

Verkehrsmanagementplan der Stadt Offenbach
Kurzbeschreibung der Handlungsfelder

AK Radverkehrskonzept	Seite 3
AK Parkraumkonzept	Seite 6
AK Verkehrskonzept Innenstadt	Seite 9
AK barrierefreie Netze	Seite 11
AK Luftreinhaltung und Lärminderung	Seite 13
AK Mobilitätsmanagement in Kitas und Schulen	Seite 15
AK Mobilitätsmanagement in Betriebe	Seite 17
AK Bürgerticket – attraktive ÖPNV-Tarife	Seite 19
AK Datenmanagement und Verkehrsstrategien	Seite 21

Radverkehrskonzept

Vorrangiges Ziel des Radverkehrskonzepts ist die Stärkung der Attraktivität und der Sicherheit des Radverkehrs in Offenbach. Dies soll durch kurze und direkte Erreichbarkeit der Innenstadt und wichtiger Ziele, verbesserte Abstellmöglichkeiten sowie sichere und verkehrssame Radwege und die Integration von Radverkehrsanlagen in den Straßenraum erreicht werden. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sollen reduziert werden.

Radroutennetz

Das Routennetz verbindet auf kurzen Wegen (mit attraktiven und sicheren Standard in der Radverkehrsführung) die Stadtteile mit dem Zentrum (radiale Routen) und die Stadtteile untereinander (tangente Routen). Das Radroutennetz, bestehend aus Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Tempo-30 Straßen, wird differenziert in Alltagsrouten und Freizeitrouten, wobei sich die Alltagsrouten weiter in Haupt- und Nebenrouten untergliedern. Die Hauptrouten erfüllen die Anforderungen des Alltagsverkehrs nach schnellen und sicheren Verbindungen, die Nebenrouten ergänzen und verdichten das Hauptroutennetz. Die Freizeitrouten schließen an den Grenzen zum Außenbereich an das Alltagsnetz an. Sie enthalten auch die wichtigen lokalen und regionalen touristischen und thematischen Radrouten. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen wurden weitestgehend in das Routennetz integriert. Einzelne Straßenabschnitte mit Radverkehrsanlagen, welche nicht Bestandteil des Routennetzes sind, bilden lokale Verbindungen, die der Feinverteilung des Radverkehrs oder der Beseitigung von Gefahrenstellen dienen.

Einzelmaßnahmen im Netz

Zur Lückenschließung wurde ein umfangreiches Infrastrukturprogramm mit Einzelmaßnahmen erarbeitet. Je nach Randbedingungen ist die Anlage von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Radwegen oder auch die Anpassung vorhandener Radverkehrsanlagen erforderlich. Ergänzt wird dies durch Maßnahmen zur gesicherten Führung der Linksabbieger an verkehrsreichen Knotenpunkten. Für mehrere Einbahnstraßen wird eine Freigabe für Radfahrer empfohlen. Zur Lösung des Konflikts zwischen Radverkehr und rechts liegenden Busspuren werden, je nach Ausgangslage, die Anlage von Radstreifen neben der Busspur oder die Freigabe von Busspuren für Radfahrer empfohlen. Der Arbeitskreis empfiehlt die Nord-Süd-Route unter Nutzung der Fußgängerzone durch die Innenstadt zu führen und die Fußgängerzone entsprechend für den Radverkehr freizugeben.

Fahrradabstellanlagen / Bike- and - Ride

Das Angebot an Bike-and-Ride-Anlagen in Offenbach am Main ist insgesamt als gut zu bewerten. An den Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs stehen über 700 Bike-and-Ride-Stellplätze zur Verfügung, davon sind 380 überdacht. Zusätzlich befindet sich eine Vielzahl an dezentralen Fahrradabstellanlagen im Bereich der Fußgängerzone und an weiteren wichtigen öffentlichen Einrichtungen wie z.B. der Stadtbibliothek. Es besteht folgender Handlungsbedarf:

- Erweiterung der Bike – and - Ride Anlage an der S-Bahn-Haltestelle Kaiserlei,
- Erhöhung der Anzahl überdachter Abstellmöglichkeiten, z.B. im Bereich der S-Bahn-Haltestelle Markt und der Fußgängerzone (z.B. Wilhelmsplatz),
- Ausbau dezentraler Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich der Ortsteilzentren und Einkaufsschwerpunkte, insbesondere in den Stadtteilen Bieber und Bürgel,

- verbesserte Vermarktung der Fahrradboxen.

Radverkehrs-Wegweisung

Für das abgestimmte Haupttroutennetz wurde – zur Gewährleistung der Förderfähigkeit nach GVFG – ein Wegweisungskonzept entsprechend den „Grundsätzen für die wegweisende Beschilderung im Radverkehr“ (FGSV-Merkblatt) erarbeitet. Dafür wurden in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten und der historisch vorhandenen Radverkehrswegweisung drei Zielkategorien für die Wegweisung definiert:

- Zielkategorie 1 – Hauptziele: Zentrum, Stadtteile und wichtige Stadtquartiere,
- Zielkategorie 2 – Unterziele: wichtige und allgemein bekannte Einzelziele,
- Ziele im Umland – umliegenden Zielorte: stadtauswärts, ab den Stadtteilen, als Hauptziele auszuweisen.

An allen 95 Knotenpunkten des Haupttroutennetzes, an denen eine Entscheidungssituation vorliegt, kommen Wegweiser mit Zielangaben (Vollwegweiser) zum Einsatz. Für diese wurden Schildinhalte festgelegt und die kürzesten Entfernungen über das Routennetz ermittelt. Für die einzelnen Knotenpunkte wurde eine erste Empfehlung für den Wegweisungstyp getroffen. Durch Abstimmung mit dem Landkreis Offenbach, dem Odenwaldklub, dem Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / RheinMain und der Stadt Frankfurt sowie der Integration der vorhandenen Wegweisung ist eine einheitliche und kontinuierliche Zielführung gewährleistet. Die thematischen Routen sowie regionale und überregionale Freizeittrouten, die durch das Stadtgebiet von Offenbach verlaufen, wurden über Zusatzplaketten in die Wegweisung integriert.

Öffentlichkeitsarbeit

Ergänzend zu den Maßnahmenvorschlägen auf der funktionalen (Netz-)Ebene und der baulich räumlichen Ebene ist ein Konzept für eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit (Marketingkonzept) zur Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung sinnvoll und wichtig. Es wird empfohlen die Bürgerschaft begleitend zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts nicht nur mit den üblichen Medien (Presse, Internet, Flyer, Radverkehrsplan, etc) über das Radverkehrskonzept und die Radverkehrs-Wegweisung zu informieren, sondern zeitgleich ein Kommunikationskonzept zur Steigerung und Förderung des Radverkehrsanteils zu erarbeiten. Hierzu ergeben sich vielfältige Synergieeffekte mit anderen Handlungsfeldern des VMP und bestehenden Projekten, z.B. „mit dem Rad zur Arbeit“ und „Bike + Business.“

Maßnahmenübersicht und Kostenschätzung

Abschließend wurden die zur Umsetzung des Routennetzes erforderlichen Infrastruktur-Maßnahmen, deren Kosten sowie die Einstufung der Priorität entsprechend dem Votum des Arbeitskreises Radverkehrskonzept zusammengestellt. Es wurde unterschieden zwischen baulichen Maßnahmen und Markierung, verkehrsrechtlichen Maßnahmen, Maßnahmen zur Umsetzung der Radverkehrs-Wegweisung, Maßnahmen zum Ausbau von Fahrradabstellanlagen, Öffentlichkeitsarbeit.

