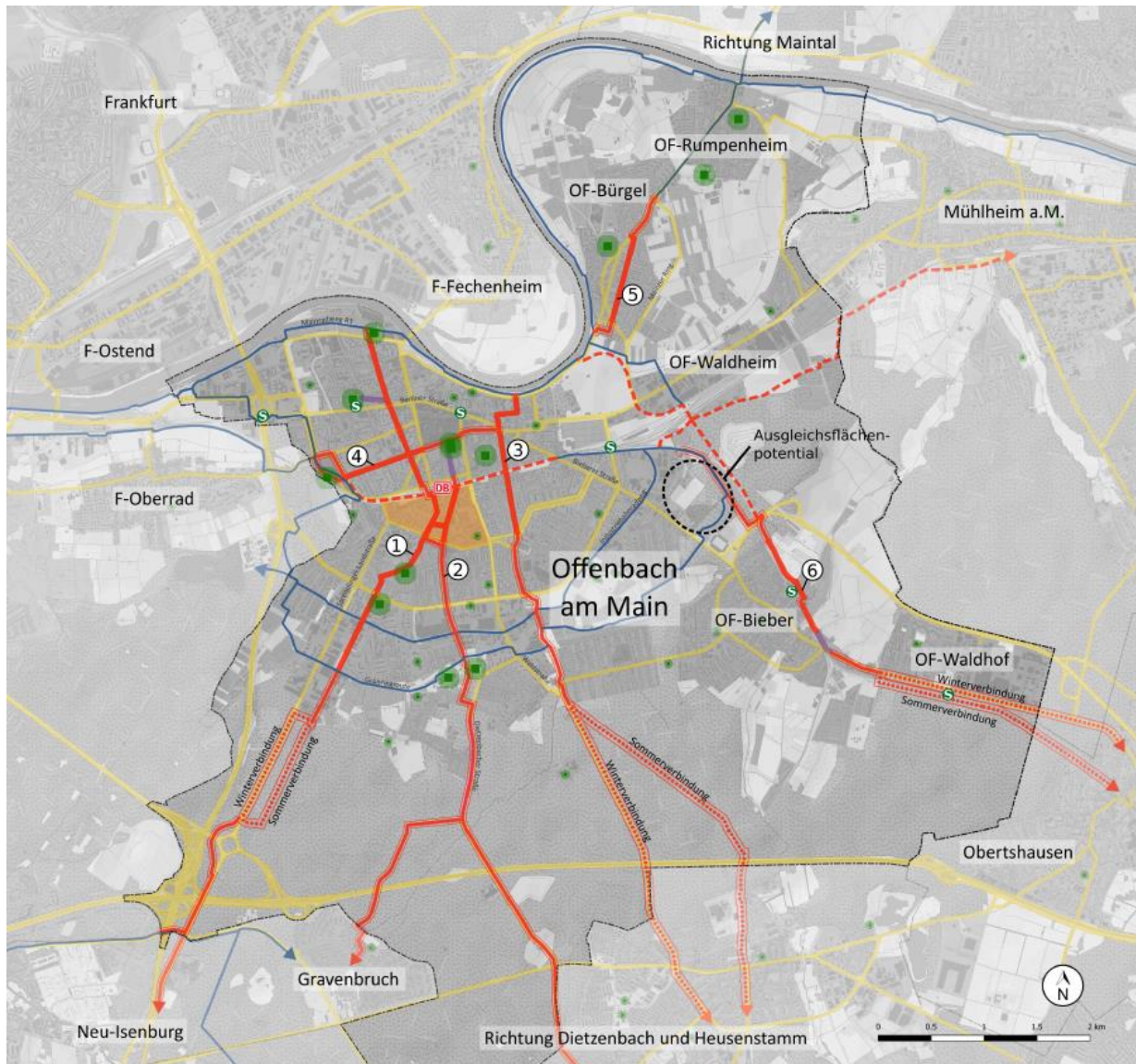


Fahrrad-(straßen)-stadt Offenbach

Vorhabenbeschreibung für den Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“



...für eine Stadt der kurzen Wege

27.09.2017

1. Hintergrund und Gebietsdarstellung

Offenbach am Main ist eine der Kernstädte in der Metropolregion FrankfurtRheinMain. Die ehemalige Industriestadt erfährt seit einigen Jahren eine dynamische Entwicklung hin zu einem modernen Kreativ- und Wirtschaftsstandort. Allein seit 2012 ist die Bevölkerung um 7,7% auf heute knapp 135.000 Einwohner¹ (Stadt Offenbach 2017) gestiegen. Mit dem neuen Hafenumquartier und der Entwicklung des Offenbacher Ostens entstehen aktuell neue Stadtviertel und lassen weiteres Wachstum erwarten. Vor allem in den innenstadtnahen Bezirken ist die Bevölkerung jung und international. Die Stadt hat prozentual den höchsten Ausländeranteil aller deutschen Städte.

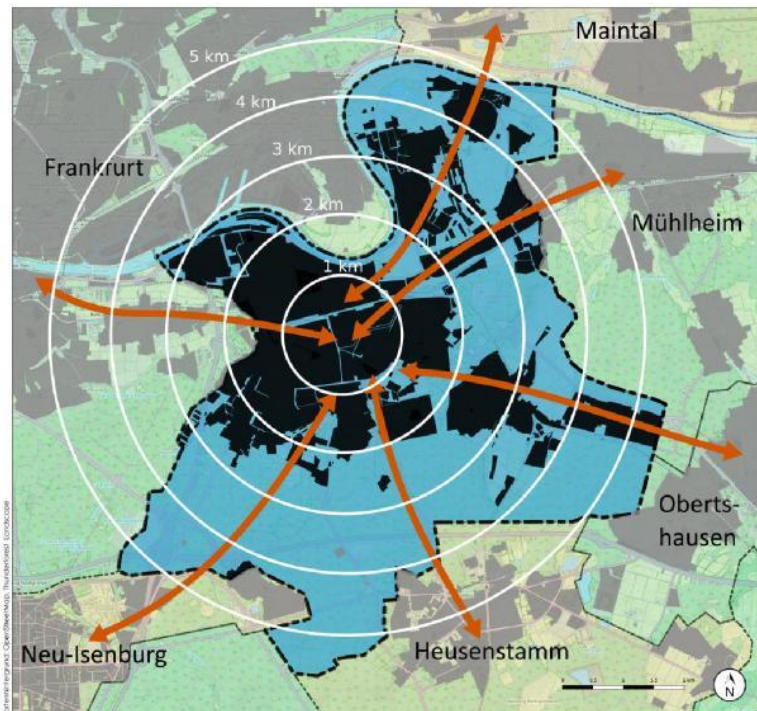


Abbildung 1: Projektgebiet Stadt Offenbach mit Anbindung an die Region

Offenbach ist die sprichwörtliche Stadt der kurzen Wege. Durch die kompakte Siedlungsstruktur ist das Stadtzentrum von allen Stadtteilen aus in weniger als 5 km zu erreichen (siehe Abbildung 1). Die Stadt ist eng mit dem Ballungsraum Rhein-Main-Region verwoben. Insbesondere zu den Nachbarkommunen im Landkreis Offenbach und zur Stadt Frankfurt bestehen starke Pendlerverflechtungen. Über 70% der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten Offenbachs pendeln aus. Auf der anderen Seite sind knapp 70% der Arbeitsplätze in Offenbach durch Einpendler besetzt (Stadt Offenbach 2016). Die starke regionale Verflechtung bringt allerdings hohe Verkehrsbelastungen mit sich. Insbesondere die Ein- und Ausfallstraßen Offenbachs weisen hohe Verkehrsstärken auf. Dementsprechend stößt die Verkehrsinfrastruktur an vielen Punkten schon heute an ihre Kapazitätsgrenze.

In den letzten Jahren wurde die Radverkehrsinfrastruktur durch viele Maßnahmen wie die Öffnung von Einbahnstraßen, die Einrichtung einer Fahrradwegweisung, den Pilotversuch Radfahren in der Fußgängerzone, die Radwege am Mainzer Ring, die Radfahrstreifen an der Rumpenheimer Straße, Lückenschlüsse im Radnetz u. a. durch (lichtsignalgeregelte) Querungsstellen oder Sonderführungsformen (Hessenring/Buchhügelallee), den Fahrradstadtplan sowie ständige Installation

¹ Mit Rücksicht auf die Lesbarkeit des Textes wurde in der vorliegenden Vorhabenbeschreibung auf eine geschlechtergerechte Schreibweise verzichtet. Sämtliche personenbezogene Bezeichnungen sind im Folgenden als geschlechtsneutral zu verstehen.

neuer Fahrradbügel stetig verbessert. Dennoch ist es noch nicht gelungen, dass das Radfahren in Offenbach von einer breiten Öffentlichkeit als komfortabel und sicher und damit als echte Alternative zum Pkw wahrgenommen wird. Das Radverkehrsnetz weist aktuell noch viele Lücken auf. Auf wichtigen Verbindungen fehlen Radverkehrsanlagen und die Anbindung der Innenstadt an die umliegenden Stadtteile ist an vielen Stellen nicht durchgängig.

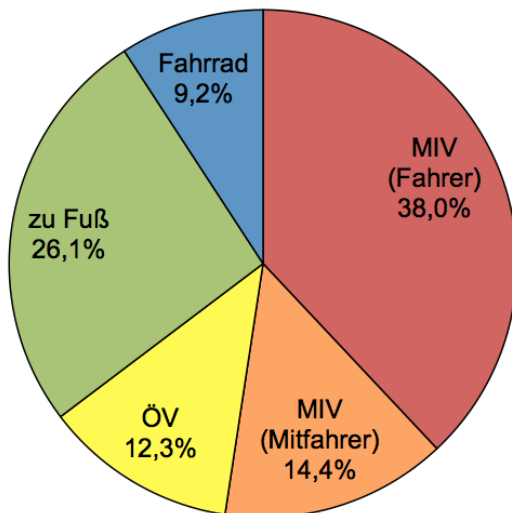


Abbildung 2: Modal Split des Gesamtverkehrs von Offenbach (Mobilität in Deutschland 2008)

Die Siedlungsstruktur und die Topographie Offenbachs bieten ideale Voraussetzungen für den Radverkehr. Dennoch liegt der Radverkehrsanteil im Modal Split bezogen auf den Gesamtverkehr von Offenbach bei lediglich 9,2% (siehe Abbildung 2), was im Vergleich zu Städten mit ähnlicher Größe und Struktur ein niedriger Wert ist. Der Zeitpunkt für eine Änderung in der Mobilitätskultur von Offenbach ist allerdings günstig. Die Stadt befindet sich im Umbruch, der Zuzug hält weiter an und die bestehenden Verkehrsprobleme sind allein durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht mehr zu lösen.

