

Schlüsselmaßnahme A3

Umbau und Attraktivitätssteigerung des Hauptbahnhofs in Zusammenhang mit dem Bahnhofssanierungsprogramm

Maßnahmenbeschreibung

Der Offenbacher Hauptbahnhof wird im Zuge der Rahmenvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn (DB), dem Land Hessen, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) planmäßig voraussichtlich ab 2026 barrierefrei ausgebaut. Dazu gehören beispielsweise die barrierefreie Zugänglichkeit, ein ebenerdiger Ein- und Ausstieg an den Bahnsteigen, Orientierungssysteme und witterungsgeschützte Sitzmöglichkeiten.

Parallel/ ergänzend soll in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn, der Stadt und der Initiative Hauptbahnhof das gesamte Bahnhofsgebäude aufgewertet bzw. modernisiert und belebt werden. Die Planungen wurden durch eine Machbarkeitsstudie (erschieden im Jahr 2022) konkretisiert und auf ihre Realisierbarkeit geprüft. Angestrebt wird ein Modellprojekt der Teilhabe, das zivilgesellschaftlichen Gruppen Raum zur Entfaltung und Verantwortung gibt. Im Empfangsgebäude des Bahnhofs sollen beispielsweise fahrgastenspezifische Angebote und gewerblich nutzbare Flächen für Büros und Gastronomiebetriebe vorgesehen werden.

In Zusammenhang mit der Umgestaltung des anliegenden Busbahnhofs soll ein Ideenwettbewerb für die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes ausgelobt werden. Die Schlüsselmaßnahme A3 „Umbau und Attraktivitätssteigerung des Hauptbahnhofs in Zusammenhang mit dem Bahnhofssanierungsprogramm“ ist daher eng mit der Maßnahme A6 „Neuordnung des Zentralen Omnibusbahnhofs und des Hauptbahnhofumfeldes“ verknüpft.

In diesem Rahmen ist demnach eine abgestimmte städtebauliche Neuordnung und Revitalisierung des Bahnhofareals zu planen und umzusetzen. Der Offenbacher Hauptbahnhof könnte so zusätzlich zu einer modernen Mobilitätsdrehscheibe für den überregionalen, regionalen und lokalen Verkehr entwickelt werden, was darüber hinaus eine weitere Belebung des Areals bewirken würde.

Der Umbau und die Attraktivitätssteigerung des Offenbacher Hauptbahnhofs bietet in diesem Zusammenhang einen geeigneten Rahmen, um z. B. Pilotprojekte, Modellversuche oder Teilprojekte des VEP Offenbach 2035 für die Öffentlichkeit mit Leben zu füllen.

Handlungskonzept

Akteure

Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts mit Zuständigkeiten, Umsetzungsfristen und Budgets für den barrierefreien Ausbau.	DB, Stadt Offenbach am Main
--	-----------------------------

Entwicklung von Nutzungsszenarien des Empfangsgebäudes mit anschließender Definition einer Präferenzvariante.	Stadt Offenbach am Main, DB, Initiative Hauptbahnhof, ggf. Fachbüro(s),
Verhandlungen zu Besitzverhältnissen des Hauptbahnhofs (Erwerb, Teilerwerb, Pachtung etc.).	Stadt Offenbach am Main, DB
Erarbeitung der verkehrlichen Anforderungen an den Hauptbahnhof und sein Umfeld als Grundlage für einen Ideenwettbewerb für das Bahnhofsumfeld. Insbesondere Identifikation von geeigneten (Pilot-) Projekten aus den weiteren Maßnahmen des VEP Offenbach 2035, die am Hauptbahnhof als sichtbare Beispiele umgesetzt werden können (Car-Sharing, Fahrradparken, E-Ladestellen, Fahrradverleih etc.).	Stadt Offenbach am Main, RMV, NiO, Fachbüro(s)
Durchführung eines Ideenwettbewerbs für das Bahnhofsumfeld.	Stadt Offenbach am Main, NiO, Fachbüro(s)
(Stufenweise) planerische Ausarbeitung und Umsetzung.	Stadt Offenbach am Main, DB, Fachbüro(s)

Bezug zu anderen Maßnahmen

A1: Sichere und barrierefreie Führung des Rad- und Fußverkehrs an Knotenpunkten, Querungen bzw. Zugängen zum öffentlichen Verkehr

A2: Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum

A6: Neuordnung des Zentralen Omnibusbahnhofs und des Hauptbahnhofumfeldes

F1: Weiterverfolgung und Umsetzung der im Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach am Main genannten Maßnahmen

Kosten:

Konzeption/Planung

Zeitkosten und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach.

Durchführung Ideenwettbewerb Bahnhofsumfeld: ca. 300.000 €

Planung der Sanierung des Bahnhofsgebäudes: ca. 3 Mio. €

Umsetzung

Kosten für die Sanierung des Bahnhofsgebäudes: ca. 9 Mio. € (exklusive Kosten für Grunderwerb)

Umsetzungshorizont:

mittelfristig

kurzfristig (bis 2025)

mittelfristig (bis 2035)

langfristig (bis 2050)

Weiterführende Informationen/ Quellbezug:

Masterplan Offenbach am Main 2030, Bestandsanalyse des VEP OF 2035, Machbarkeitsstudie zum Empfangsgebäude Offenbach Hauptbahnhof (Februar 2022)

Bezug zum Leitbild:



Schlüsselmaßnahme A7

Analyse der Geschwindigkeiten und Flächenverteilung an Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet

Maßnahmenbeschreibung

Ziel dieser Maßnahme ist es, die unterschiedlichen Funktionen von Straßen besser in Einklang zu bringen.

Für die Waldstraße (Abschnitt: Bleichstraße bis Geleitsstraße), die Kaiserstraße (Abschnitt Geleitsstraße bis Große Marktstraße) sowie die Mainstraße (Abschnitt: Arthur-Zitscher-Straße bis Kaiserstraße) wurden im Rahmen des rechtlich verbindlichen Luftreinhalteplans bereits Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umgesetzt. Bei Bedarf sollen zur Berücksichtigung von begründeten Belangen beispielsweise der Verkehrssicherheit, der Luftreinhaltung, der Lärmreduktion oder aufgrund einer Novellierung der gesetzlichen Grundlage weitere Hauptverkehrsstraßen im Hinblick auf eine (abschnittsweise) Verkehrsberuhigung untersucht werden. Um negative Begleiteffekte zu vermeiden ist dabei das gesamte Straßennetz zu betrachten.. Die derzeitige gesetzliche Grundlage setzt der Abweichung von der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen (50 km/h) enge Grenzen. Voraussetzungen sind aktuell insbesondere die Beseitigung einer überdurchschnittlichen Gefahrenlage oder besonders schutzbedürftige Bereiche. Eine effektive Umsetzung dieser Maßnahme setzt daher eine (bundesweite) Novellierung der gesetzlichen Regelungen für eine reduzierte innerörtliche Regelgeschwindigkeit voraus. Diese Grundvoraussetzung liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Offenbach am Main, jedoch kann sich die Stadt in den zugehörigen Gremien entsprechend positionieren.

Des Weiteren werden aktuell unterschiedliche Straßenabschnitte hinsichtlich einer Neuordnung der verfügbaren Flächen geprüft (z. B. Neuordnung der Mainstraße im Hinblick auf die Verkehrsberuhigung). Bei entsprechendem Bedarf ist diese Prüfung auf weitere Hauptverkehrsstraßen auszuweiten.

Flächenumverteilung und Temporeduzierung wirken sich in der Regel positiv auf die Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie die Verkehrssicherheit aus, verringern die Trennwirkung von hoch belasteten Straßenabschnitten und können zu einer Reduzierung des Flächenverbrauchs regelkonformer Verkehrsanlagen beitragen. Darüber hinaus unterstützt diese Maßnahme eine geordnete städtebauliche Entwicklung. Ferner wird die Konkurrenzsituation des Umweltverbunds verbessert, indem das Geschwindigkeitsniveau der weiteren Verkehrsmittel angeglichen wird.

Im Rahmen der Gesamtkonzeption ist sicherzustellen, dass keine wesentlichen Verdrängungseffekte im nachgeordneten Netz auftreten indem insbesondere den Belangen des Umweltverbundes angemessen Rechnung getragen wird und für den ÖPNV keine wesentlichen Nachteile entstehen.

