anwohnern/ Anliegern nutzbare Stellplätze; öffentliche gebührenpflichtige und Kurzparkplätze, die auch mit einer Anwohnerlizenz genutzt werden dürfen, fallen hier unter gebührenpflichtige und Kurzparkplätze.

³⁾Behördenparkhaus nur Samstags von 7-15 Uhr öffentlich zugänglich

⁴⁾Die verbreitete Mißachtung von Parkverboten erhöht faktisch das Parkraumangebot

⁵⁾innerhalb Ringstraße südlich Schloßgarten, ohne Blockinnenbereiche bzw. private Tiefgaragen

Quellen: - Eigene Erhebungen vom 2.+6.7.1996
 -Angaben der Parkhaus GmbH Hanau
 - städtische Erhebungen, Stadtplanungsamt

Als weiteres Problem werden sich die größeren Parkplätze eingestuft. Die Parkplätze „Freiheitsplatz“ und „Französische Allee“ belegen wertvolle potentielle öffentliche Grün- und Freiflächen. Im Falle des privat betriebenen Parkplatzes „Am Kanaltor“ wird dagegen auf wertvollen innerstädtischen Baugrund verzichtet. Seine unmittelbare Lage am Westbahnhof erfordert eine innerstädtische Bebauung und würde zu dessen Aufwertung führen. Insgesamt liegt die Flächeninanspruchnahme durch Stellplätze in der Innenstadt weit jenseits des für den Wohn- und Geschäftsstandort Innenstadt optimalen.

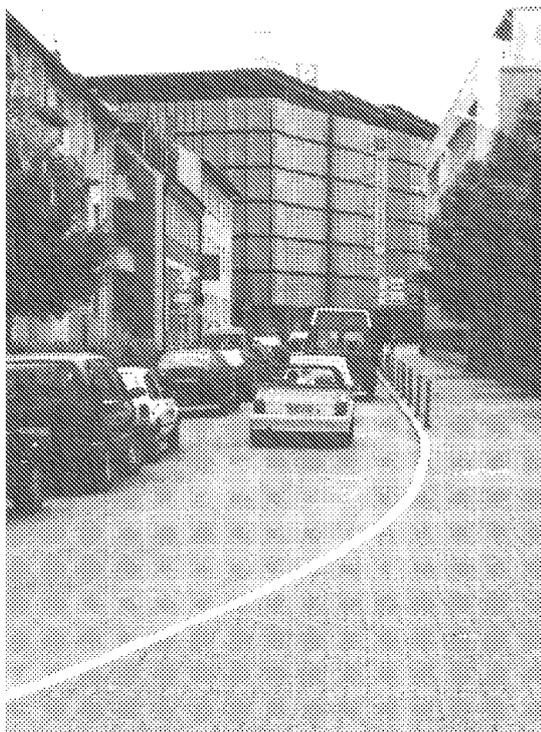
Abb. B65: Freiflächendefizit; Freiheitsplatz



Lage und Erschließung

Als problematisch erweist sich die Innenlage einiger Parkhäuser, der Tiefgarage und der großen Parkplätze, da ihre Standorte zusätzlichen Kfz-Verkehr in die Innenstadt hineinziehen. Zusätzlich wird bei den Parksuchenden durch die große Anzahl an Straßenstellplätzen eine Stellplatzerwartung unmittelbar am Ziel erzeugt, verstärkt noch durch eine unzureichende Gebührenstaffelung zwischen Straße und Parkplatz/ Parkhaus/ Tiefgarage. Da diese Erwartung nicht immer erfüllt werden kann, entsteht der falsche Eindruck von zu wenig Parkplätzen (siehe unten) und Parksuchverkehr. Letzterer wird wiederum verstärkt durch eine umwegige Verkehrsführung (Einbahnstraßen).