Die Stadt Offenbach hat das Potenzial der Radverkehrsförderung erkannt. Dies spiegelt sich über die Infrastruktur-Projekte hinaus in der Initiative der städtischen Ämter zur Radverkehrsförderung durch Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit wider. Auch zahlreiche Strategiepapiere der letzten Jahre thematisieren den Radverkehr als Handlungsfeld. Im 2016 beschlossenen Masterplan Offenbach 2030, der die Entwicklungsstrategie für die nächsten Jahre vorgibt, wird der Ausbau eines leistungsfähigen und attraktiven Radverkehrsnetzes explizit als Handlungsempfehlung ausgesprochen. Sowohl das Integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Offenbach von 2010 als auch der Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main und der Lärmaktionsplan Hessen benennen die Förderung des Radverkehrs als wichtige Maßnahme für die Stadt Offenbach. Im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur wird auf das in 2007 als Teil des Verkehrsmanagement-plans verabschiedete Radverkehrskonzept verwiesen, das noch nicht in allen Teilen umgesetzt werden konnte. Die Stadt Offenbach ist außerdem Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH). Die beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung angesiedelte Institution hat die systematische Förderung der Nahmobilität, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs zum Zweck.

Als Verbundpartner beteiligen sich an dem Projekt neben Offenbach am Main auch die Nachbarkommunen Obertshausen und Neu-Isenburg. Beide Städte sind durch starke Pendlerverflechtungen eng mit der Stadt Offenbach verknüpft.

2. Ziele und Zielgruppe(n)

Mit dem Projekt Fahrrad-(straßen)-stadt Offenbach erhält der Radverkehr einen ganz neuen Stellenwert in der Verkehrsplanung der Stadt Offenbach. Durch den Ausbau von attraktiven Fahrradachsen, die sich durch die komplette Stadt vom Zentrum bis in die äußeren Stadtteile und die Nachbarkommunen ziehen, werden die Bedingungen für den Radverkehr großräumig und nachhaltig verbessert. Durch die Anlage von Fahrradstraßen und hochwertiger Radinfrastruktur soll der Straßenraum im Zuge der Fahrradachsen im Streckenverlauf und besonders in Knotenbereichen konsequent an die Bedürfnisse von Radfahrenden angepasst werden und so die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel im Berufs- und Alltagsverkehr auf innerstädtischen Wegen sowie auf Verbindungen in die Nachbarkommunen deutlich gesteigert werden.

Mit den Fahrradachsen werden unter anderem die Bedürfnisse von **Fahrradpendlern** und **Pedelec-Nutzern** berücksichtigt, für die ein schnelles Vorankommen, direkte und ganzjährig gut befahrbare Verbindungen und damit geringe Zeitverluste auf ihren Wegstrecken wichtig sind. Insbesondere die Schnittstellen zu den Radverkehrsnetzen angrenzender Kommunen sind neuralgische Punkte bei der Durchgängigkeit.

Die Stadt Offenbach wird deshalb beim Ausbau der Fahrradachsen eng mit den Nachbarkommunen und dem Kreis Offenbach zusammenarbeiten. Die Städte Neu-Isenburg und Obertshausen sind direkt als Verbundpartner beim Ausbau der Fahrradachsen beteiligt. Die Bestrebungen zu einem interkommunalen Ausbau des Radnetzes werden zudem durch den Regionalverband FrankfurtRheinMain unterstützt. Dort, wo zum Lückenschluss die Neuanlage von befestigten Radwegen im Außenbereich notwendig ist, unterstützt das Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz der Stadt Offenbach bei der Umsetzung von adäquaten Ausgleichsmaßnahmen. Im Rahmen des Projekts soll auch untersucht werden, wie die Verbindung nach Neu-Isenburg mittelfristig in Qualität eines Radschnellweges ausgebaut werden kann.

Auch die Bedürfnisse von **Gelegenheitsradfahrern** und **Fahrradanfängern** werden bei der Einrichtung der Fahrradachsen ebenfalls zentral berücksichtigt. Bei dieser Zielgruppe steht der Sicherheitsaspekt stärker im Vordergrund. Dem wird durch die bewusste Führung des Radverkehrs abseits von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen und durch die Bevorzugung von Führungsformen wie Fahrradstraßen und separaten Radwegen Rechnung getragen. Flankierend zum Ausbau der Fahrradachsen werden diese Zielgruppen durch spezielle Maßnahmen der Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und des Mobilitätsmanagements gezielt angesprochen.

Besonders die **Bevölkerung in den innenstadtnahen Quartieren** wird durch die Einrichtung der Fahrradachsen in mehrfacher Hinsicht profitieren. In diesen Bereichen mangelt es aufgrund der hohen baulichen Dichte häufig an öffentlichem Raum mit hoher Aufenthaltsqualität. Die fahrradfreundliche Umgestaltung des Straßenraums trägt hier durch ihre verkehrsberuhigende Wirkung deutlich zu einer Wohnumfeldverbesserung bei. So erfahren auch Menschen, die bisher gar nicht oder nur wenig Rad fahren, die positiven Effekte der Radverkehrsförderung in ihrem direkten Lebensumfeld. Gerade in Nachbarschaften mit einem hohen Anteil an Menschen aus anderen Kulturkreisen kann so ein positiver Zugang zum Fahrrad gefördert werden.

Das Pilotgebiet des Projektes (Main)RadQuartiere, das innerstädtische Senefelder Quartier, ist auch eines der Schwerpunktbereich der Fahrrad-(straßen)-stadt. Durch die enge Zusammenarbeit der beiden Projekte, zum Beispiel im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit oder bei der Ansprache der Bürger, können beide Vorhaben gestärkt werden.

Da im Verlauf der Fahrradachsen viele wichtige Ziele des Radverkehrs wie Schulen, Einzelhandel und Freizeiteinrichtungen angebunden werden, erhöht sich die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel für **alltägliche Besorgungsfahrten**. Gerade das Offenbacher Zentrum mit seiner Konzentration an Einzelhandel und öffentlichen Einrichtungen wird durch die Fahrradachsen deutlich besser erreichbar. Auch die Situation für den Freizeitradverkehr verbessert sich, da die Verbindung zum beliebten Mainufferradweg deutlich gestärkt wird.

3. Maßnahmen

Das Projekt sieht die Ausweisung von sechs durchgängigen Radverkehrsachsen vor, welche die wichtigsten Verbindungen im Stadtgebiet und zu den Nachbargemeinden abdecken sollen. Das Kernelement sind Fahrradstraßen (siehe Abbildung 3).

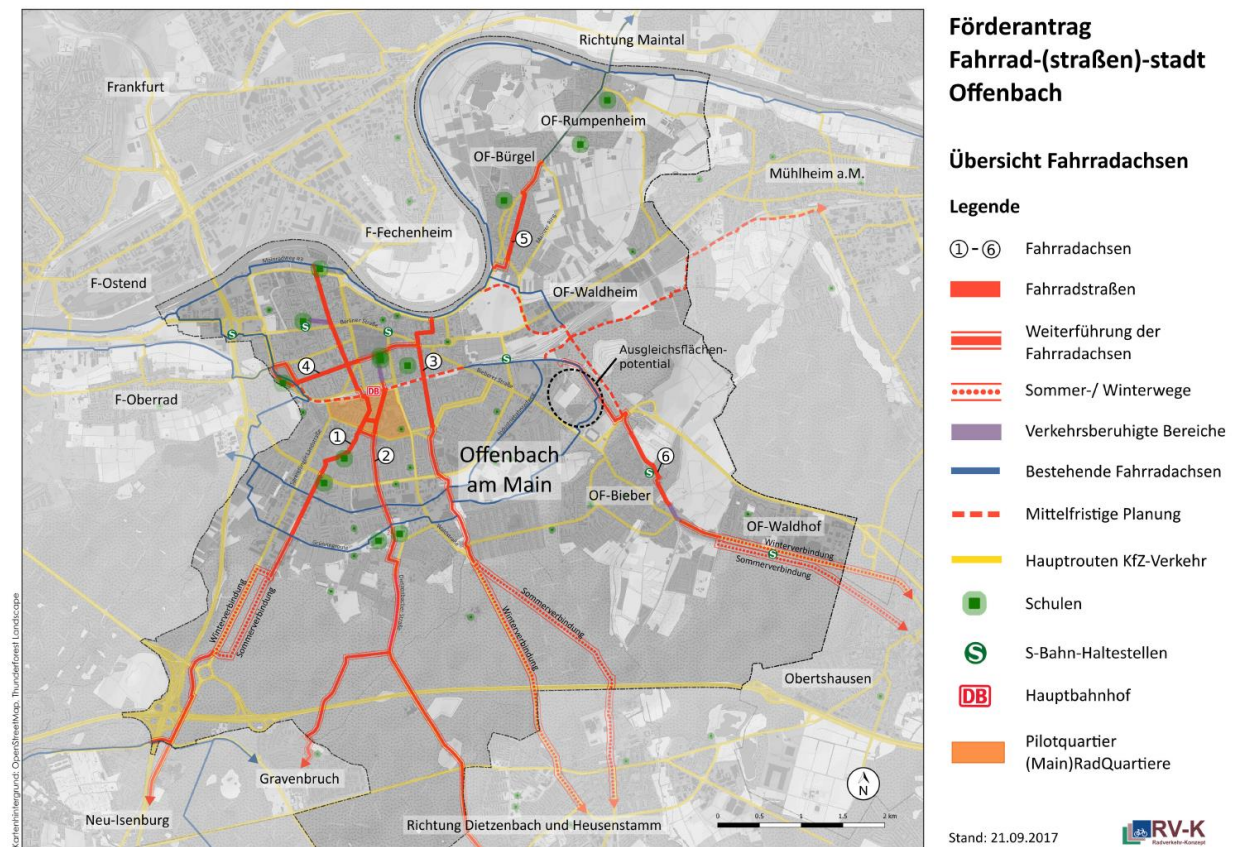


Abbildung 3: System der geplanten Fahrradachsen

Die Achsen sollen durch eine auffällige und durchgängige Gestaltung mit hohem Wiedererkennungswert sichtbar gemacht werden und das Thema Radverkehrsförderung so in das Bewusstsein der Offenbacher Öffentlichkeit rücken. Die Grundstruktur des Offenbacher Verkehrsnetzes bietet für die Ausweisung der

Fahrradachsen beste Voraussetzungen. Parallel zu allen wichtigen Hauptverkehrsstraßen verlaufen Nebenstraßen, die für den Durchgangsverkehr von nachrangiger Bedeutung sind und deshalb weitgehend ohne Leistungseinbußen für das Verkehrssystem fahrradgerecht umgestaltet werden können.