Handlungskonzept**Akteure**

<p>Prüfung der Kfz-Verkehrsfunktionen im Hauptstraßennetz und ggf. eine Neuordnung des Hauptstraßennetzes zur Bündelung von Kfz-Verkehrsströmen auf relativ konfliktarme Streckenverläufe.</p>	<p>Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)</p>
<p>Identifikation von Streckenabschnitten, für die eine Verkehrsberuhigung und / oder eine Neuverteilung der Straßenverkehrsflächen deutliche Verbesserungen in einem oder mehreren der folgenden Bereiche bewirken können:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssicherheit- Schadstoffemissionen - Lärmbeeinträchtigungen - Trennwirkungen - Qualität der Verkehrsabwicklung für den Fuß-, Radverkehr oder ÖPNV - Städtebauliche Belange, Aufenthaltsqualität und Grünflächen 	<p>Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)</p>
<p>Erarbeitung der erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung (verkehrsrechtliche Anordnungen, bauliche Maßnahmen). Ermittlung und Abwägung der Vor- und Nachteile der erforderlichen Maßnahmen (sowohl kleinräumig als auch in einer Gesamtschau) unter Berücksichtigung der gültigen Rechtslage, Erarbeitung von erforderlichen Begleitmaßnahmen zur Vermeidung von negativen Auswirkungen (z. B. Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz, Anpassung der Signalsteuerung (Koordination), Konzeption von Alternativmaßnahmen zur Erreichung vergleichbarer Wirkungen, abschließende Bewertung.</p>	<p>Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)</p>
<p>Erarbeitung und regelmäßige Fortschreibung eines Umsetzungskonzepts mit Definition von Prioritäten, Zuständigkeiten, Umsetzungsfristen und Budgets.</p>	<p>Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)</p>

Bezug zu anderen Maßnahmen

A2: Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum

D1: Erstellung und Einführung einer nachhaltigen Nahmobilitäts-/ Fußverkehrsstrategie

E1: Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und Neu-Definition eines Haupt- und Ergänzungsnetzes

E2: Umsetzung von durchgängigen, qualitätsvollen, schnellen Verbindungen in den Stadtteilen und Beseitigung vorhandener Netzlücken

F2: Weiterführung der Straßenbahn in die Offenbacher Innenstadt/ Prüfung eines höherwertigen ÖPNV-Systems auf allen potenzialstarken Hauptachsen

G3: Verkehrsberuhigung Bürgel

G4: Erstellung eines gesamtstädtischen Parkraummanagementkonzepts

Kosten:

Konzeption/Planung

Zeitkosten und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach. Kosten für zusätzliche Personalressourcen für die Umsetzung der Maßnahme in der Verwaltung der Stadt Offenbach.

Unterstützung durch Fachbüro(s): ca. 100.000 €

Umsetzung

Kosten derzeit nicht bezifferbar.

Umsetzungshorizont:

kurz- bis mittelfristig

kurzfristig (bis 2025)

mittelfristig (bis 2035)

langfristig (bis 2050)

Weiterführende Informationen/ Quellbezug:

Klimakonzept 2035, Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main (3. Fortschreibung), Bestandsanalyse des VEP OF 2035

Bezug zum Leitbild:



Schlüsselmaßnahme B8 Evaluation und Datenmanagement zur Verkehrsentwicklung

Maßnahmenbeschreibung

Der VEP Offenbach 2035 ist kein abgeschlossenes Werk, sondern soll kontinuierlich evaluiert und fortgeschrieben werden, um auf die Veränderung von Rahmenbedingungen angemessen reagieren zu können.

Dies erfordert eine strukturierte Wirkungskontrolle (Evaluation) und das Monitoring der Verkehrsentwicklung in Offenbach am Main. Diese beiden Verfahren bilden die Basis für die Beurteilung des erwarteten Beitrags der Maßnahmen zum Leitbild. Sofern Abweichungen von der erwarteten Entwicklung festgestellt werden, begründet dies eine inhaltliche Überarbeitung der Handlungsfelder und ggf. der Maßnahmen.

Die Evaluation umfasst dabei mehrere Ebenen:

- 1) Prüfung der Maßnahmenplanung und -umsetzung: Es ist eine regelmäßige Prüfung des Fortschritts bei der Konzeption und Umsetzung der Maßnahmen im Hinblick auf die Erreichung von in der Maßnahmenplanung zu definierenden Meilensteinen vorzunehmen. Womöglich sind Planungshürden zu beseitigen oder personelle Ressourcen neu zu ordnen bzw. bereitzustellen. Ferner ist zu berücksichtigen, ob sich Rahmenbedingungen für die Planung, z.B. aufgrund von technologischen, rechtlichen, finanziellen oder politischen Entwicklungen, wesentlich geändert haben.
- 2) Monitoring der Eckdaten zur allgemeinen Verkehrsentwicklung: Im Zuge einer regelmäßigen Analyse und Beurteilung der Verkehrsentwicklung sind geeignete Indikatoren (z. B. Modal Split, Pkw-Dichte, ÖPNV-Nutzungszahlen, Auslastung der Parkhäuser etc.) zu identifizieren und regelmäßig zu überprüfen. Hierzu eignen sich empirische Daten, die nach Möglichkeit in regelmäßigen Intervallen nach gleichbleibender Systematik erfasst werden. Die Erfassungsmethoden sind festzuhalten und ggf. längerfristige Vereinbarungen zur Datenerfassung zu treffen. Zu Beginn des Prozesses ist zu prüfen, ob bestehende Datenmanagementtools genutzt werden können oder diese erweitert bzw. neu aufgebaut werden sollten, damit eine aufwandsoptimierte Erfassung, Auswertung und Kommunikation der Daten mittel- bis langfristig sichergestellt ist. Die Transparenz der Datenerhebung kann z. B. durch eine internetbasierte „Dat Cockpit- Mobilität“ sichergestellt werden.
- 3) Wirkungskontrolle von Einzelmaßnahmen: Bereits bei der Planung der einzelnen Maßnahmen des VEP Offenbach 2035 sind geeignete Indikatoren (bspw. die Gegenüberstellung der Verkehrsmengen vor und nach der Umsetzung einzelner Maßnahmen oder die Dokumentation des Arbeitsstandes/ Fortschritts bei der Umsetzung der Maßnahmen) zur Wirkungsprüfung zu entwickeln. Diese sind mindestens durch einen vorher-/ nachher-Vergleich zu erfassen. Für Maßnahmen mit

längerfristigen Wirkungsmechanismen kann es angebracht sein, die Nacherhebungen in mehreren Intervallen durchzuführen. Die Indikatoren sollen möglichst empirisch erfasst werden und quantitativ bewertbar sein. Indikatoren sind vor der Maßnahmenrealisierung maßnahmenspezifisch gemeinsam weiteren Projektbeteiligten festzulegen. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Indikatoren mit vertretbarem Aufwand erfasst werden können und in einer ausreichenden Qualität zur Verfügung stehen.

- 4) Bewertung des Planungs- und Beteiligungsprozesses: Durch eine Bewertung des Planungs- und Beteiligungsprozesses sollen Erfahrungen und Erkenntnisse aus der Entstehung des VEP in die Umsetzung der Maßnahmen sowie in die künftigen Fortschreibungen einfließen, um eine fortlaufende Optimierung zu erreichen. Die Bewertung soll gemeinsam mit den maßgebend involvierten Planenden z. B. durch ein protokolliertes Feedback-Gespräch erfolgen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit soll in regelmäßigen Abständen in Form von Informationen über den Fortschritt der Umsetzung von Projekten des VEP weiter aufrecht gehalten werden.