Maßnahmenliste Radverkehrskonzept

Nr.	Maßnahmeübersicht bezogen auf das Hautroutennetz	Kosten
1	Radfahrstreifen Mülheimer Straße mit Knoten Ketteler Straße	412.400 €
2	Radfahrstreifen Waldstraße nördlich der Bahn	16.600 €
3	Radfahrstreifen Waldstraße südlich der Bahn mit Knoten Bismarckstraße	276.500 €
4	Radfahrstreifen Untere Grenzstraße zw. Mülheimer Straße und Bhf Offenbach-Ost mit Knoten Mülheimer Straße	151.200 €
5	Radfahrstreifen Sprendlinger Landstraße mit Knoten Starkenburgring	381.100 €
6	Radfahrstreifen und -wege Starkenburgring mit Knoten Sprendlinger Landstraße	434.900 €
7	Radfahrstreifen Bismarckstraße zw. Hbf und Sprendlinger Landstraße / Tulpenhofstraße mit Knoten Sprendlinger Landstraße	28.000 €
8	Radfahrstreifen Frankfurter Straße (in Straßenumbaumaßnahme)	--
9	Radfahrstreifen Bieberer Straße zwischen Daimlerstraße und Bieber (Variante A)	299.300 €
10	Radfahrstreifen Bieberer Straße zwischen Bahnüberführung und Landgrafenring/Emmastraße	71.600 €
11	Radfahrstreifen Brunnenweg (zwischen Erich-Ollenhauer-Straße und Lohrweg)	4.100 €
12	Radfahrstreifen im Bereich Knotenpunkt Erich-Ollenhauer-Straße / Hamburger Straße	3.800 €
13	Anpassung der Radstreifen in Bürgeler und Rumpenheimer Straße	96.000 €
14	Radweg Hessenring zwischen Buchhügelallee und Wilhelmstraße	125.100 €
15	Radweg Goethering (Planung Stadt Offenbach)	--
16	Radweg entlang Nordring, inkl. Querung Höhe Taunusstraße und Anschluss an Carl-Ulrich-Brücke (in Straßenumbaumaßnahme integrieren)	--
17	Schutzstreifen Bismarckstraße zw. Tulpenhof- und Parkstraße mit Knoten Dreieichring	4.100 €
18	Bauliche Maßnahmen, Markierungen Alternativroute 7 - Taunus- / Luisenstraße (einschl. LSA, Umsetzung Tempo 30-Zone)	60.000 €
19	Querungshilfe Bereich Brunnenweg / Stadthalle	14.800 €
20	Lückenschluss Grüning zw. Senefelder Straße und Hainbachtal (Planung Stadt Offenbach)	85.000 €
21	Freigabe Falltorstraße für Radverkehr in Gegenrichtung (mit Führung im Knotenpunkt Langgasse/Falltorstraße)	1.500 €
22	Freigabe Große Marktstraße für Radverkehr in Gegenrichtung (abh. von Erschließung Offenbach-Post-Gelände)	1.000 €
23	Freigabe Bleichstraße zwischen Waldstraße und Wilhelmsplatz für Radverkehr in Gegenrichtung	1.000 €
24	Freigabe Bernhardstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	1.000 €
25	Freigabe Austraße für Radverkehr in Gegenrichtung	1.000 €
26	Freigabe Büchhügelallee (im Bereich Buchhügel) für Radverkehr in Gegenrichtung mit Ausbesserung Fahrbahnrand	25.000 €
27	Freigabe Hospitalstraße zwischen Mittelseestraße und Kaiserstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	1.000 €
28	Freigabe von Teilen der Fußgängerzone für Radverkehr	4.000 €
29	Tempo 30 km/h mit Einzelbeschilderung - Rathenaustraße	--
30	Tempo 30 km/h mit Einzelbeschilderung - Biebererstraße zw. Berliner Straße und Friedhofstraße	--
31	Ausbau Kettelerstraße (Planung Stadt Offenbach)	--
32	Demarkierung und unechte Einbahnstraße Senefelderstraße	--
33	Mainuferradweg Anschluß Ortskern Bürgel	20.000 €
34	Beleuchtung (Mainufer und Industriebahnweg)	72.000 €
35	Fahrradabstellanlagen Innenstadt, Bike and Ride Stellplätze an ausgewählten Haltestellen	60.000 €
36	Beschilderung Radhaupttruten	39.500 €
37	Öffentlichkeitsarbeit	30.000 €
	Gesamtsumme	2.721.500 €

Parkraumkonzept

Mit dem Parkraumkonzept der Stadt Offenbach sollen die Parkraumnachfrage und das Parkraumangebot der Stadt Offenbach bilanziert, die Erreichbarkeit der Innenstadt als bedeutender Einkaufsstandort sichergestellt und die Einbindung des Parkverkehrs in das Wohn- und Einkaufsumfeld stadt- und umweltverträglich gestaltet werden.

Durch eine qualifizierte Bewirtschaftung des Parkraums soll der Parkraumbedarf der Anwohner in den innenstadtnahen Quartieren abgedeckt werden und die öffentlichen Verkehrsflächen von Dauerparkern im Berufs- und Ausbildungsverkehr entlastet werden, wodurch die hier vorhandenen Umsteigepotenziale zum ÖPNV aktiviert werden sollen.

Die zentrumsnahen Parkhäuser bilden als ober- oder unterirdisch angelegte Parkieranlagen das Rückrat des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt. Wie auch in anderen Städten sind die Parkhäuser in Offenbach sehr unterschiedlich ausgelastet. Neben Lage und Erreichbarkeit haben auch Bauzustand und Ausstattung der Parkhäuser großen Einfluss auf die Akzeptanz.

Parkraumbilanz 2015

Im nördlichen Kernbereich Offenbach a.M. (Innenstadt) werden die privaten Stellplätze um 2.026 Stellplätze von 12.533 Stellplätze im Analysejahr 2002 auf 14.559 Stellplätze im Prognosejahr 2015 zunehmen (Teilrealisierung Mainviertel). Unter der Voraussetzung einer möglichen städtebaulichen Entwicklung im Bereich Luisenstraße/Bahnhofstraße, Ziegelstraße und Frankfurter Straße wird das Angebot öffentlich zugänglicher Stellplätze von rund 4.500 Stellplätze auf etwa 3.100 Stellplätze zurückgehen.

Im südlichen Kernbereich Offenbach a.M. (Kernstadt südlich der Bahn) ist dagegen eine moderate Parkraumentwicklung bis zum Prognosejahr 2015 zu erwarten. Unter Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung und den entsprechend Stellplatzsatzung für Wohnungen nachzuweisenden Privatstellplätzen werden die privaten Stellplätze um 248 Stellplätze von 4.038 Stellplätzen im Analysejahr 2002 auf 4.286 Stellplätze im Prognosejahr 2015 zunehmen.

Die kleinräumige Betrachtung der sechs Teilräume des Untersuchungsgebietes lässt punktuell ausgeglichene Parkraumbilanzen, aber auch Stellplatzdefizite, erkennen.

Teilraum I (Nordend): insgesamt geringes Stellplatzdefizit von ca. 3 %;

Teilraum II (Westend): der Stellplatzbedarf aller Nutzergruppen wird vollständig abgedeckt;

Teilraum III (City): der Stellplatzbedarf in Bezug auf Wohnen und Einkauf wird vollständig abgedeckt, für die Nutzergruppe der Beschäftigten besteht wie zum Analysezeitpunkt ein hohes Stellplatzdefizit;

Auch bei einer Reduzierung von öffentlich zugänglichen Stellplätzen besteht im Innenstadtbereich noch ein Überangebot an Stellplätzen von über 20 % für Kunden und Besucher im Einkaufsverkehr.

Teilraum IV (Östliche Innenstadt):

insgesamt geringes Stellplatzdefizit von ca. 6 %;

Teilraum V (Klinikum Offenbach):

der Stellplatzbedarf in Bezug auf Wohnen und Einkauf wird vollständig abgedeckt, für die Nutzergruppe der Beschäftigten besteht wie zum Analysezeitpunkt ein geringes Stellplatzdefizit (rd. 11 %);

Teilraum VI (Friedensstraße):

der Stellplatzbedarf in Bezug auf Wohnen und Einkauf wird vollständig abgedeckt, für die Nutzergruppe der Beschäftigten besteht wie zum Analysezeitpunkt ein geringes Stellplatzdefizit (rd. 12 %).

Die bestehende Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt Offenbach, d.h. die Parkraumreglementierung über Parkgebühren, Parkzeitlimitierung und Bewohnerparken, hat dazu beigetragen, einen zufriedenstellenden Ausgleich der Interessen aller Betroffenen unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Zielsetzung herzustellen und ist daher in dieser Form beizubehalten

In Randbereichen der Bewohnerparkbezirke "A" und "L" besteht trotz Bewohnerparkens noch eine starke Konkurrenzsituation zwischen Bewohner und Beschäftigten. Zur Entschärfung dieser Konfliktsituation wird eine Ausweitung der Bewohnerparkzonen empfohlen.

Der Einsatz der „Brötchentaste“ soll an geeigneter Stelle in der Innenstadt von Offenbach im Rahmen eines gutachterlich begleiteten Modellversuchs erprobt und untersucht werden.