Als konkrete Maßnahmen im Zuge der Fahrradachsen sind folgende Elemente vorgesehen:

3.1. Ausweisung von Fahrradstraßen:



Abbildung 4: Geplante Fahrradstraßen mit Knoten am Beispiel der Fahrradachse 1

In den dicht besiedelten innenstadtnahen Bezirken und in den Kernbereichen der Stadtteile sollen Fahrradstraßen eingerichtet werden (in Abbildung 3 exemplarisch für die Achse 1 als blaue Linien dargestellt). Der Verlauf der Fahrradstraßen wird so gewählt, dass wichtige Ziele des Radverkehrs wie Schulen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen angebunden werden und so der Radverkehr gut gebündelt werden kann.

Fahrradstraßen bieten dem Radverkehr Platz und Sicherheit, da das Fahrrad hier explizit das bestimmende Verkehrsmittel ist und Kraftfahrzeuge nur im Anliegerverkehr und auch dann nur mit geringem Tempo zugelassen werden sollen. Neben den Vorteilen für den Radverkehr tragen Fahrradstraßen durch ihre verkehrsberuhigende Wirkung allgemein zu einer Aufwertung des Wohnumfeldes bei. So wird das Sicherheitsempfinden in den Wohnquartieren erhöht, der Verkehrslärm reduziert und die Luftqualität verbessert.

Wo möglich, soll den Fahrradstraßen vor den querenden Seitenstraßen Vorrang eingeräumt werden. Dies soll im konkreten Fall gemeinsam mit der Politik, der Bürgerschaft und den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt werden. Insbesondere an neuralgischen Punkten (z.B. Abschnitte mit vielen Ausfahrten) und in Knotenpunkten sollen die Fahrradstraßen in ihrem Querschnitt durch den Wechsel von Fahrbahnbelägen und / oder Markierungen so gestaltet werden, dass ihre Besonderheit für alle am Verkehr Teilnehmenden sofort erfasst werden kann und die Priorisierung des Radverkehrs deutlich wird (Abbildung 5).

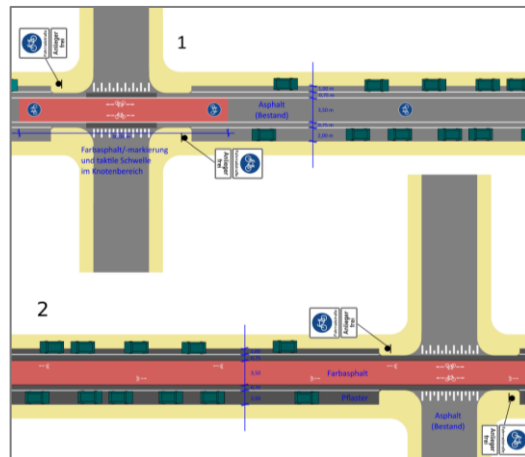


Abbildung 5: Knotenpunkte im Zuge der Fahrradstraßen (links: aktueller Zustand, rechts: Prinzipskizze)

3.2. Fahrradfreundliche Umgestaltung von Hauptstraßenquerungen:



Dort, wo die Fahrradachsen Hauptverkehrsstraßen queren und die Fahrradstraßen unterbrochen werden oder enden, soll der Radverkehr sicher, komfortabel und ohne unverhältnismäßig große Zeitverluste weitergeleitet werden. Im Zuge der Fahrradachsen ist deshalb die fahrradfreundliche Umgestaltung von ausgewählten Knotenpunktbereichen vorgesehen (Abbildung 6 und 7).

Um die Querungssituation des Radverkehrs an Knotenpunkten zu verbessern, sollen je nach Situation verschiedene Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden, zum Beispiel die Markierung von Fahrradfurten und aufgeweiteten Aufstellstreifen, die Anpassung der LSA-Steuerung und von Signalgebern an den Radverkehr und im Einzelfall auch kleinere bauliche Umgestaltungen.

Wichtig ist, dass alle Fahrbeziehungen des Radverkehrs ermöglicht und in die Straßenraumgestaltung und LSA-Steuerung miteinbezogen werden.

Abbildung 6: Hauptstraßenquerungen am Beispiel der Fahrradachse 1



Abbildung 7: Hauptstraßenquerungen (links: aktueller Zustand, rechts: Prinzipskizze)

3.3. Lückenschlüsse an Hauptverkehrsstraßen und im Nebennetz:

Nicht alle Straßen im Verlauf der geplanten Fahrradachsen sind für die Einrichtung von Fahrradstraßen geeignet. Um dennoch eine durchgängig komfortable Radverkehrsführung zu erreichen, soll auch an diesen Teilabschnitten die Radverkehrsinfrastruktur aufgewertet werden. Je nach örtlichen Gegebenheiten wird dies die Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen oder den Lückenschluss durch den Bau von Radwegen erforderlich machen (siehe Abbildung 8).

Auch die außerorts gelegenen Abschnitte der Radachsen sollen so ausgebaut werden, dass sie ganzjährig und bei jeder Witterung befahren werden können. Damit die Verbindungen der Fahrradachsen die angestrebten Anforderungen bezüglich Oberflächenqualität und sozialer Kontrolle ganzjährig erfüllen, ohne dass großflächige Versiegelungen nötig werden, sind an Teilstrecken parallel verlaufende Winter- und Sommervarianten geplant. Falls es durch den Neubau von Radwegen oder die Befestigung von Wirtschaftswegen vereinzelt doch zu Flächenversiegelungen kommt, ist der Ausgleich durch eine 1:1-Entsiegelung durch den Rückbau von asphaltierten Wegen an anderer Stelle geplant. Potenziale hierfür finden sich beispielsweise im Leonhard-Eißnert-Park im Offenbacher Osten.

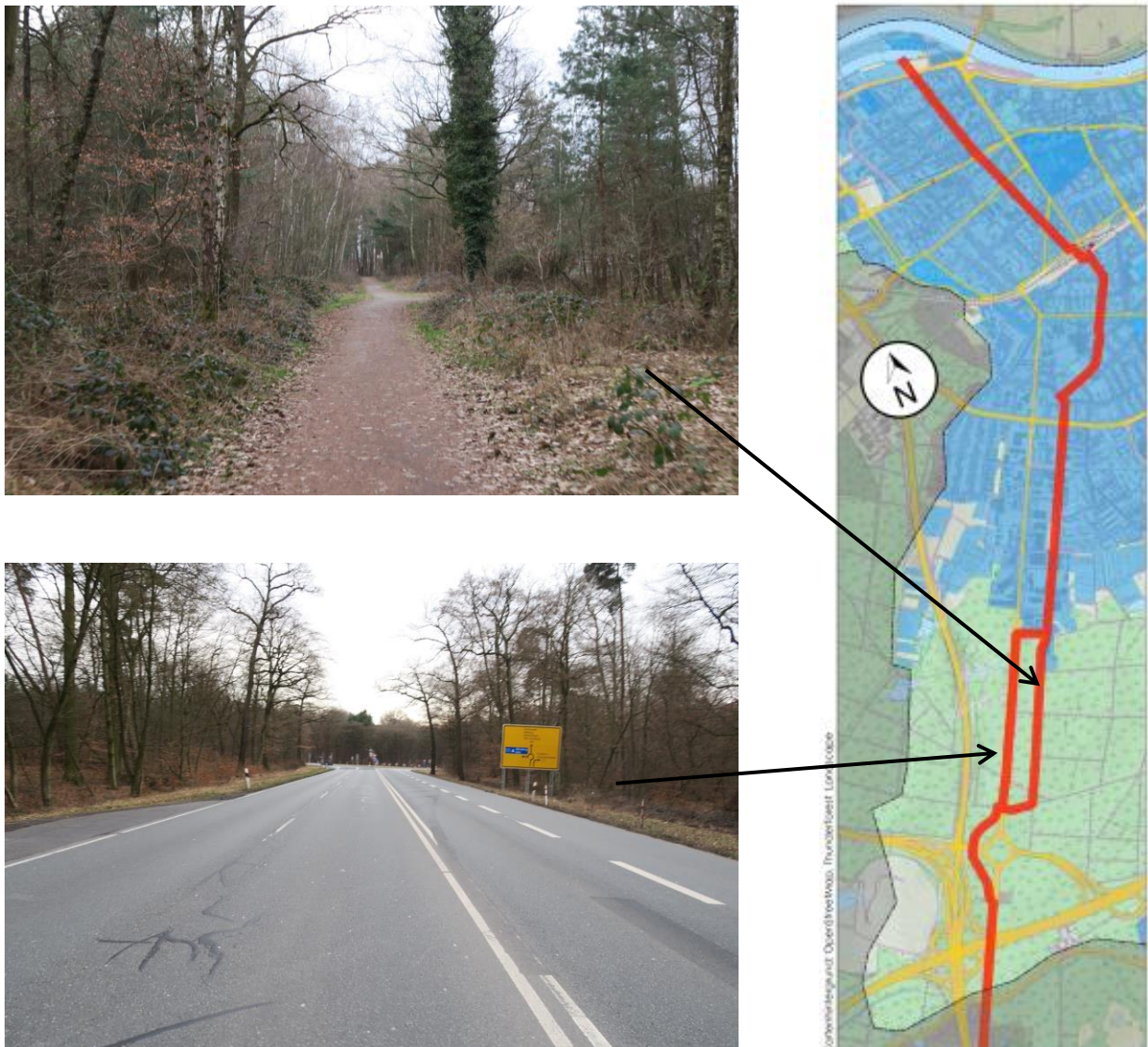
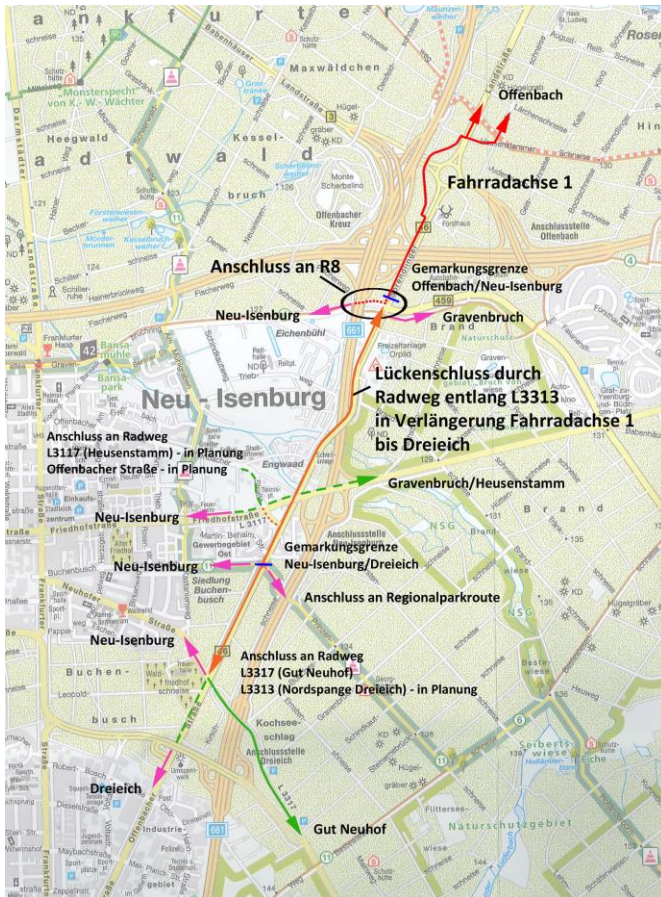