Handlungskonzept

Akteure

Festlegung der Zuständigkeit für das Monitoring und die Evaluierung der strategischen Verkehrsplanung innerhalb der Verwaltung. Etablierung eines strukturierten Bearbeitungsprozesses mit Aufgaben und Meilensteinen, differenziert nach regelmäßig wiederkehrenden Aufgaben und maßnahmenbezogenen Aufgaben.	Stadt Offenbach am Main
Festlegung einer geeigneten Auswahl von strategischen Maßnahmenindikatoren unter Berücksichtigung der Datenverfügbarkeit und evtl. der Förderfähigkeit. Entwicklung von klaren Vorgaben wie die Indikatoren gemessen, ggf. berechnet, dokumentiert und kommuniziert werden sollen.	Stadt Offenbach am Main
Festlegung der Erhebungsintervalle und Entwicklung von geeigneten Erhebungskonzepten einschließlich Verantwortlichkeiten und Budgets.	Stadt Offenbach am Main
Fortlaufende Durchführung des Monitorings und der Evaluierung.	Stadt Offenbach am Main Fachbüro(s)

Bezug zu anderen Maßnahmen

Evaluation und Monitoring hat Bezug zu allen Maßnahmen des VEP

Kosten:

Konzeption/Planung

Zeitkosten und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach. Kosten für zusätzliche Personalressourcen für die Umsetzung der Maßnahme in der Verwaltung der Stadt Offenbach.

Ggf. Unterstützung durch Fachbüro für Konzept und Erstellung eines Datencockpits: ca. 50.000 €

Umsetzung

20.000 € - 50.000 € / Jahr für maßnahmenunabhängiges Monitoring, Daueraufgabe (jährliche Ausgaben werden je nach Erfassungsgegenstand und -methode variieren)

Umsetzungshorizont:

kurzfristig (Daueraufgabe)

kurzfristig (bis 2025)

mittelfristig (bis 2035)

langfristig (bis 2050)

Weiterführende Informationen/ Quellbezug:

Bestandsanalyse des VEP OF 2035

Bezug zum Leitbild:



Schlüsselmaßnahme C1

Schaffung von Voraussetzungen für Ladeinfrastruktur (Elektromobilität) im privaten und öffentlichen Raum

Maßnahmenbeschreibung

Ab 2035 dürfen nur noch emissionslose Pkw neu zugelassen werden. Zu erwarten ist, dass ein Großteil der dann zugelassenen Fahrzeuge batteriebetrieben sein wird. Bereits heute nimmt der Anteil batteriebetriebener Fahrzeuge an allen neu zugelassenen Pkw zu.

Diese Umstellung auf Elektromobilität erfordert die rechtzeitige Bereitstellung einer flächendeckenden und bedarfsgerechten E-Ladeinfrastruktur. Wenn dies gelingt, sind zusätzlich positive Auswirkungen auf die Attraktivität Offenbachs als Wohn- und Wirtschaftsstandort zu erwarten. Zum derzeitigen Zeitpunkt besteht in Offenbach am Main jedoch in Bezug auf die E-Ladeinfrastruktur Nachholbedarf.

Um eine flächendeckende und bedarfsgerechte E-Ladeinfrastruktur umzusetzen, sind in einem ersten Schritt die Voraussetzungen der bestehenden Strominfrastruktur in Offenbach zu prüfen und mit den entsprechenden kommunalen Versorgern abzustimmen. Des Weiteren sollen Rahmenbedingungen für die E-Ladeinfrastruktur definiert werden. Hierbei stehen folgende Fragestellungen im Fokus: welche Angebote, Technik und Kapazitäten können im öffentlichen Straßenraum, in Quartiers- und Sammelgaragen, durch Firmen und im privaten Bereich zur Verfügung gestellt werden, welche Voraussetzungen sind zu beachten und in welchem Zeitrahmen muss diese Bereitstellung erfolgen. Auch private Haushalte ohne eigenen Stellplatz und somit ohne eigene Lademöglichkeit müssen Zugang zu E-Ladeninfrastruktur erhalten. An dieser Stelle können Schnellladestationen, die ein Laden an öffentlichen oder gewerblichen Standorten ermöglichen, zielführend sein. Nach der Erstellung eines Gesamtkonzepts unter Berücksichtigung diverser Rahmenbedingungen kann die flächendeckende Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur vorangebracht werden.

Vermutlich wird es notwendig sein, Übergangslösungen vorzusehen, damit kurzfristige Anforderungen in der anstehenden Transitionsphase umgesetzt werden können. Eine solche Übergangslösung kann beispielsweise die Einrichtung von Ladesäulen mit geringeren Ladekapazitäten sein, bis die netzseitige Infrastruktur ausreichend öffentliche Schnellladesäulen bewerkstelligen kann. Eine Erweiterung des bestehenden Systems von Ladestationen an strategisch sinnvollen Örtlichkeiten (z. B. Einzelhandelsstandorte, zentrale Umsteigeplätze o. Ä.) im Stadtgebiet wird derzeit bereits geprüft.

Der notwendige Ausbau der Ladeinfrastruktur muss von städtischer Seite koordiniert und vorangebracht werden. Die Standortwahl ist sowohl aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht als auch unter Berücksichtigung der netzseitigen Infrastruktur zu planen. Die Nutzung von öffentlichen und semi-öffentlichen Parkieranlagen ist bei der Konzeption einzubeziehen, ebenso wie die Umnutzung von derzeitigen Tankstellen. Die Entwicklung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur muss dabei auf die Entwicklungen im privaten

Bereich abgestimmt sein, damit das Risiko von Fehlinvestitionen oder zu geringen Ladekapazitäten reduziert wird.

Diese sehr anspruchsvolle Aufgabe erfordert eine ämterübergreifende Koordination und enge Zusammenarbeit mit kommunalen Betrieben, Energieversorgern und weiteren Beteiligten. Bei der Konzeption sind Fachplanerinnen und Fachplaner sowie Expertinnen und Experten auf dem Gebiet der Elektromobilität einzubeziehen. Es ist eine umfassende Konzeption zu entwickeln, welche einen möglichst breiten Konsens für die Umsetzung findet, mit ausreichenden Budgets versehen wird sowie kontinuierlich überprüft und weiterentwickelt wird.

Handlungskonzept

Akteure

Analyse der Ausgangssituation und Rahmenbedingungen in Offenbach (vorhandenes und bereits geplantes Angebot Ladeinfrastruktur, Vorgaben Stellplatzsatzung, Netzsituation, Betreibersituation, Identifikation von Nutzergruppen, infrastrukturtechnische Anforderungen an verschiedene Ladetechnologien etc.).	Stadt Offenbach am Main, kommunaler Versorger, Fachbüro(s), ggf. Fachgremien und Interessenvertreter*innen
Identifikation und Beschreibung von Entwicklungsszenarien der Elektromobilität (Marktdurchdringung Elektrofahrzeuge, Fahrzeugtechnik, Ladetechnologien, Netztechnik, jeweils differenziert nach Nutzergruppen).	Stadt Offenbach am Main, kommunaler Versorger, Fachbüro(s), ggf. Fachgremien und Interessenvertreter*innen
Ermittlung des Bedarfs an Ladeinfrastruktur in Offenbach am Main. Ableitung von möglichen Stufen der Entwicklung.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)
Identifikation und Ausarbeitung von Kernthemen / Kernaufgaben für die Stadt Offenbach am Main.	Stadt Offenbach am Main, , Fachbüro(s)
Erstellung eines Gesamtkonzepts, differenziert nach Schaffung des erforderlichen Rahmens für die Entwicklung der Ladeinfrastruktur durch private und gewerbliche Nutzer bzw. Firmen sowie infrastrukturelle Maßnahmen im Aufgabenbereich der Stadt Offenbach.	Stadt Offenbach am Main, kommunaler Versorger, Fachbüro(s), ggf. Fachgremien und Interessenvertreter*innen
Erarbeitung und regelmäßige Fortschreibung eines Umsetzungskonzepts mit Definition von Prioritäten, Zuständigkeiten, Umsetzungsfristen und Budgets.	Stadt Offenbach am Main, , Fachbüro(s)

Etablierung einer übergreifenden Steuerungsgruppe mit Beteiligung von städtischen Ämtern und kommunalen Betrieben sowie ggf. private Netzbetreiber und Energieversorger. Aufgabe dieser Steuerungsgruppe ist die Fortschrittskontrolle der Konzeptentwicklung und-umsetzung sowie eine regelmäßige Überprüfung der gesetzten Vorgaben.	Stadt Offenbach am Main, kommunaler Versorger Fachbüro(s), ggf. Fachgremien und Interessenvertreter*innen
Schaffung von Strukturen für die Akquise von Fördermitteln.	Stadt Offenbach am Main
Erarbeitung eines Kommunikationskonzepts zur Einbindung der Öffentlichkeit.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)
Umsetzung des Gesamtkonzepts zur flächendeckenden Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur.	Stadt Offenbach am Main, kommunaler Versorger, Fachbüro(s)

Bezug zu anderen Maßnahmen

A8: Fortschreibung Stellplatzsatzung

C3: Angebotserweiterung durch zusätzliche Mobilstationen an aufkommensstarken Örtlichkeiten

G4: Erstellung eines gesamtstädtischen Parkraummanagementkonzepts

Kosten:

Konzeption/Planung

Zeitkosten und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach. Kosten für zusätzliche Personalressourcen für die Umsetzung der Maßnahme in der Verwaltung der Stadt Offenbach.

