

= VEREINBARUNG ZWISCHEN STADT OFFENBACH AM MAIN UND RADENTSCHEID OFFENBACH =

Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main

Inhaltsverzeichnis

VORBEMERKUNG.....	2
TEIL A VEREINBARUNGEN.....	4
1. DURCHGÄNGIGES, LEISTUNGSFÄHIGES RADVERKEHRSNETZ.....	4
1.1 AUSGANGSLAGE.....	4
1.2 VEREINBARUNGEN.....	4
2. SICHERE RADVERBINDUNGEN: MAßNAHMEN AN HAUPT- UND NEBENSTRASSEN SOWIE KNOTEN.....	8
2.1 AUSGANGSLAGE.....	8
2.2 VEREINBARUNGEN.....	8
3. ERWEITERUNG DES ANGEBOTS AN FAHRRADABSTELLPLÄTZEN.....	9
3.1 AUSGANGSLAGE.....	9
3.2 VEREINBARUNGEN.....	9
4. FINANZ- UND PERSONALRESSOURCEN.....	9
4.1 AUSGANGSLAGE.....	9
4.2 VEREINBARUNGEN.....	9
5. BEGLEITGREMIOUM ZUR UMSETZUNG.....	10
5.1 AUSGANGSLAGE.....	10
5.2 VEREINBARUNGEN.....	11
6. UNTERSTÜTZENDE MAßNAHMEN.....	11
6.1 AUSGANGSLAGE.....	11
6.2 VEREINBARUNGEN.....	11
7. ERGÄNZENDE MAßNAHMEN.....	12
7.1 AUSGANGSLAGE.....	12
7.2 VEREINBARUNGEN.....	12
TEIL B ANLAGEN.....	13
1. MAßNAHMENLISTE A RADVERKEHRSANLAGEN AN MAGISTRALEN.....	13
2. MAßNAHMENLISTE B RADVERKEHRSANLAGEN AN NEBENSTRASSEN.....	13
3. MAßNAHMENLISTE C RADWEGE SELBSTSTÄNDIGE FÜHRUNG.....	13
4. MAßNAHMENLISTE D VERBESSERUNG DER BIKE-OFFENBACH-ROUTEN.....	13
5. MAßNAHMENLISTE E KREUZUNGEN/KNOTENPUNKTE/QUERUNGEN.....	13

Vorbemerkung

Kompakte Stadt mit kurzen Wegen

Die Stadt Offenbach a. M. hat sich seit mehreren Jahren zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs an der gesamten Mobilität ihrer Bevölkerung zu erhöhen. Als Großstadt mit kompakter Siedlungsstruktur und kaum Höhenunterschieden bringt sie im Prinzip gute Voraussetzungen dafür mit, dass die Menschen hier viel zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren.

Luftreinhalteplan fordert mehr Radverkehr

Radfahren ist eine vergleichsweise umweltgerechte Art der Fortbewegung, vor Ort emissionsfrei und mit geringem Flächenverbrauch. Entsprechend hat die Stadt Offenbach a. M. einzelne Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bereits u. a. im Luftreinhalteplan 2020 vorgesehen.

Gleichberechtigung der Verkehrsmittel gemäß Nahmobilitätsplan

Radfahren ist auch ein wichtiger Teil der Nahmobilität in einer Stadt, die Begegnungen ermöglicht. Gemäß der hessischen Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität soll insbesondere die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden erreicht werden, einschließlich solcher Personengruppen, für die der motorisierte Individualverkehr gar nicht zugänglich ist. Auch der gültige Offenbacher Nahmobilitätsplan enthält bereits die Festlegung auf verschiedene Verbesserungen für den Radverkehr.

Maßnahmen gegen Klimawandel

Schließlich soll Radfahren ein wesentliches Element dafür sein, lokale Mobilität auch in Zeiten des Klimawandels, der „Verkehrswende“, aufrechtzuerhalten. Für die Menschen in der Stadt bietet sich das Fahrrad, gerade angesichts steigender Energiepreise, als eine kostengünstige Art der Fortbewegung an. Auch für die Stadt werden die Kosten mittelfristig geringer ausfallen, wenn mehr Wege mit Fahrrädern statt mit motorisiertem Individualverkehr zurückgelegt werden¹.

Viele Unterschriften für den Radentscheid Offenbach – für die Sicherheit des Radverkehrs muss mehr getan werden.

Die Initiative Radentscheid Offenbach unterstützt die Ziele der Stadt Offenbach a. M. im Grundsatz. Sie stellt jedoch fest, dass in der Vergangenheit teilweise auch bereits geplante Verbesserungen letztlich nicht umgesetzt wurden, und dass die umgesetzten Maßnahmen den tatsächlichen Anteil des Radverkehrs in der Stadt noch nicht erheblich erhöhen konnten. Durch das formulierte Bürgerbegehren sollte die Stadt verpflichtet werden, relevante Maßnahmen deutlich schneller umzusetzen. Dafür hat der Radentscheid ca. 4 500 gültige Unterschriften aus der Stadt sammeln können, und darüber hinaus noch viele von Jugendlichen oder von Menschen aus umliegenden Kommunen.

