

Anlage 4: Allgemeine Ausführungsbestimmungen  
Zur Magistratsvorlage „Umbau Marktplatz / Bieberer Straße bis Großer Biergrund,  
Aktive Innenstadt, hier: Projekt- und Einstufungsbeschluss Umbau Marktplatz“

Planungsgebiet (Fördergebiet)

Das Planungsgebiet liegt vollständig im Fördergebiet „Aktive Kernbereiche“ und umfasst eine Fläche von ca. 9.300 m<sup>2</sup>. Es beinhaltet den gesamten Raum des Marktplatzes zwischen der Frankfurter Straße und der Geleitsstraße sowie den westlichen Bereich zwischen Berliner Straße und Frankfurter Straße sowie den Straßenzug der Bieberer Straße vom Marktplatz bis zur Kreuzung Großer Biergrund. Des Weiteren erstrecken sich verkehrslenkende Folgemaßnahmen auf die westliche und östliche Seitenstraße des Wilhelmsplatzes.

Planungsentwicklung

Der Umbau Marktplatz ist Teil des Projektes „Aktive Innenstadt Offenbach“, dessen Handlungskonzept im Mai 2010 seitens der Stadtverordneten beschlossen wurde. Im Vorfeld des Freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes im Jahr 2015, welcher die zukünftige qualitative Verbesserung des städtischen Raumes und seiner Verbindungs- und Aufenthaltsqualität zum Ziel hatte, wurde ein intensiver Bürgerbeteiligungsprozess durchgeführt. Die hierin erarbeiteten Ideen und Anregungen wurden in die Aufgabenstellung des Wettbewerbsverfahrens integriert. Aus dem Wettbewerb ging als erster Preisträger das Berliner Büro Hahn Hertling von Hantelmann (HHVH) nach einstimmiger Zustimmung der Jury (Fachpreisrichter: Prof. Albert Speer, Karl Bauer, Marianne Mommsen, Markus Eichberger, Sigrid Pietzsch, Annette Glowania, Sachpreisrichter: Oberbürgermeister Horst Schneider, Dominik Mangelmann, Ulla Pepler, Jürgen Schmittel, Annette Schroeder-Rupp) hervor. Nach Durchführung eines Verhandlungsverfahrens erfolgte die Beauftragung des Planungsteams HHVH, Berlin und Schüßler Plan Ingenieure, Frankfurt.

Gestaltungskonzept

Aus der heute wahrgenommenen Durchfahrtsstraße "Marktplatz" und dem zentralen Verkehrsknoten im Offenbacher ÖPNV-Netz entsteht ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, der optisch als zusammenhängende Platzfläche gestaltet wird. Dabei wird die dem Fahrverkehr zugeordnete Fläche im Marktplatz und in der Bieberer Straße auf das notwendige Maß um rund ein Drittel reduziert.

Die bestehenden großen Platanen als dominantes Grün werden in die vorhandene Planung weitestgehend integriert. In der Verlängerung der geplanten Baumreihe Bieberer Straße wird eine Baumgruppe aus Ulmen gepflanzt, um der historischen Platzfigur im südlichen Marktplatz einen räumlichen Abschluss zu bieten und ein Entrée in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zu schaffen.

Die diagonale historische Raumachse zwischen Frankfurter Straße und Bieberer Straße wird als Sichtbezug herausgearbeitet und die Fahrspur greift den Verlauf der diagonalen Raumkante auf. Hierdurch entstehen erweiterte Fußgängerbereiche, die Schlauchwirkung des Raumes wird aufgehoben und eine visuelle Leitlinie zwischen Frankfurter Straße und Bieberer Straße hergestellt.

Um diesen offenen Platzcharakter zu stärken, entsteht durch die farblich abgestimmten Materialien der Fahrbahn und der Gehwegflächen, trotz des Erfordernisses

der Erkennbarkeit der befahrbaren Flächen, eine optisch zusammenhängende Platzfläche.

Dem Marktplatz schließt sich die Bieberer Straße mit einer analogen Gestaltung in gleicher Materialität bis zum Großen Biergrund an. Wesentliches Gestaltungselement der Gehwegbereiche des umgestalteten Marktplatzes und der Bieberer Straße ist der zukünftige einheitliche Pflasterbelag.

In der Bieberer Straße wird der Gehwegbereich so verbreitert, dass auch hier Aufstellflächen für die Gastronomie in Südlage vis à vis zum Wilhelmsplatz möglich werden. Es wird ein Multifunktionsstreifen angelegt, der optional als Ladezone, für Kurzzeit-Parker oder für Sondernutzungen der Außengastronomie genutzt werden kann.

### Belag / Oberfläche

Die Flächen am Marktplatz und in der Bieberer Straße werden durchgängig mit einem neuen hellen Betonpflasterstein mit einem Natursteinvorsatz, einer gestrahlten Oberfläche und einer Imprägnierung hergestellt. Es ist geplant die Pflasterflächen durch zwei gemischt eingesetzte sandfarbene Steinfarben der Firma Godelmann Typ „Molina ferro“ (edelstahlkugelgestrahlt) in den Pflasterformaten 30x30cm und 30x45cm zu beleben. Diese Pflaster werden CO<sub>2</sub> neutral produziert.

Für den Bereich des Marktplatzes wird ein richtungsloser M-Verband vorgesehen, der den weitläufigen Platzcharakter betont. Der in sich diagonal verzahnte Verband gewährleistet, ähnlich einem Ellenbogenverband, die optimale Aufnahme von Fahrzeugkräften. Die langgezogene Bieberer Straße mit ihren linearen Gehsteigen erhält die gleiche Pflasterung mit einem Reihenverband, der rechtwinklig auf die Bordsteine der Fahrbahnen trifft.