Abb. B66: Innenlage der Parkhäuser und Einbahnsystem ziehen Verkehr umwegig und durch Wohnstraßen in die Innenstadt; Am Frankfurter Tor



Parkgebühren (siehe Karte B24)

Die Höhe der Gebühren beträgt

- bei Straßenstellplätzen und den großen Parkplätzen 1,5 - 3,-/ h (ab Sommer 97 einheitlich 3,-)
- bei Parkhäusern der HP-GmbH 2,-/ h
- bei der Tiefgarage am Marktplatz 3,-/ h.
- beim Parkhaus Gegrüder-Grimm-Center 1,50/h
- beim Parkplatz am Kanaltor 3,-/4h

Gebühren von 3,- müssen dem einzelnen Parkplatzsucher hoch vorkommen, wenn vergleichbare Stellplätze auch für die Hälfte oder umsonst angeboten werden. Letzteres macht ein Drittel des öffentlich nutzbaren Stellplatzangebots aus und verringert die Bereitschaft Parkhäuser und Tiefgarage zu nutzen.

Parkraumnachfrage (siehe Tab. B5 bis B7)

Die Analyse der Parkraumnachfrage zeigt große Reserven und Leerstände von knapp einem Viertel des Parkraumangebots. Insbesondere die Tiefgarage am Marktplatz bzw. die Parkhäuser Frankfurter Tor und Steinheimer Str. sind mit 60% bzw. teilweise nur 45% im Tagesdurchschnitt sehr schlecht ausgelastet - Resultat der unzureichenden Bewirtschaftung und Beschränkung der Straßenstellplätze. Unter Einbeziehung der Dauerparkbereiche sind die öffentlich zugänglichen Parkhäuser und Tiefgaragen selbst zu Spitzenzeiten nur zu ca. 70% ausgelastet. Mo-Fr sind größere Reserven in den Kurzparkbereichen, am Samstag mehr in den Dauerparkbereichen zu beobachten. Die Reserven betragen unter der Woche sowie am Samstag in der Summe aller Parkhäuser/Tiefgaragen ca. 600 Stellplätze. Die Straßenstellplätze sind mit 84% vergleichsweise hoch ausgelastet. Darüber hinaus wird massiv im Parkverbot geparkt (s. Karte B24).

Der Parkplatz „Am Kanaltor“ und die „Main-Kinzig-Halle“ werden stark durch Dauerparker (ab ca. 3h) belegt. Aber auch in den Straßen liegt der Anteil der Dauerparker an den Parkvorgängen mit über 40% ausgesprochen hoch. Über den Tag werden dort ca. zwei Drittel der belegten Stellplätze von Dauerparkern in Anspruch genommen und verknappen den Parkraum für Andienung, Kunden und Besucher erheblich. Ein Teil dieser Dauerparker sind Anwohner mit entsprechenden Lizenzen, die es ihnen erlauben, auf Kurzparkplätzen zu parken. Dennoch ist offensichtlich, daß es nur wenige Stichproben bezüglich überschrittener Parkdauer oder Gebührenzahlungen gibt. Auch hier zeigen sich große Defizite in der Parkraumüberwachung.

Tab. B5: Parkraumnachfrage Innenstadt: Belegung Dienstag

Standort	Belegung Dienstag (in %)						Durchschnitt
	10 Uhr	12 Uhr	14 Uhr	16 Uhr	18 Uhr	21 Uhr	10-18 Uhr (in %)
Straßenparkpl. nördl. Innenstadt	94	96	88	94	89	85	92
Straßenparkpl. südl. Innenstadt	89	82	90	77	57	44	75
Durchschnitt Straße	91	87	89	83	67	57	83
Freiheitsplatz/ Parkpl. Kirche	92	90	88	94	74	52	88
Parkpl. am Kanaltor	90	95	70	70	35	0	72
Durchschnitt große Plätze	91	92	81	84	58	31	81
Tiefgarage am Marktplatz	86	91	22	72	30	0	60
Parkh. Nürnbergerstraße	95	80	95	95	45	/	82
Parkh. am Frankfurter Tor	60	55	35	60	10	/	44
Parkh. Steinheimer Str.	67	47	52	47	13	/	45
Durchschnitt HP GmbH	78	71	51	72	26	0	60
Parkh. Br.-Grimm-Center	88	64	72	80	28	8	66
Main Kinzig Halle	100	100	100	84	48	16	86
Durchschnitt sonst. Parkh.	92	77	82	81	35	11	73
Gesamtdurchschnitt	89	84	80	81	53	38	77