Erscheinungsbild und Ausstattung der zentralen Parkhäuser

Die zentralen Parkhäuser in Offenbach sind trotz begrenzter Parkmöglichkeiten in der Innenstadt sehr unterschiedlich ausgelastet. Neben Lage und Erreichbarkeit haben auch Erscheinungsbild und Ausstattung der Parkhäuser großen Einfluss auf die Akzeptanz.

Zum Zweck einer stadt- und umweltverträglichen Zielführung des Parksuchverkehrs wird eine Modifikation bzw. Erneuerung des bestehenden statischen Parkleitsystems, mit der Ergänzung des statischen Parkleitsystems um zusätzliche dynamische Frei-/ Besetzt-Anzeigen für die Parkhäuser Französisches Gässchen und Mittelseestraße, empfohlen.

Durch einen verbesserten Internetauftritt "Parken in Offenbach" soll den Kunden und Besuchern das Auffinden eines zielnahen Parkhauses erleichtert werden. Hierzu sollten insbesondere Informationen zur Ausstattung (Barrierefreiheit), An- und Abfahrt und fußläufigen Zuwegung einschließlich Darstellung der fußläufigen Erreichbarkeit der Innenstadt interaktiv abrufbar sein.

Maßnahmenliste Parkraumkonzept

Themenfeld	Handlungsempfehlungen	Kosten (Netto) in EURO
Parkraumbewirtschaftung	Beibehaltung der "bewussten" Parkraumreglementierung und -begrenzung für Beschäftigte in der Innenstadt bei gleichzeitiger Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs durch Einführung von Jobtickets und Mobilitätsmanagement	1)
	Ausweitung der Bewohnerparkzonen "A" und "L"	1)
	Einrichtung einer Quartiersgarage im Nahbereich des Wilhelmplatzes	1)
	Modellversuch „Brötchentaste“ in der Innenstadt	1)
Zentrale Parkhäuser	Mängelbehebung in Hinsicht auf Bauzustand, Erscheinungsbild und Ausstattung durch Parkhausbetreiber	--
Parkleitsystem	Modifikation bzw. Erneuerung des bestehenden statischen Parkleitsystems	40.000
	Ergänzung des statischen Parkleitsystems um 4 zusätzliche dynamische Frei-/ Besetzt-Anzeigen	20.000 - 60.000
Parkraummarketing	Verbesserung des Internetauftritts „Parken in Offenbach“	1)

1) Maßnahmen und Kostenrahmen sind im Rahmen von Detailuntersuchungen zu konkretisieren

Verkehrskonzept Innenstadt

Verkehrsführungskonzept Innenstadt

Der Bereich der Innenstadt ist räumlich festgelegt als Gebiet zwischen der Mainstraße im Norden, der Bahnlinie und der Bismarckstraße im Süden, der Kaiserstraße im Westen sowie der Karlstraße im Osten. Zentrale Aufgabe war es, ein schlüssiges und funktionsfähiges Verkehrsführungskonzept für die Innenstadt zu erarbeiten. Verständlichkeit, klare Struktur, einfaches Auffinden der Ziele und leichte Erreichbarkeit waren die grundlegenden Ziele für das hinsichtlich seiner Wirkungen und Funktionsfähigkeit zu prüfende Verkehrskonzept.

Zur Beurteilung verschiedener Varianten der Verkehrsführung wurden makroskopische und mikroskopische Untersuchungen des gesamten Netzmodells und ergänzende Detailbetrachtungen durchgeführt. Bei der Untersuchung standen die Reduzierung der Verkehrsbelastungen der Anwohner in den Quartieren und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Mittelpunkt. Zur besseren Beurteilung der Betroffenheit der Anwohner wurde im Modell die Anzahl der in den Baublöcken an Straßen gemeldeten Einwohner mit Hauptwohnsitz in die Verkehrsnetze eingepflegt. Damit konnte ein direkter Bezug zu den Belangen der Bewohner hergestellt werden.

Die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten und der Verkehrsablauf mit Fokus auf den Öffentlichen Verkehr wurden anhand von Berechnungsverfahren und mithilfe der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation analysiert und bewertet. Da vor allem auch der Aspekt der Erreichbarkeit im Innenstadtbereich von besonderem Interesse ist, wurden zusätzlich Untersuchungen zur Erreichbarkeit durchgeführt.

Für den Innenstadtbereich lagen bereits verortete Maßnahmenvorschläge vor. Eine zentrale Bedeutung hat hierbei die Ringerschließung der Innenstadt (Grundstraßennetz „Offenbacher 8“). Diese Ringerschließung basiert auf den folgenden Elementen: Öffnung der Bismarckstraße zwischen Kaiserstraße und Waldstraße im Zweirichtungsverkehr, Öffnung der Bismarckstraße zwischen Waldstraße und Bieberer Straße für den Zweirichtungsverkehr, Umbau der Kaiserstraße und Öffnung im Zweirichtungsverkehr zwischen Bismarckstraße, Geleitsstraße und Neubau des Justizzentrums.

Auf Grund der detaillierten Betrachtung der Wirkungen der verschiedenen Maßnahmen wird geraten, die Öffnung der ganzen östlichen Bismarckstraße im Zweirichtungsverkehr vorerst zurückzustellen, da derzeit den erkennbaren Nachteilen nicht in ausreichendem Maße Vorteile entgegenstehen. Ggf. kann eine Ergänzung durch die Öffnung der Bismarckstraße nur bis zur Wilhelmstraße erfolgen; diese Option wird noch geprüft. Somit wird die Umsetzung der Netzkonzeption „halbe Offenbacher 8“ (Zweirichtungsverkehr in der Kaiserstraße und der westlichen Bismarckstraße) als Vorzugsvariante vorgeschlagen.

Für das Vorschlagsnetz kann an allen betrachteten Knotenpunkten eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht werden. Teilweise werden eine Anpassung der Lichtsignalsteuerung und Ausbaumaßnahmen an Knotenpunkten erforderlich. Die Verkehrsführung an der Kaiser-

straße / Rathenaustraße wird geändert und das Linksabbiegen von Süden kommend am folgenden Knotenpunkt Kaiserstraße / Frankfurter Straße ermöglicht.

Die auf einer Isochronendarstellung basierende Erreichbarkeitsanalyse hat keine Hinweise auf Mängel hinsichtlich der Erreichbarkeit gegeben. Auch die ergänzend durchgeführte Wegespinnenbetrachtung für einzelne Orte der Innenstadt (neun Zugangswege in die Innenstadt) ergab keine Beeinträchtigungen. Bei keiner dieser Routen stellten sich Umwege oder Abweichungen gegenüber der Wunschroute ein. Sowohl mit der zeitbezogenen Isochronendarstellung als auch mit der raumbezogenen Routenbetrachtung wurde somit die gute Erreichbarkeit der Innenstadt nachgewiesen. Gemeinsam mit den Ergebnissen der Verkehrsumlegung, die gezeigt haben, dass innerstädtische Wohnquartiere mit dem Konzept der "halben Offenbacher 8" vom Durchgangsverkehr entlastet werden können, ist dies eine Bestätigung dafür, dass mit dem Vorschlagsnetz wesentliche Ziele des Verkehrskonzepts Innenstadt erreicht werden.

Marktplatz – verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Eine detaillierte Betrachtung erfolgte auch für den Marktplatz. Dieser soll als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich gestaltet werden. Die Analyse kam zu dem Ergebnis, dass ein Verzicht auf das Linksabbiegen von der Berliner Straße in den Marktplatz zugunsten einer verträglichen Gestaltung des Verkehrsablaufs im Bereich des Marktplatzes erforderlich ist.