Direkt am Markthäuschen wird die Gestaltung des Wilhelmsplatzes aus Basaltkleinsteinpflaster aufgenommen und als Rahmen um das Markthäuschen herumgeführt. So wird der Platzcharakter des Wilhelmsplatzes in der Bieberer Straße wieder aufgenommen.

### Fahrbahnoberflächen und Belastungsklassen

Da der Busverkehr mit seiner Vielzahl an Brems- und Beschleunigungsvorgängen starke Kräfte auf die Fahrbahndecke einwirken lässt, wird für den Marktplatz eine Ortbetonfahrbahn als starre Oberfläche mit einer hohen Belastungsklasse in den Fahrbahnen von BK 32 gewählt. Die Fahrbahnbreite wird im Durchschnitt mit 6,50m festgelegt. Verbreiterungen sind im Bereich der sogenannten Zeltdachhaltestelle für die Halteposition der Linie 101, in Kurvenbereichen sowie für die Fahrbahnverbreiterung zu Gunsten der Umweltspur nördlich der Frankfurter Straße vorgesehen.

In der Bieberer Straße kommt eine durchgehende Betonfahrbahn mit der niedrigeren Belastungsklasse BK 10 zur Ausführung. Im Bereich der Bushaltestelle vor dem Wilhelmsplatz wird die Belastungsklasse auf BK 32 erhöht. Die Fahrbahnbreite liegt bei 4,50m.

Die Fahrbahn ist aus einem Beton C30/37 als Normalbeton vorgesehen, dessen Oberfläche mit einer Besenstrichstruktur versehen wird. Durch die Betonoberfläche kann eine helle zum Pflaster passende Oberfläche geschaffen werden, die auch deutliche stadtklimatische Vorteile hat. Um die Überhitzung des Platzes an heißen Sommertagen zu reduzieren, wurde auf die Ausführung des Belags in einem dunklen Material (z.B. Asphalt) verzichtet. Der gewählte Pflasterbelag soll so viel Licht wie möglich reflektieren und sich im Gegensatz zu dunkleren Platten weniger stark aufheizen, ohne dabei eine wiederum negative Blendwirkung für die Passanten zu erzeugen. Ein noch hellerer Stein ist auch im Hinblick auf die Schmutzanfälligkeit nicht zu empfehlen.

### Beleuchtung / Lichtkonzept

Innerhalb des Planungsgebietes wird die gesamte Beleuchtung erneuert. Gestalterisches Ziel ist es, mit der Beleuchtung die Verbindungsfunktion zwischen Frankfurter Straße und Wilhelmsplatz zu stärken. Schwerpunkt sind dabei auf dem Marktplatz hohe lineare zylindrische Mastleuchten, Höhe 6,80m, Modell SHUFFLE von Schröder, mit LED Leuchtmittel (warmweiß) in der Farbe DB 703 (anthrazit). Sie unterstreichen das stadträumliche Konzept, zeichnen den Fahrspurverschwenk zwischen Frankfurter und Bieberer Straße räumlich nach und fassen den Raum. Das Modell ermöglicht es, die Anzahl der erforderlichen Leuchtenstandorte gering zu halten.

Im Zuge der Baumaßnahme werden auch zwei bestehende Leuchtenkörper im nördlichen Marktplatzteil ausgetauscht.

Mit einer geringeren Leuchtenhöhe von ca. 5,05 m wird die Bieberer Straße erhellt. Aus einem ähnlichen Formverständnis heraus wird hier das Modell PROJECT ONE, ebenfalls Schröder, mit LED Leuchtmittel (warmweiß), in der Farbe DB 703 (anthrazit) eingesetzt. Die verwendeten Produkte sind aus dem Produktkatalog der Stadt Offenbach hergeleitet und wurden schon an einigen Stellen im Stadtgebiet aufgestellt (z.B. Hafen). Beide Leuchtentypen sind mit moderner LED-Technik ausgestattet.

Ein besonderer Lichtakzent ist am Brunnen mit vier in die Bodenplatte des Brunnes eingelassenen Einbaustrahlern geplant, die den skulpturalen Brunnenstein von unten illuminieren.

### Baumkonzept

Als Ergebnis unter Anderem des Baumgutachtens soll der Baumbestand auf dem Marktplatz und der Bieberer Straße soweit wie möglich erhalten bleiben. Durch die diagonale Fahrbahnführung und Umsetzung des Entwurfskonzepts des Wettbewerbs, der Einrichtung der Umweltpur und der damit verbundenen Fahrbahnerweiterung um 1,50 m Richtung Westen sowie Anpassung des Straßenverlaufs in die Geleitsstraße (zu starker Eingriff in den Wurzelraum) müssen dennoch mindestens 5 Bestandsbäume gefällt werden. Es sind drei Platanen, eine Ulme und ein Ginkgo betroffen. Ob ein weiterer Baum, eine Säuleneiche, im nordwestlichen Bereich des Knotenpunkts Marktplatz / Geleitsstraße zur Sicherstellung eines Aufstellbereichs für den Linksabbieger in das Parkhaus Marktplatz gefällt werden muss, entscheidet sich im Zuge der Bauausführung. Ziel ist der Erhalt des Baumes.