Begleitung durch Fachbüros und Experten ca. 100.000 – 300.000 €/Jahr, Laufzeit ca. 5 – 10 Jahre

Umsetzung

Kosten derzeit nicht bezifferbar.

Umsetzungshorizont:

kurz- bis mittelfristig

kurzfristig (bis 2025)

mittelfristig (bis 2035)

langfristig (bis 2050)

Weiterführende Informationen/ Quellbezug:

Klimakonzept 2035, Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main (3. Fortschreibung), Bestandsanalyse des VEP OF 2035

Bezug zum Leitbild:



Schlüsselmaßnahme D1

Erstellung und Einführung einer nachhaltigen Nahmobilitäts-/ Fußverkehrsstrategie

Maßnahmenbeschreibung

Der Fußverkehr steht in Offenbach wie in vielen Städten und Kommunen oft weniger im Fokus als andere Modalitäten, obwohl ein Großteil der Wege zu Fuß zurückgelegt wird. Eine nachhaltige Gesamtstrategie für eine fußverkehrsfreundliche Stadt im Hinblick auf eine systematische Stärkung des Fußverkehrs in den Quartieren und Stadtteilen soll hier eine angemessene Berücksichtigung dieses Verkehrssegments sicherstellen.

Auf übergeordneter Ebene sollen in einem gesamtstädtischen Nahmobilitäts- und Fußverkehrskonzept strategische Handlungsempfehlungen und einheitliche Mindestanforderungen formuliert werden. Dieses Konzept ist bei allen künftigen verkehrs- und stadtplanerischen Maßnahmen, die die Nahmobilität betreffen, als strategischer Ansatz leitend und soll die Weichen für die künftige Ausrichtung der Nahmobilität im Stadtgebiet stellen.

Als Grundlage dieses gesamtstädtischen Konzepts gilt es in einem ersten Schritt die Hauptwegeverbindungen für den Fußverkehr zu definieren. Ziel ist es, mittel- bis langfristig ein zusammenhängendes und attraktives Wegenetz im Sinne eines „Vorrangnetzes“ für die Nahmobilität zu schaffen. Dabei ist beispielsweise eine Differenzierung nach „Alltagswegen“, „Schulwegen“ und „Freizeit-/ Erholungswegen“ sinnvoll. Die Nahmobilitäts- und Fußverkehrsstrategie soll die erforderlichen Maßnahmen für dieses Vorrangnetz beschreiben und eine Priorisierung vornehmen. Es ist zudem ein programmatischer Ansatz zu prüfen, inwieweit die Umsetzung der Maßnahmen in ohnehin bevorstehende Baumaßnahmen integriert werden kann („Mitgehmaßnahmen“).

Das Vorrangnetz bildet daneben das Rückgrat, an dem teilträumliche Konzepte anknüpfen können. Schließlich sind im gesamtstädtischen Konzept Strukturen und Arbeitsprozesse festzulegen, die eine systematische und kontinuierliche Fortschreibung der Nahmobilität ermöglichen. Dazu gehören z. B. die Bereitstellung von personellen und finanziellen Ressourcen, die Festlegung von verwaltungsinternen Planungsabläufen und Zuständigkeiten sowie die Öffentlichkeitsarbeit. Aufgaben mit besonderer Dringlichkeit, wie die Beseitigung von Gefahrenstellen, sind auf übergeordneter Ebene zu organisieren.

Die Erstellung eines gesamtstädtischen Nahmobilitätskonzepts sollte durch ein projektbegleitendes anlassbezogenes Fachgremium unterstützt werden (vgl. Maßnahme B2 „Beteiligung Nahmobilität“). Dieses Gremium soll aus den verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltung sowie weiteren wichtigen Akteuren mit Bezug zur Nahmobilität (z. B. VCD, FUSS e. V., Beirat für Menschen mit Behinderung, Seniorenrat) zusammengesetzt sein. Eine frühzeitige und intensive Beteiligung der Öffentlichkeit ist im Rahmen der Entwicklung des Konzepts zu berücksichtigen.

Für einzelne Stadtteile wurden bereits teilträumliche Nahmobilitätskonzepte entwickelt. Diese sollen mittelfristig flächendeckend auf das gesamte Stadtgebiet Offenbachs erweitert werden. Diese Konzepte sollen, unter Berücksichtigung der im gesamtstädtischen Konzept definierten

Anforderungen, Ziele und Maßnahmen, auf einer systematischen, einheitlichen methodischen Grundlage die kleinräumigen Einzelmaßnahmen der Nahmobilitätsförderung abdecken. In die Erarbeitung dieser teilräumlichen Nahverkehrskonzepte sollen die Quartiersmanagerinnen und -manager einbezogen werden und eine lokale Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden. Bei der Erstellung von teilräumlichen Nahverkehrskonzepten sollen Schwerpunktgebiete der Stadt- und Infrastrukturentwicklung priorisiert werden.

Die Umsetzung einer nachhaltigen Fußverkehrs- und Nahmobilitätsstrategie ist in der Regel von vielen „kleinen“ Maßnahmen geprägt. Damit die Umsetzung auch für die breite Öffentlichkeit sichtbar wird, können Pilot- oder Schlüsselprojekte definiert und umgesetzt werden, die z. B. im Rahmen von Kampagnen oder Aktionen für die Stärkung der Nahmobilität kommuniziert werden.

Handlungskonzept

Akteure

Bestandsaufnahme und Bewertung.	<p>Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)</p> <p>Begleitkreis mit Stakeholdern (Interessensvertreter*innen Nahmobilität, Öffentlichkeit)</p>
Entwicklung eines Vorrangnetzes für die Nahmobilität.	
Festlegung von Zielen und Grundsätzen zu Regel- und Mindestanforderungen für die Abwicklung des Fußverkehrs.	
Identifikation und Ausarbeitung von Maßnahmen zur Umsetzung des Vorrangnetzes.	
Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts mit Definition von Prioritäten, Zuständigkeiten, Umsetzungsfristen und Budgets.	
Erarbeitung von Vorgaben für die flächendeckende Erstellung von teilräumlichen Nahmobilitätskonzepten.	
Festlegung von Strukturen und Arbeitsprozessen zur Sicherstellung einer kontinuierlichen Fortentwicklung der Nahmobilität.	

Bezug zu anderen Maßnahmen

A1: Sichere und barrierefreie Führung des Rad- und Fußverkehrs an Knotenpunkten, Querungen bzw. Zugängen zum öffentlichen Verkehr

A2: Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum

A7: Analyse der Geschwindigkeiten und Flächenverteilung an Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet

B2: Beteiligung Nahmobilität

D2: Durchführung von Nahmobilitäts- bzw. Fußverkehrs-Checks in allen Offenbacher Stadtteilen

D3: Prüfung einer zusätzlichen Fuß- und Radverbindung über die Bahnlinie am Leonhard-Eißnert-Park (Anbindung Grünring an Laska-Brücke)

D4: Einheitliches Fußwege-Beschilderungskonzept

D5: Prüfung Fuß- und Radverbindung über den Main (Isenburger Schloss – Fechenheim/ Rumpenheim – Maintal)

Kosten:

Konzeption/Planung

Zeitkosten und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach. Kosten für zusätzliche Personalressourcen für die Umsetzung der Maßnahme in der Verwaltung der Stadt Offenbach.

Unterstützung durch Fachbüro(s): ca. 50.000 € - 100.000 €

Umsetzung

Kosten derzeit nicht bezifferbar.