Radfahren muss sicher und zügig möglich sein – dann werden die Menschen dieses Verkehrsmittel nutzen.

Radfahrende erwarten, dass sie auf allen Straßen sicher und zügig zu ihren Zielen kommen. Sie haben damit eine ähnliche Erwartung wie Nutzer*innen aller anderen Verkehrsmittel – nur, dass erzwungene Umwege und Stopps beim Antrieb durch Körperkraft ganz besonders ins Gewicht fallen. Das bisherige Wegenetz in Offenbach erfüllt die Erwartungshaltung noch nicht: Radfahren wird von vielen in der Stadt als unsicher oder sogar gefährlich empfunden. Dabei wollen fast 50 % der Menschen das Fahrrad künftig häufiger nutzen („Fahrrad-Monitor 2021“).

Die vorliegende Vereinbarung stellt das Ergebnis gemeinsamer Gespräche zwischen der Initiative Radentscheid Offenbach, dem Magistrat und der Verwaltung der Stadt Offenbach a. M. dar. Das gemeinsame Ziel ist, das Angebot für den Radverkehr rasch so zu verbessern, dass die Menschen sicher durch die Stadt fahren können und sich der Nutzungsanteil dieses Verkehrsmittels allmählich steigert.

¹ Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-gunstig> mit Verweis u. a. auf Forschungsprojekt der Uni Kassel und daraus resultierendes Berechnungstool für Kommunen (Ökonomische Bewertung kommunaler Verkehrssysteme (CostTool) - <https://www.uni-kassel.de/fb14bau/institute/institut-fuer-verkehrswesen-ifv/verkehrsplanung-und-verkehrssysteme/forschung/it-gestuetzte-tools/costtool>)

In gemeinsamen Workshops wurden Grundprinzipien der fahrradfreundlichen Verkehrsplanung besprochen, durch die fühlbare Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden können. Zugleich wurden erste Maßnahmen identifiziert, die aus heutiger Sicht besonders geeignet erscheinen, das gemeinsame Ziel zu unterstützen. Angesichts der begrenzten Zeit für die bisherigen Workshops ist allerdings noch nicht sicher, dass jede dieser Maßnahmen so umgesetzt werden kann wie jetzt beschrieben; auch alternative Ansätze sind noch möglich und sollen ggf. näher untersucht werden

Grundprinzipien der Planung
und erste Maßnahmen
wurden besprochen.

Die Verwaltung wird sicherstellen, dass alle Maßnahmen in Übereinstimmung mit gültigen Regelwerken fachplanerisch vorbereitet und in Übereinstimmung mit anderen Anforderungen der Stadtentwicklung gebracht und umgesetzt werden können. Im Rahmen eines Begleitgremiums sollen der Fortschritt der Planung und Umsetzung besprochen werden, ebenso wie Änderungen und ergänzende Vorhaben,

Verwaltung stellt die
planerische Qualität sicher

Die Umsetzung der Maßnahmen wird durch Stadtverordnete und Magistrat innerhalb der üblichen Gremien begleitet, die Beschlussfassungen erfolgen im üblichen Verfahrensweg der städtischen Beschlussorgane.

Teil A Vereinbarungen

1. Durchgängiges, leistungsfähiges Radverkehrsnetz

1.1 Ausgangslage

Kompakte Stadt mit kurzen
Wegen

Die Innenstadt weist eine kompakte Siedlungsstruktur mit hoher Nutzungsmischung auf, viele Ziele und Quellen liegen im Kurzstreckenbereich. Selbst die „abgelegeneren“ Stadtteile wie Rumpenheim oder Waldhof sind nicht mehr als 5 km von der Innenstadt entfernt. Zusammen mit der geografischen Lage ohne größere Steigungen bietet dies im Prinzip günstige Voraussetzungen für die Nutzung von Fahrrädern.

Gemessen an Kompaktheit
und geografischen Bedin-
gungen der Stadt ist der
Anteil des Radverkehrs
niedrig.

Der Anteil des Fußverkehrs liegt mit ~27 % im Modal-Split recht hoch, das entspricht der Erwartung angesichts kurzer Wege. Vergleichsweise liegt der Radverkehrsanteil mit ~12 % (MiD 2017) niedrig, auch wenn in den vergangenen Jahren bereits eine Steigerung erzielt werden konnte. Da die absolute Zahl der täglich zurückgelegten Wege mit dem Wachstum der städtischen Bevölkerung steigt, wird deutlich, dass die motorisierte Fortbewegung in absoluten Zahlen dennoch mehr zugenommen hat als der Fahrradverkehr.

Wesentliche Ziele für den Fahrradverkehr im Stadtgebiet sind die Schulen, die Hochschule für Gestaltung, einzelne Bürogebäude (Gebäude der Stadtverwaltung oder Deutscher Wetterdienst) aber auch kulturelle Ziele wie Hafen 2 oder die S-Bahnstationen. Künftig könnte das ehemalige Clariant-Gelände als Gewerbestandort hinzukommen, wenn hier Fahrradverkehr als wesentlicher Baustein der Mobilität mit berücksichtigt wird.

