Maßnahmenübersicht VEP 2035

		Neuordnung der Verkehrsräume				Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																					
Pos.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung <small>(Kurzerläuterung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>	Weiterführende Informationen <small>Quellbezug</small>	Schlüsselprojekt <small>Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen</small>	Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5d	Ziel 5e	
A1	Sichere und barrierefreie Führung des Rad- und Fußverkehrs an Knotenpunkten, Querungen bzw. Zugängen zum öffentlichen Verkehr	Um eine flächendeckende Erreichbarkeit der Quell- und Zielpunkte im Stadtgebiet für alle Verkehrsteilnehmenden zu ermöglichen, sind die aktuellen Wegebeziehungen und baulichen Gegebenheiten an Knotenpunkten, Kreisverkehrsplätzen, Unter- und Überführungen sowie weiteren Querungsmöglichkeiten und Zugängen zum ÖPNV-System (Bsp. Aufzüge, Rampen) hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der barrierefreien Führung zu prüfen. Dabei sind neben der baulichen Ausprägung der Verkehrsanlagen (ausreichend dimensionierte Aufstellflächen, taktile Leitsysteme, abgesenkte Borde o. Ä.) auch die zusätzlichen Angebote (z. B. Funktionsfähigkeit von Aufzügen) und Führungsangebote (u. a. ausreichende Gehwegflächen aufgrund Gehwegparken) durch weitere Vor-Ort-Betrachtungen/ Untersuchungen (vgl. Maßnahme D2 = Nahmobilitätschecks) auf Stadtebene zu begutachten. Speziell ist darauf zu achten, auch die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen an Lichtsignalanlagen (Dauer der Grünzeit) zu berücksichtigen. In diesem Zuge sind auch bei Baumaßnahmen die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen.	Kommunaler Aktionsplan Inklusion, Klimakonzept 2035, Bestandsanalyse VEP OF 2022, Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach „Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main“ (2022)		+	+	+	0	0	0	0	0	+	+	+	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	0	
A2	Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum	Um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum grundlegend zu erhöhen, sind Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs sowie die Umverteilung von Verkehrsflächen (u. a. Vergrößerung der Grünflächen, Flächenoptimierung für Fuß- und Radverkehr) in den einzelnen Stadtteilen (ggf. Geschäftsbereiche, Plätze) zu prüfen. Diese können beispielsweise durch Einbahnstraßenregelungen, Minimierung des Parksuchverkehrs oder auch einer kompletten Verkehrsberuhigung (u. a. Shared Space, verkehrsberuhigter Bereich) der angrenzenden Streckenzüge umgesetzt werden. Für die Umsetzung der Maßnahmen ist die Bestandssituation inkl. der unterschiedlichen Anforderungen der Modalitäten (Fuß- und Radverkehr, Kfz und Öffentlicher Verkehr) an den jeweiligen Örtlichkeiten/ Streckenzügen zu prüfen. Gegebenenfalls ist für die flächenhafte Umsetzung die Einrichtung eines Pilotprojektes (Einzelfallbetrachtung einer ausgewählten Örtlichkeit) zu überdenken, um weiterführende Erfahrungen zu sammeln und diese auf weitere Bereiche adaptieren zu können.	Bestandsanalyse VEP OF 2022		+	+	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	+	+	+	+	0
A3	Umbau und Attraktivitätssteigerung des Hauptbahnhofs in Zusammenhang mit dem Bahnhofssanierungsprogramm	Der Offenbacher Hauptbahnhof wird im Zuge der Rahmenvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn, dem Land Hessen, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dem Nordhessischen Verkehrsverbund planmäßig voraussichtlich ab 2026 barrierefrei ausgebaut. In Bezug auf die Barrierefreiheit sind unter anderem folgende Aspekte zu berücksichtigen: Barrierefreie Zugänglichkeit, ebenerdiger Ein- und Ausstieg an den Bahnsteigen, Orientierungssysteme, geschützte Sitzmöglichkeiten. In diesem Zusammenhang soll in Zusammenarbeit mit der Bahn, der Stadt und der Initiative Hauptbahnhof (seit 2018) das gesamte Bahnhofsgelände aufgewertet bzw. modernisiert und belebt werden. Die Planungen wurden durch eine Machbarkeitsstudie (erschienen im Jahr 2022) konkretisiert und auf Realisierbarkeit geprüft. In diesem Rahmen ist eine abgestimmte städtebauliche Neuordnung und Revitalisierung des Bahnhofareals zu planen und umzusetzen.	Masterplan Offenbach am Main 2030, Bestandsanalyse VEP OF 2022, Machbarkeitsstudie zum Empfangsgebäude Offenbach Hauptbahnhof (Februar 2022)	X	0	+	+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	+	0	+	0	0	+	+	+	+	0	
A4	Umbau und Neugestaltung des Mainuferparkplatzes	Der derzeit drei Hektar große Mainuferparkplatz soll zukünftig neu gestaltet werden. Für die Umgestaltung der Flächen soll in naher Zukunft ein Gestaltungswettbewerb mit den Themen Erholung, Naturraum, Wohnen und Parken (Messe/ Capitol/ Innenstadt) durchgeführt werden. Der Großteil der Flächen soll zur Erholung zur Verfügung stehen. Da der Mainuferparkplatz im Überschwemmungsgebiet liegt und dementsprechend die besonderen Anforderungen zu berücksichtigen sind, sind von Beginn an Landschafts- und Umweltpfleger*innen in den Wettbewerb miteinzubinden. Zusätzlich ist der Gestaltungsbeirat einzubeziehen.	Koalitionsvertrag 2021 - 2026 "Stadt im Aufbruch gestalten." (2021), Masterplan Offenbach am Main 2030, Freiraumentwicklungsprogramm (2020)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	+	+	0	+	0
A5	Berücksichtigung des Rad-, Fuß- und Wirtschaftsverkehrs bei allen Neubau- und Umbauplanungen im Stadtgebiet	Bei allen in Zukunft geplanten Neubau- und Umbauvorhaben ist die Berücksichtigung der Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs sowie des Wirtschaftsverkehrs zwingend mit einzubeziehen. Dabei geht es insbesondere um die Belange der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit und eine möglichst direkte und umwegarme Führung innerhalb des Stadtgebietes für den Rad- und Fußverkehr. Im Hinblick auf den Wirtschaftsverkehr sind bei der Planung beispielhaft ausreichende Liefer- und Ladeverkehrsflächen vorzusehen. Vor allem im Hinblick auf zukünftige Konversionsflächen und geplante Gewerbegebiete im Offenbacher Stadtgebiet sollte diese Maßnahme Teil jedes Planungsschrittes sein. Diese Maßnahme ist eng mit den weiteren Maßnahmen D1 (Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie) und E1 (Fortschreibung Radverkehrskonzept) verzahnt.			+	+	+	+	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	0	0	0	0	+	0	0	+