So ist es möglich, durch einen Verzicht auf eine Lichtsignalanlage positive Wirkungen für querende Fußgänger zu erzielen, ohne dass im Kfz-Verkehr lange Rückstaus entstehen. Die Wartezeiten für die Fußgänger sind bei dieser Variante kürzer als bei einer Fußgängerschutzanlage. Jetzt gilt es, den Fahrbahnbereich so zu gestalten, dass sich im Kfz-Verkehr niedrige Geschwindigkeiten einstellen und die besondere Bedeutung der Fußgänger in diesem Bereich für die Kfz-Fahrer erkennbar wird. Zugleich muss aus Gründen der Verkehrssicherheit eine rechtlich eindeutige Vorrangregelung für alle Verkehrsteilnehmer begreifbar sein. Da diese Regelung den rechtlichen Vorrang des Kfz-Verkehrs beinhaltet, setzt die Empfehlung ein kooperatives Verhalten aller Verkehrsteilnehmer voraus, das durch entsprechende Gestaltung gefördert werden muß. Dabei ist jedoch zu beachten, dass aufgrund des Busverkehrs Aufpflasterungen zu einer höheren Lärmbelastung führen können. Auch bezüglich der Barrierefreiheit ist die Gestaltung zu prüfen und es sind hierfür ggf. einzelne Maßnahmen zu ergänzen. Nach Festlegung der verkehrlichen Rahmenbedingungen ist im Anschluss ein städtebauliches Konzept für diesen Bereich zu erarbeiten. Durch die räumliche und nicht thematische Abgrenzung gab es zwischen dem Verkehrskonzept Innenstadt und den anderen Themen (z.B. Parkraumkonzept) Wechselwirkungen und Berührungspunkte. Diese werden in dem entwickelten Verkehrsführungskonzept und in den ergänzenden Planungen berücksichtigt.

Barrierefreie Netze

Die Maßnahmen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sollen mobilitätseingeschränkten Personen eine weitgehende autonome Mobilität in Offenbach ermöglichen und damit auch das Behinderten-Gleichstellungsgesetz in die Praxis umsetzen. Maßnahmen zur Barrierefreiheit kommen nicht allein Mobilitätseingeschränkten, sondern generell allen mobilen Menschen zu Gute.

Barrierefreie Modellstraße

Für verkehrlich wichtige Straßenabschnitte in der Innenstadt (Senefelder Straße, Fußgängerzone, Kaiserstraße) wurden modellhafte Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung entwickelt. Es wurden regelmäßige Abstimmungen sowie mehrere Ortsbegehungen mit den Mitgliedern des Arbeitskreises durchgeführt, um Defizite im Bestand zu analysieren und Ziele sowie wirksame und praktikable Maßnahmen in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung zu formulieren. Unter Beachtung der technischen, zeitlichen und finanziellen Realisierbarkeit wurde ein „Ausführungsplan“ (Maßnahmentabellen) entwickelt, der z.T. bereits umgesetzt wurde. Außerdem wurden allgemeine (nicht-verortbare) Maßnahmen abgestimmt, die in die Entwicklung themenbezogener Maßnahmenpakete zur Barrierefreiheit und in den „Planungsleitfaden“ eingeflossen sind. Die gewonnenen Erkenntnisse und Maßnahmen wurden ebenso im Zuge der Neugestaltung der Kaiserstraße berücksichtigt, die in enger Abstimmung mit den im Arbeitskreis vertretenen Betroffenen geplant wurden. Der neu gestaltete Straßenraum erfüllt nun umfassend die Ansprüche der Barrierefreiheit.

Mit dem Maßnahmenkonzept zur „Barrierefreien Modellstraße“ wurde exemplarisch eine praktikable Vorgehensweise zur Erhebung der Barrierefreiheit und zur Maßnahmenentwicklung erarbeitet. Das Vorgehen bei der Planung und die Maßnahmen selbst stehen als Modell für weitere Maßnahmen in anderen Straßen Offenbachs.

Informationen zur Barrierefreiheit in Offenbach

Die „Informationen zur barrierefreien Mobilität“ sollen im Rahmen der Internet-Domain www.offenbach.de sowie als Broschüre aufbereitet und verbreitet werden. Als Grundlage hierfür wurden die Struktur und die Inhalte definiert, Basisdaten erhoben sowie die Vorgehensweise zum erstmaligen Aufbau bzw. zur laufenden Pflege beschrieben. In enger Abstimmung mit dem Arbeitskreis wurden Kriterien bzw. Messgrößen für die Erhebung der Barrierefreiheit in Form von Erhebungsbögen („Checklisten“) festgelegt. Die Praktikabilität wurde anhand von Erhebungen für 15 exemplarisch ausgewählte Ziele nachgewiesen.

Die „Informationen zur barrierefreien Mobilität“ gliedern sich in Angaben zur barrierefreien Nutzung von Infrastruktureinrichtungen (zielbezogene Informationen) und zur barrierefreien Nutzung der Verkehrsinfrastruktur (wegebezogene Informationen). Durch die detaillierte Beschreibung von ggf. bestehenden Einschränkungen der Barrierefreiheit sind die Betroffenen in der Lage, selbst zu entscheiden, ob oder unter welchen Rahmenbedingungen die jeweilige Infrastruktureinrichtung für sie individuell nutzbar bzw. verkehrlich erreichbar ist.

Handlungsansätze und Maßnahmenpakete zu Einzelthemen

Zu den durch den Arbeitskreis ausgewählten Einzelthemen

- Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen (LSA),
- Kommunikation mit Hörbehinderten,
- Barrierefreiheit im ÖPNV,
- Barrierefreiheit im Einzelhandel

wurde in allgemeiner Form beschrieben, welche Maßnahmen grundsätzlich bestehen, um eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Danach wurden jeweils die heutige Situation in Offenbach dargestellt und geeignete Handlungsansätze benannt. Abschließend wurden zu konkret festgestellten Problemen Verbesserungsmaßnahmen entwickelt sowie Zuständigkeiten und die Priorität der Maßnahmen festgelegt und in „Maßnahmenlisten“ zusammengefasst.

Planungsleitfaden für Offenbach „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“

Der im Rahmen des Handlungsfeldes erstellte Planungsleitfaden „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“ bildet den Standard zur Barrierefreiheit in Offenbach. Er stellt für alle, die in Offenbach mit der Planung und Gestaltung von öffentlichen Straßenräumen, Wegen, Plätzen und Erholungsbereichen befasst sind, ein praktikables Handbuch und Nachschlagewerk für eine systematisch barrierefreie oder zumindest barrierearme Gestaltung dar.

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum der Stadt Offenbach wurden aufbauend auf den einschlägigen Regelwerken und Richtlinien sowie in enger Abstimmung mit dem Arbeitskreis spezifiziert. Durch die Standardisierung von Maßnahmen werden eine höhere Einheitlichkeit des Erscheinungsbildes des öffentlichen Raums und damit eine bessere Wiedererkennbarkeit erreicht, die Planung von Maßnahmen wird erleichtert und letztendlich werden auch die (Planungs-) Kosten gesenkt.

Der Planungsleitfaden geht detailliert auf die Maßnahmen und Standards für die bauliche Gestaltung im öffentlichen Raum ein. Er erläutert Maße und Planungswerte für die Gestaltung von Gehwegen, Schnittstellen und Querungsstellen im Straßenraum, Anlagen für den ruhenden Verkehr und ÖPNV, von Freiräumen, von Orientierungs- und Leitsystemen für Blinde und Sehbehinderte sowie zur Stadtmöblierung und Baustellensicherung. Darüber hinaus stellt er geeignete Formen für die Beteiligung der Vertreter von Mobilitätsbehinderten an der Planung dar und enthält außerdem Angaben zu Fördermöglichkeiten, zu vertiefender Literatur und relevanten Kontaktadressen, insbesondere in Offenbach und Region.

Durch eine enge Abstimmung zwischen der Hess. Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen und dem Amt für Stadtplanung und Baumanagement wurden die Inhalte auch bei dem neuen hessischen Planungsleitfaden „Unbehinderte Mobilität“ aufgegriffen. Die Stadt Offenbach nimmt damit auf diesem Feld eine landes- (und bundes)weite Vorreiterrolle ein.

Sonderhandlungsfeld Luftreinhaltung und Lärminderung

Der Arbeitskreis vertrat innerhalb des Prozesses zur Erarbeitung des VMP die Umweltbelange und konzentrierte sich hierbei – entsprechend seiner Bezeichnung – vorrangig auf die Reduzierung der Lärmbelastung und die Verbesserung der Luftqualität. Zentrale Ziele des Arbeitskreises waren die Verminderung der verkehrlichen Umweltbelastungen in Offenbach und die umweltverträgliche Sicherung der Mobilität. Außerdem wurde die Verbesserung der Datengrundlage angestrebt. Arbeitsgrundlage war ein **mehrstufiges Zielsystem**: Die gesetzlichen Grenzwerte bildeten das anzustrebende Mindestziel. Summenbetrachtungen, weiter gehende lokale/ regionale Ziele wurden zusätzlich bei der Konzeption und Bewertung der Maßnahmen berücksichtigt. Neben der Lärminderung und der Luftreinhaltung wurde die Minderung der Treibhausgasemissionen als lokaler Beitrag zur globalen Klimaproblematik als wichtiges Ziel verfolgt.