Viel gute Planung, geringe
Umsetzungsquote

Es wurde für Offenbach in den letzten zwei Jahrzehnten mehrfach analysiert, dass sich der Anteil des Radverkehrs nur erhöhen lässt, wenn die Verkehrsinfrastruktur für diese Verkehrsart deutlich einladender ist – insbesondere, wenn sie als sicherer empfunden wird. Entsprechende Verbesserungen der Infrastruktur wurden auch schon mehrfach geplant, dann aber nicht realisiert. Das Radverkehrskonzept der Stadt Offenbach a. M. stammt aus dem Jahre 2007 und bedarf dringend einer Fortschreibung. Zwar wurden viele Radprojekte in den vergangenen Jahren angestoßen und umgesetzt, dies ersetzt jedoch nicht die gesamthafte Radverkehrskonzeption.

In den letzten Jahren hat sich die Stadt mit der Marke „Bike Offenbach“ beim Radverkehr stark auf die Entwicklung von Achsen im Nebennetz und auf selbständig geführten Radwegen fokussiert. Als Kernelement wurden dabei innerhalb von bestehenden Tempo-30-Zonen Fahrradstraßen eingerichtet. Die Aufwertung der Fahrradstraßen für den alltäglichen Radverkehr bestand im Wesentlichen in deren Bevorrechtigung, der Verbesserung des Fahrbahnbelags sowie Markierungen und Beschilderung.

1.2 Vereinbarungen

(A) Das durchgängige Radnetz als Maxime der Planung

Um den Radverkehr als gleichwertige Verkehrsart im Mobilitätsalltag zu verankern, sind durchgängige und sicher zu befahrende Radverbindungen unerlässlich. Das regelmäßig fortzuschreibende Radverkehrskonzept bildet die Grundlage für die strategische Förderung des Radverkehrs.

Die Stadt wird künftig das Ziel eines durchgängigen Radverkehrsnetzes bei allen Planungen besonders berücksichtigen: wenn für viele Menschen klar wird, dass man mit dem Fahrrad auch tatsächlich am Ziel ankommt, steigt die Attraktivität dieser Fortbewegungsart. Zugleich sollen so die positiven Auswirkungen auf den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum unterstützt werden.

Um Konflikte zu vermeiden, sind alle raum- und verkehrsrelevanten Fachplanungen im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung frühzeitig mit von der Politik beschlossenen Radverkehrsstrategien abzustimmen und zu verzahnen.

(B) Radverkehrsanlagen entlang der „Magistralen“ erforderlich

Radfahrende erwarten, dass sie auf allen Straßen sicher und zügig zu ihren Zielen kommen. Die direktesten Wege aus den einzelnen Stadtteilen in Richtung Zentrum verlaufen entlang der gleichen großen, durchgängigen Straßen, die auch als Hauptverkehrsachsen für den motorisierten Verkehr wahrgenommen werden.

Hauptstraßen sind aufgrund ihrer Größe schnell und einfach zu finden. Sie wurden als direkte Verbindungen geplant und angelegt; damit sind sie in vielen Fällen die schnellste Verbindung – unabhängig von der Verkehrsart.

Kern des künftigen Radverkehrsnetzes wird daher sein, dass die auf der Karte (Abbildung 1) markierten radialen Hauptverkehrsachsen durchgängig sicher befahrbar sind. Hier gilt es attraktive Reisegeschwindigkeiten für den Radverkehr herzustellen, was auch beinhaltet, dass Verlustzeiten an Knotenpunkten möglichst minimiert werden.

Hauptverkehrsachsen für den Radverkehr identisch mit denen für motorisierten Verkehr