A6	Neuordnung des zentralen Omnibusbahnhofs und des Hauptbahnhofumfeldes (in Planung)	Der Masterplan Offenbach 2030 sieht eine Neuordnung des gesamten Bahnhofareals (Hauptbahnhof Offenbach a. M.) vor. Auch der dazugehörige Zentrale Omnibus-Bahnhof sollte dabei aufgewertet werden: Die Fläche ist durch geeignete Planungen so zu verkleinern, dass eine Verlagerung und flächenoptimierte Aufteilung der Haltestellen erfolgt. Dabei sind die Anforderungen des ÖPNV-Betriebs zu berücksichtigen. Konkrete Aussagen zu den frei werdenden Flächen werden bereits in den Ausarbeitungen im Rahmen des zugehörigen städtebaulichen Wettbewerbs getätigt. Hinsichtlich der weiteren Planungen sind Konzepte mit der Nahverkehrsorganisation und ggf. der Deutschen Bahn aufzustellen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Straßenbahn durch Offenbach sind ebenfalls zu berücksichtigen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022		+	0	+	0	0	0	0	0	+	+	0	+	0	+	+	0	+	+	+	+	+	+	0
A7	Analyse der Geschwindigkeiten und Flächenverteilung an Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet	Für die Waldstraße (Abschnitt: Bleichstraße - Geleitsstraße), die Kaiserstraße (Abschnitt Geleitsstraße - Große Marktstraße) sowie die Mainstraße (Abschnitt: Arthur-Zitscher-Straße - Kaiserstraße) wurden im Rahmen des rechtlich verbindlichen Luftreinhalteplans bereits Beschränkungen der zul. 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 (50 km/h) auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen enge Grenzen. Die effektive Umsetzung dieser Maßnahme setzt daher eine (bundesweite) gesetzliche Regelung für eine reduzierte innerörtliche Regelgeschwindigkeit voraus. Diese Grundvoraussetzung liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Offenbach am Main. Des Weiteren werden aktuell unterschiedliche Straßenabschnitte hinsichtlich einer Neuordnung der verfügbaren Flächen geprüft (z.B. Neuordnung der Mainstraße im Hinblick auf die Verkehrsberuhigung). Diese Maßnahmen wirken sich in der Regel positiv auf die Lärm- und Schadstoffbelastung aus, verringern die Trennwirkung von hoch belasteten Straßenabschnitten, wirken sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus und können zu einer Reduzierung des Flächenverbrauchs für regelkonforme Verkehrsanlagen beitragen. Ferner wird durch diese Maßnahmen die Konkurrenzsituation des Umweltverbunds verbessert.	Klimakonzept 2035, Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main (3. Fortschreibung), Bestandsanalyse VEP OF 2022	X	+	0	0	+	+	+	+	+	+	0	+	0	+	+	0	0	0	0	+	+	+	0	0
A8	Fortschreibung der Stellplatzsatzung (in Bearbeitung)	Im Einklang der Maßnahme G4 (gesamstädtisches Parkraummanagementkonzept) besteht durch die Fortschreibung der bestehenden Stellplatzsatzung die Chance, die darin enthaltenen Anforderungen und Hinweise auf Angemessenheit und Effektivität zu überprüfen und anzupassen sowie die nachhaltigen Mobilitätsformen zu fördern. Somit kann bei Gebäudeneu- und -umbauten Einfluss auf die nachzuweisenden Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder genommen werden. Die Stellplatzsatzung ist in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität zu prüfen und fortzuschreiben.	Klimakonzept 2035, Bestandsanalyse VEP OF 2022		0	0	+	+	+	+	0	+	0	+	+	+	0	0	0	0	0	0	+	0	+	0	

		Zukunftsorientierte Mobilitätsangebote				Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																					
Pos.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung <small>(Kurzerläuterung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>	Weiterführende Informationen <small>Quellbezug</small>	Schlüsselprojekt <small>Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen</small>	Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5d	Ziel 5e	
C1	Schaffung von Voraussetzungen für Ladeinfrastruktur (Elektromobilität) im privaten und öffentlichen Raum	Um die Umstellung auf Elektromobilität im Stadtgebiet zu beschleunigen, ist ein flächendeckendes und bedarfsgerechtes Netz von E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum, in Quartiers-/ Sammelgaragen und vor allem für den privaten Bereich grundlegende Voraussetzung. Hierzu ist in einem ersten Schritt die Prüfung der Voraussetzungen bzgl. der bestehenden Strominfrastruktur in Offenbach a. M. vorzunehmen und mit dem kommunalen Versorger abzustimmen. Hierauf aufbauend ein Konzept zur Weiterentwicklung und zum Ausbau der Lade- und Strominfrastruktur zu entwickeln. Parallel dazu steigt mit zunehmender Anzahl der zugelassenen Elektrofahrzeuge auch die Nachfrage nach öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge (E-Autos sowie ggf. E-Scooter) stark an. Eine Erweiterung des bestehenden Systems von Ladestationen an strategisch sinnvollen Örtlichkeiten (bspw. Einzelhandelsstandorte, zentrale Umstiegsplätze, o. Ä.) im Stadtgebiet wird derzeit bereits geprüft. Die Voraussetzungen für die unterirdische Infrastruktur werden in diesem Konzept nicht untersucht. Neben der Lokalisierung strategisch sinnvoller Standorte ist darauf zu achten, das gesamte Stadtgebiet flächendeckend und bedarfsgerecht auszustatten und eine möglichst konfliktfreie Platzierung der Ladesäulen (z. B. Konflikt mit Fußverkehr muss vermieden werden) zu ermöglichen. Die Grundstückeigentumsverhältnisse sind dabei ebenfalls zu berücksichtigen. Auch in halböffentlichen Räumen (z.B. Parkhäusern) steigt das Interesse an E-Ladeinfrastruktur. Aus diesem Grund sollten auch diese Räume in den Planungen berücksichtigt werden.	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main (3. Fortschreibung), Klimakonzept 2035	X	0	0	+	+	+	+	+	+	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0	0