Zur Verbesserung der Standortbedingungen der 16 vorhandenen Bäume, den Empfehlungen des Baumgutachtens folgend, werden die Baumscheiben auf mindestens 6,00 m im Durchmesser erweitert und mit einer wasserdurchlässigen, offenporigen Deckschicht versehen. An Stellen, wo die Durchwegbarkeit erhalten werden muss, werden die umrahmenden Pflasterplattenflächen auf Wurzelbrücken aus Gitterrosten aufgelegt.

Im Planungsgebiet werden 7 neue Bäume gepflanzt. Vier Bäume in der Bieberer Straße, zwei Bäume in Verlängerung der Achse in der Nähe des neuen Brunnenstandortes und einer am Marktplatz 14 vor dem Geschäft "Koffer Roth". Es werden Ulmen gepflanzt, da sie den künftigen Klimabedingungen, insbesondere in den Städten, gewachsen sind. In der Bieberer Straße kommt die schmalkronige Ulmus resista `Columella` und am Marktplatz die breitkronigere Ulmus resista `Rebon` zum Einsatz.

### Sitzgelegenheiten

Auf dem Marktplatz sollen nicht kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten entstehen. Die Bänke bestehen aus Einzelelementen mit einem Betonsockel und einzelnen Rückenlehnen. Die Betonblöcke erhalten eine Sitzaufgabe aus einem FSC zertifiziertem Holz, das in seiner Farbgebung zum Untergrund kontrastiert.

Das Bankkonzept sieht über den Platz verteilt grob drei Schwerpunkte zum Verweilen vor: Vor der „Schwanen-Apotheke“ (im Bereich der Halteposition der Linie 101), südlich des Brunnens und vor dem Geschäft „Koffer Roth“. Der Brunnen selbst erhält, als zusätzliche Verstärkung des Ensembles, kleine Sitzwürfel, die zum Erholen einladen.

Die Bänke weisen an ausgewählten Bereichen bequeme Sitzhöhen und Armlehnen für seniorengerechtes Sitzen aus.

### Brunnen

Der 1971 vom Künstler Ottomar Gassenmeyer geschaffene Brunnen wird erhalten und gemäß des Wettbewerbsergebnisses auf dem Marktplatz in die Verlängerung der Bieberer Straße umgesetzt. Es wird ein neuer Brunnenschacht und Wassertechnik vorgesehen.

Der Brunnenstein aus Muschelkalk wird zukünftig auf einer runden geschliffenen oder sandgestrahlten Bodenplatte mit einem Durchmesser von 5,00m, um 15 cm erhöht stehen. Hierdurch entsteht ein besseres räumliches Verhältnis zwischen dem Brunnenstein und der 15 cm hohen Ort betonplatte. Die Erhöhung der Bodenplatte dient auch als Anfahrtschutz für den Brunnen und einem Ausgleich der umgebenden Gefällesituation, so dass das Wasser gleichmäßig über die Bodenplatte in eine umlaufende Edelstahlrinne laufen kann. In die Bodenplatte des Brunnens sind vier LED-Einbaustrahler eingelassen, die zukünftig den skulpturalen Brunnenstein von unten illuminieren.

### Barrierefreiheit / Konzept Leitsystem

Der zukünftige ebenflächige Plattenbelag erfüllt die Ansprüche an einen barrierefreien Platz, auch im Hinblick auf die Rutschfestigkeit der Oberfläche. Die Orientierung der Blinden und Sehbehinderten schließt an das stadinterne Konzept an und wurde im Vorfeld mit den betroffenen Verbänden und der

Behindertenbeauftragten der Stadt Offenbach abgestimmt. Das bisherige Konzept der an den Platz führenden taktilen Leitlinie und der Orientierung an den Fassaden wird fortgesetzt und wo nötig ergänzt. Die taktilen Leitstreifen haben eine Breite von 30 cm und setzen sich in der Farbgebung anthrazit vom umgebenden hellen Plattenbelag ab.

Mit einem Höhenunterschied zwischen Fußgängerbereich und Fahrspur durch 3 cm herausstehende Rundborde (mit Ausnahme des Haltestellenbereichs der Linie 101) sind diese für sehbehinderte Menschen als taktile Fahrbahnabgrenzung wahrnehmbar. Zusätzlich unterstützt die kontrastreiche Farbgebung in Anthrazit die optische Wahrnehmung.

Für sehr eingeschränkte bzw. blinde Menschen ist eine sichere Querung der Frankfurter Straße mit einer Lichtsignalanlage möglich. Fußgängerüberwege sind gemäß der Analyse der Fußgängerhauptströme unmittelbar südlich des Anschlusses Bieberer Straße / Marktplatz, beim Übergang Salzgässchen / Wilhelmsplatz und am Anschluss Geleitsstraße vorgesehen. An all diesen Querungsstellen, auch an der Lichtsignalanlage Frankfurter Straße, sind die Borde zusätzlich für Rollstuhlfahrer auf „Null“ abgesenkt.