Quelle: Eigene Erhebung am 2.7.1996

Tab. B6: Parkraumnachfrage Innenstadt: Belegung Samstag

Standort	Belegung Samstag (in %)				Durchschnitt	Belegung absolut
	9 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	9-15 Uhr (in %)	11 Uhr
Straßenparkpl. nördl. Innenstadt	73	86	80	71	76	405
Straßenparkpl. südl. Innenstadt	85	96	93	90	91	953
Durchschnitt Straße	81	93	89	84	86	1340
Freiheitsplatz/ Parkpl. Franz. Allee	70	100	100	84	89	520
Parkpl. am Kanaltor	35	95	70	75	69	330
Durchschnitt große Plätze	56	98	88	80	81	850
Tiefgarage am Marktplatz	96	90	100	33	80	220
Parkhaus Nürnbergerstraße	60	100	100	50	77	360
Parkhaus am Frankfurter Tor	35	95	90	20	60	540
Parkhaus Steinheimer Str.	27	87	33	13	40	200
Durchschnitt HP GmbH	57	94	88	31	68	1320
Behördenparkhaus	20	60	73	26	45	120
Parkhaus Br.-Grimm-Center	72	96	84	64	79	500
Parkhaus Hertie						~80
Main Kinzig Halle	72	92	88	88	85	190
Durchschnitt sonst. Parkh.	59	86	82	61	72	890
Kleinere Parkplätze						280
Gesamtdurchschnitt	67	93	87	70	79	4680

Quelle: Eigene Erhebung am 6.7.1996

Tab. B7: Parkraumnachfrage Innenstadt: Parkdauer Dienstag nachmittag

Standort	Anteil der Kurz-, Mittel-, Dauerparker an abgestellten KFZ (in %)			Anteil der Dauerparker an belegten Stellpl. (in %)
	Kurzp. ca. 1h	Mittelp. ca 2h	Dauerparker ab ca 3h	Dauerparker ab ca 3h
Straßenparkpl. nördl. Innenstadt	30	19	51	74
Straßenparkpl. südl. Innenstadt	44	19	37	60
Durchschnitt Straße	39	19	42	65
Freiheitsplatz/ Parkpl. Franz. Allee	46	22	32	52
Parkpl. Am Kanaltor	20	15	65	84
Durchschnitt Große Plätze	35	19	46	65
Tiefgarage am Marktplatz	52	34	14	27
Parkh. Nürnbergerstraße	49	13	38	61
Parkh. am Frankfurter Tor	68	8	24	48
Parkh. Steinheimer Str.	25	8	67	81
Durchschnitt HP GmbH	53	16	31	50
Parkh. Br.-Grimm-Center	43	24	33	58
Main Kinzig Halle	19	10	71	84
Durchschnitt sonst. Parkh.	34	19	47	67
Gesamtdurchschnitt	39	19	42	63

Quelle: Eigene Erhebung am 2.7.1996

2.5 Verkehrsbeziehungen

Es wurden im Rahmen der Erarbeitung des VEP Hanau keine eigenständigen Untersuchungen zum Verkehrsverhalten der Hanauer Bevölkerung durchgeführt. Vielmehr konnten auf der Basis der Ergebnisse der Volkszählung 1987, der „Nutzen-/Kostenuntersuchung Nordmainische S-Bahn“ (Daten von 1989) und der RMV-Marktanalyse Hanau ausreichend präzise Daten auch für das Hanauer Verkehrsgefüge gewonnen werden. Die Daten des Generalverkehrsplans von 1976 hingegen waren wegen des fortschreitenden Strukturwandels und der geänderten Verkehrsteilnahme nicht mehr verwendbar.

Auch die Verkehrsbeziehungsmatrix der „Nutzen-/Kostenuntersuchung Nordmainische S-Bahn“ erlaubte keine vollständige Abbildung des Verkehrsgeschehens, da die Daten der Pendlerbeziehungen des Landkreises nicht aus einer umfassenden Haushaltsbefragung, sondern aus Verkehrsteilnehmerzählungen und anderen Untersuchungen selektiv zusammengesetzt wurden. Daher sind insbesondere die Pendlerströme mit dem Ziel Hanau aus dem nördlichen, östlichen und südlichen Umland nicht vollständig abgebildet.