Abbildung 8: Lückenschlüsse am Beispiel der Achse 1

3.4. Weiterführung und Anbindung an die Nachbarkommunen:



Für die Weiterführung der Radverbindungen jenseits der Offenbacher Stadtgrenze ist eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen geplant.

Die Städte Neu-Isenburg und Obertshausen sind deshalb als Verbundpartner im Projekt beteiligt. Mit der Unterstützung der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen und Hessen Mobil sollen überörtliche Radverkehrsverbindungen über Gemarkungsgrenzen hinweg entwickelt werden (siehe Abbildung 9).

Abbildung 9: Weiterführung der Fahrradachse 1 von Offenbach über Neu-Isenburg nach Dreieich

4. Modellhaftigkeit

Das Projekt geht über die isolierte Ausweisung von einzelnen Fahrradstraßen weit hinaus. Vielmehr werden diese in ein größeres System von gut ausgebauten Radverkehrsverbindungen eingebunden, die annähernd das gesamte Stadtgebiet von Offenbach abdecken. Damit wird eine umfassende Verbesserung des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes in kurzer Zeit erreicht. Durch die auffällige und einheitliche Gestaltung der Radverkehrsachsen wird eine hohe Sichtbarkeit erreicht. Damit hat das Projekt neben seinem unmittelbaren Nutzen zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen auch eine hohe Symbolwirkung und ist ein sichtbares Bekenntnis zu einer nachhaltigeren Verkehrsplanung und Stadtentwicklungspolitik. Werden die Fahrradachsen wie geplant umgesetzt, wird dies die lokale Mobilitätskultur und damit den Charakter der Stadt Offenbach nachhaltig positiv verändern.

Auf institutioneller Ebene wird das Projekt von einer großen Koalition verschiedener Akteure aus Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft getragen. Dies ist essentiell, um die nötige Akzeptanz für die Umsetzung in der breiten Öffentlichkeit zu erreichen und möglichst viele Bevölkerungsgruppen anzusprechen. Die Zusammenarbeit endet nicht an der Offenbacher Stadtgrenze. Die konsequente Weiterführung der Radverkehrsachsen in enger Kooperation mit den Nachbargemeinden macht die Offenbacher Fahrradachsen zu einem Projekt mit regionaler Bedeutung.

Bereits in der Vorbereitungsphase hat das Projekt über die Stadtgrenzen Offenbachs hinaus große Resonanz erfahren, zum Beispiel als Gastbeitrag beim Runden Tisch-Radverkehr des Landkreises Offenbach oder im Magazin des Frankfurter ADFC. Auch im weiteren Projektverlauf soll das Vorhaben breitenwirksam kommuniziert werden. Als Multiplikatoren können dabei Projektpartner wie die AGNH fungieren. Des Weiteren sollen Fachveranstaltungen wie die Fahrradkommunalkonferenzen oder der Bundes-, Umwelt- und Verkehrskongress 2019 in Darmstadt genutzt werden um das Vorhaben einem bundesweiten Fachpublikum vorzustellen.

5. Treibhausgasminderung und Monitoring

Das Monitoringkonzept dient dazu, die Zielerreichung der im Projekt verfolgten Maßnahmen, namentlich die Einrichtung von Fahrradstraßen und durchgängigen Fahrradachsen, zu überprüfen. Übergeordnetes Ziel ist die Senkung der THG-Emissionen im Verkehrssektor der Stadt durch die Verlagerung von Fahrten mit motorisierten Verkehrsmitteln auf den Radverkehr. Dieses Ziel soll durch eine positivere Wahrnehmung und objektive Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur erreicht werden.

Da der Umstieg auf das Fahrrad eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Verkehrsteilnehmer voraussetzt, wird sich der Erfolg nur über einen längeren Zeitraum einstellen. Die im Rahmen des Monitoringkonzepts beobachteten Wirkungen stellen deshalb nur eine untere Abschätzung des langfristigen Erfolgs dar. Wichtiger Bestandteil des Monitorings sind deshalb auch Indizien für einen Bewusstseinswandel.

5.1. Faktoren und Wirkungsketten

Im „Integrierten Klimaschutzkonzept“ der Stadt Offenbach aus dem Jahr 2010 ist das Handlungsfeld Mobilität ein zentraler Ansatzpunkt für die Minderung der lokalen Treibhausgasemissionen. Die Radverkehrsförderung durch die Anpassung der Infrastruktur wird explizit als wichtige Stellschraube aufgeführt. Durch den Ausbau der Fahrradachsen ergeben sich Potentiale zur Treibhausgasminderung durch den Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad insbesondere in folgenden Bereichen:

Berufsverkehr:

Durch den Ausbau von durchgängigen Pendlerstrecken wird die große Gruppe der Berufspendler angesprochen. Offenbach hat hier mit seinen hohen Pendlerverflechtungen ein sehr großes Potential. Von den ca. 32.000 Einpendlern kommen ca. 17.000 (53 %) aus dem benachbarten Landkreis Offenbach, der Stadt Frankfurt und dem angrenzenden Main-Kinzig-Kreis. Mehr als 18.000 (56 %) der insgesamt 32.600 Auspendler pendeln dagegen in die Stadt Frankfurt, weitere 5.500 Offenbacher, und damit 17% der Auspendler, fahren für ihre Arbeit in den Landkreis Offenbach (EDA 2016, Masterplan Offenbach 2015).

Im Modal Split für den Berufsverkehr in Offenbach beträgt der Anteil des Radverkehrs laut der letzten Erhebung 10% im Vergleich zu 59 % Pkw-Selbstfahrern (MiD 2008). Insbesondere mit Blick auf die immer stärkere Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes, durch die auch Distanzen von mehr als 10 km auf dem Arbeitsweg zu bewältigen sind, ist es zu erwarten, dass der Wert durch die angepasste Infrastruktur noch deutlich gesteigert werden kann.

Innerstädtische Fahrten:

Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld ist die Reduzierung bzw. Vermeidung von Fahrzeugkilometern bei innerstädtischen Fahrten über kurze Distanzen. Da über 40% der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, kürzer als 4 km sind, besteht hier hohes Verlagerungspotenzial. Hier erweisen sich die kompakte Siedlungsstruktur und die flache Topographie Offenbachs als Vorteil. Durch die bessere Anbindung des Zentrums im Zuge der Fahrradachsen werden alltägliche Besorgungen mit dem Fahrrad erleichtert.

Im Zusammenspiel mit anderen Ansätzen zur Förderung des Radverkehrs in innerstädtischen Quartieren, wie zum Beispiel beim Projekt der Offenbacher (Main)RadQuartiere, mit dem das Angebot an hochwertigen Fahrradabstellanlagen im Wohnumfeld verbessert werden soll, kann hier ein hohes Umstiegs potenzial mobilisiert werden.

Schülerverkehr:

Der Anteil des Fahrrads am Modal Split der hessischen Schüler liegt mit 13% über dem gesamtstädtischen Wert von 9%. Bedenkt man allerdings, dass über 95% der Kinder und Jugendlichen unter 17 Jahren ein Fahrrad besitzen, die Anfahrtswege zu den Schulen meist kurz sind und dennoch fast ein Drittel der Schüler mit dem Pkw zur Schule gebracht wird, besteht hier noch großes Umstiegs potenzial. Von den 33 Offenbacher Schulen werden 13 direkt an die Fahrradachsen angebunden. Dies bedeutet nicht nur eine deutliche Attraktivitätssteigerung des Fahrrads bei der Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg, sondern ebenfalls die Schaffung von guten Anknüpfungspunkten für die Verkehrserziehung im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements. Damit ist in diesem Feld nicht nur mit einer direkten Zunahme des Schülerradverkehrs zu rechnen, sondern auch mit langfristig positiven Effekten auf das erlernte Mobilitätsverhalten.

Da sich die Stadt Offenbach an der MiD 2008 und 2016 mit einer Stichprobenaufstockung beteiligt, liegen zu den genannten Faktoren Mobilitätskenngrößen vor, die zusammen mit den im Rahmen des Projektes ermittelten Werten belastbare Aussagen zu den klimaschutzrelevanten Effekten des Projektes zulassen.