Umsetzungshorizont:

Mittelfristig

kurzfristig (bis 2025)

mittelfristig (bis 2035)

langfristig (bis 2050)

Weiterführende Informationen/ Quellbezug:

Bestandsanalyse des VEP OF 2035

Bezug zum Leitbild:



Schlüsselmaßnahme E1

Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und Neu-Definition eines Haupt- und Ergänzungsnetzes

Maßnahmenbeschreibung

Die Stadt Offenbach hat bereits zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs entwickelt, darunter zum Beispiel der Radweg im Rahmen eines Verkehrsversuchs entlang der Sprendlinger Landstraße, die Einrichtung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet (Bike Offenbach) und die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr. Zudem wurde ein Großteil der im Radverkehrskonzept der Stadt Offenbach aus dem Jahr 2007 definierten Maßnahmen bereits umgesetzt.

Mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt soll die Förderung des Radverkehrs weiterhin sichergestellt werden. Hierzu sind auf Grundlage einer Gesamtstrategie geeignete Maßnahmen für die sichere und direkte Wegeführung des Radverkehrs im Stadtgebiet und darüber hinaus zu definieren.

Voraussetzung für sichere Radverbindungen ist ein zusammenhängendes, durchgängiges und bedarfsorientiertes Radverkehrsnetz. In der Bestandsanalyse des VEP wurde das derzeitige Haupt- und Nebennetz des Radverkehrs in Offenbach aufgezeigt. Im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes ist das bestehende Netz fortzuschreiben, Netzlücken sollen mit Priorität geschlossen werden.

Die Radverkehrsnetze sind unter Rückkopplung mit der vorhandenen Infrastruktur zu entwickeln. Hierzu ist eine umfassende Aufnahme der bestehenden Radverkehrsanlagen, deren Dimensionierung und deren Zustand erforderlich. Besondere Gefahrenstellen und Schwachstellen im Bestand müssen identifiziert werden und insbesondere die Gefahrenstellen mit höchster Priorität angegangen werden.

Das definierte Radverkehrsnetz bildet die Grundlage für die Radverkehrsplanung, die Differenzierung nach Haupt- und Ergänzungsnetz gibt außerdem die weitere Priorisierung von Maßnahmen vor. Radschnellwege und Raddirektverbindungen (vgl. Maßnahme E4 und E7) haben für das Hauptnetz besondere Bedeutung.

Das Radverkehrsnetz ist kontinuierlich fortzuschreiben und entsprechend auszubauen. Bei anstehenden Maßnahmen im Straßennetz sind die Belange des Radverkehrs stets zu prüfen und mit den Vorgaben des Radverkehrskonzeptes abzugleichen. Die Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs gilt ausdrücklich auch für die eigentliche Bauzeit, hier sind die Belange des Radverkehrs zumindest gleich berechtigt mit den übrigen Verkehrsteilnehmenden zu behandeln.

Handlungskonzept	Akteure
Fortschreibung eines Haupt- und Ergänzungsnetzes zur Bündelung des Radverkehrs (inkl. sinnvoller Anknüpfungspunkte an das überregionale Radverkehrsnetz (vgl. Rad-Hauptnetz Hessen) und Radschnellwege unter Berücksichtigung der relevanten Quell-/ Zielpunkte.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s), Begleitkreis mit Stakeholdern (Interessensvertreter*innen, Öffentlichkeit)
Bestandsaufnahme für das Haupt- und Ergänzungsnetz, u. a. Art der Radverkehrsanlage, Oberflächenart und -zustand (vgl. Maßnahme B5), Dimensionierung der Anlagen, Aufnahme der vorhandenen Radabstellanlagen, Barrierefreiheit.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)
Identifikation von Schwachstellen/ Gefahrenstellen und Netzlücken.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s), Begleitkreis mit Stakeholdern (Interessensvertreter*innen, Öffentlichkeit)
Vorgaben und Ziele bzgl. Verknüpfungsmöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln (z. B. B+R-Anlagen an SPNV-Haltepunkten oder Mobilstationen).	Stadt Offenbach am Main, NiO, Fachbüro(s)
Erarbeitung eines Konzepts zum systematischen Ausbau und Modernisierung von Radabstellanlagen.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)
Erarbeitung eines Konzepts zum systematischen Ausbau eines flächendeckenden Fahrradverleihsystems.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)
Festlegung von Strukturen und Arbeitsprozessen zur Sicherstellung einer ausreichenden Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Konzeption von Baustellen, sowie bei der Instandhaltung, Reinigung und dem Winterdienst.	Stadt Offenbach am Main, Stadtwerke Offenbach, Fachbüro(s)
Erarbeitung und regelmäßige Fortschreibung eines Umsetzungskonzepts mit Definition von Maßnahmen, Prioritäten, Zuständigkeiten, Umsetzungsfristen und Budgets.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s), Begleitkreis mit Stakeholdern (Interessensvertreter*innen, Öffentlichkeit)
Evaluation und Wirkungskontrolle von umgesetzten Maßnahmen.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)

Bezug zu anderen Maßnahmen

A1: Sichere und barrierefreie Führung des Rad- und Fußverkehrs an Knotenpunkten, Querungen bzw. Zugängen zum öffentlichen Verkehr

A7: Analyse der Geschwindigkeiten und Flächenverteilung an Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet

B2: Beteiligung Nahmobilität

C5: Ausweitung des Fahrradverleihsystems im Stadtgebiet

D3: Prüfung einer zusätzlichen Fuß- und Radverbindung über die Bahnlinie am Leonhard-Eißnert-Park (Anbindung Grünring an Laska-Brücke)

D5: Prüfung Fuß- und Radverbindung über den Main (Isenburger Schloss – Fechenheim/ Rumpenheim – Maintal)

E2: Umsetzung von durchgängigen, qualitätsvollen, schnellen Verbindungen in den Stadtteilen und Beseitigung vorhandener Netzlücken

E3: Freigabe relevanter Einbahnstraßen für den Radverkehr

E4: Umsetzung Radschnellverbindung in Richtung Frankfurt/ Hanau (FRM 8) (Machbarkeitsstudie läuft)

E5: Etablierung der Fahrradstraßen im Gesamtsystem

E6: Ausbau und Modernisierung von Radabstellanlagen an relevanten Umsteigepunkten und Zielen

E7: Machbarkeitsuntersuchung für weitere Radschnell-/ Raddirektverbindungen in Nord-Südachse in Richtung Rodgau/ Dieburg

Kosten:

Konzeption/Planung

Zeitkosten und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach. Kosten für zusätzliche Personalressourcen für die Umsetzung der Maßnahme in der Verwaltung der Stadt Offenbach.

Unterstützung durch Fachbüro(s): ca. 50.000 € - 100.000 €

Umsetzung

Kosten derzeit nicht bezifferbar.

Umsetzungshorizont:

kurzfristig

kurzfristig (bis 2025)

mittelfristig (bis 2035)

langfristig (bis 2050)

Weiterführende Informationen/ Quellbezug:

Bestandsanalyse des VEP OF 2035, Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach „Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main“ (2022)

Bezug zum Leitbild:



Schlüsselmaßnahme E4

Umsetzung Radschnellverbindung in Richtung Frankfurt/ Hanau (FRM 8)

Maßnahmenbeschreibung

In der Potenzialanalyse des Landes Hessen (www.schneller-radfahren.de) wurde unter anderem die Verbindung Frankfurt am Main - Offenbach am Main - Hanau als potenzielle Radschnellverbindung identifiziert. Derzeit ist eine Machbarkeitsstudie in Bearbeitung, welche im Ergebnis eine geeignete Streckenführung bzw. Vorzugsvariante auf Basis des Nutzen-Kosten-Faktors und verschiedener Rahmenbedingungen (Anbindungen Quell- und Zielpunkte, Umwelteinflüsse, bauliche Eingriffe etc.) liefern soll. Die Stadt Offenbach begleitet diese Planungen bereits und sollte die Bestrebungen zur Umsetzung der Radschnellverbindung auf Basis der erheblichen Vorteile für Pendelnde nach Frankfurt und Hanau auch zukünftig unterstützen und aktiv die Umsetzung weiterverfolgen. Die Planungen der Radschnellverbindung sind ebenfalls im Gesamtkonzept (Radverkehrskonzept, vgl. Maßnahme E1) zu integrieren.