C2	Sukzessive Umstellung der ÖPNV-Flotte auf Elektrobusse	Mit Hinblick auf die Klimaschutzziele wurden in den vergangenen Jahren bereits ca. 40 % (Stand 12/2021) der Busflotte im Offenbacher Stadtgebiet durch die Offenbacher Verkehrsbetriebe auf einen umweltfreundlichen Antrieb (Elektroantrieb) umgestellt. Die weitere schrittweise Umstellung der ÖPNV-Flotte auf Elektrobusse ist unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Förderprogramme voranzubringen und durch die Stadt zu unterstützen.	Lärmaktionsplan Hessen, 2020 (3. Runde) RP Darmstadt, Nahverkehrsplan 2018 - 2022		0	0	0	0	+	+	+	+	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C3	Angebotsweiterung durch zusätzliche Mobilstationen an aufkommensstarken Örtlichkeiten	Mobilstationen sollen primär an hochfrequentierten Verknüpfungs- und Umsteigepunkten (SPNV und ÖPNV) errichtet werden. Sie ermöglichen die Nutzung bzw. den Umstieg auf andere Verkehrsmittel. Bestandteile von Mobilstationen können beispielsweise Leihfahrräder, Fahrradabstellanlagen, E-Ladeinfrastruktur, Carsharing etc. sein. Im Stadtgebiet gibt es bisher sechs eMobil-Stationen, an welchen der Bevölkerung verschiedene Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt werden. Um das Netz der Mobilstationen weiter auszubauen, sind die bestehenden Anlagen in Abhängigkeit der Kapazität und der Nutzungshäufigkeit zu prüfen und ggf. weiter auszubauen. Zudem sind weitere potenzialträchtige Standorte im gesamten Stadtgebiet zu lokalisieren. Die Rückgabe der Leihfahrzeuge sollte möglichst flexibel gestaltet und an allen Standorten möglich sein.	Nahverkehrsplan 2018 - 2022		0	0	+	+	0	0	0	0	+	0	+	+	+	0	0	+	+	0	+	0	0	0	
C4	Ausbau eines stadtweiten Carsharing-Systems	Neben den bestehenden Carsharing-Ausleihstationen (8 Flinkster-Stationen, 4 Stadtmobil-Stationen, 6 eMobil-Stationen), welche derzeit zum Großteil im Zentrum angesiedelt sind, sind speziell die Randbezirke an dieses System anzubinden und das Angebot dementsprechend zu erweitern. Die Standorte sollten dabei auch an den ÖPNV angebunden sein, d.h. in fußläufiger Reichweite zu Bus- und Bahnhofstestellen. Voraussetzung dabei ist die regelmäßige Andienung der Haltestellen um einen Umstieg auf das Sharing-System zu erreichen. Des Weiteren ist es sinnvoll, unterschiedliche Fahrzeugklassen und -größen sowie unterschiedliche Ausstattungen (bspw. Grundausrüstung der Fahrzeuge mit Kindersitzen) anzubieten, um einen größeren Nutzerkreis anzusprechen. Im Hinblick auf die Attraktivierung des Angebots und um die Sichtbarkeit und die Buchbarkeit für den Kundenkreis zu erhöhen ist die Implementierung der Angebote in die digitale RMV-Mobilitätsplattform zu prüfen. Die Finanzierbarkeit des Carsharing-Systems ist sicherzustellen und die Ausweitung des Systems unter der Berücksichtigung der aktuellen Ausleihvorgänge und der weiteren Abstimmung mit den Betreibern zu forcieren. In diesem Zusammenhang bleibt auch eine mögliche Verbindung des Carsharing-Systems mit Nachbarstädten/ -kommunen (z. B. Stadt Frankfurt am Main, Kreis Offenbach) zu prüfen und mögliche Fahrzeugübergabepunkte zum Beenden der Fahrt abzustimmen. Ebenfalls bleibt zu prüfen, ob das System als free-floating Konzept (nicht stationsgebunden) oder stationsgebunden ausgeführt werden sollte. Die Umsetzung und Erweiterung des bestehenden Systems ist unter diesem Aspekt zu prüfen. Des Weiteren sollte geprüft werden ob die Bedienung der "Letzten Meile" mit Carsharing-Systeme sinnvoll genutzt werden könnte.	ISEK Innenstadt Hegiss II (2016), Integriertes Entwicklungskonzept Bürgel (2018), Bestandsanalyse VEP OF 2022		0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	+	0	0	0	+	0	+	0	0	
C5	Ausweitung des Fahrradverleihsystems im Stadtgebiet	In Offenbach a. M. gibt es bereits verschiedene Möglichkeiten, Fahrräder auszuleihen, darunter sowohl konventionelle Fahrräder, E-Bikes oder auch E-Lastenräder. Um eine weitere Steigerung des Radverkehrs im Modal Split zu erreichen, ist eine flächendeckende Ausweitung der vorhandenen Standorte zu empfehlen und vor allem die Randbezirke durch neue Stationen zu vernetzen. In diesem Rahmen sind die Finanzierbarkeit sicherzustellen und die Ausleihvorgänge an den einzelnen Stationen zu evaluieren und im Bedarfsfall die Kapazität der bereitgestellten Leihfahrräder auszuweiten. Auch die Möglichkeit der Fahrzeugrückgabe an beliebigen Stationen sollte beibehalten werden, um die Flexibilität des Systems stadtweit gewährleisten zu können. Im Hinblick auf die Attraktivierung des Angebots und um die Sichtbarkeit und die Buchbarkeit für den Kundenkreis zu erhöhen ist die Implementierung der Angebote in die digitale RMV-Mobilitätsplattform zu prüfen.	ISEK Nordend Hegiss III (2019), Bestandsanalyse VEP OF 2022		0	0	+	+	+	0	+	+	+	0	0	+	0	+	0	0	+	0	+	0	0	0	

		Radverkehr				Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																			
Pos.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung <small>(Kurzerläuterung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>	Weiterführende Informationen <small>Quellbezug</small>	Schlüsselprojekt <small>Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen</small>	Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5d	Ziel 5e
E1	Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und Neu-Definition eines Haupt- und Ergänzungsnetzes	Mit der Fortschreibung des bestehenden Radverkehrskonzeptes der Stadt Offenbach a. M. (2007) soll die Förderung des Radverkehrs weiter sichergestellt und der Modal Spill-Anteil am Gesamtverkehr weiterhin gesteigert werden. Neben den bisherigen Aktivitäten (bspw. Verkehrsversuch Sprendlinger Landstraße, Einrichtung (unechter) Fahrradstraßen im Stadtgebiet = Projekte BikeOF, Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr) sind im Rahmen des stadtweiten Radverkehrskonzeptes u. a. folgende Themen aufzugreifen und mithilfe einer Gesamtstrategie geeignete Maßnahmen für die sichere und direkte Wegeführung des Radverkehrs im Stadtgebiet und darüber hinaus zu definieren: - Neu-Definition eines Haupt- und Ergänzungsnetzes zur Bündelung des Radverkehrs (inkl. sinnvoller Anknüpfungspunkte an das überregionale Radverkehrsnetz (vgl. Rad-Hauptnetz Hessen) unter Berücksichtigung der relevanten Quell-/ Zielpunkte - Bestandsaufnahme des Radwegenetzes (u. a. Art der Radverkehrsanlage, Oberflächenart und -zustand (vgl. Maßnahme B5), Dimensionierung der Anlagen, Aufnahme der vorhandenen Radabstellanlagen, Barrierefreiheit) - Aufnahme von Netzlücken - Prüfung der wegweisenden und touristischen Beschilderung (einheitliche Gestaltung) - Identifikation von Schwachstellen/ Gefahrenstellen - Verknüpfungsmöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln (z. B. B+R-Anlagen an SPNV-Halten oder Mobilstationen) - Zusammenfassendes Maßnahmenkonzept zur Verbesserung des Radverkehrs inkl. Dringlichkeitsbewertung und Grobkostenschätzung Ebenfalls sind in diesem Rahmen die steigenden Flächenanforderungen im Rahmen der Elektromobilität und/ oder der zunehmenden Nutzung von Lastenfahrrädern zu berücksichtigen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach „Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main“ (2022)	X	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0	+	0	+	+	+	+	+