5.2. Beitrag des Projektes zur Senkung der THG-Emissionen

Der Beitrag des Vorhabens zur Senkung der THG-Emissionen wird anhand der erwarteten prozentualen modalen Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr abgeschätzt.

Die Prognose zur Steigerung des Radverkehrsanteils im Zuge des Vorhabens orientiert sich an den Modellrechnungen der UBA-Studie „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“². Vor dem Hintergrund der beschriebenen Wirkungsketten lassen sich folgende darin beschriebene Annahmen nach Umsetzung des Vorhabens auf Offenbach übertragen:

- „Kurze Wege mit dem Rad“: 25 % der mit dem MIV realisierten Wege bis fünf Kilometer lassen sich vom MIV auf den Radverkehr verlagern.

² Ahrens, G.-A. et al.(2013): Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz. Herausgeber: Umweltbundesamt. Abrufbar unter: <http://www.uba.de/uba-info-medien/4451.html>

- „Wahrnehmung des Rades als Option“: In flachen Gemeinden können alle Wege, deren Fahrraderreichbarkeit als gut oder sehr gut eingeschätzt wird größenproportional zu Lasten aller übrigen Verkehrsmittel auf das Fahrrad verlagert werden.

Daraus ergeben sich nach den Modelberechnungen folgende Verkehrsverlagerungen zu Gunsten des Fahrrads:

- „Kurze Wege mit dem Rad“: Steigerung des Radverkehrsanteils am verkehrsbezogenen Modal Split um 1%
- „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz: Steigerung des Radverkehrsanteils am verkehrsbezogenen Modal Split um 6%

Grundlage für die Ermittlung der verlagerten Fahrzeugkilometer bilden die für das Bezugsjahr 2008 bekannten Verkehrsmengen und Fahrtstrecken für die Stadt Offenbach aus dem MiD (siehe Tabelle 1). Bei einer jährlichen Verkehrsleistung von insgesamt 1.426,4 Mio. zurückgelegten Kilometern ergibt sich eine Verteilung der gefahrenen Kilometer auf die einzelnen Verkehrsträger wie folgt:

Tabelle 1: Jahresverkehrsleistung und verkehrsleistungsbezogener Modal Split für die Stadt Offenbach a.M. (MiD 2008):

	Jahresverkehrsleistung in Mio. km	Nach Verkehrsträgern (in %)
Fahrrad	57,1	4 %
zu Fuß	42,8	3 %
ÖPV	385,1	27 %
MIV (Fahrer und Mitfahrer)	941,5	66 %
Gesamt	1.426,4	

Bei der Berechnung des THG-Minderungspotenzials wurden gemäß des Förderaufrufs folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt:

- Gleiche Wegelängen: Die zusätzlichen Fahrradkilometer entsprechen den vermiedenen Pkw-Kilometern
- Pkw-Besetzungsgrad:
 - Durchschnittlich: 1,5 Personen → Pkw-Fahrleistungsreduktion von 0,67 pro Fahrradkilometer)
 - Berufsverkehr: 1,1 Personen → Pkw-Fahrleistungsreduktion von 0,91 pro Fahrradkilometer
- Faktor zur Berechnung der Treibhausgaseinsparungen: 222 g/km

Der erwartete konkrete Beitrag des Projektes zur Senkung der THG-Emissionen beläuft sich demnach auf 19.412 t/Jahr (siehe Tabelle 2):

Tabelle 2: Berechnung des THG-Minderungspotenzials:

	„Kurze Wege mit dem Rad“	„Wahrnehmung des Rades als Option“	Gesamt
Wirkungsbereiche	Innerstädtische Fahrten, Schülerverkehr	Berufsverkehr	
Erwartete Steigerung des Radverkehrsanteils an der Verkehrsleistung (in %)	+ 1%	+ 6%	+ 7%
Erwartete Steigerung des Radverkehrsanteils an der Verkehrsleistung (in Mio. km)	14,3	85,6	99,9
Faktor Besetzungsgrad	0,67	0,91	0,85
Vermiedene Pkw-Kilometer (in Mio. km)	9,6	77,9	87,4
THG-Minderungspotenzial (t/Jahr)	4.243	5.763	19.412

5.3. Methodik

Das Monitoringkonzept besteht aus ex-ante und ex-post Betrachtungen, die einen Vergleich ermöglichen. Methodisch werden Zählungen (von Verkehrsstärken), Beobachtungen (Verkehrsverhalten) und Befragungen (Einstellungen, Mobilitätsverhalten) eingesetzt.

Verkehrszählungen:

Zur Erhebung der tatsächlichen Nutzung werden an strategischen Querschnitten im Verlauf der geplanten Radrouten Radverkehrszählstellen eingerichtet. Die Zählung erfolgt jeweils vor Einrichtung der jeweiligen Fahrradstraße und nach Einrichtung der Fahrradstraße über jeweils mindestens eine Woche. Die Querschnitte werden sowohl überörtliche Routen zu den Nachbargemeinden als auch wichtige Querschnitte in der Innenstadt umfassen. Es sind drei Zählstellen geplant.

Beobachtungen:

Beobachtungen dienen dazu, die Nutzung der Fahrradstraßen und die Interaktionen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger, MIV, Wirtschaftsverkehr) zu evaluieren. Wenn möglich, soll hierfür eine Kamera über der Fahrbahn angebracht werden, die einen längeren Abschnitt einer beispielhaften Fahrradstraße erfasst. Die Beobachtung kann dann einen längeren Zeitraum (einige Tage) umfassen. Alternativ werden direkt Beobachtungen an einem durchschnittlichen Wochentag durchgeführt. Zusätzlich zu den Beobachtungen werden die Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs an einem beispielhaften Querschnitt ex-ante und ex-post gemessen. Die genauen Orte der Beobachtungen werden in Abhängigkeit der geplanten Umsetzung der Fahrradstraßen zu Beginn des Projekts festgelegt.

Befragungen:

Ziel der Befragungen ist, den Erfolg der Fahrradstraßen einschließlich der begleitenden Maßnahmen in Bezug auf eine Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf das Fahrrad abschätzen zu können, sowie die Wirksamkeit der Fahrradstraßen in dieser Hinsicht zu verbessern. Daher werden vor, während und nach der Umsetzung der Maßnahmen Fragen zur Wahrnehmung, den Einstellungen und zu Verbesserungsmöglichkeiten gestellt und durch Fragen zum Mobilitätsverhalten ergänzt. Vergleichend werden sekundäre Daten wie statistische Daten und die Studie „Mobilität in Deutschland“ (je nach Verfügbarkeit 2008 oder 2016) den Befragungsergebnissen gegenübergestellt.

Sekundäranalyse Bestandsdaten:

Ergänzend zu den Erhebungen im Rahmen des Projektes sollen vorhandene Daten wie die Statistik der Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung oder die Zahlen der dauerhaften Fahrradzählstelle am Offenbacher Hafen im Rahmen einer Sekundäranalyse ausgewertet werden.

Die Verkehrserhebungen im Rahmen des Monitorings der Fahrradachsen werden von der Hochschule Darmstadt (Prof. Dr. Jürgen Follmann, Prof. Dr. Axel Wolfermann, Prof. Dr. Kai Schuster et al.) durchgeführt, die als Projektpartner gewonnen werden konnte.

6. Öffentlichkeitsarbeit

6.1. Idee und Hintergrund

Das Projekt bietet durch die Planung und Umsetzung baulicher Maßnahmen im Stadtbild einen öffentlichkeitswirksamen Moment zur Förderung der Fahrradkultur in Offenbach. Die individuellen und gemeinschaftlichen Vorteile, die eine Steigerung des Radverkehrs mit sich bringen, werden im Zuge dieser Stadtentwicklungsmaßnahme plakativ, emotional und informativ mit der Marke Fahrradstadt Offenbach (Arbeitstitel) an die Stadtgesellschaft vermittelt. Der Bau der Trassen wird hierin als „Highlight“ hervorgehoben.

Als Leitmotiv steht Fahrradstadt Offenbach mittelfristig für den hohen gesellschaftlichen Stellenwert, der Radmobilität in Offenbach beigemessen wird. Authentisch untermauert ist der Anspruch durch intelligent gestaltete Strukturen und Netzwerke sowie eine hohe Zugänglichkeit für Radmobilität in der Stadt für alle gesellschaftlichen Gruppen und Generationen, der sich mittelfristig insbesondere auch durch die sechs neuen Trassen manifestiert. Dieses Markenzeichen dient sodann als Vehikel für Beteiligung und Information für die konkreten Baumaßnahmen, deren Planung, Ablauf und Implikationen hierüber in den öffentlichen Diskurs eingegeben und zuordenbar werden.

Die kommunikative Profilierung Offenbachs als Fahrradstadt ist durch die Kommunikation städtischer Ämter und Einrichtungen, des örtlichen ADFCs sowie reichweitenstarker, lokaler Medien bereits initiiert. Weiterhin konnte im Rahmen der Entwicklung der Projektskizze der örtliche ADFC das Projekt der Offenbacher Fahrradstraßen einer breiten Öffentlichkeit vorstellen. Die Idee erfuhr große Resonanz bei Bürgern, Politik und in der Presse (siehe Abbildung 10). Die Umsetzung der projektbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit erfolgt in Kooperation mit dem Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz der Stadt Offenbach und externen Kommunikationsexperten. Bereits bei der

Projektskizze war das Team von Urban Media Project beratend tätig.

Das Konzept sieht vor, bestehende Kommunikationslinien und Maßnahmen im Zuge einer weitergehenden Netzwerkbildung zu bündeln und nachhaltig durch eine kohärente Kommunikationsstrategie zu stärken (so z.B. die bereits existierende Kampagne „Offenbach fährt fair“). An Marke, Story und Ausrichtung der Kommunikation werden in offenen Workshops, Veranstaltungsformaten und Netzwerktreffen diverse Akteure und Interessierte beteiligt, um auf diese Weise ein Höchstmaß an Identifikation und Verbundenheit zu dem Projekt und seinen Bestandteilen sicherzustellen.