#### Verkehrskonzept

Ziel der Planung ist eine für Linienbusse (und den verbleibenden motorisierten Individualverkehr (MIV)) sowie den Fuß- und Radverkehr leistungsfähige und sichere Verkehrsanlage. Gemäß Forderung aus dem Beschluss des Magistrats vom April 2016 (Nr. 2016-104) und dem Pflichtenheft der Koalition vom 12.04.2017 bleiben alle heutigen Verkehrsbeziehungen für den MIV als auch für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erhalten. Durch die erwarteten reduzierten Verkehrsmengen wird der Marktplatz und die Bieberer Straße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 ausgewiesen. Mit Bezugnahme auf den Vermerk von Amt 60 vom 17.10.2016 wird an dieser Stelle auf die verkehrliche Beurteilung dieser von der im erweiterten Grundsatzbeschluss vom 18.06.2015 beschlossenen ursprünglichen abweichenden Verkehrsführung hingewiesen. Der dortigen Beurteilung liegen folgende Varianten zu Grunde:

Variante 1 (im erweiterten Grundsatzbeschluss 2015 beschlossene Verkehrsführung):

- Durchfahrtssperre vom Marktplatz in die Waldstraße
- Durchfahrtssperre von der Waldstraße und vom Parkhaus in die Bieberer Straße

Variante 2:

- Keine Durchfahrtssperre vom Marktplatz in die Waldstraße
- Keine Durchfahrtssperre von der Waldstraße und vom Parkhaus in die Bieberer Straße

Variante 3:

- Keine Durchfahrtssperre vom Marktplatz in die Waldstraße
- Durchfahrtssperre von der Waldstraße und vom Parkhaus in die Bieberer Straße

Insgesamt ist die Verkehrsabwicklung bei den prognostizierten geringeren Verkehrsbelastungen in allen Varianten zufriedenstellend. Jedoch sind alle Varianten in unterschiedlichem Ausmaß empfindlich in Bezug auf die Qualität der Verkehrsabwicklung für den Kfz-Verkehr und insbesondere für den Busverkehr, wenn sich höhere Verkehrsbelastungen als in der Prognose einstellen. Dies kann einerseits in der Eingewöhnungsphase der Fall sein. Andererseits muss damit gerechnet werden, dass die vorgeschriebenen niedrigen Geschwindigkeiten keinen so großen Widerstand auf die Verkehrsteilnehmer ausüben, wie im Modell angenommen, wodurch sich höhere Verkehrsstärken einstellen können. Das Risiko für einen gestörten Verkehrsablauf ist aufgrund des Widerstands durch die Durchfahrtssperre nach Süden in die Waldstraße bei der Variante 1 am geringsten und bei der Variante 2 am höchsten. Dies wurde im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse mit der Variante 2 nachgewiesen. Hierbei wurden im Marktplatz und in der Bieberer Straße als ungünstigsten Fall die heutigen Verkehrsströme in die Simulation eingepflegt. Es zeigt sich, dass dann der Verkehr zusammenbricht. Dies würde geschehen, wenn durch die Verkehrsteilnehmer der Vorteil der nicht vorhandenen Durchfahrtssperre nach Süden in die Waldstraße subjektiv überschätzt und der Nachteil der niedrigen Geschwindigkeit subjektiv unterschätzt bzw. die Geschwindigkeit real nicht eingehalten wird. Beides ist im Hinblick auf praktische Erfahrungen nicht unwahrscheinlich. Zusammenfassend können die Varianten hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsqualität folgendermaßen beurteilt werden:

#### Variante 1:

- mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen geringe Störungen
- geringes Risiko für unerwartet höhere Verkehrsbelastungen
- Variante insgesamt „stabil“

#### Variante 2:

- mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen geringe Störungen
- höchstes Risiko von allen Varianten für höhere Verkehrsbelastungen als prognostiziert
- Variante insgesamt „sehr labil“

#### Variante 3:

- mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen geringe Störungen
- erhöhtes Risiko für höhere Verkehrsbelastungen als prognostiziert
- Variante insgesamt „labil“

Gemäß Pflichtenheft der Koalition vom 12.04.2017 wird eine begleitende, unabhängige Studie zur Evaluation in Auftrag gegeben, die die Effekte des Marktplatzzubaus zum Ist-Zustand (vor Umbau) und nach der Umbau-Phase misst. Die Kriterien der Evaluation sollen u.a. sein: Fahrzeugaufkommen (4000 statt 7300 Fahrzeuge/ Tag; Stand Mitteilung Dez. I vom 17.10.2016), Aufenthaltsdauer und -qualität, Luftqualität, Lärm, Fußgänger- und Radfahreraufkommen, Kundenfrequenz, subjektives Sicherheitsgefühl von Passanten und Verweilenden, konfliktfreies Überqueren der Straße etc. Sollten die erwarteten Effekte nicht erreicht werden, hat eine 3-monatige Testphase zu erfolgen, in der die Durchfahrt nach Süden in die Waldstraße für den IV geschlossen wird, um mögliche Auswirkungen einer solchen Maßnahme ebenfalls gemäß der gleichen Kriterien zu evaluieren. Die Evaluierung des Verkehrs soll mit 50.000,00 EUR berücksichtigt werden.

Die sogenannte „Zeltdachhaltestelle“ bleibt als alleinige Halteposition mit einer Busbucht für die Linie 101 erhalten. Um die störungsfreie Vorbeifahrt von Bussen an

stehenden Bussen der Linie 101 an der „Zeltdachhaltestelle“ zu ermöglichen, wird die Fahrbahn in diesem Bereich von ursprünglich 6,80 m um 1,95 m auf 8,75 m erweitert. Die konkrete Gestaltung der Haltestelle ist noch in Planung und wird zu gegebener Zeit dem UPB-Ausschuss vorgestellt. Für die Planung und Umsetzung des Haltestellenbereichs einschließlich Witterungsschutz werden Kosten in Höhe von 100.000,00 € berücksichtigt.

Zur Ermöglichung des Radverkehrs am Marktplatz in Süd-Nord-Richtung wird nördlich der Frankfurter Straße eine „Umweltspur“ eingerichtet, so dass die Fahrradfahrer an stehenden Bussen vorbeifahren können. Hierfür werden alle Haltepositionen am westlichen Fahrbahnrand (Bussteig 1 und 2) um 1,50m nach Westen verschoben.