Hauptverkehrsachsen müssen für den Radverkehr durchgängig befahrbar sein

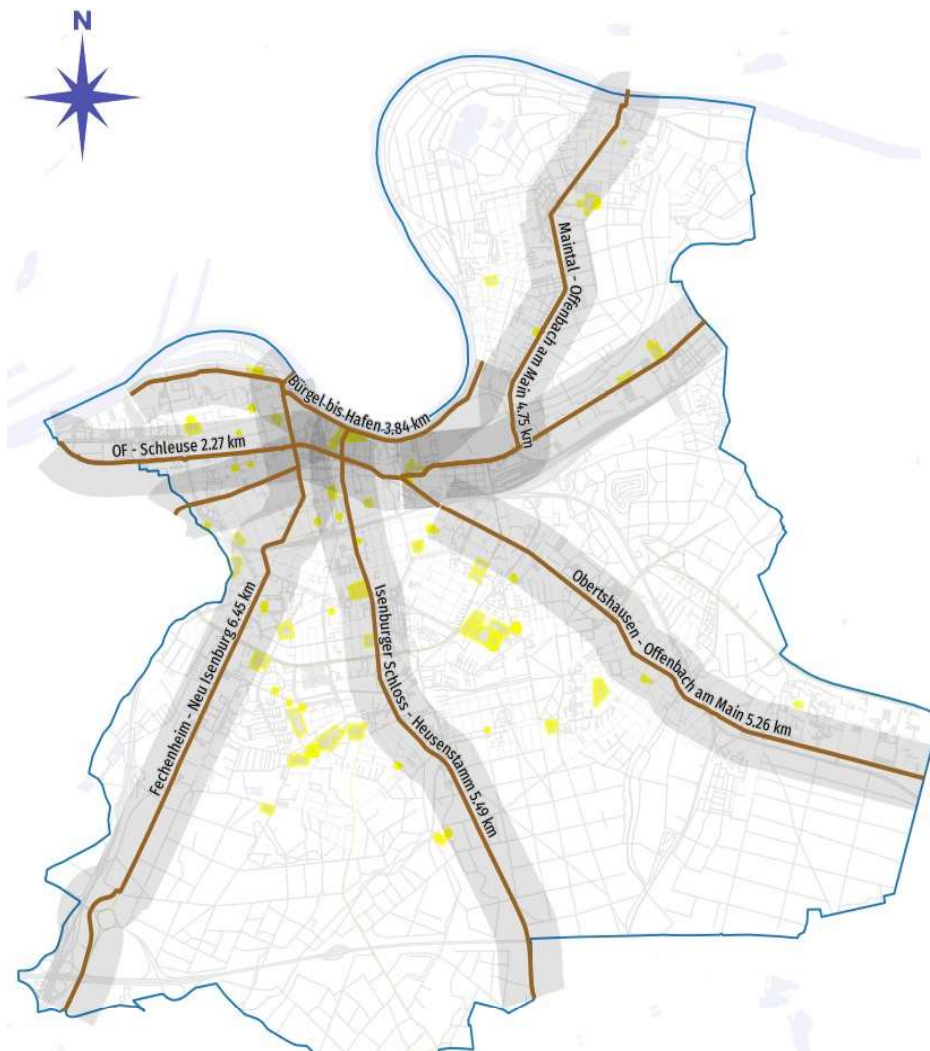


Abbildung 1: Schematische Karte der „Magistralen“

(C) Ergänzung der Hauptverkehrsachsen durch Querverbindungen

Neben den Radialen (oben in (B)) soll das Radverkehrsnetz durch Tangenten so ergänzt werden, dass auch zwischen den Stadtteilen und quer zu den auf die Innenstadt hinführenden Magistralen ein schneller und sicherer Radverkehr möglich wird. Abgesehen vom Anlagenring gibt es keine so offensichtlichen Hauptstraßen, auf denen diese Verbindungen verlaufen sollen. Die wesentlichen Korridore sind in der Karte (Abbildung 2) markiert. Die konkrete Führung dieser Querverbindungen ist im Rahmen des neu aufzustellenden Radverkehrskonzepts zu klären.

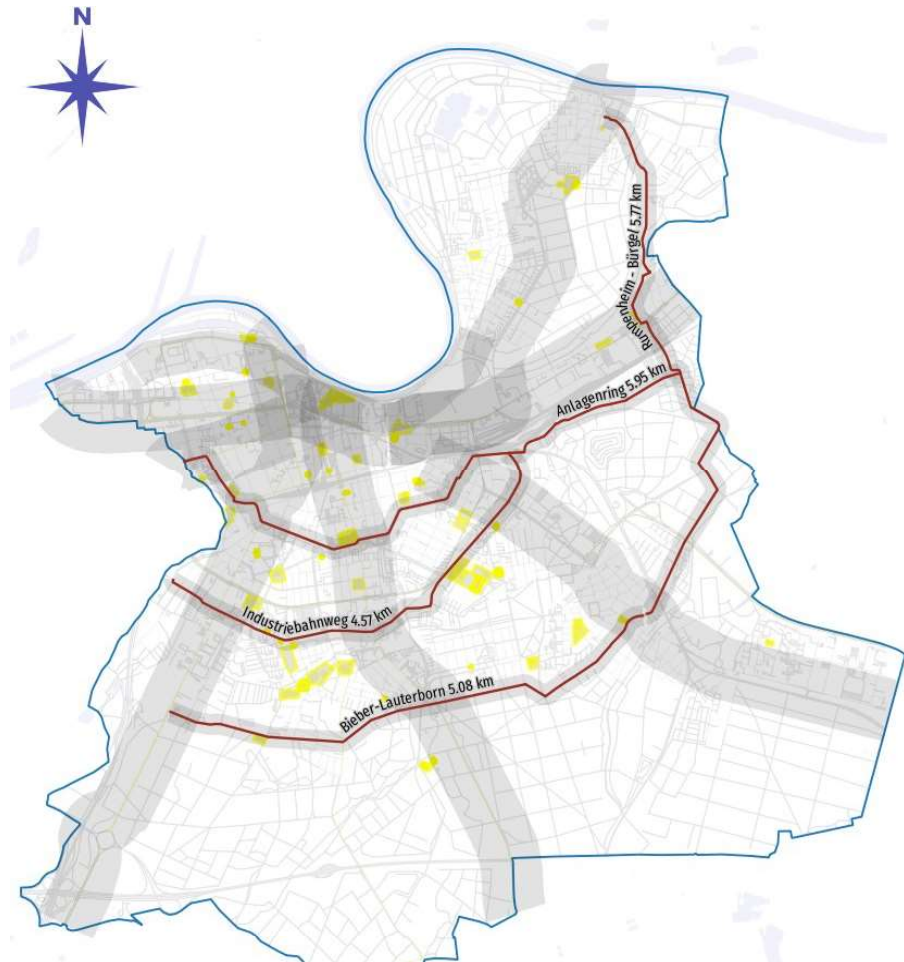


Abbildung 2: Schematische Darstellung der Ringe (in Ergänzung der „Magistralen“)