Das Ziel des Arbeitskreises, die Thematik zu vertiefen und die Datenlage zu verbessern, wurde erreicht. Auch der Überblick über die gesetzlichen Rahmenbedingungen konnte vervollständigt werden. Es wurde im Rahmen des Arbeitskreises ein Maßnahmenkatalog erstellt. Dabei wurden Maßnahmen aus den anderen Arbeitskreisen des VMP mit herangezogen und durch eigene Maßnahmen ergänzt. Abhängig von der weiteren Planung auf Landesebene ist die Stadt Offenbach nun für eine Weiterführung der Luftreinhaltung und Lärminderung gerüstet.

Belastungssituation Luft und Maßnahmenempfehlungen

Hauptluftschadstoffe aus dem Verkehr sind PM₁₀ und NO₂ (Feinstaub und Stickstoffdioxid). Aufgrund angestellter Untersuchungen per Ausbreitungsrechnung konnten drei Straßen als so genannte Hot Spots identifiziert werden, d. h. an diesen Stellen ist die Gefahr der Grenzwertüberschreitung gegeben. Diese Straßen sind die Bieberer Straße, die untere Grenzstraße und die Mainstraße. Die Rechtsgrundlage (Grenzwerte der 22. BImSchV) ist bezüglich Luft eindeutig. Der Arbeitskreis hält Maßnahmen zur Senkung der Luftbelastung für erforderlich und hat daher einen Maßnahmenkatalog mit Maßnahmen verschiedener Kategorien (im Rahmen des Nahverkehrsplans bzw. des VMP bestehende Maßnahmen, neue Maßnahmen, Begleitmaßnahmen) zusammengestellt. Ein Teil der Maßnahmen ist diskutiert und auf ihre Wirkung untersucht worden. Die folgenden Empfehlungen sind Ergebnis der Diskussion und der Untersuchungen im Arbeitskreis:

- In der Mainstraße sollte kurzfristig ein Lkw-Fahrverbot eingeführt werden, da sowohl die Luftbelastung als auch die Lärmbelastung das gesetzliche Limit überschreiten.
- Die im Rahmen des Nahverkehrsplans bzw. VMP bereits bestehenden Maßnahmen (z. B. Tempo-30-Zonen) sollten fortgesetzt bzw. erweitert werden (Pfortnerampelkonzept und Grüne Welle). Auch zur Reduktion von MIV und Förderung des Umweltverbunds gibt es viele positive Erfahrungen aus anderen Städten, die genutzt werden können. Eine Quantifizierung der belastungssenkenden Wirkung dieser Maßnahmen ist jedoch schwer möglich.
- Die Kommune in ihrer Vorbildfunktion sollte für eine Verbesserung der Umweltstandards von Bussen sorgen (erste Schritte dazu sind unternommen).
- Für neue Maßnahmen wie Umweltzone, Citymaut etc. sollten weitere Untersuchungen erfolgen (d.h. Messung der Luftbelastung an den Hot Spots,

Szenarienentwicklung (Zielkonzept) konkret bezogen auf den Hot Spot, Berechnung der verkehrlichen Auswirkung und Ermittlung der Auswirkungen auf Luft- und Lärmbelastung). Diese Untersuchungen sind im Rahmen einer Ausführungsplanung zur Umsetzung von Maßnahmen erforderlich.

Eine Entscheidung des Umweltministeriums in diese Richtung ist bereits getroffen: zur Absicherung der Rechenergebnisse an den Hot Spots Bieberer Straße, Mainstraße und Untere Grenzstraße werden Messungen mittels Passivsammlern erfolgen. Parallel dazu wird eine Vergleichsmessung an einer straßenfernen, geringfügig belasteten Stelle durchgeführt. Mit der Konzeption der Messungen wurde die HLUG beauftragt. Bestätigen die Messdaten die Rechendaten, wird das Umweltministerium die Entscheidung treffen müssen, ob ein Luftreinhalteplan bzw. ein Aktionsplan Luft für die Stadt erforderlich ist. Einer dieser beiden Pläne ist rechtliche Voraussetzung, z.B. für die Einführung einer Umweltzone in Offenbach.

Belastungssituation Lärm und Maßnahmenempfehlungen

Die Schallimmissionspläne, die dem Arbeitskreis durch das Amt für Umwelt, Energie und Mobilität zur Beurteilung zur Verfügung gestellt wurden, geben folgende Lärmbelastungssituation wieder: Die Schallimmissionen des **Straßenverkehrs** sind abhängig von der Verkehrsbelastung und daher auf den stark frequentierten Straßen im Stadtgebiet am größten. Deutliche Überschreitungen der Grenz- bzw. Richtwerte sind am Odenwaldring, dem nördlichen Teil der Sprendlinger Landstraße und dem östlichen Teil des Starkenburgrings, der Waldstraße, der Dietzenbacher Straße und auch der Mainstraße zu erkennen. Die Konflikte sind nachts etwa eine Pegelstufe (3 dB(A)) größer als am Tag.

Die Schallausbreitung beim **Schieneverkehr** ist abhängig von der Trassenlage und der angrenzenden Bebauung. Insgesamt sind so deutlich weniger Flächen durch Schienenlärm beeinträchtigt als durch Straßenlärm. Die Konflikte sind auf einen Bereich entlang der Marienstraße zwischen Hohe Straße und Waldstraße bzw. Bismarckstraße begrenzt.

Das Ergebnis der Bewertung durch den Arbeitskreis: auch die Lärmbelastung überschreitet das gesetzliche Maß (vor allem in der Mainstraße und an den o. g. Knotenpunkten).

Maßnahmen zur Lärminderung sind erforderlich. Bezogen auf den Straßenverkehr sind grundsätzlich alle verkehrlichen Maßnahmen, die zur Senkung der Luftbelastung führen, auch zur Senkung der Lärmbelastung an den belasteten Straßen geeignet (z. B. das Lkw-Fahrverbot in der Mainstraße oder Pfortnerampeln an den Knotenpunkten).

Eine Minderung der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr kann nur in Zusammenarbeit mit der DB AG, z. B. durch Einflussnahme und Initiativen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms, erreicht werden. Die ersten Recherchen dazu wurden durchgeführt.

Hinweis: Die Beurteilung der Lärmbelastung durch den Flughafen Rhein-Main in Frankfurt und Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung des Fluglärms war nicht Auftrag des Arbeitskreises. Damit ist die AG Flughafen betraut.

Mobilitätsmanagement in Kita's und Schulen

Durch das Mobilitätsmanagement in Kita's und Schulen sollen eine umweltfreundliche, sichere und möglichst autonome Mobilität von Kindern gefördert sowie Gesundheit und kognitive Fähigkeiten durch mehr Bewegung verbessert werden.

Pilotprojekte (Gehgemeinschaften, Wegepläne)

Das Ziel, die Thematik innerhalb der als Pilotprojekte ausgewählten Institutionen zu verankern, wurde erreicht. Für die Anne-Frank-Schule und Ernst-Reuter-Schule wurden Organisation und Vorgehensweise zur Einführung von Gehgemeinschaften erarbeitet. In Gehgemeinschaften gehen die Kinder in Kleingruppen (je nach Altersstufe alleine oder in Begleitung Erwachsener) von bestimmten Treffpunkten zur Schule bzw. von der Schule zum Hort. Es wurden begleitende Maßnahmen zur Sicherheitsschulung sowie zur Information, Beratung und Öffentlichkeitsarbeit für Eltern, Kinder, Lehrer/Lehrerinnen und Erzieher/Erzieherinnen in Schulen und Kita's konzipiert. Diese Maßnahmen wurde im Sommer 2007 umgesetzt. Für Schulwegepläne und erstmalig für Hort-Schulwegpläne bzw. Schul-Radwegepläne wurden Inhalte, Darstellungsform sowie Distributionswege (u.a. Internet) sach- und zielgruppengerecht erarbeitet. Es wurde eine praktikable Vorgehensweise zur Erarbeitung der Pläne zwischen allen beteiligten Akteuren abgestimmt und erprobt. Je 2 Schulwegepläne, Hort-Schulwegepläne, Radwegepläne wurden exemplarisch für die Anne-Frank-Schule, Ernst-Reuter-Schule, Edith-Stein-Schule sowie die Kita's 10, 13 und 17 erstellt. Ergänzend wurden Verhaltenshinweise für den sicheren Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad formuliert. Die ausführliche Dokumentation der Vorgehensweise vereinfacht die Erstellung weiterer Pläne für Schulen und Kita's.