Am Marktplatz sind in Nord-Süd-Richtung Busbegegnungen ohne Behinderungen in beiden Fahrtrichtungen möglich und die Befahrbarkeit für große Lkw und Sattelzüge gegeben.

Die Halteposition „Wilhelmsplatz“ am Markthäuschen bleibt wie bisher am Fahrbahnrand bestehen. Durch die schmalere Fahrspur ist die Vorbeifahrt eines Pkw eingeschränkt, jedoch das Passieren eines entgegenkommenden Radfahrers möglich.

Die Signalsteuerungen der tangierten Lichtsignalanlagen (LSA) werden so geplant, dass sie sowohl untereinander koordiniert sind als auch an die bestehenden LSA der angrenzenden Streckenabschnitte bestmöglich anknüpfen. Die LSA an der Kreuzung Marktplatz/Bieberer Straße entfällt zukünftig und wird durch einen Fußgängerüberweg ersetzt.

Der Kfz-Verkehr kann im Wesentlichen weiterhin die heute bekannten Verkehrsrouten befahren. Lediglich am Wilhelmsplatz wird zur Erreichbarkeit des Platzes von Osten die Bieberer Straße zwischen Großer Biergrund und östlichen Wilhelmsplatz-Seitenstraßen im Zweirichtungsverkehr geöffnet und die Einbahnstraßenrichtung in der östlichen Wilhelmsplatz-Seitenstraße auf die neue Fahrtrichtung von Nord nach Süden umgedreht.

Die An- und Ausfahrt für die Marktbesicker am Wilhelmsplatz muss grundsätzlich gewährleistet sein. Darüber ist der Nachweis zu erbringen. Der Wilhelmsplatz wird weiterhin über seine sechs seitlichen Zufahrten für die Marktbeschickung erschlossen. Die Zufahrt wird künftig von Norden über diese sechs Zufahrten und zusätzlich von Süden über eine neue Zufahrt an der Bleichstraße und den Parkplatz möglich sein (s. separater Grundsatzbeschluss „Umgestaltung Bleichstraße im Bereich Wilhelmsplatz“). Die Abfahrt der Marktbeschickung ist über die gleiche Ein- und Ausfahrt nur nach Süden vorgesehen und die Befahrbarkeit wird dort durch kleinere Anpassungen der Ränder erreicht.

Das Linksabbiegen in das Parkhaus „Marktplatz“ (Q-Park) an der Waldstraße ist zukünftig von Norden her möglich.

Ladebereiche sind im Wesentlichen im Marktplatz im aufgeweiteten Zugangsbereich zur Großen Marktstraße und zum Kleinen Biergrund vorgesehen. Entlang der Bieberer Straße ist auf der nördlichen Straßenseite eine ca. 11,40 m lange Ladezone vorhanden. Im Osten schließt sich eine ca. 47,00 m lange multifunktionale Fläche an,

die als Ladezone, für Sondernutzungen und Kurzzeitparken flexibel anzuordnen ist. Vor der Kreuzung Großer Biergrund werden 4 Kurzzeitparkplätze ausgewiesen. Die Taxistellplätze und Behindertenstellplätze bleiben in der Bieberer Straße und in der Geleitsstraße bestehen, auch hinsichtlich der Anzahl der Stellplätze.

Es werden seitlich der Fahrbahnränder keine „Poller“, sowohl am Marktplatz, als auch in der Bieberer Straße, fahrbahnbegleitend eingeplant. Gleichmäßig verteilte Ausstattungselemente (Fahrradbügel, Beleuchtungsmasten, Bänke) schränken das unerwünschte Befahren der Fußgängerbereiche deutlich ein. Gemäß den Vorgaben der Koalition soll in den beiden Seitenstraßen am Wilhelmsplatz der Einbau von Bodenschwellen in Form von aufgeschraubten / aufgedübelten Fertigelementen vorgesehen werden. Diese Bodenschwellen sind in den beiden Seitenstraßen des Wilhelmsplatzes jeweils am Anfang, in der Mitte und am Ende vorgesehen. Die Kosten betragen rund 5.000 €. Das Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement hat aus fachlicher Sicht gegen die Installation von Bodenschwellen Bedenken mitgeteilt.

#### Radverkehr

Der Radverkehr wird wie der Kfz-Verkehr geführt, er darf zusätzlich in der Bieberer Straße gegen die Einbahnstraße und am Marktplatz in Richtung Norden fahren. Ein Überholen stehender Busse ist durch eine neue „Umweltspur“ am Marktplatz möglich. Damit wird die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad gegenüber dem heutigen Zustand deutlich verbessert.

Die Anzahl der geplanten Fahrradabstellplätze erhöht sich von derzeit 26 Stellplätzen auf insgesamt 70 Stellplätze. Davon sind 40 Stellplätze auf dem Marktplatz und 30 Stellplätze in der Bieberer Straße angeordnet.

#### Baugrund

In einem Baugrundgutachten wurden an Entnahmestellen zwischen Großer Marktstraße und der Geleitsstraße in den Auffüllungen Belastungen festgestellt. Dieser Boden wurde als >Z 2 (Zuordnung nach LAGA) eingestuft und muss den Vorschriften gemäß entsorgt werden. Die restlichen Bodenproben wurden nach LAGA Richtlinie Z 0 und Z 1.2, Z 2 zugeordnet.