E2	Umsetzung von durchgängigen, qualitätsvollen, schnellen Verbindungen in den Stadtteilen und Beseitigung vorhandener Netzlücken	Herstellung eines lückenlosen und gut ausgebauten Netzes an Radrouten über das gesamte Stadtgebiet. Im Rahmen der Bestandsaufnahme des VEP konnten diverse Netzlücken (Teilabschnitte der nachfolgend genannten Streckenzüge) im Stadtgebiet identifiziert werden, die im Rahmen der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption (vgl. Maßnahme E1) weiter zu konkretisieren sind. Die Streckenabschnitte sind der Bestandsaufnahme zu entnehmen. Für diese und ggf. weitere Abschnitte des Haupt- und Ergänzungsnetzes sind weiterführende Maßnahmen (u. a. Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit und Führung im Mischverkehr bzw. Ausweitung der Fahrradstraßen oder eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Radverkehrs) unter Berücksichtigung der weiteren Verkehrsträger und einer künftigen Flächenaufteilung der Straßenquerschnitte zu erarbeiten. Ebenfalls sind darin Strecken zu berücksichtigen, die aktuell durch minderbreite Radverkehrsanlagen geprägt sind. Diese sind ebenfalls im Rahmen einer detaillierten Bestandsaufnahme zu erfassen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach „Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main“ (2022)		+	0	+	+	+	+	0	+	+	+	0	+	+	0	0	0	0	+	0	0	+
E3	Freigabe relevanter Einbahnstraßen für den Radverkehr	Die Stadt Offenbach a. M. hat in der Vergangenheit durch die Freigabe zahlreicher Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (z. B. Falltorstraße, Große Marktstraße, Bleichstraße zw. Waldstraße und Wilhelmsplatz, Austraße) den Grundstein für ein direktes und zusammenhängendes Radverkehrsnetz gelegt. Die freigegebenen Abschnitte sind mithilfe der Maßnahme E1 (Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes) in ein Gesamtkonzept einzubinden und ggf. weitere Abschnitte/ Einbahnstraßen freizugeben. Ebenfalls ist die Freigabe zukünftiger Einbahnstraßen für die Befahrung in Gegenrichtung per Rad von Beginn an zu prüfen und im Einzelfall direkt umzusetzen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022		0	0	0	+	0	0	0	0	+	+	+	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0
E4	Umsetzung Radschnellverbindung in Richtung Frankfurt/ Hanau (FRM 8) (Machbarkeitsstudie läuft)	In der Potenzialanalyse des Landes Hessen (www.schneller-radfahren.de) wurde unter anderem die Verbindung Frankfurt a. M. - Offenbach a. M. - Hanau als potenzielle Radschnellverbindungen (bis zu 3.900 Radfahrende [nur berufstätig Pendelnde] im Durchschnitt) identifiziert. Derzeit ist eine Machbarkeitsuntersuchung 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 weiterverfolgen. Die Planungen der Radschnellverbindung sind ebenfalls im Gesamtkonzept (vgl. Maßnahme E1) zu integrieren.	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Machbarkeitsuntersuchung FRM 8 (Regionalverband FrankfurtRheinMain), Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen (www.schneller-radfahren.de),	X	0	0	0	+	+	+	0	+	+	+	0	+	+	0	0	0	0	+	0	+	0
E5	Etablierung der Fahrradstraßen im Gesamtsystem	Die Verhaltensregeln in Fahrradstraßen scheinen im Stadtgebiet teilweise für Irritationen und Nutzungskonflikte zwischen dem Kfz-Verkehr und Radfahrenden zu sorgen. Daher ist für die Etablierung der Fahrradstraßen eine weiterführende Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Maßnahme B3) und Erläuterung der Verhaltensgrundsätze für Bürgerinnen und Bürger zu empfehlen. Dies könnte durch die Anbringung von Informationstafeln, Aktionstagen in den bestehenden Fahrradstraßen direkt vor Ort oder auch durch gesonderte Informationsveranstaltung ggf. mithilfe der Polizei/ Ordnungsamt durchgeführt werden. Auch sollten im Bereich der Fahrradstraßen vermehrte Verkehrskontrollen (vgl. Maßnahme B7) stattfinden, um u. a. Nutzungskonflikte durch erhöhte Kfz-Geschwindigkeiten oder unerlaubten Verkehren (z. B. nur Anlieger erlaubt) zu vermeiden und den Komfort für Radfahrende zu erhöhen. Auch die Möglichkeiten, die Sicherheit für Radfahrende in diesen Bereichen durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs und dem Wegfall von Kfz-Stellplätzen oder dem Einsatz von modalen Filtern zusätzlich zu erhöhen, bleibt weiterhin zu prüfen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung/ Mobilitätsforen)		+	0	0	0	0	0	0	0	+	+	0	+	+	0	0	0	0	0	+	0	0
E6	Ausbau und Modernisierung von Radabstellanlagen an relevanten Umsteigepunkten und Zielen	Für die Förderung des Radverkehrs ist neben einem flächendeckenden und sichereren Radverkehrsnetz das Vorhandensein von modernen Abstellanlagen ein wichtiger Faktor. Dabei kann es sich je nach vorhandenem Fahrradaufkommen und Standortpotenzial (z. B. S-Bahnhöfe, Stadtzentrum - Marktplatz, Hauptbahnhof etc.) um Fahrradbügel, Fahrradboxen, Sammelschließanlagen, Fahrradstationen bzw. Fahrradparkhäuser o. ä. handeln. Der Handlungsbedarf durch neue Anlagen oder der Erweiterung bzw. Modernisierung der vorhandenen Abstellmöglichkeiten (bspw. Hauptbahnhof) ist im Rahmen einer gesonderten Bedarfs-/ Bestandsanalyse (ggf. Maßnahme E1) auch in Zusammenhang mit Mobilstationen (Maßnahme C3) zu erfassen. In diesem Zusammenhang sind weitere Fördermöglichkeiten und Handlungsempfehlungen für den Ausbau zu benennen und ebenfalls Flächenpotenziale für Lastenfahrräder oder Anhänger zu berücksichtigen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung), Klimakonzept 2035 (2020), Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach „Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main“ (2022)		0	+	0	+	+	+	0	+	+	+	+	0	+	+	0	0	0	0	+	0	0