Abbildung 10 a: Frankfurter Rundschau vom 19.05.2017

Schnellweg für Radel-Pendler

Offenbacher Planungsgesellschaft stellt Radweg-Projekt zwischen Obertshausen und der Lederstadt vor

Von Thomas Holzamer

OBERTSHAUSEN • Den Radverkehr stärken und mehr Pendler zum Umstieg auf den Drahtesel bewegen ist das Ziel beim Bau von schnellen Radverbindungen. Eine solche könnte demnächst zwischen Obertshausen und Offenbach entstehen.

Schneller, sicherer und bequemer könnte der Weg zwischen Obertshausen und Offenbach künftig für Fahrradfahrer werden. Dafür soll eine Radverkehrsverbindung sorgen, die die Obertshausen von der Geleitstraße aus über Bieber mit der Offenbacher City verbindet. Das Offenbacher Konzept, das insgesamt sechs solcher Schnellverbindungen aus der Lederstadt in die einzelnen Nachbarkommunen vorsieht, hat die Offenbacher Projektentwick-



Kurz vor dem S-Bahnhof Waldhof biegt die geplante Fahrradstraße ins Feld ab und folgt im weiteren Verlauf der Bahntrasse nach Obertshausen. Der Rot markierte Abschnitt liegt auf Obertshausener Gemarkung, die Kosten für den Bau müssten somit von der Stadt getragen werden. • Foto: Maps4News

letzten 500 Meter auf Obertshausener Gebiet liegen, also von der Stadt bezahlt werden müssten. Die Kosten dafür haben die Planer inklusive begleitenden Ingenieurdienstleistungen auf etwa 300 000 Euro kalkuliert. Diese würden sich dank der geplanten Fördergelder aus dem Wettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ des Bundesumweltministeriums auf einen Eigenanteil von rund 120 000 Euro reduzieren, die die Stadt aufbringen müsste, erläuterte Lemke.

Den Förderantrag müssen die Offenbacher Planer bis 30. September einreichen, bis dahin muss auch Obertshausen entscheiden, ob man sich an dem Projekt beteiligen möchte. Auch das entsprechende Budget müsste dann kurzfristig von den Mitgliedern der Stadtverordne-

Abbildung 10 b: Offenbacher Post vom 17.08.2017

6.2. Kommunikationsziele

Nachstehend sind die Ziele der Kommunikationsstrategie von allgemein bis spezifisch gelistet, die durch top-down-Maßnahmen wie auch bottom-up-Impulse erreicht werden:

- **Bewusstseinsbildung für Fahrradkultur in der Stadt Offenbach:** Radfahren bietet vielfältige individuelle und kollektive Vorzüge, die es zu vermitteln gilt. Eine erfolgreiche Radverkehrsförderung kommt nicht nur den Radfahrern, sondern allen Bewohnern Offenbachs zugute. Dies soll in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gebracht werden. Die Steigerung der Lebensqualität durch Verkehrsberuhigung und der damit einhergehenden Lärminderung und Verbesserung der Luftqualität sowie die Förderung des lokalen Einzelhandels durch die verbesserte Anbindung der Innenstadt sind hierbei nur zwei Aspekte.
- **Profilierung der Stadt Offenbach als Fahrradstadt nach innen und außen:** Die Stadt soll für die Offenbacher Stadtgesellschaft wie auch für Auswärtige (z.B. Offenbach passierende Pendler) als fahrradfreundlich profiliert werden und langfristig als regionales Best-Practice-Case fungieren.
- **Netzwerkbildung und Engagement zum Thema Radfahren in Offenbach:** Für die Entwicklung einer nachhaltigen Fahrradkultur in Offenbach sind starke Netzwerke und bürgerschaftliches Engagement erforderlich, diese gilt es zu fördern und sichtbar zu machen.
- **Vermittlung und Information zum Gesamtprojekt Fahrrad-(straßen)-stadt:** Ein zentraler Fokus der Kommunikation wird darin liegen, die positiven Effekte der Fahrradstraßen für die gesamte Stadtentwicklung herauszustellen, um so die politische und gesellschaftliche Akzeptanz nachhaltig aufrechtzuerhalten.
- **Vermittlung und Information zum Konzept der Fahrradstraßen:** Da es bisher in Offenbach noch keine Fahrradstraßen gibt, wird ein Schwerpunkt der projektbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit auf der Aufklärung und Information über diesen Straßentypus liegen. In der Bevölkerung herrscht zum Teil noch große Unsicherheit über die in Fahrradstraßen geltenden Regelungen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer.

- Vermittlung und Information der baulichen Einzelmaßnahmen: Bei der Planung zur konkreten Ausgestaltung der Fahrradstraßen sollen die Anwohner der betroffenen Straßen und Quartiere in Zusammenarbeit mit den Stadtteilbüros frühzeitig in einen Dialogprozess eingebunden werden.
- Baustellenkommunikation: Insofern durch die Ausgestaltung der Fahrradstraßen den Verkehr betreffende Sachverhalte wie z.B. Umleitungen, geänderte Bushaltestellen etc. eintreten, werden diese frühzeitig und crossmedial verbreitet.

6.3. Zielgruppen

Erfolgsvoraussetzung für die Kommunikation des Projekts ist, bei ihrer Planung, Ausrichtung und Realisierung die spezifische Bevölkerungsstruktur und gegenwärtigen Wandlungsprozesse Offenbachs zu berücksichtigen. Die junge und internationale Bevölkerung der Stadt kann als hohes Potential für eine sichtbare Steigerung der Fahrradmobilität erkannt werden. Das Thema „Fahrradstadt“ ist ein gesamtstädtisches, welches grundsätzlich an alle Bürger – und auch über Offenbach hinaus – zu kommunizieren ist und das erst dann real wird, wenn es die Bürger annehmen. Im Sinne einer bedarfsorientierten Kommunikation sind spezifische Ziel- und Akteursgruppen schwerpunktmäßig zu adressieren und einzubinden.

Relevante Zielgruppen:

- Fahrradanhänger
- Kinder und Jugendliche
- Menschen aus anderen Kulturkreisen
- Pendler aus Offenbach und den umliegenden Kommunen
- Anwohner / Anlieger der künftigen Fahrradstraßen

Relevante Akteursgruppen/Institutionen:

- Schulen und Bildungseinrichtungen
- Interessengruppen für Fahrradfahren (z.B. ADFC, Critical Mass)
- Fahrradläden
- Lokale Medien

6.4. Kommunikationskonzept und –planung

Bausteine und Kanäle der Kommunikation

Um eine flächendeckende und nachhaltige Kommunikation für das Projekt zu gewährleisten, sind allgemein einführende sowie ggf. ortsspezifische Beteiligungsformate und kleinere Info-Kampagnen sowie ein intelligenter Medienmix nötig. Grundsätzlich wird in einer vorgelagerten Konzeptionsphase Auftritt, Haltung und Ansprache der Zielgruppen definiert. In diese Phase werden relevante Akteure aus dem Bereich Radkultur abgeholt und konkret eingebunden.

Startphase 2018

Die Kommunikationsstrategie sieht zum Projektstart, der bestenfalls mit dem Start der Fahrradsaison 2018 zusammenfällt, eine Kampagne vor, die das Projekt und seine Intention nachhaltig und breit im öffentlichen Diskurs der Stadt verankert, aber auch

über Offenbach hinausgehende Kommunikationswirkung entfaltet (Rhein-Main, Hessen). Hierfür sind folgende Maßnahmen geplant und nach außen zu tragen:

1. Warm-Up-Workshop: Öffentliche Vorstellung des Projekts und seiner Teile in einem öffentlichen Rahmen. Politik, Stadtgesellschaft und Projektmacher stehen in einem moderierten Austausch und debattieren die Projektvorschläge ergebnisoffen. Bei hohem Gesprächsbedarf wird ein zweiter Workshop unmittelbar angekündigt.
2. Fahrradstraße zum Anfassen: An einem geeigneten Straßenabschnitt soll eine Testfahrradstraße eingerichtet werden. Sie vermittelt an Radfahrer wie auch andere Verkehrsteilnehmer Chance und Potential der Fahrradstraßen, die Ergebnisse einer entsprechenden Langzeitdokumentation werden nach Außen getragen.
3. Durchführung der Aktion „Radwende“: Offenbacher Fahrradfahrer tracken über eine App die Wege, die sie in der Stadt mit dem Rad nutzen. Alle gefahrenen Wege finden sich in einer sogenannten Heatmap wieder, die die Quantität der Nutzung ästhetisch in Form einer Infografik ausweist. Es ist vorgesehen die Ergebnisse der Heatmap auch für das Monitoring zu verwenden.

Begleitende Kommunikation

Im Hinblick auf langfristig angelegte Stadtentwicklungsmaßnahmen zeigt die Erfahrung, dass eine flexible, bedarfsorientierte Kommunikation aufgrund inhaltlicher und akteursbezogener Unwägbarkeiten zielführend ist. Die Konzeptionsphase verfolgt demnach die Zielstellung, die Projektkommunikation auf eine sichere Grundlage zu stellen, indem sie vor dem Hintergrund einer klaren Projektpositionierung ein Instrumentarium aus Muster-Kampagnen, –Veranstaltungen und –Events entwickelt. Dieses bietet die Möglichkeit Maßnahmen, Kanäle und Akteure flexibel – je nach Projektstand und –prozess – kurzfristig zu aktivieren und fördert so eine hohe Aktualität und Qualität in der Ansprache der Stadtgesellschaft. Konsekutiv für diese Herangehensweise ist eine durchgängige begleitende Kommunikation zum Thema „Fahrradstadt Offenbach“, an das diese Module andocken können.

7. Zeit und Umsetzungsplan

7.1. Aktueller Stand

Für die Erstellung der Projektskizze und der Vorhabenbeschreibung haben Gespräche mit Vertretern des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL), der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), Hessen Mobil, der Hochschule Darmstadt, dem Regionalverband FrankfurtRheinMain und mit den Nachbargemeinden Obertshausen und Neu-Isenburg stattgefunden. „Stadtintern“ haben Abstimmungen mit dem Umweltamt, der stadteigenen Wohnungsbaugesellschaft (GBO), der Nahverkehrs-gesellschaft (NiO), Offenbacher Vereinen und Vertretern der Politik stattgefunden. Diese Gespräche wurden von der OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH (OPG), teilweise unter Teilnahme des ADFC Offenbach, und in Abstimmung mit der Stadt Offenbach - Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement (Amt 60) geführt. Die Vorhabenbeschreibung ist in enger Zusammenarbeit des ADFC Offenbach, Amt 60, der OPG und des Planungsbüros Radverkehr-Konzept (RV-K) entstanden.