(D) Bike Offenbach-Achsen weiterentwickeln

Die Fahrradstraßen, die im Rahmen von Bike Offenbach eingerichtet wurden, sollen so weiterentwickelt werden, dass sie dem Radverkehr gemäß ihrer Bestimmung einen Mehrwert an Komfort und Sicherheit bieten. Dafür werden überall dort, wo es notwendig ist, Maßnahmen zur wirksamen Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehr (z.B. Diagonalsperren, gegenläufige Einbahnstraßenregelungen) umgesetzt sowie der erforderliche Verkehrsraum für den Begegnungsfall Fahrrad-Kfz bereitgestellt.

(E) Führungsformen

In Nebenstraßen mit geringer Geschwindigkeit und niedrigem Verkehrsaufkommen ist das Fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn eine geeignete Radverkehrsführung, auf stark befahrenen Hauptstraßen braucht es eine geeignete Infrastruktur für den Radverkehr (z. B. baulich getrennte Radwege), um die Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten. Deshalb

sollen diese Straßen umgestaltet werden – wenn nötig, auch zulasten des Kraftverkehrs. Es wird vereinbart, dass die Auswahl der geeigneten Radverkehrsführung im Radverkehrsnetz jeweils gemäß dem Aufkommen an motorisiertem Verkehr in Übereinstimmung mit den technischen Regelwerken festgelegt wird.

2. Sichere Radverbindungen: Maßnahmen an Haupt- und Nebenstraßen sowie Knoten

2.1 Ausgangslage

Im Rahmen der Abstimmungsgespräche zwischen der Initiative und der Verwaltung wurden gemeinsam Netzlücken identifiziert sowie Örtlichkeiten, die unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit für den Radverkehr optimierungswürdig sind (Unfallhäufungen, Belastungsstufen III und IV nach ERA ohne eigene Radverkehrsführung). Besondere Bedeutung erlangte die Realisierung von durchgängigen, langlaufenden Radverbindungen. Die Maßnahmenvorschläge, deren detaillierte Ausgestaltung es im Folgenden zu planen und abzustimmen gilt, beziehen sich auf (siehe Anlagen):

- Netzelemente, Strecken an Haupt- und Nebenstraßen (vgl. Maßnahmenliste A-C),
- Knoten (vgl. Maßnahmenliste E),
- Verbesserungsvorschläge für bestehende Fahrradstraßen (Maßnahmenliste D).

Bei der Ausarbeitung der Maßnahmenvorschläge wird besonderer Wert darauf gelegt, die einschlägigen Richtlinien und Gesetze in ihrer jeweils aktuellen Fassung einzuhalten (u. a. StVO, RAS, ERA) sowie konsequent anzuwenden. Die Verwaltung versteht die Bemessungen der Hessischen Musterlösungen für Radverkehrsanlagen als Mindeststandard, ist aber im Einzelfall auch für unkonventionelle, innovative Lösungen offen, sofern die rechtliche Realisierbarkeit gegeben ist.

Die Maßnahmenlisten A bis C wurden einer Priorisierung unterzogen, einerseits hinsichtlich der zeitlichen Reihung (Sofortmaßnahme = in 2022, kurzfristig 1-2 Jahre, mittelfristig 3-5 Jahre, langfristig 5 Jahre), andererseits hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Radverkehr. Die Verwaltung hat im Vorgriff auf die Abstimmungsgespräche bereits eine Ersteinschätzung vorgenommen, welche gemeinsam in den Gesprächen sowie im Rahmen eines Workshops am 29. 4. 2022 ergänzt und verifiziert wurden. Mit Ausnahme von bereits identifizierten Sofortmaßnahmen sind die Maßnahmenlisten D und E im Rahmen der weiteren Zusammenarbeit mit Prioritäten zu versehen.

2.2 Vereinbarungen

(A) Sofortmaßnahmen

Innerhalb der Maßnahmenlisten A-C lag ein besonderes Augenmerk auf der Identifizierung von Sofortmaßnahmen, die teils über Verkehrsversuche, teils über Markierungslösungen noch 2022 umgesetzt werden sollen. Als solche wurden festgehalten:

- Waldstraße (Bleichstraße-Hessenring): Verkehrsversuch 1 Spur für Radverkehr (A1)
- Frankfurter Str.: Verkehrsversuch
- Optimierung (u. a. durch den Einsatz von Modalfiltern):
 - (a) Tempelseestraße, (b) Senefelderstraße (c) Hospitalstraße / Bleichstraße.