E7	Machbarkeitsuntersuchung für weitere Radschnell-/ Raddirektverbindungen in Nord-Südachse in Richtung Rodgau/ Dieburg	Unter Berücksichtigung der Maßnahme E4 wurde im Rahmen der Potenzialanalyse des Landes Hessen (www.schneller-radfahren.de) auch die Achse Offenbach a. M. - Rodgau - Dieburg (Korridor Nr. 38) mit einem entsprechenden Potenzial (im Durchschnitt 800 Radfahrende [nur berufstätig Pendelnde] pro Tag) für eine Radschnell-/ Raddirektverbindung benannt. Mithilfe einer durchgängigen Verbindung in Richtung Süden könnten weitere Potenziale erschlossen werden und der Komfort für Radfahrende in den Kreis Offenbach und darüber hinaus erheblich verbessert werden. Der benannte Korridor bleibt mit Unterstützung des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain durch eine vertiefende Machbarkeitsuntersuchung zu prüfen und auf Basis der daraus herausgehenden Nutzerpotenziale bzw. dem Nutzen-Kosten-Faktor weiterzuerfolgen.	Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen (www.schneller-radfahren.de)		0	0	0	+	+	+	0	+	+	+	0	+	+	0	0	0	0	+	0	+	0

		Öffentlicher Verkehr (Bus- und Bahnverkehr)				Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																					
Pos.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung <small>(Kurzerläuterung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>	Weiterführende Informationen <small>Quellbezug</small>	Schlüsselprojekt <small>Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen</small>	Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5d	Ziel 5e	
F1	Weiterverfolgung und Umsetzung der im Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach am Main genannten Maßnahmen	Derzeit befindet sich der Nahverkehrsplan (2023 - 2027) in der Überarbeitung bzw. Fortschreibung. Folgende beispielhafte Maßnahmen sind im aktuellen Nahverkehrsplan enthalten und sind nach Möglichkeiten unterstützend zu berücksichtigen: - Überarbeitung der Linienführung und Einrichtung neuer Haltestellen zur flächendeckenden und wohnortnahen ÖPNV-Anbindung - Stärkung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Busangebots - Optimierung der Verknüpfung zwischen SPNV/ ÖPNV am Hauptverkehrsknotenpunkt Marktplatz - Prüfung, Sicherstellung und einheitliche Gestaltung des barrierefreien Zugangs (inkl. Sicherstellung der Verständlichkeit für alle Personengruppen) - Mängelbeseitigung/ Modernisierung der Haltestellen (Digitalisierung, Aufenthaltsqualität, Überdachung, soziale Sicherheit, Sitzmöglichkeiten, Begrünung der Haltestellendächer etc.) - Zweigleisiger Ausbau der Bestandsstrecke im Abschnitt Offenbach Ost - Hanau	Nahverkehrsplan 2018 - 2022, Bestandsanalyse VEP OF 2022		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	0	
F2	Weiterführung der Straßenbahn in die Offenbacher Innenstadt (Machbarkeitsstudie läuft)/ Prüfung eines höherwertigen ÖPNV-Systems auf allen potenzialstarken Hauptachsen	In Zusammenarbeit mit dem RMV und der Stadt Frankfurt am Main wird aktuell eine Macharbeitsstudie für die (Wieder-)Einführung bzw. Verlängerung der Frankfurter Straßenbahnlinien (Linien 15, 16) in das Stadtgebiet Offenbachs erarbeitet. Darin werden aktuell verschiedene mögliche Streckenvarianten zur Anbindung des Stadtzentrums (beispielsweise über die Innenstadt und/ oder den Hauptbahnhof) bis in die Stadtteile Bürgel und Rumpenheim untersucht. Derzeit wird die sich auf Frankfurter Gemarkung im Betrieb befindliche Straßenbahn bis zur Stadtgrenze Offenbachs (Umstieg in Buslinien 103, 120) geführt. Durch eine mögliche Weiterführung der Straßenbahn soll in erster Linie die Leistungsfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs innerhalb des Offenbacher Stadtgebietes und darüber hinaus die Anbindung an die Stadt Frankfurt am Main verbessert werden. Zusätzlich sind im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung erste Analysen zu möglichen Taktverknüpfungen mit den bestehenden überregionalen Schienenangeboten geplant. Mit Hilfe dieser Maßnahme und der entsprechenden Angebotsweiterung im Öffentlichen Verkehr können positive Wirkungen hinsichtlich der Verkehrswende (Verkehrsmittelverlagerung auf den Umweltverbund) und weitere positive verkehrliche Anpassungen im Stadtgebiet (bspw. künftiger Ausbau des Schienennetzes mit weiteren Verbindungsachsen) vorgenommen werden. Die Ergebnisse (Empfehlungsvariante) und weitere Handlungsempfehlungen der Machbarkeitsstudie sind weiterzuverfolgen. Ist die Weiterführung der Straßenbahn aus verschiedenen Gründen nicht umsetzbar, so ist es Aufgabe der Stadt Offenbach am Main alternative höherwertige ÖPNV-Systeme auf den potenzialstarken Hauptachsen zu untersuchen.	Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der Straßenbahn in das Offenbacher Stadtgebiet, Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung)	X	0	0	+	+	+	+	0	+	+	+	+	+	0	+	0	0	0	0	+	0	+	0	
F3	Weiterverfolgung der bestehenden Planungen zu der Regionaltangente Süd (in Planung; Rhein-Main-Verkehrsverbund)	Im aktuellen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV wird unter anderem die Regionaltangente Süd mit S-Bahn-Charakter als wichtige Verbindungsstrecke für die Zukunft vorgestellt. Ziel der geplanten Entwicklungsachse ist es, eine direkte Verbindung zwischen dem Frankfurter Flughafen und dem Kreis Offenbach - und darin eingeschlossen der Stadt Offenbach am Main - zu schaffen. Folgende Haltepunkte sind in den aktuellen Planungen angedacht: 1) Flughafen Terminal 3, 2) Frankfurt Süd, 3) Offenbach Hbf, 4.) Offenbach Ost, 5.) Rodgau, 6.) mögliche Weiterführung bis nach Seligenstadt Im Offenbacher Stadtgebiet sollen nach derzeitigem Planungsstand sowohl der Hauptbahnhof als auch der Bahnhof Offenbach Ost direkt angebunden werden. Damit kann künftig eine zuverlässige Verbindung zwischen der Stadt und dem umliegenden Rhein-Main-Gebiet mitsamt relevanter Quell-/ Zielbeziehungen hergestellt werden. Zusätzlich sollen bestehende Engpässe in Richtung der Stadt Frankfurt am Main nachhaltig abgebaut werden. Die Stadtverwaltung sollte im Rahmen ihrer Möglichkeiten das Planungsvorhaben und die weiteren Schritte mit den Planungsbeteiligten unterstützen.	Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP), Klimakonzept 2035		0	0	+	+	+	+	0	+	+	+	+	+	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0	