Der Grundsatzbeschluss und damit die Budgetfreigabe durch den Magistrat und die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Offenbach ist für den 18.10.2017 bzw. den 02.11.2017 terminiert. Die Beschlüsse der entsprechenden Gremien der Verbundpartner Obertshausen und Neu-Isenburg sind ebenfalls in Planung.

7.2. Arbeitsplan

Arbeitspaket P: Projektsteuerung / -koordination	
Verbundpartner:	Stadt Offenbach am Main, Stadt Obertshausen, Stadt Neu-Isenburg
Arbeitsschritte:	<ul style="list-style-type: none"> • Koordination der Aktivitäten, Maßnahmen und Beteiligten • Vergabe von Planungs- und Bauleistungen • Überwachung der Einhaltung von Zeit- und Ausgabenbudgets • Dokumentation des Projektfortschritts • Erstellung Zwischen- und Endbericht • Buchhaltung und Mittelabruf
Ergebnisse:	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung einer effizienten und effektiven Projektabwicklung • Koordination der Projektbeteiligten • Abgestimmte Maßnahmenumsetzung in Zusammenarbeit der Verbundpartner • Erarbeitung der Projektergebnisse innerhalb der budgetierten Zeit- und Kostenpläne

Arbeitspaket 1: Fahrradachse 1 – Verbindung nach Neu-Isenburg	
Verbundpartner:	Stadt Offenbach am Main, Stadt Neu-Isenburg
Maßnahmen/ Arbeitsschritte:	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung von Fahrradstraßen auf geeigneten innerstädtischen Abschnitten (nur Offenbach) • Gestaltung und ggf. bauliche Anpassung in Abhängigkeit der Gegebenheiten vor Ort und nach Abstimmung mit Politik, Bürgerschaft und Trägern öffentlicher Belange • Einzelfallprüfung der Verkehrsführung (Einbahnstraßen, Vorfahrtsregelungen) • (Bauliche) Anpassung von Knotenpunkten und Streckenabschnitten in Verlängerung der Fahrradstraßen • Bauliche Lückenschlüsse an eine vorhandene Brücke • Abstimmung mit Hessen mobil über den Neubau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L3313
Ergebnisse:	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung von wichtigen innerstädtischen Zielen an ein Netz von Fahrradstraßen • Sichere und komfortable Weiterführung des Radverkehrs über die Fahrradstraßen hinaus • Durchgängige Radverkehrsverbindung zwischen Offenbach und Neu-Isenburg

Arbeitspaket 2: Fahrradachse 2 – Verbindung nach Gravenbruch und Dietzenbach	
Verbundpartner:	Stadt Offenbach am Main, Stadt Neu-Isenburg
Maßnahmen/ Arbeitsschritte:	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung von Fahrradstraßen auf geeigneten innerstädtischen Abschnitten (nur Offenbach) • Gestaltung und ggf. bauliche Anpassung in Abhängigkeit der Gegebenheiten vor Ort und nach Abstimmung mit Politik,

	<p>Bürgerschaft und Trägern öffentlicher Belange</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einzelfallprüfung der Verkehrsführung (Einbahnstraßen, Vorfahrtsregelungen) • (Bauliche) Anpassung von Knotenpunkten und Streckenabschnitten in Verlängerung der Fahrradstraßen • Lückenschlüsse nach Gravenbruch durch Asphaltierung kurzer Wegabschnitte
Ergebnisse:	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung von wichtigen innerstädtischen Zielen an ein Netz von Fahrradstraßen • Sichere und komfortable Weiterführung des Radverkehrs über die Fahrradstraßen hinaus • Durchgängige, asphaltierte Radverkehrsverbindung zwischen Offenbach und Gravenbruch (OT von Neu-Isenburg)

Arbeitspaket 3: Fahrradachse 3 – Verbindung nach Heusenstamm	
Verbundpartner:	Stadt Offenbach am Main
Maßnahmen/ Arbeitsschritte:	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung von Fahrradstraßen auf geeigneten innerstädtischen Abschnitten • Gestaltung und ggf. bauliche Anpassung in Abhängigkeit der Gegebenheiten vor Ort und nach Abstimmung mit Politik, Bürgerschaft und Trägern öffentlicher Belange • Einzelfallprüfung der Verkehrsführung (Einbahnstraßen, Vorfahrtsregelungen) • (Bauliche) Anpassung von Knotenpunkten und Streckenabschnitten in Verlängerung der Fahrradstraßen
Ergebnisse:	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung von wichtigen innerstädtischen Zielen an ein Netz von Fahrradstraßen • Sichere und komfortable Weiterführung des Radverkehrs über die Fahrradstraßen hinaus • Durchgängige Radverkehrsverbindung zwischen Offenbach und Dietzenbach bzw. Heusenstamm

Arbeitspaket 4: Fahrradachse 4 – West-Ost-Achse / Verbindung nach Frankfurt	
Verbundpartner:	Stadt Offenbach am Main
Maßnahmen/ Arbeitsschritte:	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung von Fahrradstraßen auf geeigneten innerstädtischen Abschnitten • Gestaltung und ggf. bauliche Anpassung in Abhängigkeit der Gegebenheiten vor Ort und nach Abstimmung mit Politik, Bürgerschaft und Trägern öffentlicher Belange • Einzelfallprüfung der Verkehrsführung (Einbahnstraßen, Vorfahrtsregelungen) • (Bauliche) Anpassung von Knotenpunkten und Streckenabschnitten in Verlängerung der Fahrradstraßen
Ergebnisse:	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung von wichtigen innerstädtischen Zielen an ein Netz von Fahrradstraßen • Sichere und komfortable Weiterführung des Radverkehrs über die Fahrradstraßen hinaus • Durchgängige Radverkehrsverbindung zwischen Offenbach und Frankfurt-Oberrad

Arbeitspaket 5: Fahrradachse 5 – Verbindung nach Maintal über Bürgel und Rumpenheim	
Verbundpartner:	Stadt Offenbach am Main
Maßnahmen/ Arbeitsschritte:	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung von Fahrradstraßen auf geeigneten innerstädtischen Abschnitten • Gestaltung und ggf. bauliche Anpassung in Abhängigkeit der Gegebenheiten vor Ort und nach Abstimmung mit Politik, Bürgerschaft und Trägern öffentlicher Belange • Einzelfallprüfung der Verkehrsführung (Einbahnstraßen, Vorfahrtsregelungen) • (Bauliche) Anpassung von Knotenpunkten und Streckenabschnitten in Verlängerung der Fahrradstraßen
Ergebnisse:	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung von wichtigen innerstädtischen Zielen an ein Netz von Fahrradstraßen • Sichere und komfortable Weiterführung des Radverkehrs über die Fahrradstraßen hinaus • Anschluss der Offenbacher Stadtteile Bürgel und Rumpenheim • Durchgängige Radverkehrsverbindung zwischen Offenbach und Maintal

Arbeitspaket 6: Fahrradachse 6 – Verbindung nach Obertshausen über Bieber und Waldhof	
Verbundpartner:	Stadt Offenbach am Main, Stadt Obertshausen
Maßnahmen/ Arbeitsschritte:	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung von Fahrradstraßen auf geeigneten innerstädtischen Abschnitten (nur Offenbach) • Gestaltung und ggf. bauliche Anpassung in Abhängigkeit der Gegebenheiten vor Ort und nach Abstimmung mit Politik, Bürgerschaft und Trägern öffentlicher Belange • Einzelfallprüfung der Verkehrsführung (Einbahnstraßen, Vorfahrtsregelungen) • (Bauliche) Anpassung von Knotenpunkten und Streckenabschnitten in Verlängerung der Fahrradstraßen • Befestigung des bestehenden Radweges parallel zur Bahntrasse bis zum S-Bahn-Halt „Waldhof“ • Neubau eines Radweges parallel zur Bahntrasse vom S-Bahn-Halt „Waldhof“ bis zum Anschluss an das Radnetz von Obertshausen
Ergebnisse:	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung von wichtigen innerstädtischen Zielen an ein Netz von Fahrradstraßen • Sichere und komfortable Weiterführung des Radverkehrs über die Fahrradstraßen hinaus • Anschluss der Offenbacher Stadtteile Bieber und Waldhof • Durchgängige Radverkehrsverbindung zwischen Offenbach und Obertshausen

Arbeitspaket Ö: Öffentlichkeitsarbeit	
Verbundpartner:	Stadt Offenbach am Main
Maßnahmen/ Arbeitsschritte:	<ul style="list-style-type: none"> • Konzeptionsphase • Startkampagne • Heatmap

	<ul style="list-style-type: none"> • Workshop-und Beteiligungsmodul • Begleitende Kommunikation
Ergebnisse:	<ul style="list-style-type: none"> • Bewusstseinsbildung für Fahrradkultur in der Stadt Offenbach • Vermittlung und Information zum Gesamtprojekt Fahrrad-(straßen)-Stadt • Vermittlung und Information zu den baulichen Einzelmaßnahmen • Baustellenkommunikation • Profilierung der Stadt Offenbach als Fahrradstadt nach innen und außen • Mediale Verbreitung von Projektinhalten (regional und über-regional)

Arbeitspaket M: Monitoring	
Verbundpartner:	Stadt Offenbach am Main
Maßnahmen/ Arbeitsschritte:	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrszählungen • Verkehrsbeobachtungen • Befragungen • Sekundäranalyse von Bestandsdaten
Ergebnisse:	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung der Effekte auf Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl • Ermittlung des THG-Minderungsbeitrags des Vorhabens • Aussagen zu Erfolgskriterien bei der Umsetzung

7.3. Kosten

Die förderfähigen Grobkosten inkl. 5% begleitende Ingenieurdienstleistungen (LP 8) für die Maßnahmen belaufen sich nach der Grobkostenkalkulation auf ca. 4.980.000 Euro für die Stadt Offenbach, ca. 300.000 Euro für die Stadt Obertshausen und ca. 80.000 Euro für die Stadt Neu-Isenburg (siehe Tabelle 4).