Handlungskonzept

Akteure

Begleitung und Unterstützung im Rahmen der Machbarkeitsstudie.	Stadt Offenbach am Main
Erarbeitung und Abschluss einer Vereinbarung über die Realisierung der Radschnellverbindung zwischen den Kommunen und dem Regionalverband FrankfurtRheinMain.	Stadt Offenbach am Main, angrenzende Kommunen, Regionalverband FrankfurtRheinMain
Akquise von Fördermitteln für die weitere Planung.	Stadt Offenbach am Main, angrenzende Kommunen, Regionalverband FrankfurtRheinMain,
Ausschreibung der Planungsleistungen und Planung der Radschnellverbindung.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s), angrenzende Kommunen, Regionalverband FrankfurtRheinMain
Hinwirken auf eine möglichst schnelle und verbindliche Umsetzung der Streckenabschnitte außerhalb von Offenbach am Main (insb. der Strecke in Frankfurt am Main).	Stadt Offenbach am Main
Umsetzung der Streckenabschnitte in Offenbach am Main.	Stadt Offenbach am Main

Bezug zu anderen Maßnahmen

A1: Sichere und barrierefreie Führung des Rad- und Fußverkehrs an Knotenpunkten, Querungen bzw. Zugängen zum öffentlichen Verkehr

E1: Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und Neu-Definition eines Haupt- und Ergänzungsnetzes

E2: Umsetzung von durchgängigen, qualitätsvollen, schnellen Verbindungen in den Stadtteilen und Beseitigung vorhandener Netzlücken

E7: Machbarkeitsuntersuchung für weitere Radschnell-/ Raddirektverbindungen in Nord-Südachse in Richtung Rodgau/ Dieburg

Kosten:

Konzeption/Planung

Zeitkosten und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach. Kosten für zusätzliche Personalressourcen für die Umsetzung der Maßnahme in der Verwaltung der Stadt Offenbach.

500.000 € Planungskosten

Umsetzung

Ca. 3 Mio. € (Stadtgebiet Offenbach am Main)

Umsetzungshorizont:

langfristig

kurzfristig (bis 2025)

mittelfristig (bis 2035)

langfristig (bis 2050)

Weiterführende Informationen/ Quellbezug:

Bestandsanalyse VEP OF 2035, Machbarkeitsuntersuchung FRM 8 (Regionalverband FrankfurtRheinMain), Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen (www.schneller-radfahren.de)

Bezug zum Leitbild:



Schlüsselmaßnahme F2

Weiterführung der Straßenbahn in die Offenbacher Innenstadt/ Prüfung eines höherwertigen ÖPNV-Systems auf allen potenzialstarken Hauptachsen

Maßnahmenbeschreibung

In Zusammenarbeit mit dem RMV und der Stadt Frankfurt am Main wird aktuell eine Machbarkeitsstudie für die (Wieder-)Einführung bzw. Verlängerung der Frankfurter Straßenbahnlinien in das Stadtgebiet Offenbachs erarbeitet. Darin werden verschiedene mögliche Streckenvarianten zur Anbindung des Stadtzentrums (beispielsweise über die Innenstadt und/ oder den Hauptbahnhof) bis in die Stadtteile Bürgel und Rumpenheim untersucht. Derzeit führt die Straßenbahn bis zur westlichen Stadtgrenze von Offenbach (Umstieg zu den Buslinien 103, 120).

Das innerstädtische öffentliche Buslinienangebot in Offenbach am Main ist derzeit von hohen Auslastungen in der Hauptverkehrszeit geprägt. Durch eine Weiterführung der Straßenbahn soll in erster Linie die Leistungsfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs innerhalb des Offenbacher Stadtgebietes und die Anbindung an die Stadt Frankfurt am Main verbessert werden. Mit dieser Maßnahme ist eine qualitativ hochwertige Angebotserweiterung im Öffentlichen Verkehr mit positiven Wirkungen hinsichtlich der Verkehrsmittelverlagerung auf den Umweltverbund verbunden. Die Weiterführung der Straßenbahnlinien kann zudem einen ersten Schritt in Richtung des Aufbaus eines höherwertigen innerstädtischen ÖV-Systems mit Straßenbahnen in Offenbach bilden.

Die Machbarkeitsstudie ist daher weiter fortzuführen und zu unterstützen. Sofern diese zu einem positiven Ergebnis bzgl. der Machbarkeit kommt, sind die daraus resultierenden Empfehlungen entsprechend weiterzuverfolgen. Aufgrund des noch nicht vorliegenden Ergebnisses der Machbarkeitsstudie ist die Realisierung der Weiterführung der Straßenbahn im VEP nicht betrachtet worden. Ist die Machbarkeit einer Straßenbahn in Offenbach nicht gegeben, so sind alternative höherwertige ÖPNV-Systeme auf den potenzialstarken Hauptachsen zu untersuchen.

Handlungskonzept

Akteure

Weiterführung und Abschluss der Machbarkeitsstudie zur Verlängerung von Straßenbahnlinien in Offenbach am Main.	Stadt Offenbach am Main, RMV, Stadt Frankfurt, NiO, TraffiQ, Fachbüro(s)
Einleitung und Weiterverfolgung der nächsten Planungsschritte auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie. - Vorplanung Vorzugstrassen mit begleitenden verkehrlichen und städtebaulichen Betrachtungen	Stadt Offenbach am Main, RMV, Stadt Frankfurt, NiO, TraffiQ, Hessen Mobil, HMWEVW, Fachbüro(s)

- Durchführung einer Nutzen-Kosten-Bewertung nach dem standardisierten Verfahren - Politischer Beschluss zum weiteren Vorgehen	
Betrachtung der Potenziale einer zusätzlichen Netzerweiterung/ alternativer Streckenführungen unter Berücksichtigung der Machbarkeitsstudie. Ggf. Machbarkeitsstudie zu alternativen höherwertigen ÖPNV-Systemen auf den potenzialstarken Hauptachsen.	Stadt Offenbach am Main, NiO, RMV, Fachbüro(s)

Bezug zu anderen Maßnahmen

A7: Analyse der Geschwindigkeiten und Flächenverteilung an Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet

F1: Weiterverfolgung und Umsetzung der im Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach am Main genannten Maßnahmen

F8: Sicherung der künftigen Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV

Kosten:

Konzeption/Planung

Zeitkosten und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach. Kosten für zusätzliche Personalressourcen für die Umsetzung der Maßnahme in der Verwaltung der Stadt Offenbach.

Vorplanung / NKU: 100.000 € – 300.000 €

Unterstützung durch Fachbüro(s) bei einer Potenzialstudie: ca. 50.000 – 100.000 €

Umsetzung

Kosten derzeit nicht bezifferbar.

Umsetzungshorizont:

kurz- bis mittelfristig

kurzfristig (bis 2025)

mittelfristig (bis 2035)

langfristig (bis 2050)

Weiterführende Informationen/ Quellbezug:

Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der Straßenbahn in das Offenbacher Stadtgebiet, Bestandsanalyse VEP OF 2035

Bezug zum Leitbild:



Schlüsselmaßnahme G2

Neubaumaßnahme der Verbindungsstraße zwischen Mühlheimer Straße und der B 448

Maßnahmenbeschreibung

Zwischen der B 448 (Bieber Nord) und der Mühlheimer Straße soll eine zweispurige Verbindungsstraße entstehen, die die Verkehrsführung im Offenbacher Osten neu ordnen soll. Diese Neuordnung ist eine wichtige Voraussetzung, um insbesondere eine gute Erreichbarkeit der östlichen Gewerbegebiete sicherzustellen. Die Verbindungsstraße soll darüber hinaus eine Entlastung der schon heute lärm- und abgasbelasteten Streckenabschnitte im Bereich der Bieberer Straße und im weiteren Verlauf der Unteren Grenzstraße ermöglichen.