Ein- und Auspendler Hanaus

Wesentliches Ziel der Hanauer Bevölkerung mit rund 18.000 Fahrten pro Tag (alle Wegezwecke) ist die Stadt Frankfurt. Der Richtung Frankfurt erreichte ÖV-Anteil von ca. 30 % dokumentiert die Qualität der Schienenverbindung (siehe Abb. B67, Daten von 1992). Fast 12.000 Fahrten/Tag von Einwohnern Hanaus zielen in das Kreisgebiet, mit einem ÖV-Anteil von ca. 15 %. Der Berufsverkehr ist hierbei von untergeordneter Bedeutung. In umgekehrter Richtung jedoch macht allein der Berufsverkehr rund 12.000 Fahrten aus (Daten der Volkszählung).

Von den 30.000 **versicherungspflichtig Beschäftigten** in der Einwohnerschaft Hanaus haben ca. 15.000 (50%) auch ihren Arbeitsplatz in Hanau, ca. 5.500 pendeln nach Frankfurt (18%), ca. 1.200 (4%) nach Maintal und ca. 300 (1%) in andere Gemeinden. Bei ca. 47.000 Arbeitsplätzen in Hanau werden 34% von Ortsansässigen eingenommen (Pendleratlas Hessen des Landesarbeitsamtes).

Seit der Erhebung der zitierten Daten (1987 bzw. 1989) hat sich das Bild in etwa wie folgt verschoben:

- Die Pendlerströme zwischen Hanau und Frankfurt sind deutlich angestiegen.
- Die Pendlerbeziehungen zumindest im Berufsverkehr zwischen Hanau und dem Umland haben abgenommen, die im Einkaufsverkehr sind eher angestiegen.
- Die Verkehrsbeziehungen mit dem Großraum Frankfurt haben zugenommen.

Die Größenordnung der heutigen Pendlerströme ist hiermit für die Planungsempfehlungen im Rahmen dieses Verkehrsentwicklungsplans ausreichend abschätzbar.