Schüler-Halbjahresticket der OVB

Um die Flexibilität der Verkehrsmittelwahl zugunsten von ÖPNV und Fahrrad zu verbessern, sollte ein OVB-Halbjahres-Ticket als persönliche Zeitkarte zwischen Wohnort und Schulort (für zunächst 1 Jahr) angeboten werden. Der Ticketpreis errechnet sich aus dem Preis für 4 Monatskarten + 3 Wochenkarten der jeweiligen Preisstufe (+ optionaler Zuschlag für die Gültigkeit in den Weihnachtsferien). Die Einführung sollte durch das Marketing der OVB gestützt werden. Nach Abschluss der Planungen lehnte der RMV den Modellversuch ab mit der Begründung, dass keine Konkurrenz zur Schülerjahreskarte aufgebaut werden und kein Sondervertriebsweg geschaffen werden solle. Die Maßnahme kann daher zurzeit nicht realisiert werden, sollte jedoch als mittel- und langfristige Option weiter verfolgt werden.

Anforderungsprofil für einen Mobilitätsmanager / eine Mobilitätsmanagerin für Kita's und Schulen der Stadt Offenbach

Mit der Erstellung des Anforderungsprofils wurde ein Weg aufgezeigt, in welcher Form das Handlungsfeld dauerhaft institutionalisiert werden kann. Es beinhaltet eine Beschreibung der Aufgaben und Tätigkeiten sowie Aussagen zur Einbindung in die Verwaltungsstruktur.

Schwerpunkte der Tätigkeiten sind die Motivation, Information und Beratung von Institutionen sowie die Koordination und Vermittlung von Kontakten. Der Mobilitätsmanager/die Mobilitätsmanagerin bietet Unterstützung für Schulen und Kita's bei der Einführung eines

Mobilitätsmanagements an. Er/Sie ist aber auch Partner für Interessensvertreter (z.B. Elternsprecher, Schulsprecher...) und für Anbieter von Verkehrsdienstleistungen (z.B. OVB, RMV). Zielsetzung ist es, die Schulen und Kita´s in die Lage zu versetzen, Maßnahmen des Mobilitätsmanagements weitgehend eigenständig zu entwickeln und umzusetzen.

Aufbauend auf den in der Stadt Offenbach bereits erfolgreichen Maßnahmen-Ansätzen und organisatorischen Strukturen wird eine stufenweise Institutionalisierung empfohlen. Auch vor dem Hintergrund der zeitlichen Umsetzbarkeit und Finanzierung bietet sich hierbei ein „dezentraler“ Ansatz an. Das jeweilige Fachamt übernimmt die Federführung für das Mobilitätsmanagement seiner „Zielgruppe“ und schafft sich geeignete Organisations- und Arbeitsformen (z.B. themen- oder projektbezogene Arbeitskreise mit Beteiligung verwaltungsinterner und/oder externer Partner). Für das Mobilitätsmanagement in Kita´s und Schulen sind sowohl das Stadtschulamt als auch das Jugendamt angesprochen. Die Wahrnehmung zielgruppenübergreifender Aufgaben des Mobilitätsmanagements sollte geschäftsführend durch das Amt für Stadtplanung und Baumanagement oder das Amt für Umwelt, Energie und Mobilität übernommen werden.

Mobilitätshandbuch für Kita`s und Schulen in Offenbach

Das „Handbuch“ (Broschüre, Internet-Plattform) enthält zielgruppengerechte Informationen zum Thema „Mobilitätsmanagement“. So sollen Zugangshürden für interessierte Kita´s und Schulen abgebaut werden.

Den Schwerpunkt des Handbuchs bilden praktische Tipps wie Mobilitätsmanagement-Pläne oder Einzelmaßnahmen an Schulen und Kita´s erfolgreich umgesetzt werden können. Bezogen auf die relevanten strategischen Handlungsfelder (ÖPNV, Fahrradverkehr, zu Fuß, Sicherheitsgefühl, Verkehrserziehung, Gesundheitsprävention, Unterricht/Projektarbeit, Information/Öffentlichkeitsarbeit) werden typische Maßnahmen, die zum größten Teil bereits in Offenbach selbst erfolgreich praktiziert werden, exemplarisch dargestellt und hinsichtlich der spezifischen Ausgangssituation, des Lösungsansatzes und der Vorteile der Maßnahme beschrieben. Geeignete Strategien und Lösungsmaßnahmen werden detailliert erläutert. Die Vorgehensweisen zur Planung und Umsetzung werden erklärt und Kontaktadressen von Institutionen, in denen diese Maßnahmen bereits realisiert sind, werden benannt, so dass hier ein direkter Informationsaustausch und eine Vernetzung von Interessenten möglich sind. Die einzelnen Arbeitsschritte, ausgehend von der Bestandsaufnahme über die Maßnahmenentwicklung bis zur Umsetzung, werden genau und allgemeinverständlich dargestellt. Möglichkeiten für die interne Organisation des Planungs- und Umsetzungsprozesses in Schulen und Kita´s werden aufgezeigt. Abschließend nennt das Handbuch Ansprechpartner in Offenbach und der Region für Beratungsmöglichkeiten, zur verkehrlichen Angeboten sowie allgemeine weiterführende Information über Internetplattformen und Fachliteratur.

Mobilitätsmanagement in Betrieben und Unternehmen

Durch das Mobilitätsmanagement in Betrieben und Unternehmen soll eine umweltfreundliche und sichere Mobilität gefördert werden. Die gute Erreichbarkeit von Betrieben und Unternehmen ist ein wesentlicher Standortfaktor für die Stadt Offenbach und für die Institutionen selber. Außerdem spielen die Mobilitätskosten (der Institutionen und der Mitarbeitern) und die Gesundheitsprävention durch mehr „zu-Fuß-gehen“ und Fahrradfahren eine Rolle

Mobilitätserhebung und Maßnahmenprogramm zum Mobilitätsmanagement in der Kernverwaltung

Das Ziel, die Thematik innerhalb der für Pilotprojekte ausgewählten Kernverwaltung der Stadt Offenbach zu verankern, wurde erreicht. Auf Basis einer repräsentativen Mobilitätserhebung und Potenzialanalyse wurden Maßnahmen(-bündel) entwickelt und hinsichtlich ihres Wirkungspotenzials, des Aufwands und der Umsetzungspriorität bewertet.

Schwerpunkt der Maßnahmenentwicklung soll die „Förderung des Radverkehrs“ sein, Maßnahmen im Radwegenetz sind bereits im Rahmen des Radverkehrskonzepts des Verkehrsmanagementplans enthalten (z.B. Routenführung im Alltagswegenetz, Radwegeplan, Beschilderung). Darüber hinaus werden folgende zentrale Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements verfolgt:

- eine ausreichende Anzahl diebstahl- und vandalismussicherer, witterungsgeschützter und gut zugänglicher Abstellmöglichkeiten für Fahrräder,
- Möglichkeiten zum Umkleiden (Wechseln von Fahrradkleidung/Büro-Kleidung),
- Förderung der Fahrradnutzung für Dienstfahrten (z.B. Dienstfahrräder, Call-a-bike-Angebote, Gutschein für jährlichen Sicherheitscheck, Diebstahlversicherung),
- Systematische Information über fahrradspezifische Infrastruktur und Möglichkeiten zur (finanziellen) Förderung (z.B. Abrechnung privater Fahrräder für Dienstfahrten).

Ergänzend soll, aufbauend auf den bereits bestehenden Informationsmöglichkeiten, die individuelle und gezielte Information zum ÖPNV-Angebot systematisch verstärkt werden. Ebenso sollen Werbe- und Aktionsprogramme geplant und durchgeführt werden.

Anforderungsprofil für einen Mobilitätsmanager / eine Mobilitätsmanagerin für Betriebe und Unternehmen in der Stadt Offenbach

Mit der Erstellung des Anforderungsprofils wurde ein Weg aufgezeigt, in welcher Form das Handlungsfeld dauerhaft institutionalisiert werden kann. Es beinhaltet eine Beschreibung der Aufgaben und Tätigkeiten sowie Aussagen zur Einbindung in die Verwaltungsstruktur.