Tabelle 3: Förderfähigen Grobkosten inkl. 5% begleitende Ingenieurdienstleistungen:

Posten	Grobkosten inkl. 5% NK
Fahrradachse 1	1.398.000 €
Fahrradachse 2	917.000 €
Fahrradachse 3	571.000 €
Fahrradachse 4	416.000 €
Fahrradachse 5	363.000 €
Fahrradachse 6	1.285.000 €
Öffentlichkeitsarbeit	30.000 €
Zwischensumme Offenbach	4.980.000 €
Obertshausen	300.000 €
Neu-Isenburg (inkl. Gravenbruch)	80.000 €
Gesamtsumme Fahrrad-(straßen)-stadt Offenbach	<u>5.360.000,00 €</u>

MS 5.1	Projektbeschluss liegt vor	PM 8
MS 12.5	Erste Verkehrsbeobachtung abgeschlossen	PM 9
MS 12.3	Erste Befragung abgeschlossen	PM 12
MS 7.1	Vergabe Bauleistungen ist abgeschlossen	PM 13
MS 11.3	Workshop baubegleitende Kommunikation	PM 14
MS 8.1	Erste Fahrradstraße fertiggestellt	PM 17
MS 12.6	Zweite Verkehrsbeobachtung abgeschlossen	PM 21
MS 11.5	Projekt bei Fachveranstaltung vorgestellt	PM 26
MS 11.4	"heatmap" Teil 2 ist abgeschlossen	PM 35
MS 12.4	Zweite Befragung abgeschlossen	PM 36
MS 11.6	Projekt bei Fachveranstaltung vorgestellt	PM +2
MS 10.1	Schlussrechnungen gestellt und abgerechnet	PM +5
MS 12.2	Zweite Verkehrszählung abgeschlossen	PM +6

Das Projekt startet im Jahr 2017 mit der Öffentlichkeitsarbeit. Schon während der Erstellung der Projektskizze und der Vorhabenbeschreibung wurde die Idee der Fahrrad-(straßen)-stadt der Offenbacher Öffentlichkeit vorgestellt und von Politik und Presse diskutiert. Diese Kommunikation soll noch intensiviert werden, sobald die Förderzusage vorliegt. Die Abstimmung mit den von der Planung betroffenen Bürgern und Trägern öffentlicher Belange soll schwerpunktmäßig bis Frühjahr 2018 stattfinden, damit die Ergebnisse dieses Dialogprozesses in die Entwurfs- und Ausführungsplanungen miteinfließen können.

Die Planungen sollen bis zum Sommer 2018 abgeschlossen sein, so dass die Bauleistungen während der Winterpause 2018/19 ausgeschrieben und vergeben werden können. Es ist geplant, die gesamte Maßnahme an eine Baufirma zu geben. Dadurch wird eine Kostenreduzierung erwartet. Der Baubeginn ist für Februar 2019 vorgesehen. Die Bauzeit wird über einen Zeitraum von zwei Jahren verteilt, so dass die Belastungen, die durch das Projekt auf die Stadt zukommen, abgemildert werden.

Das Monitoring soll in drei Erhebungsphasen erfolgen. Die Verkehrssituation vor Baubeginn soll im Zeitraum von Mai bis August 2018 erhoben werden. In den gleichen Monaten der Jahre 2020 und 2021 sollen die Folgerhebungen stattfinden.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Für mehr Verständnis. Pkw – Fahrrad

Antragsteller:

Stadt Offenbach - Amt für Stadtplanung , Verkehrs- und Baumanagement

Team: Herr Oberbürgermeister Horst Schneider, Herr Markus Eichberger (Amtsleitung), Herr Rolf Schmidt, Frau Ivonne Gerds (Fachreferenten Radverkehrsplanung)

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Offenbach hat am 30.03.2017 beschlossen am Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ teilzunehmen.

Verbundpartner:

Neu-Isenburg

Team: Frau Karin Rohde

Die Stadt Neu-Isenburg beabsichtigt, gemeinsam mit der Stadt Offenbach den Umbau des Kreuzungsbereichs Gravenbuchring/Sprendlinger Landstraße zu planen und an das lokale Radwegenetz sowie insbesondere an die Radwegverbindung zwischen Neu-Isenburg und Gravenbruch anzuschließen. Für den formalen Förderantrag wird die Bereitstellung des notwendigen Eigenanteils vorbereitet, damit diese Maßnahme baulich umgesetzt werden kann. Es wird davon ausgegangen, dass das Projekt wichtige Impulse bzgl. der Schließung von Netzlücken geben kann. Insbesondere hat die Stadt Neu-Isenburg ein großes Interesse an der Fortführung des Radwegs entlang der L3313/Sprendlinger Landstraße vom Knotenpunkt Gravenbruchring bis zur südlich gelegenen Neuhöfer Straße. Hier kann der Anschluss an den Radweg nach Gut Neuhof sowie nach Dreieich hergestellt werden. Darüber hinaus kann die Verbesserung der Anbindung des Stadtteils Gravenbruch durch einen Radweg auf der Nordseite der B 459 mit Hilfe des Projekts vorangetrieben werden

Obertshausen

Team: Herr Ralf Wurzel

Die Stadt Obertshausen beabsichtigt, gemeinsam mit der Stadt Offenbach den Bau eines Radwegs entlang der S-Bahn von ca. 500 m auf dem Stadtgebiet Obertshausen zu planen. Für den formalen Förderantrag wird die Bereitstellung des notwendigen Eigenanteils vorbereitet, damit diese Maßnahme baulich umgesetzt werden kann.

Projektbeteiligte (alphabetische Reihenfolge):

ADFC Offenbach

Team: Herr Wolfgang Christian und Herr Detlev Dieckhöfer (Beide im Vorstand des ADFC Offenbach-Stadt), Herr Henning Kühl

Der ADFC Offenbach, als Interessenvertretung der Freizeit- und Alltagsradler, kümmert sich um die Belange des Radverkehrs, organisiert Radtouren, bietet verschiedene Serviceleistungen an und setzt sich für einen fairen Umgang im Straßenverkehr ein. Der ADFC Offenbach hat bereits 2016 in einem Arbeitskreis Ideen für die Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur in Offenbach erarbeitet und hat mit hohem zeitlichem Engagement am Förderantrag mitgewirkt.

Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Team: Frau Heike Hollerbach (Amtsleitung), Frau Dr. Anna-Christine Sander
Das Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz Offenbach ist Partner bei der Abstimmung der Ausgleichmaßnahmen für den Radwegneubau und wird bei der Einbindung der Offenbacher Bevölkerungsgruppen und der Offenbacher Schulen mitwirken.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) / Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) / Hessen Mobil

Team: Herr Dr. Klaus Dapp, Herr Stefan Burger, Frau Claudia Grumann
Das HMWEVL unterstützt die Kommunen und Landkreise bei dem Bau von Radverkehrsinfrastruktur durch finanzielle Förderung, entsprechend den Förderrichtlinien des Landes Hessen. Darüber hinaus stellt das HMWEVL die Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH). Die AGNH unterstützt das Projekt durch den Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen und Landkreisen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Hessen Mobil ist verantwortlich für Bau und Unterhalt der Radverkehrsanlagen entlang der Bundes- und Landesstraßen und damit in die Projektentwicklung eingebunden.

Hochschule Darmstadt

Team: Prof. Dr. Jürgen Follmann (Fachbereich Bauingenieurwesen, Verkehrswesen)

Die Hochschule Darmstadt unterstützt den Kreis Offenbach bei der Entwicklung eines Leitbildes der künftigen Mobilität (www.leitbildmobilitaet.de) sowie neuen Verkehrskonzepten insbesondere im Bereich Radverkehrsförderung. In der Stadt Offenbach betreut die Hochschule Darmstadt eine Fahrradzählstelle im Hafen Offenbach und wertet die Ergebnisse aus. Das Team der Hochschule Darmstadt bewertet die Klimaverbesserungen des Maßnahmenpakets über Veränderungen der Radverkehrsnutzung und erstellt die Evaluation.

OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH

Team: Herr Ulrich Lemke, Frau Sukhjeet Bhuller

Die OPG gehört zum Geschäftsfeld Immobilien der Stadtwerke Offenbach Holding und unterstützt als Partnerin der Stadt Offenbach die Stadt- und Standortentwicklung. Mit ihren Dienstleistungen aus den Bereichen Projektsteuerung, Projektentwicklung, Erschließung und Projektvermarktung begleitet die OPG den Wandel Offenbachs von einer Industriestadt zu einem modernen Kreativ- und Wirtschaftsstandort. Die OPG ist mit der Erstellung des Förderantrags beauftragt und leitet das Projekt.

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Team: Frau Birgit Simon (erste Beigeordnete), Herr Georgios Kontos
Der Regionalverband FrankfurtRheinMain stellt den Regionalen Flächennutzungsplan sowie den Landschaftsplan auf und schreibt diese fort. Auch die Entwicklung eines regionalen Radschnellwegekonzeptes hat der Regionalverband auf den Weg gebracht. Der im Rahmen des Vorhabens vorgesehene Ausbau der Radverkehrsverbindung zwischen Offenbach und Neu-Isenburg ist ein wichtiger Zubringer für den geplanten Radschnellweg Darmstadt – Frankfurt. Der Regionalverband ist im Projekt beratend tätig und unterstützt bei der Öffentlichkeitsarbeit.

RV-K – Radverkehr-Konzept

Team: Frau Lisa Wagner, Herr Paul Fremer
Die Tätigkeitsschwerpunkte des Planungsbüros liegen auf der konzeptionellen Radverkehrsplanung, der Planung von Fahrradwegweisung und der Vorbereitung und Begleitung von Förderanträgen. RV-K setzt die im Team erarbeiteten Ideen und Konzepte in eine Planung um und erstellt damit wesentliche Teile der Vorhabenbeschreibung.

Urban Media Project - OFlovesU

Team: Herr Loimi Brautmann
Urban Media Project ist ein interdisziplinäres Büro für Research, Konzeption und Gestaltung. Über die Plattform „OFlovesU“ werden Stadtführungen in Offenbach angeboten und auf eine besondere Art für Offenbach geworben. Urban Media Project unterstützt das Projekt bei der Organisation von Veranstaltungen und wird dazu beitragen, dass das Projekt auf große Zustimmung in Offenbach und im Rhein-Main Gebiet trifft.