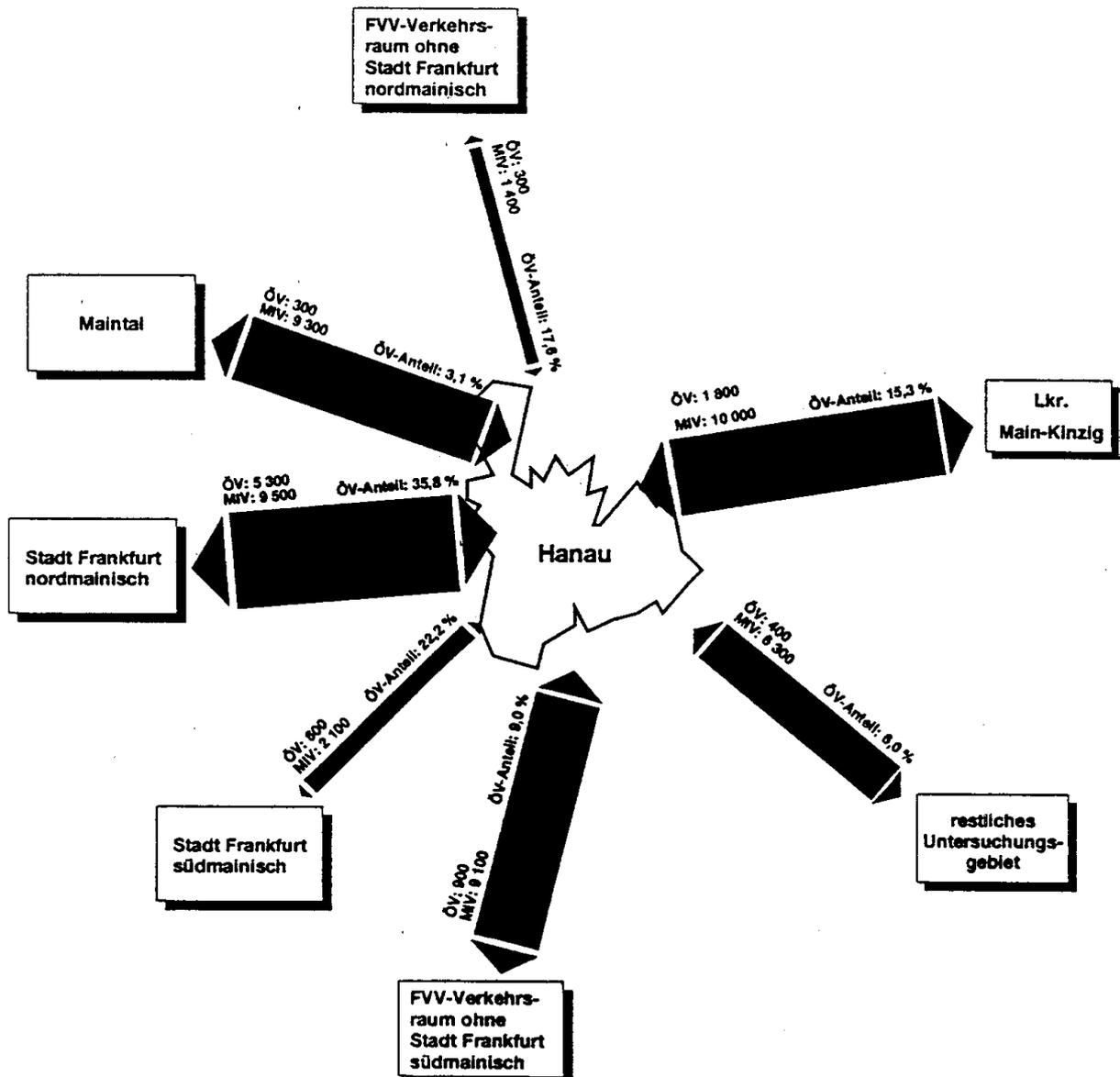


Abb. B67: Ziel- und Quellverkehr der Hanauer Bevölkerung; Quelle: Intraplan: Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Nordmainischen S-Bahn; 1992. FVV = Frankfurter Verkehrsverbund; heute in den RMV eingegliedert.

Verkehrsbeziehungen innerhalb des Hanauer Stadtgebietes (siehe auch Karte B25)

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung von 1989 sind für den Binnenverkehr Hanaus relativ repräsentativ. Verfügbar waren jedoch nur die MIV- und die ÖPNV-Fahrten. Von besonderem Interesse sind die Verteilung der Fahrten zwischen den Stadtteilen und die Anteile des Öffentlichen Nahverkehrs.

Abb. B68 zeigt die generelle räumliche Verteilung aller Fahrten unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels. Deutlich wird, daß die allgemein als besonders dominant angenommenen Fahrtenbeziehungen mit Ausrichtung auf die Innenstadt in Wirklichkeit nur 19% des gesamten Hanauer Binnenverkehrs ausmachen, hingegen 41% aller Fahrten zwischen den Stadtteilen (ohne Innenstadt) stattfinden.