F4	Weiterverfolgung zusätzlicher S-Bahnhaltepunkt Waldheim im Kontext der regionalen Planung	Der regionale Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2010 enthält bereits erste Überlegungen für einen zusätzlichen S-Bahn-Haltepunkt im Bereich Waldheim entlang der bestehenden Schienenstrecke Richtung Mühlheim am Main/ Hanau (S8/ S9). Die Umsetzung eines zusätzlichen Haltepunktes (Ulmenstraße) wurde in der Vergangenheit von der Deutschen Bahn insbesondere aufgrund der Notwendigkeit eines zweiten Gleises mit einem negativen Nutzen-Kosten-Faktor belegt und die weiteren Planungen auf dieser Basis verworfen. Da ein Haltepunkt in diesem Bereich nach wie vor eine direkte Zugangsmöglichkeit zum Schienenverkehr für Anwohnende der Stadtteile Rumpenheim und Waldheim sowie teilweise der Stadt Mühlheim am Main schafft, wurde die Idee im Rahmen des „Stadt und Land Dialogs“ zum regionalen Entwicklungskonzept der Stadt Mühlheim am Main neu aufgeworfen. Dies schließt eine Umsetzung an der westlichen Stadtgrenze zu Waldheim-Süd ein und könnte in Verbindung mit der zusätzlich expandierenden Polizeihochschule und der Entwicklung des „Augenwaldgebiets“ Auswirkungen auf die damalige Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) haben. Eine Überarbeitung der damaligen NKA und der Identifikation eines geeigneten Standorts sollte in weiterführenden Gesprächen mit der Stadt Mühlheim am Main/ Kreis Offenbach und der Deutschen Bahn konkretisiert werden.	Masterplan Offenbach am Main 2030		0	0	+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	0
F5	Lärminderung durch Schallschutzmaßnahmen an Bahnkörpern	Aufgrund der schädlichen Lärmentwicklungen durch den Bahnverkehr sollen auf bestehenden Bahnstrecken "3600 Frankfurt - Göttingen" und "3661 Offenbach - Ober-Roden" lärmindernde Schallschutzmaßnahmen (z. B. in Form von Schallschutzwänden, Schienenstegdämpfern und Unterschottermatten) ergriffen werden. Die Maßnahmen betreffen die Strecke zwischen dem Offenbacher Hauptbahnhof und Offenbach Ost. Gemäß dem Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn sind die Vorplanungen bereits konkretisiert und teilweise abgeschlossen, sodass in Kürze erste Planfeststellungsverfahren beginnen. Der geplante Baubeginn der Lärmschutzwände ist nach aktuellem Stand für das Jahr 2024 vorgesehen und die Planung sollte von der Stadt Offenbach begleitet werden.	Lärmaktionsplan Hessen, 2020 (3.Runde), RP Darmstadt		0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0
F6	Taktverbesserung/ Angebotserweiterung am Hauptbahnhof	Der Hauptbahnhof in Offenbach a. M. ist derzeit lediglich an den Regionalbahnverkehr (RE50, RE85, RB51, RE55) angebunden. S-Bahnlinien werden aktuell nicht über den Hauptbahnhof geführt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 ergeben sich durch Veränderung bei den Fahrzeiten der Fernverkehrszüge für den Nahverkehr neue Möglichkeiten der Fahrplangestaltung auch für Offenbach. Hierdurch sind Verbesserungen im Angebot gegenüber heute zu erwarten. Im Rahmen eines Prüfauftrages soll untersucht werden, ob in Zukunft eine zusätzliche Angebotserweiterung der S-Bahnen mit Integration des Hauptbahnhofs und oder eine weitere Taktverdichtung im Regionalverkehr möglich und sinnvoll ist, um einen weiteren zentralen Haltepunkt in Offenbach a. M. zu schaffen. Die Anbindung des Marktplatzes sollte dabei zwingend beibehalten werden und die Möglichkeiten zur Anbindung des Hauptbahnhofs durch den S-Bahn-Verkehr geprüft werden. Neben der Erschließung von weiterem Fahrgastpotenzial kann der Hauptbahnhof so ggf. in seiner Funktion gestärkt und den zentralen Umsteigepunkt Marktplatz entlasten (vgl. Maßnahme A3). Ebenfalls ist im Falle einer Anpassung das aktuelle Busangebot und dessen Linienführung hinsichtlich der Anbindung des Hauptbahnhofs und deren Verknüpfung zum Bahnverkehr zu überprüfen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung), Nahverkehrsplan 2018 - 2022, Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP)		0	0	+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	0
F7	Wahrung der Interessen Offenbachs beim weiteren Planungsprozess des Fernbahntunnels	Der Fernbahntunnel in Frankfurt am Main ist eine geplante Baumaßnahme mit dem Ziel, die Kapazitäten im Verkehrsknoten Frankfurt zu erweitern. Weitere positive Effekte sollen ein besserer Verkehrsablauf mit kürzeren Fahrzeiten sowie pünktlichere Züge sein. Für die Machbarkeitsstudie zum neuen Fernbahntunnel wurde ein vorläufiger Untersuchungsraum definiert, der von der Niederräder Brücke über den Frankfurter Hauptbahnhof Richtung Osten bis nach Oberrad und Fechenheim führt. Ergebnis der Machbarkeitsstudie ist, dass die Umsetzung des Fernbahntunnels möglich ist. Der südliche Korridor stellte sich dabei als die verkehrlich und technisch beste Variante dar und ist damit Grundlage für die weitere Planung. Ergebnis der Machbarkeitsstudie war ebenso, dass die Nord- und südmainische Anbindung Richtung Hanau möglich ist und so eine Überlastung der Anschlussstrecken verhindert werden kann. Daraus kann sich für die Stadt Offenbach die Chance ergeben, die Anbindung des Offenbacher Hauptbahnhofs zu verbessern. Innerhalb der Prozessbeteiligung gilt es, diese Chance aufzugreifen und weiterzuverfolgen.	www.fernbahntunnel-frankfurt.de, Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP)		0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	0	+	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0
F8	Sicherung der künftigen Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV	Aufgrund der vereinbarten Einsparungen im ÖPNV wurde die Fahrleistung ab dem 4. Juli 2022 im Vergleich zur vorherigen Fahrleistung um rund 550.000 Kilometer verringert – das entspricht etwa 14 Prozent der bisherigen Fahrleistung. Die Aufgabe für die Zukunft ist es, eine Strategie für die Sicherung der künftigen Finanzierungsmöglichkeiten eines bezahlbaren ÖPNV-Systems bei einem qualitativ hochwertigen Angebot aufzustellen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Mobilitätsforen)		0	0	+	+	0	0	0	0	+	0	+	+	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	0

F9	Erweiterung der Taxi-Fahrzeugflotte (barrierefreie Taxen) zur Beförderung von Menschen mit Behinderung	Im Stadtgebiet der Stadt Offenbach verkehren aktuell nur eine geringe Anzahl an Fahrzeugen, die für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen ausgelegt sind. Die Schaffung von erforderlichen Voraussetzungen zur Erweiterung der Fahrzeugflotte mit geeigneten Fahrzeugen für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen ist zu prüfen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Mobilitätsforen)		0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0
----	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

		Motorisierter Individualverkehr (fließend und ruhend)				Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																					