Schwerpunkte der Tätigkeiten sind die Motivation, Information und Beratung von Institutionen sowie die Koordination und Vermittlung von Kontakten. Der Mobilitätsmanager/die Mobilitätsmanagerin bietet Unterstützung für Betriebe und Unternehmen an bei der Einführung eines Mobilitätsmanagements. Er/Sie ist aber auch Partner für Interessensvertreter (z.B. IHK, Gewerkschaften) und für Anbieter von Verkehrsdienstleistungen (z.B. OVB, RMV). Zielsetzung ist es, die Betriebe und Unternehmen in die Lage zu versetzen, Maßnahmen des Mobilitätsmanagements weitgehend eigenständig zu entwickeln und umzusetzen.

Aufbauend auf den in der Stadt Offenbach bereits erfolgreichen Maßnahmen-Ansätzen und organisatorischen Strukturen wird eine stufenweise Institutionalisierung empfohlen. Auch vor dem Hintergrund der zeitlichen Umsetzbarkeit und Finanzierung bietet sich hierbei ein „dezentraler“ Ansatz an. Das jeweilige Fachamt übernimmt die Federführung für das Mobilitätsmanagement seiner „Zielgruppe“ und schafft sich geeignete Organisations- und Arbeitsformen (z.B. themen- oder projektbezogene Arbeitskreise mit Beteiligung verwaltungsinterner und/oder externer Partner). Für das Mobilitätsmanagement in Betrieben und Unternehmen können sowohl die Wirtschaftsförderung und Liegenschaften - Abteilung Wirtschaftsförderung oder die Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) angesprochen sein. Die Wahrnehmung zielgruppenübergreifender Aufgaben des Mobilitätsmanagements sollte geschäftsführend durch das Amt für Stadtplanung und Baumanagement oder das Amt für Umwelt, Energie und Mobilität oder die LNO übernommen werden.

Mobilitätshandbuch für Betriebe und Unternehmen in Offenbach

Das „Handbuch“ (Broschüre, Internet-Plattform) enthält zielgruppengerechte Informationen zum Thema „Mobilitätsmanagement“. So sollen Zugangshürden für interessierte Betriebe und Unternehmen abgebaut werden.

Den Schwerpunkt des Handbuchs bilden praktische Hinweise, wie Mobilitätsmanagement-Pläne oder Einzelmaßnahmen in Betrieben und Unternehmen erfolgreich umgesetzt werden können. Bezogen auf die relevanten strategischen Handlungsfelder (ÖPNV, Fahrradverkehr, zu Fuß, Dienstwagen- und Geschäftsreisemanagement, Parkraum, Kommunikation, Fahrtenmanagement, Arbeitsorganisation) werden typische Maßnahmen, die zum größten Teil bereits in Offenbach selbst erfolgreich praktiziert werden, exemplarisch dargestellt und hinsichtlich der spezifischen Ausgangssituation, des Lösungsansatzes und der Vorteile der Maßnahme beschrieben. Geeignete Strategien und Lösungsmaßnahmen für spezielle Problemlagen werden detailliert erläutert. Die Vorgehensweisen zur Planung und Umsetzung werden erklärt und Kontaktadressen von Institutionen (vorzugsweise in Offenbach), in denen diese Maßnahmen bereits realisiert sind, werden benannt, so dass hier ein direkter Informationsaustausch und eine Vernetzung von Interessenten möglich sind. Die einzelnen Arbeitsschritte, ausgehend von der Bestandsaufnahme über die Maßnahmenentwicklung bis zur Umsetzung, werden genau und allgemeinverständlich dargestellt. Möglichkeiten für die interne Organisation des Planungs- und Umsetzungsprozesses in Betrieben und Unternehmen werden aufgezeigt.

Abschließend nennt das Handbuch Ansprechpartner in Offenbach und in der Region für Beratungsmöglichkeiten, zur verkehrlichen Angeboten sowie allgemeine weiterführende Information über Internetplattformen und Fachliteratur.

Bürgerticket - attraktive ÖPNV-Tarife

Durch attraktive ÖPNV-Tarife soll eine umweltfreundliche Mobilität gefördert werden. Die Steigerung des ÖPNV-Anteils bewirkt insbesondere eine Minderung der Lärm- und Luftschadstoffimmission und eine Entlastung des Straßenverkehrs. Durch das Gewinnen und dauerhafte Binden von ÖPNV-Kunden soll das Ziel erreicht werden, das Mobilitätsverhalten der Kunden nachhaltig zu beeinflussen und die Vertriebskosten im ÖPNV zu senken.

Erkenntnisstand zum Thema „Bürgertickets im ÖPNV“

Unter dem Begriff „Bürgerticket“ wird eine Dauer-Zeitkarte verstanden, die alle Einwohner einer Gemeinde obligatorisch erhalten und die u.a. durch Beiträge oder Abgaben refinanziert werden kann.

Nach aktuellem Erkenntnisstand wäre ein Bürgerticket in der Lage, die Nachfrage im ÖPNV stark zu erhöhen (mindestens 25%). Der Zuwachs geht zu großen Teilen zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs und trägt so zur Verbesserung der Umweltsituation und der Lebensqualität bei. Ein weiterer Nutzen ist die Vereinfachung bzw. Abschaffung des Vertriebssystems im ÖPNV. Wesentliche verkehrliche Nachteile durch das Bürgerticket sind nicht zu erkennen. Jedoch gibt es eine Reihe offener fachlicher Fragen. Diese betreffen vor allem die Ausweitung des ÖPNV-Angebots infolge von Nachfragesteigerungen, unerwünschte Abwanderungseffekte vom „zu-Fuß-gehen“ und Radfahren zum ÖPNV, das Finanzierungsmodell und seine Bemessungsgrundlage sowie die Integration in das Tarif- und Vertragssystem des RMV. Eine kritische Betrachtung lässt erwarten, dass unter den gegenwärtigen gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen und den tarifrechtlichen Rahmenbedingungen im RMV die Realisierung eines Bürgertickets für Offenbach nicht realistisch ist.

Ausgehend von diesen Erkenntnissen wurden über das engere Thema „Bürgerticket“ hinaus auch Ideen für zielgruppenbezogene Tarife entwickelt und vergleichend auf ihre Realisierbarkeit, ihre Handhabbarkeit sowie auf ihren Nutzen und die entstehenden Aufwände hin untersucht.

Konzeption zielgruppenbezogener Tarife

In jüngerer Zeit bieten vermehrt Verbände und Verkehrsunternehmen zielgruppenbezogene Tarife an. Ziel dabei ist es, durch Tarife, die auf die Interessen und Bedürfnisse einer bestimmten Zielgruppe ausgerichtet sind, die Marktdurchdringung dieser Gruppe sowie die Kundenbindung zu erhöhen.

Unter Berücksichtigung verkehrlicher, sozialer, organisatorischer und ökonomischer Aspekte sowie tariflicher Rahmenbedingungen wurden folgende zielgruppenbezogenen Tarife dargestellt und hinsichtlich ihrer Organisation, der erreichbaren Absatzzahlen, ihrer verkehrlichen Wirkungen, der tariflichen Integration sowie möglicher Risiken (Missbrauch), beschrieben und zusammenfassend beurteilt:

- Tickets für bestimmte soziale Gruppen wie kinderreiche Familien (Familienticket), Senioren (Senio-Mobil-Ticket);

- Tickets für Personen in „Umbruchsituationen“ wie Schulabgänger (Schulabschluss-Ticket), Neu-oder Zuzügler nach Offenbach (Mieter-Ticket, Unternehmens-Ansiedler-Ticket), Unternehmensgründer (Start-up-Ticket);
- Tickets zu bestimmten Zielen wie etwa zum Einkaufen in der Innenstadt oder zum Wochenmarkt (Einkaufsticket, Wochenmarktticket).

Die untersuchten Tarifideen zeigen eine große Bandbreite von Ansätzen auf, um durch spezifische Leistungsangebote, Vertriebswege und Preise gezielt bestimmte verkehrliche und soziale Zielgruppen anzusprechen und die Marktanteile dort zu erhöhen. Nachfragesteigerungen in wesentlichem Umfang sind bei allen Tarifideen eher mittel- bis langfristig zu erwarten. Doch auch kurzfristig ist der Effekt in der Summe nicht zu vernachlässigen. Außerdem weisen insbesondere die auf „Umbruchsituationen“ abzielenden Ansätze eine wichtige langfristig-strategische Komponente zur Stärkung des ÖPNV und zur nachhaltigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens auf.