Verhältnis der Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr Hanaus

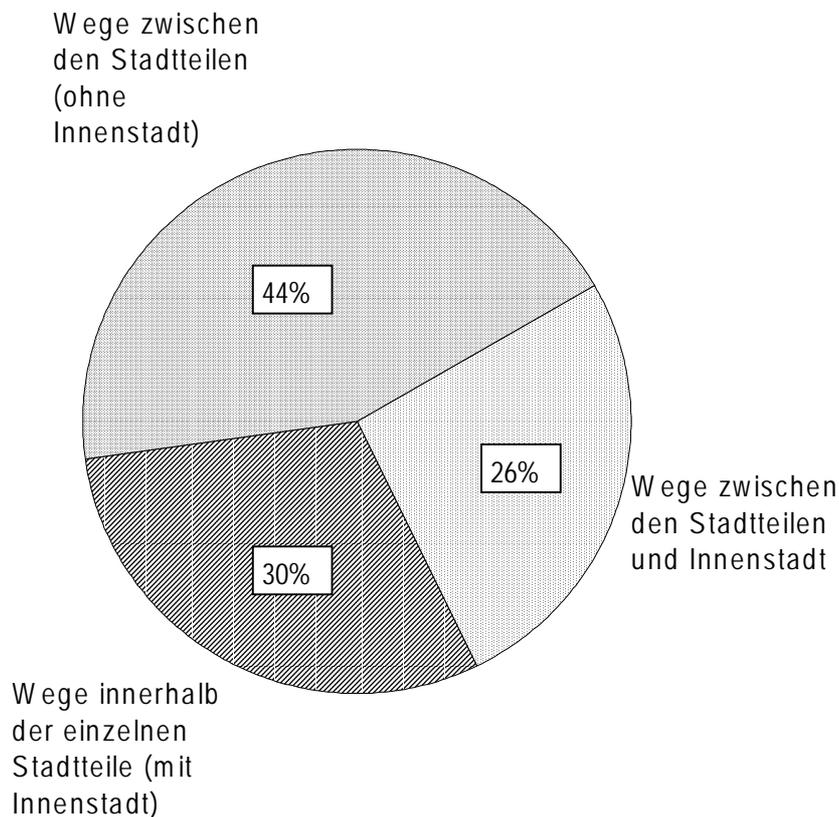


Abb. B68: Verhältnis der Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr Hanaus; Quelle: Intraplan a.a.O.

Auffällig ist die starke MIV-Benutzung im Binnenverkehr innerhalb der Stadtteile. Insgesamt wird pro Tag hierbei rund 23.000 mal das Verkehrsmittel „Auto“ bewegt, bei einer angenommenen Fahrtlänge von 1.000 m werden hierdurch rund 8 Millionen km jährlich zurückgelegt - ein großes Potential für das Zu Fuß Gehen oder Radfahren.

Weitere Ergebnisse der Verkehrsmatrix in Schlagworten (nur MIV-ÖV-Verhältnis ohne Fußwege und Radfahrten):

- Mit 43% bzw. 42% ÖPNV-Anteil zeigen die Verbindungen Lamboy - Innenstadt und Kesselstadt - Innenstadt die höchsten ÖPNV-Anteile
- Die ÖPNV-Anteile der übrigen Fahrten zur Innenstadt liegen i.d.R. bei rund 30% (Ausnahme: Süd-Ost Richtung Innenstadt 19%)
- Der Anteil des ÖPNV auf den Wegen zwischen den Stadtteilen, also immerhin 41% aller Wege in Hanau, liegt zwischen 42% und lediglich 7%; die Qualität der Verbindung schlägt sich deutlich im Fahrtenanteil nieder.

Für die Konzeption des zukünftigen Verkehrsnetzes ergeben sich eine Reihe von Schlußfolgerungen:

- Der ÖPNV muß insbesondere die Qualität der Stadtteilverbindungen verbessern, um so einen höheren Anteil bei fast der Hälfte aller Hanauer Binnenfahrten zu erlangen.
- Der hohe Anteil der kurzen Autofahrten innerhalb der Stadtteile stellt ein großes Potential für die nichtmotorisierten Verkehrsarten dar.

2.6 Zusammenfassung Bestandsanalyse (siehe auch Karte B26)

Für die Planung der Verkehrsentwicklung sind derzeitige Verhältnisse und Trends von Städtebau und Landschaft, von Umwelt und Verkehrssicherheit, von allen Verkehrsarten sowie schließlich von Parkraumangebot und -nachfrage bedeutsam.

Die Lage Hanaus am östlichen Rand des Rhein-Main-Ballungsraumes sichert regional, national und global hohe Erreichbarkeiten; ihre Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der abgestimmten Entwicklung von Städtebau und öffentlichen Verkehrsanbindungen. Der polyzentrale Aufbau der Stadt mit stadtteilnahen Grünzügen bietet gute Voraussetzungen für kurze Wege und beste ÖV-Anbindungen. Einschränkungen bestehen durch trennende Gleis-, Schnellstraßen- und Fabrikanlagen; gefährdet sind die stadtteilnahen Freizeiträume. Die in Hanau vielfach vorhandene städtebauliche Dichte nimmt ab durch zunehmende Verkehrsflächen und Auslagerung von Funktionen; auch die Nutzungsmischung wird entsprechend den Anforderungen vieler Bauherren geringer. Straßen und Plätze, seit Jahren durch den Autoverkehr beeinträchtigt, werden bereits in Einzelfällen für die städtische Öffentlichkeit zurückgewonnen; es bleibt jedoch ein überdurchschnittlich hoher Anteil anbaufreier (Schnell-) Straßen, die den städtischen Erlebniszusammenhang unterbrechen.