#### Feuerwehr

Auf dem Marktplatz und in der Bieberer Straße wurden die Rettungswege mit der Feuerwehr abgestimmt und in die Planung aufgenommen.

#### Bauphasen

Es sind voraussichtlich 12 Hauptbauphasen mit einer Bauzeit von rd. 25 Monaten vorgesehen. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt unter weitest gehender Aufrechterhaltung aller Verkehrsbeziehungen.

Für alle Bauphasen ist mit der NIO / OVB ein Ersatzbetrieb mit Ersatzhalteplätzen für die Busse abzustimmen. Die Bauphasen werden entsprechend den Bedürfnissen der Anwohner und Gewerbetreibenden angepasst. So sind alle Ein- und Ausgänge auch für Andienungslieferungen jederzeit provisorisch zu erreichen. Durch das Bauen im Bestand ist hier ein sehr kleinteiliges und gut gesteuertes Bauen erforderlich, das Rücksicht auf die Belange der Anwohner und Nutzer nimmt.

### Straßenbeiträge

Der Umbau des Marktplatzes sowie der Bieberer Straße vom Marktplatz bis Großer Biergrund löst für die Anlieger in den genannten Abschnitten gem. § 11 Abs. 3 des Hessischen Gesetzes über kommunale Abgaben (Hess. KAG) in Verbindung mit der Offenbacher Straßenbeitragssatzung über die Erhebung von Straßenbeiträgen (StrBS) die Beitragspflicht aus.

### Städtebauförderungsprogramm „Aktive Kernbereiche“

Das Projekt Umbau Marktplatz wurde 2010 offiziell in das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Kernbereiche“ aufgenommen und die Bezuschussung durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) bewilligt.

Die Finanzierung erfolgt bei insgesamt rund 3.500.000,00 € förderfähigen Kosten (im Fördergebiet) voraussichtlich zu rund 75%, d.h. 2.600.000,00 € aus Städtebauförderungsmitteln des Landes und des Bundes.

### Finanzielle Auswirkungen:

	€ (gerundet)
<b>Gesamtkosten der investiven Maßnahme</b>	<b>5.100.000,00</b>
./. nicht beitragsfähige Kosten	2.670.000,00
<b>= beitragsfähige Kosten</b>	<b>2.430.000,00</b>
./. Stadtanteil 40% gem. § 4 Abs. 2 e) StrBS	972.000,00
<b>= Umlagefähige Kosten</b>	<b>1.458.000,00</b>
./. städtische Grundstücke, Eckgrundstücksvergünstigung	15.000,00
<b>= Rückflüsse</b> (Einnahmen aus Straßenbeiträgen bei Produktkonto: 12010100.3660000360)	<b>1.443.000,00</b>
<b>Landeszuschuss</b>	<b>2.600.000,00</b>
<b>Kreditmarktmittel</b>	<b>1.057.000,00</b>

### Beurteilung der Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Klima

Die Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Klima werden vom Amt für Umwelt, Energie und Mobilität wie folgt eingeschätzt:

Als Fachbehörde für Umweltfragen haben wir gemäß Stadtverordnetenbeschluss 414/1 aus 2009 u. a. die Aufgabe, städtebauliche Planungen „hinsichtlich der Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Klima zu beurteilen“, wohlwissend, dass diese Bewertung nicht allein abwägungsentscheidend sein kann.

Ökologische Standards definieren sich durch rechtliche Vorgaben, überörtliche Planungen, fachliche Erkenntnisse und städtische Konzepte. Rechtliche Vorgaben für das Projekt sehen wir im Wasserhaushaltsgesetz (WHG), dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und der städtischen Grünschutzsatzung. Bei den städtischen Konzepten sind vor allem Klimaschutzziele und das kürzlich beschlossene Teilkonzept Klimawandelanpassung zu berücksichtigen.

Zusammenfassend bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken.

### Grünschutz

Für den Schutz der Bäume im Plangebiet liegt ein umfangreiches Fachgutachten vor. Nach den derzeitigen Planungen müssen 5 Bäume gefällt werden (ggf. 6 mit der Säuleneiche, über deren Verbleib erst in der Bauabwicklung entschieden werden kann), die durch 7 neue Bäume ersetzt werden. In Bezug auf die umfangreiche Umgestaltung der Bestandssituation ist es zu begrüßen, dass die restlichen Baumbestände erhalten werden sollen. Ein Erhalt aller Bäume wird in der Planung, aufgrund der vorhandenen Rahmenbedingungen, als nicht möglich definiert.

Das Fachgutachten zum Baumschutz führt aus, wie die vorhandenen Bäume während und nach den Baumaßnahmen gesichert werden können und wie die Neupflanzungen herzustellen sind. Die Vergrößerung der Baumscheiben und die Auswahl der Baumarten für die Neuanspflanzungen begrüßen wir, sind hier doch bereits Aspekte des kürzlich beschlossenen Teilkonzeptes zur Klimawandelanpassung berücksichtigt.

In der Bieberer Straße besteht eine starke Verschattung, daher ist zu prüfen, ob die Baumstandorte geeignet sind und der Platzbedarf für den Fußgängerbegegnungsverkehr ausreicht, geeignete Baumarten für diesen Bereich sind auszuwählen. In der Verlängerung der Frankfurter Straße sind ggf. noch Aufstellflächen für die Feuerwehr bei der genauen Standortfestlegung zu beachten.

Durch Einsetzen einer ökologischen Baubegleitung kann aus unserer Sicht sichergestellt werden, dass die Maßnahmen des Fachgutachtens vor, während und nach der Bauphase ordnungsgemäß umgesetzt werden.