(B) Weitere Maßnahmen in der Liste

Die oben aufgeführten Maßnahmen stellen einen Auszug aller Listen dar. Die in der Vereinbarung genannten Maßnahmenlisten (A) bis (E) sind Bestandteil der Vereinbarung und ergänzen diese inhaltlich. Die Details zur Umsetzung der Maßnahmen werden in

Abstimmung zwischen der Stadt Offenbach a. M. und dem Begleitgremium zur Umsetzung beraten und deren Priorisierung sowie angestrebter Realisierungszeitraum festgelegt. Die Maßnahmenlisten (A) bis (E) sind in Teil B angehängt.

3. Erweiterung des Angebots an Fahrradabstellplätzen

3.1 Ausgangslage

Bei den bestehenden Radabstellanlagen im öffentlichen Raum besteht in Offenbach aktuell ein deutlicher Mangel. Insbesondere bei den Netzknotenpunkten, wie z. B. der S-Bahn-Station Marktplatz ist die Nachfrage deutlich über dem Angebot. Eine punktuelle Verbesserung kann durch das Ende dieses Jahres fertiggestellte Parkhaus an der Berliner Straße mit geplanten Radabstellplätzen geschaffen werden. Nach einem weiteren Ausbau der Radinfrastruktur und besserer Vernetzung mit dem ÖPNV ist mit einem weiteren deutlich erhöhten Bedarf an Radabstellplätzen zu rechnen. Bei den Fahrradstellplätzen soll es daher in den kommenden Jahren im Stadtgebiet sowohl quantitative als auch qualitative Verbesserungen geben.

3.2 Vereinbarungen

Die Verwaltung plant zusätzliche Abstellplätze in Höhe von 500 Radabstellplätzen in den kommenden fünf Jahren anzubringen und zwar wohnortseitig (Quelle) und zielseitig (z. B. wichtige ÖV-Stationen, Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulen usw.). Die Bügelzahl beinhaltet sowohl die Neuanlage zusätzlicher Radabstellplätze als auch den Ersatz veralteter Radabstellanlagen (Felgenklemmer, Spiralhalter). Dabei sind möglichst felgenschonende Radabstellanlagen einzusetzen, die von allen Radtypen (MTB, Lasten-/Kinderräder, Anhänger usw.) genutzt werden können und bei langen Standzeiten der Fahrräder eine Überdachung zu prüfen. Als Flächenoptionen zur Aufstellung von Fahrradbügeln werden im öffentlichen Raum u. a. auch abmarkierte Eckausrundungen an Knoten einbezogen. Bei der konkreten Positionierung der Radabstellanlagen sind kurze Wege zu den Zielen ebenso wie stadtgestalterische Aspekte zu berücksichtigen. Bei der Standortsuche bezieht die Verwaltung das Begleitgremium zur Umsetzung als Vertretung der Bürgerschaft aktiv mit ein.

Im laufenden Betrieb kontrolliert der Eigenbetrieb Stadt Offenbach (ESO) in seiner Zuständigkeit für die Unterhaltung regelmäßig die bestehenden Radabstellanlagen und setzt diese instand. Nicht mehr betriebsfähige Fahrräder, die als Dauerparker die Anlehnbügel blockieren, werden mit einem Hinweis versehen, sie zu entfernen und nach einer angemessenen Wartezeit durch das Ordnungsamt entfernt.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Offenbach a. M., in der auch das Fahrradparken geregelt wird, befindet sich aktuell in Überarbeitung. Hierbei soll der geltende Schlüssel geprüft und dem Bedarf angepasst werden.

4. Finanz- und Personalressourcen

4.1 Ausgangslage

Zur Umsetzung, für den Bau und die Unterhaltung der geplanten Maßnahmen aus dieser Vereinbarung ist ein signifikanter Ausbau der personellen und finanziellen Ressourcen im Bereich Radverkehr und darüber hinaus zwingend erforderlich. Die verspätete Bereitstellung der entsprechenden Finanzmittel wie auch der personellen Ressourcen kann sich auf die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen auswirken. Der Radentscheid und die Stadt Offenbach sind sich einig, mit neu zu schaffenden Personalstellen und ausreichenden Finanzmitteln für eine Einhaltung der gemeinsam definierten Ziele zu sorgen. Die Stellenbeschreibungen und Ausschreibungen der neu zu schaffenden Personalstellen werden optimiert und die Stellensuche priorisiert.

4.2 Vereinbarungen

(A) Stellen

Die Stadt Offenbach a.M. beabsichtigt im kommenden Haushaltsjahr (2023), die personellen Ressourcen im Bereich des Radverkehrs (derzeit eine Vollzeitstelle) zu verdoppeln. Hierzu soll eine weitere Stelle als Verkehrsplaner*in mit Schwerpunkt Radverkehr geschaffen werden. In Abhängigkeit der fortschreitenden Maßnahmenausarbeitung wie auch der Haushaltslage wird die Stadt die Schaffung weiterer Stellen im Bereich Radverkehr prüfen. Soweit bauliche Maßnahmen resultieren, ist hierbei auch eine personelle Aufstockung in dem entsprechenden verantwortlichen Bereich (Amt für Planen und Bauen) mit einzubeziehen.