Zur unmittelbaren und zeitnahen Umsetzung in der Ägide der Stadt Offenbach bzw. der LNO erscheint allein das Schulabschluss-Ticket geeignet und empfehlenswert. Das besondere Augenmerk ist dabei auf eine zielgruppengerechte Ansprache und den richtigen Kontaktzeitpunkt zu legen. Zur Realisierung der übrigen Tarifideen sind – ganz im Sinne eines integrierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagements – durch Stadt, LNO und/ oder OVB Partner zu suchen und zu gewinnen, z.B.

- Integration von Einkaufstickets in bestehende Kundenbindungssysteme – Einzelhandelsverband,
- Mieterticket – Kontakt zu Wohnungsbaugesellschaften,
- Unternehmens-Ansiedlungs-Ticket/Startup-Ticket - Vermittlungs- und Dienstleistungsaufgabe unter Federführung des städtischen Mobilitätsmanagers oder ggf. der IHK,
- Zuzügler-Ticket – Integration in Dienstleistungen und Services für Neubürger durch Bürgerbüro und ggf. weiteren beteiligten Institutionen,
- Familienticket – Gespräche mit RMV über Möglichkeiten zur Realisierung im Rahmen des Regeltarifs.

Bei allen Bestrebungen zur Einführung zielgruppenbezogener Tarife ist zu berücksichtigen, dass eventuelle Rabattierungen gegenüber den Regeltarifen gegenfinanziert werden müssen. Die Tarife sind daher entsprechend sorgfältig vertieft zu planen und erforderlichenfalls haushälterisch abzusichern.

Datenmanagement und Verkehrsstrategien

Das intelligente Verkehrsmanagement hat die klassische Infrastrukturplanung als Steuerungsinstrument zur Gestaltung der Gesamtmobilität abgelöst. Verkehrsinformation und Verkehrssteuerung leisten einen Beitrag zur Sicherung und Förderung der Mobilität, zur Optimierung der Wege und zum Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen des Verkehrs. Das Handlungsfeld wurde in den drei Arbeitskreisen „Verkehrsdatenmanagement und Verkehrsinformation“, „Verkehrsmanagement bei Veranstaltungen“ und „Verkehrssteuerung im Netz“ bearbeitet. Gemeinsam ist den drei Themenbereichen der starke regionale Bezug.

Verkehrsdatenmanagement und Verbesserung der Verkehrsinformation

Auf lokaler und regionaler Ebene wird ein Datenmanagement auf verschiedenen Ebenen eingesetzt. Innerhalb des Arbeitskreises wurde ein Überblick über die in Offenbach und der Region genutzten Programme erarbeitet. Dabei wurden auch die Dateninhalte, die Schnittstellen und die Verknüpfungspunkte definiert. Die technische und persönliche Zusammenarbeit der verschiedenen Datenbanken wurde verbessert und kleine Verbesserungen (beispielsweise die Verknüpfung der Baustelleninformationen mit den Internet-Seiten des ÖPNV) wurden bereits kurzfristig umgesetzt. Die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Offenbach und den Vertretern der Region wurde intensiviert. Die Stadt Offenbach beteiligt sich am Modellprojekt „memo“ (Regionales Straßenbaustellenmanagement) der Gesellschaft für ein integriertes Verkehrsmanagement in der Region Frankfurt/Rhein-Main (ivm).

Verkehrliche Strategien für Veranstaltungen

Mit dem Arbeitskreis wurde im Zuge des Verkehrsmanagementplanes das bisher nur lokal behandelte Thema der verkehrlichen Strategien bei Veranstaltungen auf eine regionale Plattform gehoben. Der Arbeitskreis konnte unmittelbar an das Wegweisungs- und Parkraumsteuerungskonzept der Stadt Offenbach anknüpfen, das im Zusammenhang mit dem Aufstieg des OFC umfassend bearbeitet wurde. Neben der Verkehrslenkung und Beschilderung beinhaltet dieses Konzept ein abgestuftes Parkleitsystem für Gäste und einheimische Stadionbesucher mit einer räumlich differenzierten Parkplatzzuordnung, die dem Fan-Trennungsprinzip Rechnung trägt. Ebenfalls damit verbunden ist eine Fußgängerführung, die den hohen Sicherheitsanforderungen der Polizei genügt.

Dieses Verkehrslenkungskonzept ist bereits über einen längeren Zeitraum in der Praxis erfolgreich erprobt.

Der Austausch mit den Nachbarkommunen und den auf regionaler Ebene Beteiligten (Verkehrszentrale Hessen) findet zum großen Teil auf dem „kleinen Dienstweg“ statt. Dieses Vorgehen hat sich im Grundsatz bewährt. Eine Problem, das nicht nur bei Großveranstaltungen in Offenbach auftritt, ist der Informationsweg Veranstalter – Betreiber – Kommune. Die Information erfolgt nicht immer so zeitnah, dass eine ausreichende Vorbereitungszeit gegeben ist.

Im Arbeitskreis wurde es als sinnvoll erachtet, das Thema verkehrliche Strategien im Netz als regionale Aufgabe zu definieren. Als regionale Institution bietet sich die ivm als zuständige Stelle an. Die Rolle der ivm besteht dabei in der Erfassung bestehender Strategien in den Kommunen der Region, der Analyse ihrer Wirksamkeit, der Organisation des Erfahrungs- und Wissensaustauschen zwischen den Kommunen und der Vermittlung zwischen den Partnern Hessische Verkehrsleitzentrale, RMV, Kommunen u.a. Die Stadt Offenbach kann dabei ihr erfolgreiches Strategiemodell einbringen. Über den Aufsichtsrat der ivm konnte die Aufgabenstellung inzwischen formell in das Programm des IVM integriert werden.

Verkehrssteuerung im Netz

Bei der Analyse des Durchgangsverkehrs in der Stadt Offenbach wird deutlich, dass die Hauptbelastung in Ost-Westrichtung auftritt. Dabei ist der Straßenzug Mühlheimer Straße – südlicher Ring der am meisten durch den Durchgangsverkehr belastete Straßenzug. Dieser Verkehr belastet zu einem (geringeren) Teil auch die nördliche Umfahrung der Stadt (Mainstraße/Nordumfahrung). Auffällig ist die starke Übereckbelastung der Strahlenberger Straße westlich des Kaiserleikreisels zur A661 durch Verkehre, die nicht Quelle oder Ziel in Offenbach haben.

Die absolute Verkehrsmenge des Durchgangsverkehrs ist nur ein Kriterium für die Bewertung der Verkehrssituation. Der Anteil des Durchgangsverkehrs an der Gesamtbelastung und die straßenräumliche Situation sind für die Bewertung ebenso entscheidend. Bei einem insgesamt hohen Verkehrsaufkommen fällt die zusätzliche Belastung durch den Durchgangsverkehr bzw. auch die mögliche Verlagerung oder Verdrängung weniger ins Gewicht als bei einer ansonsten geringen Grundbelastung.

Die Immissionsbelastung durch den Verkehr ist ferner in Straßenräumen mit dichter Wohnbebauung und gering bemessenen Randbereichen größer als in vergleichsweise breiten Straßenräumen mit der Möglichkeit, die Auswirkungen des Verkehrs auf die Anwohner, z.B. durch begrünten Randbereich, zu verringern.

Abweichend von der Verteilung des Gesamtverkehrs zeigt sich bei der Analyse des Lkw-Durchgangsverkehrs eine ausgeprägte Belastung der Ost-West Richtung über die Achse Mühlheimer-Straße / Mainstraße / Carl-Ulrich-Brücke.

Die Sperrung der Mainstraße für Lkw, die im Handlungsfeld „Luftreinhaltung und Lärminderung“ als Maßnahme empfohlen wird, spiegelt sich auch in der Analyse des Lkw-Verkehrs als sinnvolle Maßnahme wieder.

Beim Einsatz von Pfortnerampeln als Steuerungsinstrument zur Begrenzung des Durchgangsverkehrs ist abzugrenzen zwischen der Zielsetzung der Verkehrsverringerung (Durchgangsverkehr) von der Zielsetzung des reinen Staumanagements (Verlagerung von Staus in weniger empfindliche Bereiche bei „gleicher Verkehrsmenge“). Mit dem Gesamtkonzept der Pfortnerampeln können daher unterschiedliche Zielsetzungen realisiert werden.