Aus der Machbarkeitsstudie und einem begleitenden natur- und artenschutzrechtlichen Gutachten geht hervor, dass die Verbindungsstraße zweispurig ausgebaut und mit einer 900 Meter langen Trassenführung entlang der S-Bahnstrecke „Am Schneckenberg“ verlaufen sollte. Hierzu soll die bestehende Straße „Am Schneckenberg“ für den Autoverkehr auf rund sieben Meter verbreitert und mit einem Fuß- und Radweg ergänzt werden. Mit der einhergehenden verkehrlichen Entlastung der Bieberer Straße und der Unteren Grenzstraße durch den Bau der Verbindungsstraße sollen diese mit Radwegen und durch Begrünung alleinartig aufgewertet und zu attraktiven Straßenzügen entwickelt werden. Für die Bieberer Straße wird in diesen Zusammenhang ein Rückbau (auf je eine Richtungsfahrbahn) angestrebt.

Im Rahmen von vertiefenden Planungen soll nun das Planungs- /Baurecht geschaffen werden. Bei einem insgesamt positiven Gesamtergebnis unter Beachtung aller relevanten Belange soll diese Maßnahme bis zur Realisierung weiterverfolgt werden.

Handlungskonzept

Akteure

Einleitung des Bauleitverfahrens.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)
Durchführung einer Verkehrsuntersuchung als Grundlage des Bebauungsplanverfahrens.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)
Akquise von Fördermitteln.	Stadt Offenbach am Main
Ausschreibung und Durchführung der entsprechenden Planungsphasen.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)
Realisierung der Maßnahme.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s), Baufirmen

Bezug zu anderen Maßnahmen

A5: Berücksichtigung des Rad-, Fuß- und Wirtschaftsverkehrs bei allen Neubau- und Umbauplanungen im Stadtgebiet

A7: Analyse der Geschwindigkeiten und Flächenverteilung an Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet

D3: Prüfung einer zusätzlichen Fuß- und Radverbindung über die Bahnlinie am Leonhard-Eißnert-Park (Anbindung Grünring an Laska-Brücke)

H4: Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei der Erschließungsplanung von (Gewerbe)Gebieten

Kosten:

Konzeption/Planung

Zeitkosten und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach. Kosten für zusätzliche Personalressourcen für die Umsetzung der Maßnahme in der Verwaltung der Stadt Offenbach.

Planungskosten derzeit nicht bezifferbar.

Umsetzung

> 10 Mio. €

Umsetzungshorizont:

mittelfristig

kurzfristig (bis 2025)

mittelfristig (bis 2035)

langfristig (bis 2050)

Weiterführende Informationen/ Quellbezug:

Masterplan Offenbach am Main 2030, Machbarkeitsstudie Verbindungsstraße zwischen Mühlheimer Straße und der B448, Koalitionsvertrag 2021 - 2026 "Stadt im Aufbruch gestalten." (2021)

Bezug zum Leitbild:



Schlüsselmaßnahme G4
Erstellung eines gesamtstädtischen Parkraummanagementkonzepts

Maßnahmenbeschreibung

Die Ansprüche an die Nutzung des öffentlichen Raums sind vielfältig, weshalb sich aus der Koordinierung von parkenden Kfz eine besonders anspruchsvolle Aufgabe ergibt. Der ruhende Kfz-Verkehr dominiert einen großen Teil der Straßenräume im Stadtgebiet und geht häufig zulasten der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit, der verfügbaren Geh- und Radwegbreiten, den Abstellflächen für Fahrräder, des Lieferverkehrs und der städtischen Grünflächen. Der ruhende Kfz-Verkehr steht damit mehrfach im Konflikt zum definierten Leitbild.

Angesichts der begrenzten Flächenverfügbarkeit ist zu prüfen, inwiefern bisher als Kfz-Parkflächen genutzter öffentlicher Raum für andere Zwecke zur Verfügung gestellt bzw. neu organisiert werden kann. Hierfür ist zeitgleich die Bereitstellung erforderlicher alternativer Verkehrsangebote des Umweltverbundes sowie eine geeignete Neuordnung von Kfz-Parkangeboten erforderlich. Dies kann z. B. über Quartiersgaragen erfolgen. In engem Zusammenhang hiermit steht auch die Frage, welche kommunale Infrastruktur für die Förderung der Elektromobilität erforderlich sein wird (vgl. Maßnahme C1). Die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur im Rahmen von öffentlichen wie auch privaten Parkraumangeboten ist ein wichtiger Faktor für eine erfolgreiche Minderung des verkehrsbedingten Schadstoffausstoßes.

Die Stadt Offenbach hat in der Vergangenheit bereits mehrere Projekte und Maßnahmen in Zusammenhang mit den o. g. Teilaspekten auf den Weg gebracht. Diese vorliegenden Konzepte sind aufzugreifen und zu einem integrierten, zukunftsorientierten Gesamtkonzept für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum weiterzuentwickeln. Dieses gesamtstädtische Konzept soll eine Leitlinie zur künftigen Minderung von Konflikten, die sich aus dem Parkraum im öffentlichen Straßenraum ergeben, darstellen. Es bildet die Grundlage für die Ableitung von Teilmaßnahmen. Über einzelne Pilotprojekte für ausgewählte Teilgebiete soll das Konzept in der Praxis erprobt und insbesondere die Vorteile für die Öffentlichkeit greifbar gemacht werden.

Handlungskonzept

Akteure

Erstellung und Durchführung eines wiederholbaren Konzepts zur Erfassung und Analyse der bestehenden Stellplatznachfrage und des Stellplatzangebots (einschl. regelwidriges Parken) im Stadtgebiet, kleinräumig differenziert nach Teilgebieten.	Stadt Offenbach am Main, ggf. Fachbüro(s)
Ermittlung des mittel- bis langfristigen Stellplatzbedarfs im öffentlichen Raum differenziert nach kleinräumigen Teilgebieten und Nutzergruppen (Anwohnende,	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)

Beschäftigte, Besuchende, Kunden*innen, Dienstleistende, Sharing-Angebote, Lieferverkehr etc.), unter Berücksichtigung von verschiedenen Szenarien des Parkraummanagements und Förderung des Umweltverbunds.	
Ermittlung des verfügbaren Parkplatzangebots im öffentlichen Straßenraum bei Berücksichtigung der Anforderungen der weiteren Verkehrsteilnehmenden (insb. Fußverkehr) für Teilgebiete.	Stadt Offenbach am Main, ggf. Fachbüro(s)
Gegenüberstellung von Bedarf und möglichem Angebot für Teilgebiete. Ableitung des Handlungsbedarfs und Entwicklung von integrierten, abgestimmten und für Teilgebiete passenden Maßnahmen zur Steuerung der Nachfrage und der effizienten Auslastung des Stellplatzangebots.	Stadt Offenbach am Main, ggf. Fachbüro(s)
Erstellung einer Übersicht der Straßen(abschnitte) mit Handlungsbedarf bezüglich des Parkraums einschließlich Priorisierung.	Stadt Offenbach am Main, ggf. Fachbüro(s)
Prüfung Bedarf und Anforderungen an Quartiersgaragen einschließlich Ermittlung der erforderlichen Begleitmaßnahmen. Priorität haben Neubauvorhaben und Bestandsquartiere mit unzureichendem Parkraumangebot.	Stadt Offenbach am Main, ggf. Fachbüro(s)
Integration der Anforderungen an die künftige Ladeinfrastruktur.	Stadt Offenbach am Main, ggf. Fachbüro(s)
Entwicklung und Umsetzung von Pilotprojekten zur Neuordnung des öffentlichen Straßenraums mit Beispielcharakter für den zukünftigen Umgang mit Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum. Integration von Maßnahmen zur (temporären) Umnutzung von Parkständen im öffentlichen Parkraum.	Stadt Offenbach am Main, ggf. Fachbüro(s), Begleitgremien mit Interessenvertretern, Öffentlichkeit
Erstellung eines Konzepts zur Parkraumbewirtschaftung (Ausweitung von Bewohnerparkzonen, Bepreisung des Parkraums (öffentlicher Raum, Parkhäuser, Quartiersgaragen etc.)).	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s)
Schaffung von ausreichenden Rad-Abstellmöglichkeiten und Flächen für den Wirtschaftsverkehr, Etablierung	Stadt Offenbach am Main, ggf. Fachbüro(s),

von Mobilitätskonzepten sowie Finanzierung von z. B. Quartiersgaragen über Ablösebeiträge.	Begleitgremien mit Interessenvertretern
Weiterentwicklung des Parkleitsystems.	Stadt Offenbach am Main, ggf. Fachbüro(s)
Monitoring und Steuerung der Stellplatzauslastung in Parkhäusern (Digitalisierung).	Stadt Offenbach am Main, ggf. Fachbüro(s)