Zudem setzt sich die Stadt Offenbach a.M. dafür ein, dass auf Landes-oder Bundesebene die Förderung von Mobilitätsmanager*innen in die Förderprogramme aufgenommen werden, um somit trotz angespannter Haushaltslage weitere Stellen akquirieren zu können.

In der Vergangenheit erwies sich die Besetzung der Stellen mit geeigneten Personen aufgrund des Fachkräftemangels als schwierig. Um für die anstehenden Stellenbesetzungen die Zahl der Bewerbungen zu erhöhen, sollen zusätzlich zur klassischen Stellenausschreibung neue Kommunikationswege gegangen werden und eine breite Ansprache des potenziell geeigneten Personenkreises erfolgen.

(B) Finanzmittel zur Umsetzung

Neben den personellen Ressourcen bedarf es für die Maßnahmenumsetzung einer entsprechenden finanziellen Ausstattung des Radverkehrs. Die Stadt Offenbach a. M. plant in den kommenden fünf Jahren zur Förderung des Radverkehrs jährlich Finanzmittel in Höhe von 600.000 € an Eigenmitteln für Planung und Umsetzung in Form von Markierung, Beschilderung und ggf. Straßen-/ Tiefbau bereitzustellen. Ziel ist dabei, mit der Akquise von Fördermitteln (z. B. über die Nationale Klimaschutzinitiative, Förderprogramm Stadt und Land oder die hessische Nahmobilitäts-Richtlinie), die Investitionen in den Radverkehr deutlich zu steigern und somit ein angemessenes Niveau gemäß den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (8 bis 19 €/ EW) zu erreichen. Die Verwaltung wird die jährlich konkret erforderlichen Mittel zur Umsetzung der vorgesehenen Projekte für den jeweiligen Haushaltsplan anmelden.

(C) Instandhaltung

Dem ESO wird weiterhin ein jährliches Budget für die Instandhaltung der Radinfrastruktur zur Verfügung gestellt, außerdem für Winterdienst und Reinigung. Dieses ist entsprechend den umzusetzenden Maßnahmen zu erhöhen. Das Amt für Mobilität, der ESO und das Amt für Planen und Bauen stimmen sich über die Unterhaltung des Radnetzes ab.

5. Begleitgremium zur Umsetzung

5.1 Ausgangslage

Die konstruktive und wertschätzende Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und Radentscheid soll ab Herbst 2022 auf institutionalisierter Basis weitergeführt werden. Auf diese Weise sollen sowohl die Fachkenntnisse als auch die persönlichen Netzwerke des Radentscheids Offenbach im Sinne eines attraktiven und sicheren Radverkehrs in der Stadt nutzbar gemacht werden.

Grundsatz soll sein, dass für den Radverkehr in der Stadt relevante Themen stets vor einer maßgeblichen Entscheidung den relevanten Akteuren vorgestellt und mit ihnen fachlich diskutiert werden.

Ergebnisse der Fachdiskussion werden regelmäßig auch für eine breitere Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Leitlinien zur Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Offenbach a. M. werden berücksichtigt.

5.2 Vereinbarungen

(A) Einrichtung eines Begleitgremiums

Die Stadt richtet ein Begleitgremium als feste Institution der Beteiligung ein. Es besteht aus Vertreter*innen der Politik und Verwaltung der Stadt Offenbach, des Radentscheids Offenbach, des ADFC und des VCD, Handwerkskammer IHK und ADAC. Das Gremium soll die begonnenen Gespräche fortführen und vertrauensbildend auch hinsichtlich der Umsetzung der vereinbarten Ziele und Maßnahmen für beide Seiten wirken.

(B) Ziele und Arbeitsweise des Begleitgremiums

Aufgabe des regelmäßig tagenden Begleitgremiums ist die inhaltliche Vertiefung verschiedener Themen zum Radverkehr in Offenbach, unter anderem:

- Anregungen und Unterstützung bei der Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen
- Austausch zu Lösungsansätzen bei der Umsetzung
- Regelmäßige Überprüfung der gewählten Priorisierung bei Themen und Maßnahmen
- Aufnehmen von Anregungen der Bürger*innen und Begleiten der Umsetzung

Im Rahmen von vier Terminen/Jahr wird über den aktuellen Sachstand und die Fortschritte, aber auch Hindernisse in der Umsetzung der Maßnahmen berichtet.

(C) Transparenz und Öffentlichkeitsbeteiligung

Regelmäßige Information der Politik und Öffentlichkeit über Umsetzungsstrategie, Zeitplan und Planungsstände. Bei unabänderlichen Zielverschiebungen Offenlegung der Gründe, wenn Ziele und Maßnahmen der Vereinbarung nicht erfüllt werden, und Darstellung der neuen Zielkorridore. (Verweis auf Beschluss zur Umsetzung der Leitlinien zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger). Berichte über den aktuellen Sachstand und umgesetzte Projekte werden regelmäßig in geeigneter Weise über verschiedene Formate und Medien kommuniziert (u.a. Pressemitteilung, Newsletter, städtische Homepage, soziale Medien usw.). Der Umsetzungsgrad der Maßnahmen wird regelmäßig evaluiert. Der Mängelmelder soll als Beteiligungstool gestärkt werden.