Pos.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung <small>(Kurzerläuterung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>	Weiterführende Informationen <small>Quellbezug</small>	Schlüsselprojekt <small>Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen</small>	Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5d	Ziel 5e	
G1	Umsetzung der geplanten Verkehrsverflüssigung durch adaptive LSA-Steuerung (in Planung)	Durch die bereits geplante und teilweise schon umgesetzte Verkehrsverflüssigung, welche aus einer technischen Aufrüstung und Erneuerung sowie einer verkehrstechnischen Optimierung der Lichtsignalsteuerung besteht, sollen neben der Verbesserung des Verkehrsflusses auch die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen (z. B. NO _x) auf hoch belasteten Streckenabschnitten dauerhaft reduziert werden. Neben den Belangen des Kfz-Verkehrs, sind auch die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV zu berücksichtigen. In diesem Zuge wurden bereits u. a. die Mainstraße (Abschnitt zwischen Speyerstraße und Arthur-Zitscher-Straße), die Berliner Straße (Abschnitt zwischen August-Hecht-Straße und Bieberer Straße), die Mathildenstraße und Teile der B43 (Abschnitt zwischen Waldstraße und Mülheimer Straße) seit Anfang 2021 umgesetzt. Die weiteren Streckenzüge sind im Rahmen der Verkehrsverflüssigung bereits in Planung und sind weiterhin umzusetzen.	Stadt Offenbach am Main, Bestandsanalyse VEP OF 2022		0	0	+	0	+	+	+	+	0	+	+	0	+	+	+	0	+	0	+	0	0	0	
G2	Neubaumaßnahme der Verbindungsstraße zwischen Mülheimer Straße und der B 448	Durch eine zweispurige Verbindungsstraße zwischen der B448 und der Mülheimer Straße soll die Verkehrsführung im Offenbacher Osten neu geordnet werden. Dadurch soll die Entwicklung des Offenbacher Ostens gemäß dem Masterplan 2030 ermöglicht werden. Die Verbindungsstraße soll darüber hinaus für eine Entlastung der schon heute lärm- und abgasbelasteten Streckenabschnitte im Bereich der Bieberer Straße und im weiteren Verlauf auch der Unteren Grenzstraße Sorge tragen. Als Ergebnis einer Machbarkeitsstudie und eines begleitenden natur- und artenschutzrechtlichen Gutachtens soll die Verbindungsstraße als zweispurig ausgebaute, 900 Meter lange Trassenführung entlang der S-Bahnstrecke am Schneckenberg verlaufen. Hierzu soll die bestehende Straße „Am Schneckenberg“ für den Autoverkehr auf rund sieben Meter verbreitert und mit einem Fuß- und Radweg ergänzt werden. Ein weiteres Ziel ist es, die Bieberer Straße und die Untere Grenzstraße mit Radwegen und Begrünung alleinartig aufzuwerten und zu attraktiven Straßenzügen zu entwickeln. Des Weiteren wird für die Bieberer Straße ein Rückbau (je eine Richtungsfahrbahn) angestrebt. Im Rahmen von vertiefenden Planungen (u. a. zur angestrebten Verkehrsführung) sollen die bisherigen Ergebnisse kurzfristig weiter konkretisiert und ggf. überarbeitet werden. Bei einem insgesamt positiven Gesamtergebnis unter Beachtung aller relevanten Belangen soll diese Maßnahme weiterverfolgt werden.	Masterplan Offenbach am Main 2030; Machbarkeitsstudie Verbindungsstraße zwischen Mülheimer Straße und der B448, Koalitionsvertrag 2021 - 2026 "Stadt im Aufbruch gestalten." (2021)	X	0	0	0	0	+	+	+	0	0	+	+	0	+	+	0	0	0	0	+	0	+	0	
G3	Verkehrsberuhigung Bürgel	Der Ortskern von Bürgel soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Machbarkeit und Wirkung sind durch entsprechende verkehrstechnische Untersuchungen zu prüfen und zu konkretisieren. Bei insgesamt positivem Gesamtergebnis, unter Beachtung aller Belange, soll die Maßnahme weiterverfolgt werden.	Masterplan Offenbach am Main 2030		+	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	+	+	+	0	
G4	Erstellung eines gesamtstädtischen Parkraummanagementkonzepts	An den öffentlichen Raum bestehen vielfältige Nutzungsansprüche. Das Parken von Kfz stellt dabei einen besonders komplexen Bereich dar. Der ruhende Kfz-Verkehr dominiert viele Straßenräume im Stadtgebiet. Der Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs geht häufig zulasten der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit, der verfügbaren Geh- und Radwegbreiten, Abstellflächen für Räder, Lieferverkehr und 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-Parkraum genutzter öffentlicher Raum für andere Zwecke zur Verfügung gestellt 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. Im engen Zusammenhang hiermit steht auch die Frage, welche kommunale Infrastruktur für die Förderung der Elektromobilität erforderlich sein wird. Die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur ist ein wichtiger Faktor für eine erfolgreiche Dekarbonisierung des Personenverkehrs. Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur am Straßenrand wird den diesbezüglichen Bedarf voraussichtlich nicht in vollem Umfang decken können. Die Stadt Offenbach am Main 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 weiter zu entwickeln. Teilaspekte, die in diesem Zusammenhang in einem integrierten Kontext betrachtet werden sollten, sind: - Erfassung der bestehenden Stellplatznachfrage und des Stellplatzangebots im Stadtgebiet (vgl. Maßnahme B8) - Ausweitung von Anwohner- bzw. Bewohnerparkzonen - Prüfung der Einrichtung und des Betriebs von Quartiersparkplätzen und -garagen bei Neubauvorhaben und bei besonders belasteten Bestandsquartieren - Parkraummanagement und -überwachung - Konzept für eine stadtverträgliche Abwicklung des Lieferverkehrs - Flächenbedarfe für Fahrradabstellplätze und Sharing-Angebote - Fortschreibung der Stellplatzsatzung zur Reduzierung der Kfz-Stellplatzbedarfe im öffentlichen Straßenraum (vgl. Maßnahme A8) - Parkleitsystem (vgl. Maßnahme G6) - Neuordnung von Flächen im öffentlichen Straßenraum - Anforderungen an einer künftigen Ladeinfrastruktur im Kontext der infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Offenbach a. M. - Monitoring und Steuerung der Stellplatzauslastung (Digitalisierung) - Bepreisung der Parkraumbewirtschaftung (inkl. Bewohnerparken) - Stellplatzverfügbarkeiten für Sharing-Systeme - Berücksichtigung von Belangen des Lieferverkehrs	Bestandsanalyse VEP OF 2022	X	+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