### Artenschutz

Den Artenschutz sehen wir, abgesehen von der Schaffung von Nistmöglichkeiten in den Bäumen, vor allem bezüglich der Beleuchtung betroffen. Um eine massenhafte Anlockung von Insekten (und damit eine Störung aller nächtlichen Insektenjäger wie die besonders geschützten Fledermäuse genauso wie eine erhebliche Störung der Aufenthaltsqualität) sowie allgemein Lichtverschmutzung zu vermeiden, sollen zunächst die Lichtkegel, die den Straßenraum beleuchten, möglichst nur nach unten gerichtet sein. Eine sphärische Strahlung nach oben oder seitlich, sofern nicht notwendig, ist zu vermeiden. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Lichtfarbe. In den Angaben des Herstellers der im Beschlusstext aufgeführten Leuchten finden sich nur Beschreibungen zur LED-Lichtfarbe „neutralweiß“ (ca. 4.000 Kelvin), diese Lichtfarbe lockt jedoch nachtaktive Insekten an, da sie dem Tageslicht ähnelt. Hingegen bleibt diese unerwünschte Wirkung bei der LED-Lichtfarbe „warmweiß“ aus, die Lichtfarbe sollte unter 3.300 Kelvin liegen. Für das menschliche Auge ist der Unterschied kaum zu merken, oft wird das wärmere Weiß sogar als angenehmer empfunden. Wir bitten zu prüfen, ob entsprechende Leuchtmittel in die ausgewählten Leuchten eingesetzt werden können.

### Bodenbelag

Hinsichtlich des vorgeschlagenen Bodenbelags liegen die Qualitäten dicht beieinander. Wir sprechen uns jedoch aus Gründen der Nachhaltigkeit, der Aufheiz-Geschwindigkeit sowie der Haptik für folgende Modelle aus: „terralit“ (Fa. RINN) Modelle 7544 und 7545 aus.

### Gewässerschutz

Nach § 55 WHG soll anfallendes Niederschlagswasser ortsnah versickert werden. Diese rechtliche Forderung finden sich in den Planunterlagen **noch nicht** wieder. Die Umgestaltungen im Plangebiet geben Gelegenheit dazu, diesen noch recht neuen Grundsatz der Abwasserbeseitigung, zumindest an den Stellen Rechnung zu tragen, die von Baumaßnahmen und Eingriffen in den Boden betroffen sind. Gerade im Tiefbau sind hier in den letzten Jahren viele bautechnische Möglichkeiten gefunden worden, diesen Grundsätzen Rechnung zu tragen. Wichtig ist generell möglichst versickerungsfähige Untergründe herzustellen und Oberflächen mit entsprechend wasserdurchlässigen Materialien zu bestücken.

Auch mit Blick auf die Überflutungen in der Schlossstraße kommt der Regenwasserbewirtschaftung im Plangebiet eine besondere Bedeutung zu als in früheren Jahren. Mit Blick auf die lange Nutzungszeit der Verkehrsflächen sollten hier auch kleinste Spielräume genutzt werden. In diesem Kontext sehen wir auch Potenzial bei der Herstellung z.B. von der Mitte der Fahrbahn nach außen gewölbter Fahrbahndecken, die in gut ausgestalteten Ablaufrinnen das Wasser abführen.

### Immissionsschutz

Das Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) ist zu beachten. Von nichtgenehmigungsbedürftigen Anlagen im Sinne des BImSchG dürfen keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen / z.B. Immissionen sind zu verhindern bzw. nach dem Stand der Technik unvermeidbare zu minimieren. In der TA Luft, Ziffer 5.2.3 sind die Maßnahmen genannt, die in Abhängigkeit z. B. der Gefährlichkeit von Inhaltsstoffen geeignet sind, um die Staubimmissionen zu minimieren (Maßnahmen der Befeuchtung von staubenden Materialien, Einhausung von Bereichen mit Staubentstehung und / oder Auswahl von emissionsarmen Technologien). Die Maßnahmen zur Reduzierung von Gerätelärm ergeben sich aus der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz) bzw. aus der allgemeinen Verwaltungsvorschrift Baulärm.

### Luftreinhaltung

Derzeit kann keine Aussage getroffen werden, ob und wenn ja, in welchem Maße die Maßnahme die Luftbelastungen am Marktplatz bzw. in der Berliner Straße / Ecke Waldstraße mindert. Daten zur Luftbelastung in diesem Bereich liegen nicht vor. Sofern durch den Umbau sich das absolute bzw. über 24 h ermittelte durchschnittliche Verkehrsaufkommen deutlich reduzieren lässt und insbesondere die Bieberer Straße vom Straßenverkehr entlastet würde (dort liegt eine grenzwertüberschreitende Luftbelastung durch NO<sub>2</sub> vor), kann von Verbesserungen ausgegangen werden. Die Einrichtung eines Tempo 20 km/h im Bereich des Wilhelmsplatzes ist zu begrüßen und kann helfen. Eine entsprechende Verkehrszählung bzw. eine Untersuchung dieser Maßnahme im Hinblick auf ihre verkehrsvermindernden Auswirkungen wird zeitnah nach Fertigstellung dringend empfohlen.