6. Unterstützende Maßnahmen

6.1 Ausgangslage

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen sind „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation und Evaluation zur Unterstützung wichtig. Sie verstehen sich als integraler Bestandteil des vorliegenden Papiers.

6.2 Vereinbarungen

Im Rahmen der Abstimmungsgespräche konkretisiert wurden:

- Informationsangebote/Öffentlichkeitsarbeit: Um die Wahrnehmbarkeit des Themas Radverkehr zu erhöhen, entwickelt die Stadtverwaltung das bestehende Informationsangebot weiter. Hierzu zählen u.a. ein entsprechender Online-Auftritt, aber auch analoge Kommunikationsmittel, wie den „Fahrradstadtplan Offenbach“ oder das kürzlich überarbeitete „Neubürgerpaket“ bzw. die regelmäßige Teilnahme an Kampagnen (z. B. dem „Stadtradeln“).
- Fahrradstaffel: Innerhalb des Ordnungsamtes wurden die Grundlagen für eine Fahrradstaffel geschaffen. Sie soll vordringlich eingesetzt werden, um die ergriffenen Maßnahmen eines besseren Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden leichter durchzusetzen (z. B. regelwidriges Beparken von Schutzstreifen).

7. Ergänzende Maßnahmen

7.1 Ausgangslage

In der Stadt Offenbach a. M. gibt es zahlreiche Aktivitäten, die direkt oder indirekt Maßnahmen zur Radverkehrsförderung beinhalten oder Einfluss auf den Radverkehr haben können.

Dazu gehören:

- Machbarkeitsstudie zur südmainischen Raddirektverbindung HA-OF-FFM
- Weitere Mainquerungen für den Radverkehr => im Rahmen des VEP
- Weitere Lückenschlüsse im Radnetz => Radverkehrskonzept
- Verbreitung Mainradweg => Radverkehrskonzept
- Stärkung des Radverkehrs im Umfeld von Schulen => Programm „Besser zur Schule“ (ivm GmbH)
- Studie zum Offenbacher Nordend als Superblock (Hochschule für Gestaltung Offenbach a. M. und Hochschule Darmstadt)
- Nahverkehrsplan
- Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, 3. Fortschreibung Teilplan Offenbach am Main
- Forschungsprojekt InterMoDe - Gestaltung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems (HfG Offenbach & Stadt)
- Stadt(-teil)entwicklungskonzepte OF-Bürgel und OF-Bieber
- Maßnahmenpakete der HEGISS-Projektgebiete
- Masterplan Offenbach und Zukunftskonzept Innenstadt
- Freiraumentwicklungsprogramm (FEP)
- Bauleitplanungen mit ihren verkehrlichen Wirkungen
- Die Planung von Baustellen oder Sondernutzungen
- private Bauvorhaben

7.2 Vereinbarungen

Die in den vorstehenden Abschnitten 1 bis 6 festgelegten Maßnahmen und weiteren Vereinbarungen verstehen sich als nicht erschöpfend. Sie sollen die bereits begonnenen oder in Planung befindlichen Aktivitäten der Stadt zur Radverkehrsförderung sinnvoll ergänzen, damit im gesamten Stadtgebiet ein durchgängiges, gut zu befahrendes Radverkehrsnetz entsteht.

Andere verkehrs- und raumwirksame Planungen sollen künftig immer eng mit Infrastrukturmaßnahmen der Radverkehrsverkehrsförderung abgestimmt werden. Alle Abteilungen der Verwaltung werden das Mobilitätsdezernat bzw. das Amt für Mobilität stets frühzeitig informieren und in Planungen einbinden. Ebenso werden die Dezernate und betroffenen Ämter über alle Planungen für den Radverkehr frühzeitig informiert und eingebunden. Ziel ist es, inhaltliche und räumliche Schnittstellen zu identifizieren, um die Vorteile einer koordinierten Umsetzung auszuschöpfen, aber auch frühzeitig Zielkonflikte feststellen und ausräumen zu können.

Durch eine ganzheitliche Betrachtung, über die Grenzen der einzelnen Fachplanungen hinaus, soll eine auf Rad-, Fuß- und öffentlichen Nahverkehr ausgerichtete Planung den öffentlichen Raum auch mit dem Ziel einer allgemeinen Verkehrsberuhigung, mehr Grün und mehr Aufenthaltsqualität weiterentwickeln.

Teil B Anlagen

1. Maßnahmenliste A Radverkehrsanlagen an Magistralen
2. Maßnahmenliste B Radverkehrsanlagen an Nebenstraßen
3. Maßnahmenliste C Radwege selbstständige Führung
4. Maßnahmenliste D Verbesserung der Bike-Offenbach-Routen
5. Maßnahmenliste E Kreuzungen/Knotenpunkte/Querungen