G5	Etablierung von Quartiersgaragen und Öffnung des privaten Parkraums für Drittnutzer	Im Zusammenhang mit Maßnahme G4 (gesamtstädtisches Parkraummanagementkonzept) können Quartiersgaragen dazu beitragen, den Parkdruck im öffentlichen Raum zu verringern und die dadurch freiwerdenden Flächen anderen Zwecken zuzuschreiben. Durch die Öffnung (und ggf. auch kostendeckende Finanzierung durch langfristige Verträge) von privaten Parkflächen, z.B. von privaten Freiflächen oder Supermarktparkplätzen in den Nachtstunden, für Bewohnende und Besuchende kann Parkraum für Anwohnende geschaffen und der Parkraumbedarf im öffentlichen Straßenraum der Quartiere verringert werden. Im Gesamtkontext der Maßnahme G4 sind weitere erforderliche und geeignete Flächen/Anlagen im Stadtgebiet zu identifizieren.	Parkraumuntersuchung für die erweiterte Innenstadt von Offenbach am Main (2020), Bestandsanalyse VEP OF 2022		0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	0
G6	Ausweitung des bestehenden Parkleitsystems (in Planung)	Das Parkleitsystem ist im Gesamtkontext der Maßnahme G4 (gesamtstädtisches Parkraummanagementkonzept) zu erweitern. Mit dem bestehenden Parkleitsystem werden Kfz-Fahrende mithilfe von statischen oder teils dynamischen Anzeige-/ Informationstafeln zum nächstgelegenen freien öffentlichen Parkplatz geleitet. Ein flächendeckendes Parkleitsystem kann das Auffinden freier Parkhauskapazitäten vereinfachen und so Parksuchverkehr im innerstädtischen Raum verringern. Aktuell ist das Leitsystem hauptsächlich an den Hauptzufahrtsstraßen (z. B. Berliner Straße, Waldstraße, Kaiserstraße sowie Schloßstraße) positioniert und bindet über zehn dynamische und neun statische Anzeigen verschiedene Ziele/ Parkierungsanlagen im Innenstadtbereich an. Neben der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes (Einbindung weiterer Parkierungsanlagen im Stadtgebiet) sind weitere Örtlichkeiten im Rahmen einer Integration und Standortprüfung neuer Hinweistafeln/ digitaler Anzeigen zu prüfen.	Parkraumuntersuchung für die erweiterte Innenstadt von Offenbach am Main (2020), Bestandsanalyse VEP OF 2022		0	0	0	0	+	+	0	0	0	+	+	0	0	+	0	0	0	+	0	+	0	0	0

		Wirtschaftsverkehr				Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																					
Pos.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung (Kurzerläuterung der geplanten Einzelmaßnahmen)	Weiterführende Informationen Quellbezug	Schlüsselprojekt Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen	Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5d	Ziel 5e	
					H1	Modellversuch: Einführung von innerstädtischen Mobilitätshubs/ Mikrodepots	Zur Unterstützung emissionsfreier Lieferkonzepte ist künftig die Realisierbarkeit von Mobilitätshubs bzw. Mikrodepots im Stadtgebiet zu prüfen und erste Erfahrung 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 Lastenfahräder oder zu Fuß (z. B. mithilfe einer Sackkarre). Ebenfalls können Parkplatzsuchverkehre und Zweite-Reihe-Parken entfallen. Eine flächendeckende Umsetzung ist nach Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes inkl. der Durchführung eines Modellversuchs (nach Identifizierung geeigneter Standorte) zu prüfen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022	X	0	0	0	0	+	+	+	+	+	0	0	+	0	+	0	0	0	0
H2	Erarbeitung eines Konzeptes zur Optimierung des Lieferverkehrs in den Fußgängerzonen und der Innenstadt	Um Konflikte zwischen Lieferverkehren und sonstigen Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren, ist ein Konzept zu erstellen, welches verschiedene Optimierungsmöglichkeiten für den Wirtschaftsverkehr im Bereich der Innenstadt bzw. der Fußgängerzone prüft. Die Umsetzung für eine Reglementierung und Beschränkung der Zufahrt zur Fußgängerzone (zeitlich und berechtigt) kann beispielsweise über versenkbare Poller oder auch regelmäßige Kontrollen erfolgen.	Nahmobilitätsplan 2017, Klimakonzept 2035, Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung)		0	0	0	0	+	+	+	+	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	+	+	0	+
H3	Optimierung der allgemeinen Lieferprozesse	Lieferprozesse im privaten wie auch im gewerblichen Bereich sind durch die Förderungen von öffentlich zugänglichen Paketstationen für Selbstabholer oder frei zugänglichen Lastenfahrädern (ggf. Ausweitung des vorhandenen Leihsystems der Stadt) und der dazugehörigen Einrichtung entsprechender Abstellmöglichkeiten (Fahrrad-Lieferzonen) zu erleichtern. Vorrangiges Ziel ist es, den Lieferverkehr insbesondere im Innenstadtbereich bzw. in den Fußgängerzonen zu reduzieren. Mithilfe der Umstellung auf alternative Lieferprozesse (vgl. Maßnahme H1 auf der letzten Meile) können einzelne Hauslieferungen per separater Kfz-Fahrt vermieden werden.	Klimakonzept 2035		0	0	0	0	+	+	+	+	0	0	0	+	0	+	0	+	0	0	0	0	+	+	+
H4	Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei der Erschließungsplanung von (Gewerbe)Gebieten	Um die speziellen Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs bei geplanten Neubau- und Erweiterungsflächen zukünftig von Beginn an zu berücksichtigen und somit die unerwünschten Auswirkungen zu minimieren, sind die individuellen Rahmenbedingungen je Bauvorhaben vorab mit dem Bauträger abzustimmen und entsprechende Erschließungskonzepte zu erarbeiten. Ggf. ist die Bündelung der Schwerverkehrsfahrzeuge auf einem noch zu entwickelnden Lkw-Führungsnetz mit den ansässigen Unternehmen zu prüfen. Diese sind in das Gesamtkonzept der Stadt einzubinden und geeignete Lösungsansätze auf Basis der zu erwartenden Kfz-Menge und -verteilung im Netz zu finden.	Bestandsanalyse VEP OF 2022		+	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	0	0	+	0	+	0	0	0	+	0	+	+
H5	Beteiligung an der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie	Das bereits hohe Wirtschaftsverkehrsaufkommen im Rhein-Main-Gebiet wird auch zukünftig aufgrund der aktuell absehbaren Entwicklungen weiter zunehmen. Der steigende Anteil des Wirtschaftsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bringt einige negative verkehrliche Randerscheinungen mit sich, darunter steigende Lärm- und Luftschadstoffemissionen in urbanen Bereichen und vielerorts auch Verkehrseinschränkungen oder Staus. Der Regionalverband FrankfurtRheinMain beabsichtigt daher, gemeinsam mit den Städten und Gemeinden der Region 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 a. M. sollte ihr Mitwirken sowohl auf politischer als auch auf fachlicher Ebene weiterhin zusichern und das Vorhaben unterstützen.	Regionalverband FrankfurtRheinMain	X	0	0	0	0	+	+	+	0	+	+	0	0	+	+	0	0	0	0	0	+	0	+	+