### Bodenschutzrechtliche Belange

Im Rahmen der Baugrunduntersuchung wurden Auffüllungen festgestellt, mit

belastetem Boden ist zu rechnen. Der ggf. erhöhte Kosten-/Abstimmungsaufwand für die Entsorgung ist im Zuge der Ausführung zu berücksichtigen. Eine bodengutachterliche Begleitung der Baumaßnahme wird angeraten. Im Bereich von zukünftigen Freiflächen ist zu gewährleisten, dass die Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung laut Anhang 2, Ziffer 1.4 für Parkanlagen / Freizeitgelände eingehalten werden (soweit umweltbedingt kein Bodenaushub erfolgen muss, genügt dazu ein entsprechender Bodenauftrag mit unbelastetem Mutterboden). Für Kinderspielbereiche gelten die entsprechenden Prüfwerte für Kinderspielplätze.

#### Klimaschutz und Klimaanpassung

Die Erstellung eines Teilklimagutachtens, wie es für die Stadthofgestaltung erarbeitet wurde, ist wünschenswert um festzustellen, in welchen Bereichen ein zusätzlicher Hitzeschutz notwendig ist bzw. welche Bereiche eine Verschattung benötigen. Dadurch kann auch dargestellt werden, welche Materialien verwendet werden und in welchen Bereichen durch zusätzliche Begrünung die Aufenthaltsqualität verbessert werden sollten.

#### Mobilität / ÖPNV

Zunächst begrüßen wir alle Anstrengungen die unternommen werden, um die zentralen Funktionen des Areals für den ÖPNV zu erhalten, insbesondere einen möglichst kurzen Fußweg als Verbindung zwischen S-Bahn-Station und Busverkehren anzubieten. Nur durch solche Konzepte kann der Individualverkehr reduziert werden

Im Radverkehr begrüßen wir die vorgesehenen Möglichkeiten auch gegen Einbahnstraßen das Rad fahren zuzulassen. Dieses Konzept sollte möglichst auf alle Straßen im Planbereich ausgedehnt werden, damit alle Wege im Areal in zwei Richtungen befahren werden können. Wir sehen dies auch als Ergänzung zum Befahren der Fußgängerzone.

Die Radabstellplätze sollen an 3-4 Stellen zusammengefasst werden, damit diese gezielt von Radfahrern angefahren werden und eine Suche nach einem freien Fahrradbügel bzw. das Abstellen der Fahrräder an anderen Plätzen vermieden wird. Der Komfort für diese Zielgruppe ist entscheidend für die Verkehrsmittelwahl. Die Beschilderung aller Haltestellen bzw. Zugänge zum ÖPNV müssen auch aus der Distanz gut erkennbar bzw. lesbar sein.

#### Erläuterung zur Kostenberechnung/-entwicklung

Über die investive Maßnahme wurde vom Büro Hahn Hertling von Hantelmann, Charlottenstraße 95, 10969 Berlin, in Zusammenarbeit mit dem Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement eine detaillierte Kostenberechnung erstellt. Die maximale Lösung mit 8.100.000,00 € Gesamtbaukosten in der die vorliegende Planung voll umfänglich beinhaltet war, wurde vom Revisionsamt geprüft. Die nun vorliegende Planung schließt, nach Reduzierung der Plangebietsgröße, mit 5.100.000,00 € ab. Vom Revisionsamt bisher nicht geprüft, ist die in dieser Vorlage beinhaltete Lösung der Halteposition der Linie 101 (sogenannte Zeltdachhaltestelle), was aufgrund der Kurzfristigkeit der Planänderung nicht mehr möglich war.

Die Haushaltsmittelbereitstellung sowie die Finanzierung der Maßnahme erfolgen entsprechend dem Antragstenor.

Die bisherigen für die Gesamtmaßnahme ermittelten jährlichen Folgekosten in Höhe von 129.613,84 €, werden durch die Planungsänderungen nicht überschritten.

Gegenüber dem erweiterten Grundsatzbeschluss vom 18.06.2015 haben sich Kostenerhöhungen ergeben, die sich im Wesentlichen wie folgt begründen lassen: Zunächst war ein erhöhter Aufwand für den Anpassungsbereich zwischen der Frankfurter Straße und der Berliner Straße (Neue Umweltpur) zu verzeichnen. Im Laufe der weiteren Planung wurde durch vertiefende Baugrunduntersuchungen in Teilflächen belastetes Material nachgewiesen, was dazu führte, dass ein zusätzlicher Bodenaustausch zur Stabilisierung des Untergrundes erforderlich wird. Zusätzlich kam es zu einer allgemeinen Kostensteigerung aufgrund der vertiefenden Bearbeitung von rd. 20% gegenüber der Kostenschätzung zum geänderten erweiterten Grundsatzbeschluss vom 18.06.2015.

Die Zuständigkeit für das Baustellenmarketing und die Kommunikation liegt ab sofort vollständig bei der Offenbacher Stadtinformation GmbH (OSG). Es sind hierfür 200.000,00 € Kosten einzukalkulieren.

In die Kommunikation sind alle Beteiligten umbaubegleitend einzubeziehen. (Einzelhandel, Treffpunkt Offenbach, Marktbeschicker, IHK, City-Managerin, NiO, Fachämter.)

Die Bauphasenplanung ist mit den Betroffenen abzustimmen.

Insgesamt kommt es zu einer investiven Kostensteigerung von ursprünglich 3.700.000,00 € auf 5.100.000,00 € und damit um 1.400.000,00 €. Dem gegenüber stehen Einnahmen aus der Zuwendung Land über das Förderprogramm „Aktive Kernbereiche“. Die zu erwartende Zuwendung beträgt ca. 2.600.000,00 €.

Mit der Durchführung der erforderlichen Arbeiten soll sofort nach Bereitstellung der nachträglichen Haushaltsmittel begonnen werden.