Emissionen und Gefährdungen durch den Straßenverkehr bewegen sich in Hanau auf einem üblichen, vermeidbar hohen Niveau. Erwähnenswert ist, daß auch die Sicherheit vor Kriminalität nicht unerheblich davon abhängt, daß die Öffentlichkeit der Straßenräume nicht zu sehr durch Verkehr und Städtebau verringert wird.

Die Verkehrsmittelwahl liegt im mittleren Bereich vergleichbarer Städte in der BRD. Städtebau und Infrastruktur ermöglichen deutliche Verringerungen des Anteils Kfz-Verkehr; erreichbar sind diese aber nur mit entsprechenden planerischen und politischen Weichenstellungen.

Der Fußgängerverkehr in Hanau wird durch Enge, Verkehrsgefährdungen und wachsende suburbane Entfernungen beeinträchtigt. Besondere Probleme stellen die Umwege durch die vielen unüberwindbaren Trennlinien in Hanau dar. Diese behindern auch den Radverkehr; auch die sonstige Infrastruktur für Radfahrer weist erhebliche Verbesserungspotentiale auf.

Das Angebot im öffentlichen Nah- und Fernverkehr ist vergleichsweise gut. Die flächenhafte Abdeckung des Stadtgebiets ist zwar positiv; sie täuscht aber darüber hinweg, daß langfristig ein komfortabler Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen nur bei einer Entsprechung mit dichtem und gemischtem urbanen Haltestellenumfeld möglich ist.

Die Infrastruktur für Kfz-Verkehr ist so großzügig, daß trotz hoher Verkehrsnachfrage nahezu keine Überlastungen eintreten. Die leichten Rückgänge des Kfz-Verkehrsaufkommens in den letzten Jahren können in Zukunft durchaus durch neue Wachstumsschübe kompensiert werden - die relative Staufreiheit kann nicht dauerhaft gewährleistet werden. Die überregionalen Straßen im Hanauer Stadtgebiet sind unzureichend für stadtbezogene Verkehre verknüpft.

In dicht bebauten Bereichen wird ein sehr großer Flächenanteil dem ruhenden Kfz-Verkehr zur Verfügung gestellt. Freiraumqualitäten und Erreichbarkeiten im Fußgänger- und Radverkehr werden stark beeinträchtigt. Es fehlen weitgehend Regelungen und Bewirtschaftungsformen zum Abgleich von Parkraumnachfrage und Flächenknappheit.

Besonders problematisch im Hinblick auf Freiraumqualitäten, Wohnumfeld und Verkehrsmittelwahl ist die Parkraumorganisation in der Innenstadt, insbesondere aufgrund des hohen Anteils ebenerdiger bzw. Straßenparkplätze. Unzureichende Gebührenstaffelung und Innenlage der großen Stellplatzanlagen verursachen unnötigen Parksuchverkehr und Unzufriedenheit trotz ausreichendem Angebot.

Die Analyse der Verkehrsbeziehungen zeigt im regionalen Maßstab starke Einpendlerströme aus dem Main-Kinzig-Kreis sowie starke Auspendlerströme Richtung Ballungsraum. Im Binnenverkehr Hanaus ist die Innenstadt zwar der Stadtteil mit dem höchsten Verkehrsaufkommen, ihr Anteil am gesamten Binnenverkehr Hanaus ist jedoch geringer als erwartet. Auffällig ist auch das hohe Maß an Autobenutzung innerhalb der Stadtteile und geringe ÖV-Anteile auf schlecht bedienten Stadtteilverbindungen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß Hanau trotz aller Probleme immer noch gute Voraussetzungen für hohe Erreichbarkeiten in allen Verkehrsarten hat. Ohne planerische Eingriffe sind diese Potentiale jedoch zunehmend gefährdet; auch in Hanau besteht die Gefahr, daß wachsender Verkehrsaufwand im Kfz-Verkehr wachsende ökonomische, ökologische und soziale Schäden verursacht.