Bezug zu anderen Maßnahmen

A2: Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum

A7: Analyse der Geschwindigkeiten und Flächenverteilung an Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet

A8: Fortschreibung der Stellplatzsatzung

B7: Regelmäßige Verkehrskontrollen im Stadtgebiet

C1: Schaffung von Voraussetzungen für Ladeinfrastruktur (Elektromobilität) im privaten und öffentlichen Raum

C3: Angebotserweiterung durch zusätzliche Mobilstationen an aufkommensstarken Örtlichkeiten

C4: Ausbau eines stadtweiten Carsharing-Systems

C5: Ausweitung des Fahrradverleihsystems im Stadtgebiet

G5: Etablierung von Quartiersgaragen und Öffnung des privaten Parkraums für Drittnutzer

G6: Ausweitung des bestehenden Parkleitsystems (in Planung)

H2: Erarbeitung eines Konzeptes zur Optimierung des Lieferverkehrs in den Fußgängerzonen und der Innenstadt

Kosten:

Konzeption/Planung

Zeitkosten und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach. Kosten für zusätzliche Personalressourcen für die Umsetzung der Maßnahme in der Verwaltung der Stadt Offenbach.

Unterstützung durch Fachbüro(s): ca. 100.000 € - 300.000 €

Durchführung von Erhebungen: ca. 50.000 € / Erhebungswelle

Umsetzung

Kosten derzeit nicht bezifferbar

Umsetzungshorizont:

kurzfristig

kurzfristig (bis 2025)

mittelfristig (bis 2035)

langfristig (bis 2050)

Weiterführende Informationen/ Quellbezug:

Bestandsanalyse des VEP OF 2035

Bezug zum Leitbild:



Schlüsselmaßnahme H1

Modellversuch: Einführung von innerstädtischen Mobilitätshubs/ Mikrodepots

Maßnahmenbeschreibung

Zur Unterstützung emissionsfreier Lieferkonzepte ist künftig die Realisierbarkeit von Mobilitätshubs bzw. Mikrodepots im Stadtgebiet zu prüfen und somit erste Erfahrungen im Rahmen eines Pilotprojektes zu sammeln. Um die Anzahl von Kurier- und Expressgutverkehren (KEP) auf ein Minimum zu reduzieren, können über dezentrale "Distributionszentren" mehrere Liefervorgänge gebündelt werden. Diese Zwischenlager eignen sich zusätzlich für die Feinverteilung der Paketzustellungen durch Lastenfahrräder oder zu Fuß (z. B. mithilfe einer Sackkarre). Ebenfalls können Parkplatzsuchverkehre und Zweite-Reihe-Parken durch Lieferfahrzeuge reduziert werden.

Eine flächendeckende Umsetzung ist nach Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes inklusive der Durchführung eines Modellversuchs (nach Identifizierung geeigneter Standorte) zu prüfen.

Handlungskonzept**Akteure**

Erstellung einer Leistungsbeschreibung für die Entwicklung eines Konzepts für die Umsetzung eines Pilotprojekts und Ausschreibung der Leistung.	Stadt Offenbach am Main
Erarbeitung eines Konzepts für die Umsetzung eines Pilotprojekts.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s), Projektbegleitkreis mit Stakeholdern (z. B. Interessenvertreter*innen, Fachverbände)
(Bauliche) Umsetzung des Pilotprojekts.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s), Fachfirmen
Durchführung des Pilotprojekts über einen im Voraus festgelegten Zeitraum.	Stadt Offenbach am Main, Beteiligte des Pilotprojekts (z. B. KEP-DL, Lieferanten, Handwerker, Einzelhandel)
Fachliche Begleitung einschließlich Monitoring/Evaluation.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s), Beteiligte des Pilotprojekts (z. B. KEP-DL, Lieferanten, Handwerker, Einzelhandel)

Prüfung der flächendeckenden Umsetzung auf Basis der Erkenntnisse aus dem Modellversuch und ggf. Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes.	Stadt Offenbach am Main, Fachbüro(s), Projektbegleitkreis mit Stakeholdern (z. B. Interessenvertreter*innen, Fachverbände)
---	--

Bezug zu anderen Maßnahmen

H2: Erarbeitung eines Konzeptes zur Optimierung des Lieferverkehrs in den Fußgängerzonen und der Innenstadt

H3: Optimierung der allgemeinen Lieferprozesse

Kosten:

Konzeption/Planung

Zeitkosten und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach.

Unterstützung durch Fachbüro(s): 200.000 € – 300.000 €

Umsetzung

Realisierung von Mikrodepots: ca. 750.000 € - 1 Mio. € / Depot

Ggf. finanzielle Unterstützung für die Durchführung: derzeit nicht bezifferbar.

Umsetzungshorizont:

mittelfristig

kurzfristig (bis 2025)

mittelfristig (bis 2035)

langfristig (bis 2050)

Weiterführende Informationen/ Quellbezug:

Bestandsanalyse des VEP OF 2035

Bezug zum Leitbild:



Schlüsselmaßnahme H5
Beteiligung an der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie

Maßnahmenbeschreibung

Das bereits hohe Wirtschaftsverkehrsaufkommen im Rhein-Main-Gebiet wird auch zukünftig aufgrund der aktuell absehbaren Entwicklungen weiter zunehmen. Das steigende Aufkommen im (motorisierten) Wirtschaftsverkehr bringt einige negative verkehrliche Randerscheinungen mit sich, darunter steigende Lärm- und Luftschadstoffemissionen in urbanen Bereichen, wachsender Flächenbedarf und Flächenkonkurrenzen sowie Konflikte im Straßenraum.

Flächendeckende Veränderungen im Wirtschaftsverkehr können nur unter Berücksichtigung des regionalen und überregionalen Kontexts erzielt werden. Für eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung ist es deshalb notwendig, die Wirtschaftsverkehre abgestimmt zu steuern. Kommunale Konzepte tragen dabei als Teillösungen zur Gesamtstrategie bei.

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain beabsichtigt, gemeinsam mit den Städten und Gemeinden der Region sowie diversen weiteren Akteuren mit Bezug zum Wirtschaftsverkehr interkommunale und regionale Lösungs- und Steuerungsansätze für den Wirtschaftsverkehr zu entwickeln. Das Handlungsprogramm soll zeitnah entwickelt werden und bis Herbst 2023 vorliegen. Die Stadt Offenbach sollte ihr Mitwirken sowohl auf politischer als auch auf fachlicher Ebene weiterhin zusichern und das Vorhaben auch inhaltlich unterstützen.

Handlungskonzept

Akteure

Aktive Unterstützung bei der Erarbeitung des regionalen Handlungsprogramms.	Stadt Offenbach am Main, Regionalverband FrankfurtRheinMain, Fachgremien Regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie
Sofern zielführend: Konzeption und Umsetzung von (Pilot)Projekten im Offenbacher Stadtgebiet.	Stadt Offenbach am Main, Fachverbände, Interessensverbände, Fachfirmen
Beteiligung der Stadt Offenbach bei weiteren Schritten des regionalen Handlungsprogramms.	Stadt Offenbach am Main, Fachgremien Regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie
Berücksichtigung der Ergebnisse der regionalen Wirtschaftsstrategie bei der Entwicklung von Wirtschaftsverkehrskonzepten für Offenbach am Main.	Stadt Offenbach am Main, weitere Akteure

Bezug zu anderen Maßnahmen

H3: Optimierung der allgemeinen Lieferprozesse

H4: Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei der Erschließungsplanung von (Gewerbe)Gebieten

Kosten:

Konzeption/Planung

Zeitkosten und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach.

Umsetzung

Kosten derzeit nicht bezifferbar.

Umsetzungshorizont:

kurzfristig

kurzfristig (bis 2025)

mittelfristig (bis 2035)

langfristig (bis 2050)

Weiterführende Informationen/ Quellbezug:

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Bezug zum Leitbild:

