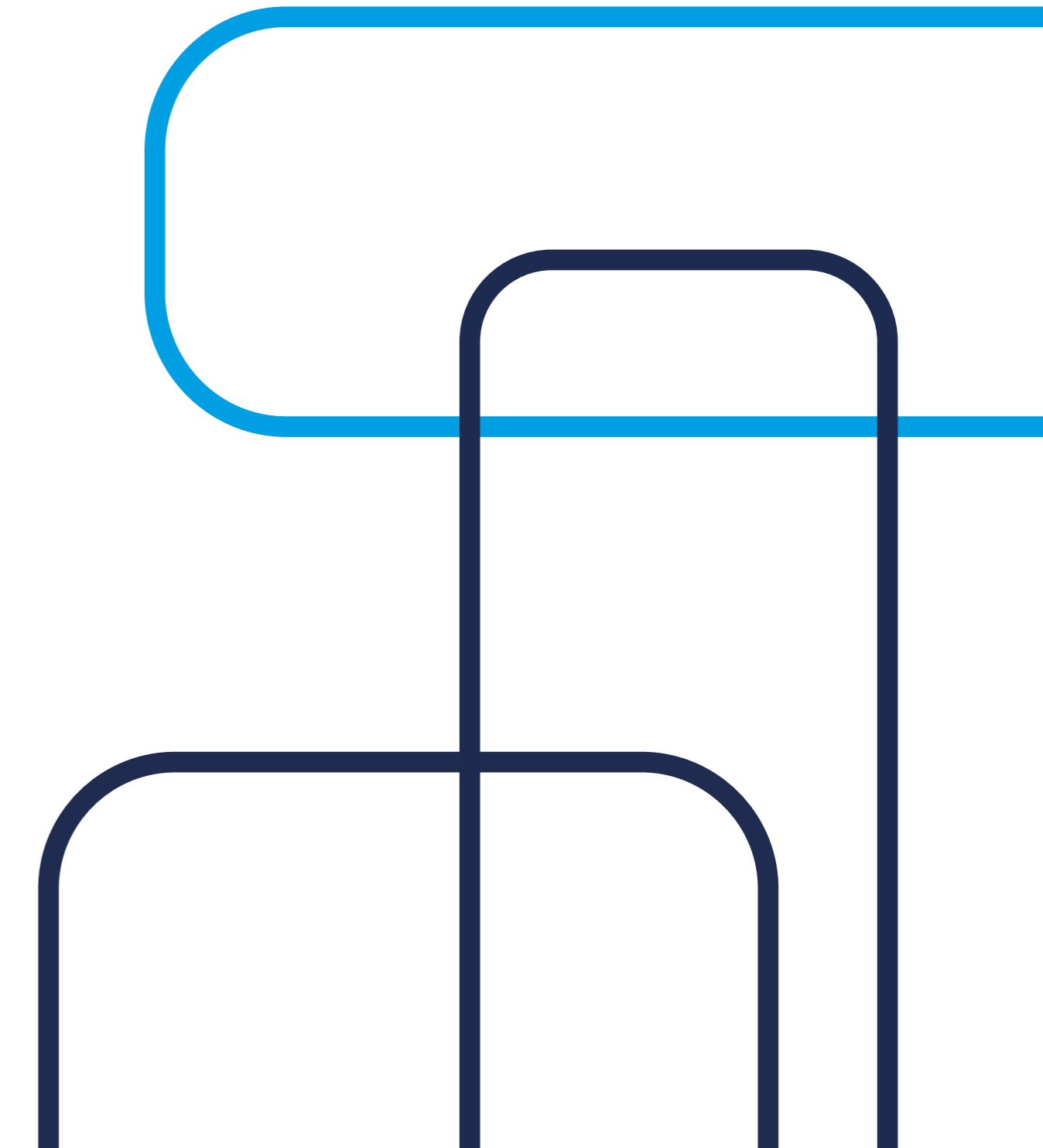


VERKEHRS- ENTWICKLUNGSPLAN 2035

Stadt Offenbach am Main



VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2035 DER STADT OFFENBACH AM MAIN



INHALT

	GRUSSWORT	1			
01	ANLASS DER NEUAUFSTELLUNG	3			
02	ENTSTEHUNG DES VEP	4			
	2.1 Methodik und Berichtsaufbau	4			
	2.2 Zeitplanung und Datengrundlagen	7			
03	BETEILIGUNGSPROZESS	10			
	3.1 Fachliche und politische Beteiligung	12			
	3.1.1 Lenkungskreis	12			
	3.1.2 Projektsteuerungsgruppe	12			
	3.1.3 Erweiterte Projektsteuerungsgruppe	13			
	3.1.4 Beteiligung weiterer Gremien	13			
	3.2 Öffentlichkeitsbeteiligung	14			
	3.2.1 Online-Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft	14			
	3.2.2 Mobilitätsforen	16			
	3.2.3 Beteiligung von ausgewählten Zielgruppen	17			
	3.2.4 Projektbüro	17			
04	ANALYSE DER RAHMENBEDINGUNGEN	18			
	4.1 Raumstruktur und Stadtentwicklung	20			
	4.1.1 Demografie	20			
	4.1.2 Wirtschaft	22			
	4.1.3 Stadtentwicklung	23			
	4.2 Klima, Umwelt und Verkehrssicherheit	25			
	4.2.1 Lärmbelastung	27			
	4.2.2 Unfallhäufigkeit	28			
	4.3 Mobilitätsverhalten	29			
			05	BESTANDSANALYSE DES VERKEHRSANGEBOTS	32
			5.1	Kfz-Verkehr	32
			5.1.1	Fließender Kfz-Verkehr	32
			5.1.2	Ruhender Kfz-Verkehr	38
			5.2	Radverkehr	44
			5.3	Fußverkehr	50
			5.4	Öffentlicher Verkehr	52
			5.4.1	ÖPNV	52
			5.4.2	SPNV	56
			06	LEITBILD UND LEITZIELE	60
			6.1	Struktur und Herleitung des Leitbildes	60
			6.2	Ziele des Verkehrsentwicklungsplans	61
			6.3	Priorisierung des Leitbildes	63
			07	HANDLUNGSKONZEPT	64
			7.1	Handlungsfelder	64
			7.2	Maßnahmenübersicht	65
			7.3	Schlüsselmaßnahmen	69
			08	FAZIT UND PERSPEKTIVE	104
				ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	106
				QUELLENVERZEICHNIS	107
				ANLAGEN	108



Unser Ziel ist eine umweltschonende, klimagerechte, digitale und gleichberechtigte Mobilität für alle. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern wurden dafür 53 Maßnahmen zur Umsetzung entwickelt.

— Sabine Groß, Bürgermeisterin

GRUSSWORT

LIEBE OFFENBACHERINNEN UND OFFENBACHER,

gerade in einer wachsenden und kompakten Stadt wie Offenbach stehen wir vor der großen Herausforderung, wie wir sicherstellen, dass Wege schnell und sicher von jeder und jedem zurückgelegt werden können. Das ist gleichsam im privaten und geschäftlichen Umfeld wichtig. Während aktuell häufig der Pkw genutzt wird und die Anzahl der motorisierten Fahrzeuge steigt, wünschen sich immer mehr Menschen Lärmschutz, Luftreinhaltung und eine Rückgewinnung von Straßenraum.

Außer Frage steht: Für die Verkehrswende muss sich die Mobilität verändern und nachhaltiger werden - auch vor dem Hintergrund des Klimawandels. Der Straßenraum kann nicht mit der Bevölkerung mitwachsen und Lärm, Abgase und verstopfte Straßen beeinträchtigen wissenschaftlich nachweisbar unsere Lebensqualität. Attraktive und sichere Fuß- und Radwege sowie ein gut ausgebautes ÖPNV-Angebot schaffen Gelegenheit und Anreiz zum Umsteigen. Die Digitalisierung und alternative Mobilitätsformen wie Elektromobilität und Sharing-Systeme bieten weitere Möglichkeiten für eine umwelt- und klimaschonende Mobilität.

Unter einer breiten Bürgerbeteiligung haben in den vergangenen Monaten Fachplaner*innen, Verwaltung und Politik gemeinsam Leitlinien für die Mobilität von morgen ausgearbeitet. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2035 legen wir jetzt den Grundstein für eine nachhaltige und gleichberechtigte Weiterentwicklung der Verkehrsangebote und -infrastruktur.

Jede und jeder ist auf seine individuelle Art mobil. Deshalb setzt der Verkehrsentwicklungsplan auf eine gleichberechtigte Betrachtung aller Mobilitätsformen, um die Verkehrswende in Offenbach voranzubringen und gleichzeitig mehr Verkehrssicherheit, Lebensqualität und Raum für Begegnungen zu schaffen.

Fest steht aber auch: Der Verkehrsentwicklungsplan ist kein in sich geschlossenes Konzept. Die darin festgeschriebenen Maßnahmen sind zu konkretisieren, zu evaluieren und auf sich verändernde Rahmenbedingungen anzupassen. Nur dann bleiben wir in der Lage, auch morgen noch auf Veränderungen und Bedarfe reagieren zu können.

Mein herzlicher Dank gilt allen, die uns im Rahmen der Ausarbeitung mit ihren Ideen und ihrem Fachwissen unterstützt haben. Wir freuen uns auf die Umsetzung der ersten Maßnahmen, um damit Mobilität und Lebensqualität in Offenbach gleichermaßen zu sichern.


Ihre Sabine Groß
Bürgermeisterin

01 ANLASS DER NEUAUFSTELLUNG

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist das zentrale Instrument der konzeptionellen Verkehrsplanung. Es handelt sich hierbei um einen strategischen und integrierten Ansatz, der den Mobilitätsbedürfnissen von Menschen und Unternehmen Rechnung trägt.

Die Verkehrsentwicklungsplanung hat sich in den vergangenen Jahrzehnten aufgrund von veränderten gesellschaftlichen Anforderungen und neuen fachlichen Erkenntnissen immer weiterentwickelt.

Die Stadt Offenbach am Main verfügt bereits seit 2007 mit dem Verkehrsmanagementplan (VMP) 2015 über eine strategisch ausgerichtete Rahmenplanung, die seinerzeit einen fortschrittlichen und integrierten Ansatz unter Einbeziehung aller Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmenden begleitet und einen breit angelegten Beteiligungsprozess verfolgt hat. [1]

Seitdem wurden verschiedene städtische Projekte bearbeitet und weitere Pläne und Konzepte mit Bezug zur Verkehrsentwicklung aufgestellt, darunter zum Beispiel der Masterplan 2030 oder das Klimakonzept 2035

der Stadt Offenbach am Main. Durch die Vielzahl an neuen Entwicklungen, Erkenntnissen und Projektergebnissen besteht die Notwendigkeit der Weiterentwicklung zu einem Verkehrsentwicklungsplan, welcher den heutigen und künftigen Ansprüchen an eine nachhaltige, digitale und klimafreundliche Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger Offenbachs entspricht.

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2035 wird das Ziel einer Transformation hin zu einem modernen und zeitgemäßen Planwerk verfolgt, welches die Bedürfnisse der Nutzenden in den Fokus stellt. Besonders die Themen Nachhaltigkeit, Digitalisierung und klimafreundliche Gestaltung von Mobilität und Verkehr werden als Hauptaufgaben bei der Weiterentwicklung verfolgt.

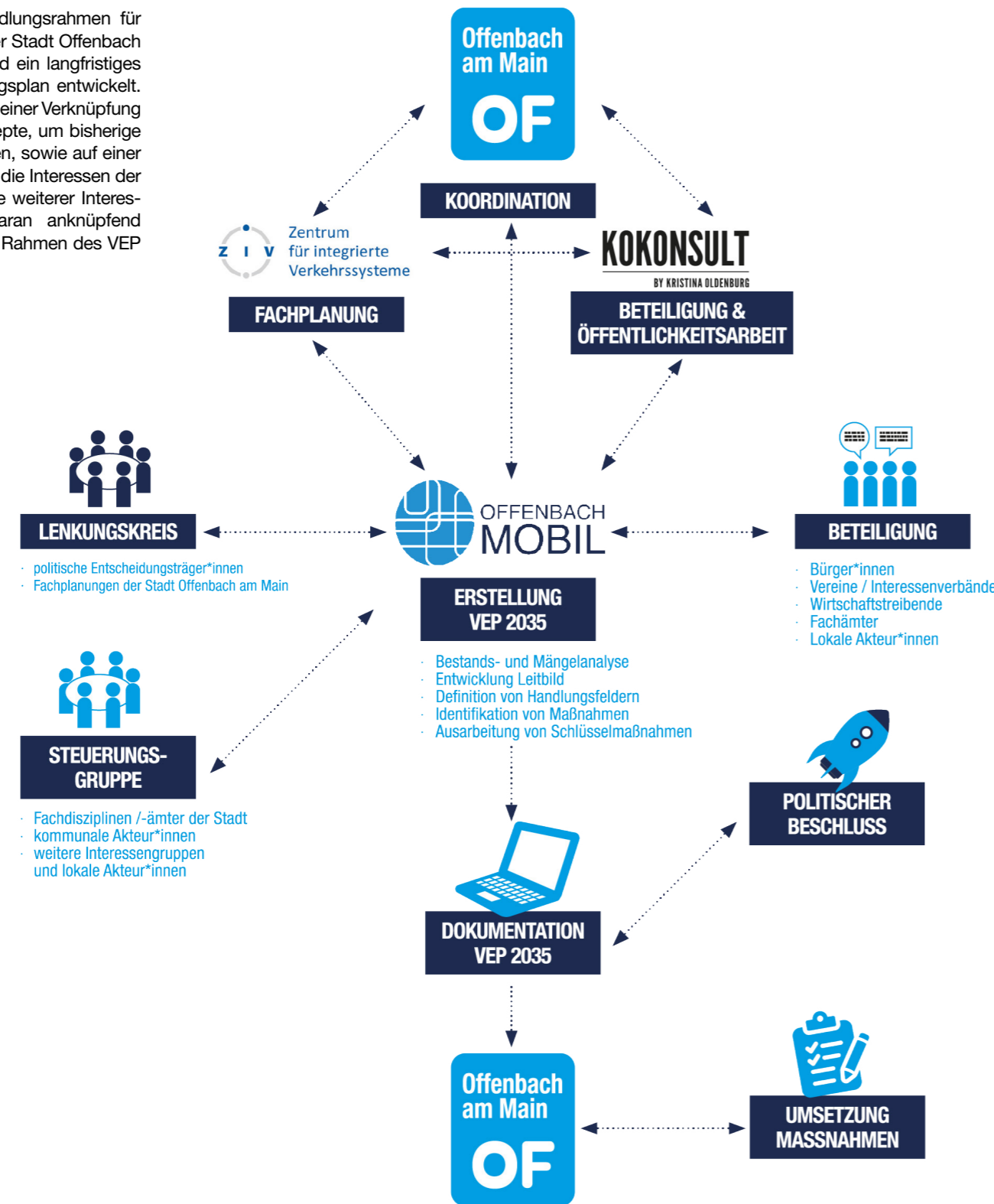
Im Ergebnis soll eine Verbesserung der Lebensqualität der Offenbacherinnen und Offenbacher erzielt werden. Durch einen integrierten Ansatz soll eine zukunftsorientierte Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden.

02 ENTSTEHUNG DES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS

2.1 Methodik und Berichtsaufbau

ENTSTEHUNGSPROZESS VEP 2035

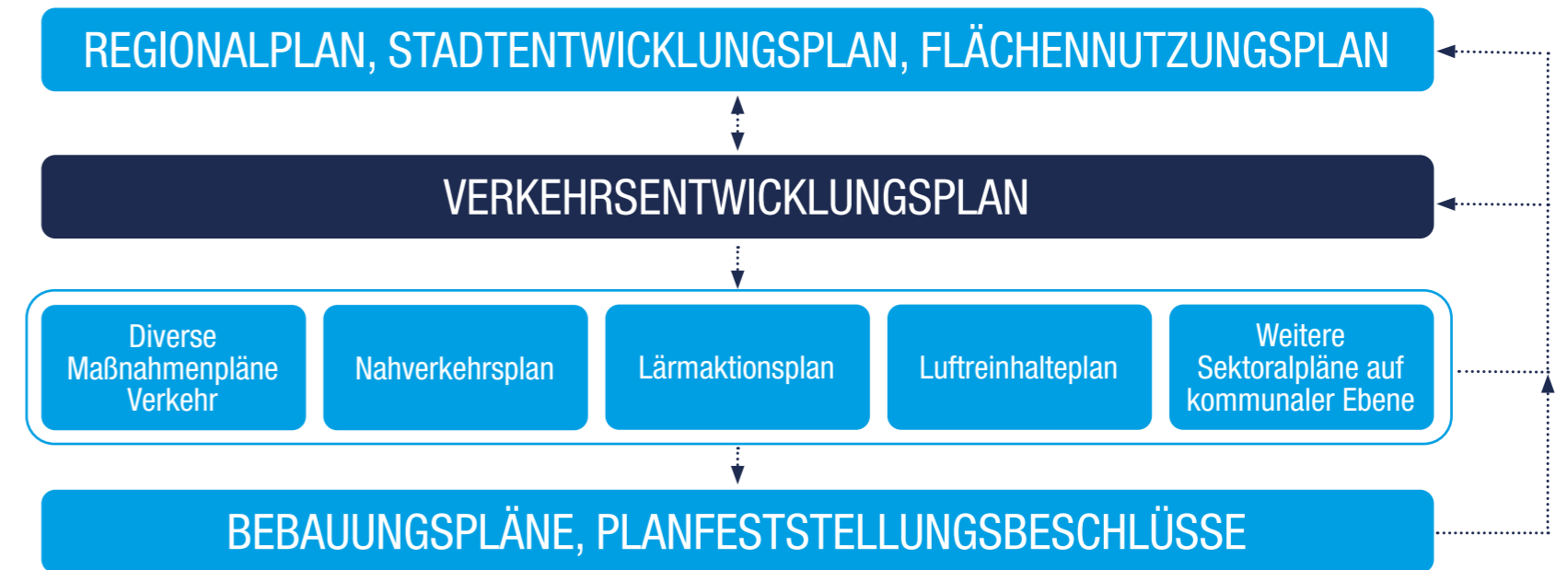
Der VEP 2035 soll den Handlungsrahmen für die verkehrliche Gestaltung der Stadt Offenbach am Main abbilden. Hierzu wird ein langfristiges Leitbild mit klarem Umsetzungsplan entwickelt. Das Augenmerk liegt dabei auf einer Verknüpfung bestehender Pläne und Konzepte, um bisherige Planungen effizient fortzuführen, sowie auf einer partizipativen Erarbeitung, um die Interessen der Bürgerinnen und Bürger sowie weiterer Interessensgruppen abzubilden. Daran anknüpfend werden neue Erkenntnisse im Rahmen des VEP 2035 ergänzt.



NEUE STRATEGISCHE EINBINDUNGS- UND KOORDINATIONSERFORDERNISSE FÜR DIE VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG

Der Verkehrsentwicklungsplan hat eine starke Integrationsaufgabe und soll formelle wie auch informelle verkehrsrelevante Planungen bündeln und koordinieren. In diesem Zusammenhang soll der VEP Offenbach 2035 die Ableitung von Maßnahmen aus einer konzeptionellen, an integrierten Zielen

orientierten Strategie, unter Beachtung der Wechselwirkungen zwischen Verkehrs- und Raumentwicklung, ermöglichen. Der VEP Offenbach 2035 hat eine entsprechend starke strategisch-konzeptionelle Ausrichtung.



Quelle: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, FGSV, Köln 2013 [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

Die Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans ist ein komplexer Prozess, der oftmals mehrere Jahre in Anspruch nimmt. Innerhalb von 15 Monaten wurde für die Stadt Offenbach am Main ein moderner Verkehrsentwicklungsplan, der den heutigen und zukünftigen Ansprüchen an eine umweltschonende, digitale und nachhaltige Mobilität entspricht, entwickelt.

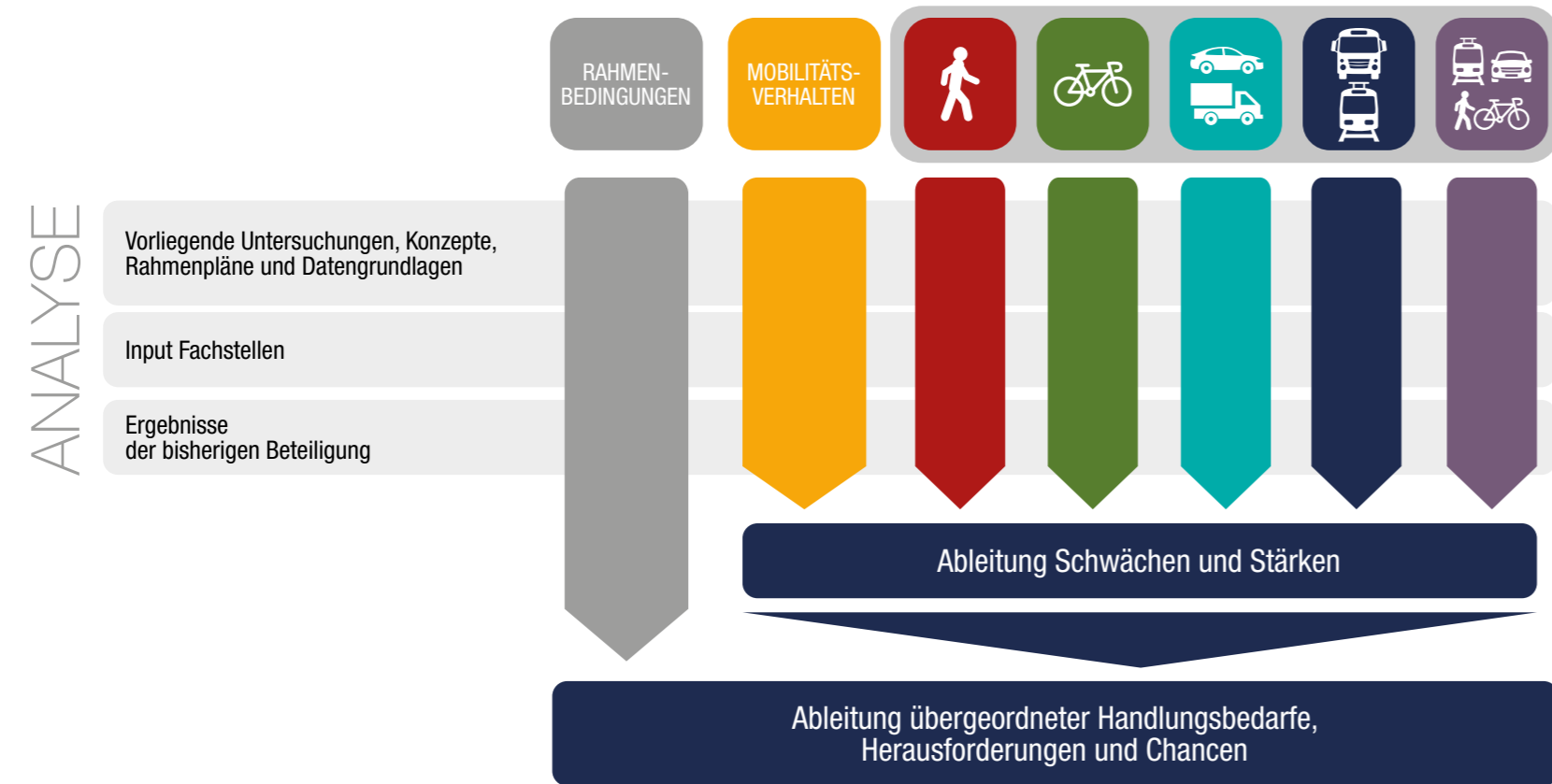
Für die Erstellung des VEP konnte eine Förderung für Mobilitätskonzepte durch das heutige Bundesministerium für Verkehr und Digitales (BMDV) im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ eingeworben werden. Der Förder- und somit auch der Bearbeitungszeitraum des VEP endete im Dezember 2022.

Bei der Erarbeitung sind die Anforderungen an ein zeitgemäßes Planwerk entsprechend den auf europäischer Ebene vorliegenden Standards für

Sustainable Urban Mobility Plans [2] berücksichtigt worden. Dazu gehören insbesondere die Erarbeitung von Leitzielen, die Betrachtung aller Mobilitätsformen und die Einbeziehung der Öffentlichkeit sowie relevanter Organisationen bei der Aufstellung des Planes. Hinzu kommen das anschließende Monitoring, die Evaluierung bei der Umsetzungskontrolle, sowie die sukzessive Fortschreibung der Pläne, welche inhärente Schritte im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung bilden.

Der vorliegende VEP 2035 ist daher nicht als Abschluss eines Planungsprozesses zu verstehen. Vielmehr bildet er den Beginn eines kontinuierlichen Prozesses der Ausarbeitung, Umsetzung, Evaluierung, sowie der regelmäßigen Fortschreibung.

VORGEHENSWEISE BEI DER ERFASSUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN UND AUSGANGSSITUATION FÜR DIE VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG



Quelle: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, FGSV, Köln 2013 [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

Der Erarbeitung des VEP Offenbach 2035 erfolgt dabei in mehreren Stufen. Die erste Bearbeitungsstufe beinhaltet eine ausführliche Analyse der verkehrlichen Situation in Offenbach am Main. Hierzu wurden vorhandene Unterlagen ausgewertet und die Ausgangssituation in Bezug auf die allgemeinen Entwicklungen, sowie hinsichtlich der Mobilität und der verschiedenen Verkehrsmittel für Offenbach am Main bewertet. Als Ergebnis wurden bestehende Defizite, Herausforderungen und Chancen für Verkehr und Mobilität in Offenbach am Main erfasst.

Die Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse bilden die Grundlage für die weiteren Bearbeitungsschritte des VEP.

Mit dem Aufstellen des Verkehrsentwicklungsplans 2035 soll der Grundstein für eine nachhaltige Mobilitätsplanung gelegt werden. In der zweiten Bearbeitungsstufe erfolgt dazu die Festlegung eines Leitbilds, in dem die übergeordneten Ziele für die Mobilität mit dem Zeithorizont 2035 aufgezeigt werden.

In der dritten Bearbeitungsstufe erfolgt die Ausarbeitung von Handlungsfeldern sowie des Maßnahmenkonzepts. Die Maßnahmen werden hinsichtlich der definierten Leitziele bewertet. Ferner werden Schlüsselmaßnahmen identifiziert, die besonders bedeutsam für die Umsetzung und somit für das Erreichen der festgelegten Ziele im Verkehrsentwicklungsplan sind. Diese Maßnahmen werden in einem höheren Detaillierungsgrad ausgearbeitet, indem konkrete Hinweise hinsichtlich Umsetzungsprozess, Zuständigkeiten, Kostenindikationen, Fördermöglichkeiten und Wechselwirkungen dargestellt werden.

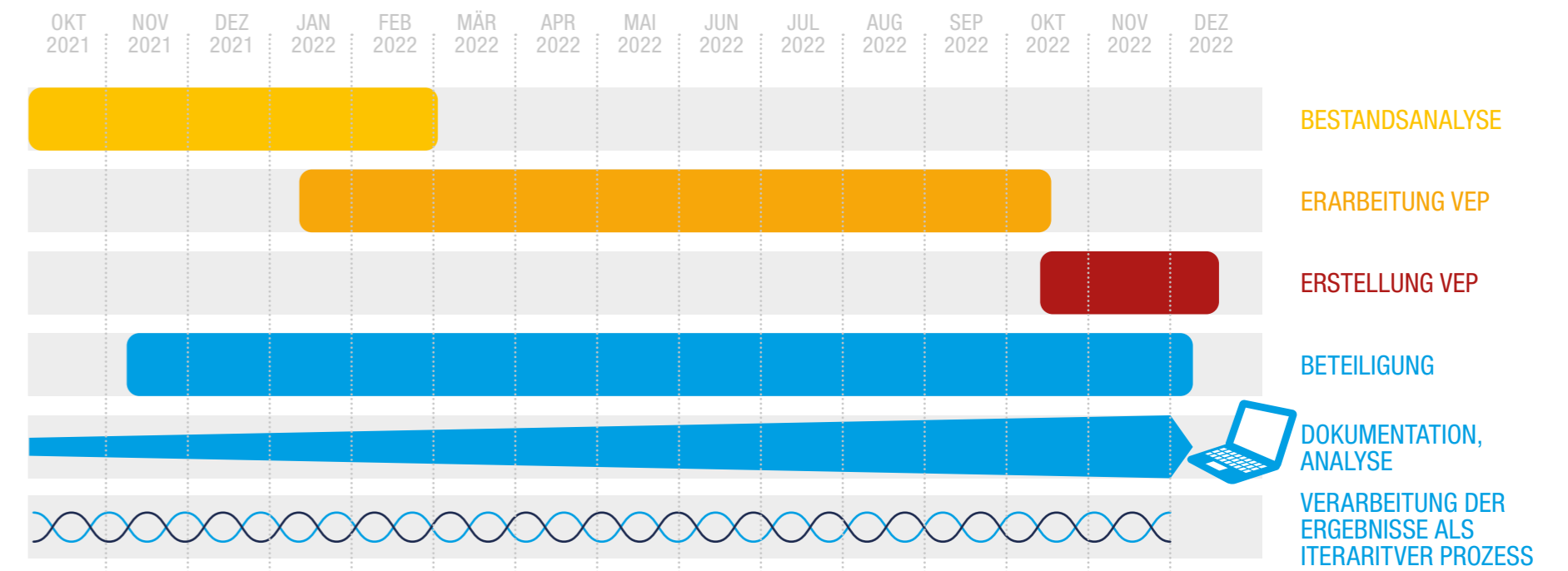
Die Ergebnisse der drei Bearbeitungsstufen wurden politischen Gremien, wie auch Interessensvertreterinnen und -vertretern in separaten Sitzungen präsentiert und entsprechende Rückmeldungen eingearbeitet.

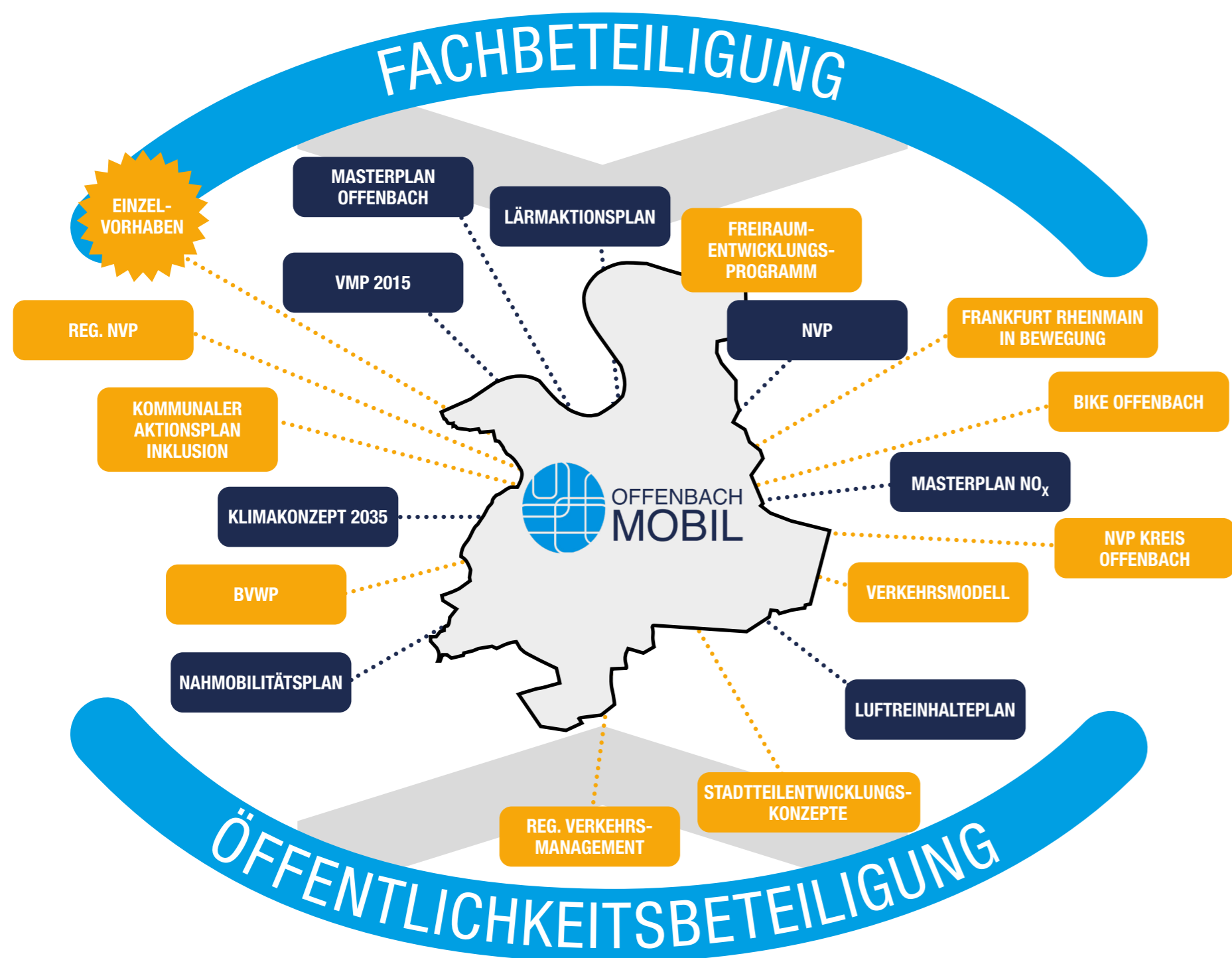
In Bezug auf die anschließende Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans werden im Rahmen der Definition der Schlüsselmaßnahmen Hinweise zur Prozessgestaltung sowie zum Monitoring und zur Evaluierung gegeben. So soll ein flexibler Umgang mit veränderten Rahmenbedingungen und eine zielgerichtete Umsetzung ermöglicht werden.

2.2 Zeitplanung und Datengrundlagen

Die Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans ist aufgrund des integrativen, koordinierenden und partizipativen Charakters ein zeitaufwendiger Prozess. Aufgrund des Förderrahmens stand für die Erarbeitung des VEP Offenbach 2035 ein begrenzter Zeitrahmen von 15 Monaten zur Verfügung.

ZEITPLANUNG





Damit die Bearbeitung in diesem knapp bemessenen Zeitrahmen gelingen kann, wurde im Vorfeld beschlossen, überwiegend auf bestehenden Konzepten und Datengrundlagen aufzubauen. Dadurch konnte auf zeitaufwendige Primärerhebungen und Verkehrsmodellrechnungen verzichtet werden. Die Ergebnisse des VEP Offenbach 2035 haben entsprechend der verfügbaren Bearbeitungszeit und Datengrundlagen einen überwiegend beschreibenden und konzeptionellen Charakter. Die inhaltliche Konkretisierung und Umsetzung der einzelnen Maßnahmen wird im Anschluss an die Beschlussfassung des VEP Offenbach 2035 im Vordergrund stehen.

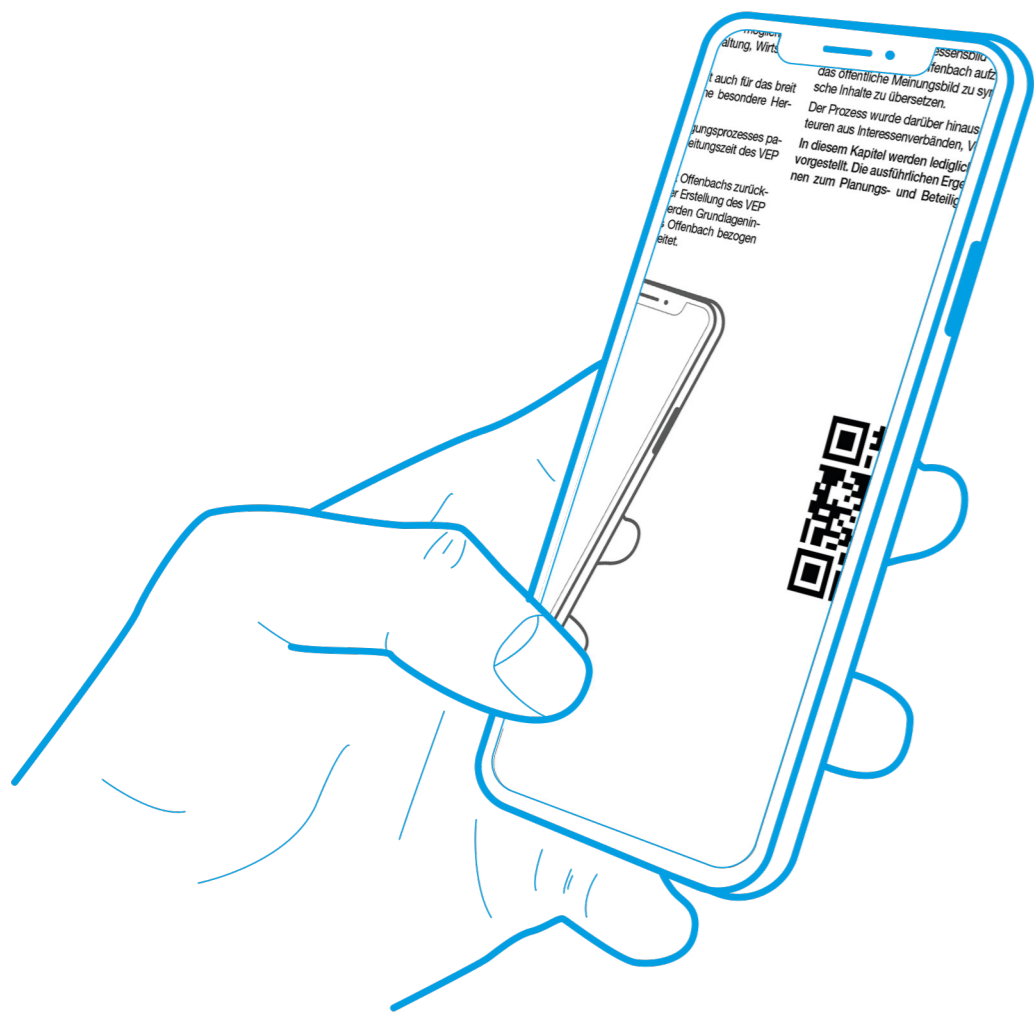
03 BETEILIGUNGS-PROZESS

Prämisse für eine bedarfsgerechte, zukunftsfähige Verkehrsplanung ist ein eng mit der Planung verzahnter Beteiligungsprozess, der möglichst alle Zielgruppen auf unterschiedlichen Ebenen (Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Bürgerinnen und Bürger etc.) miteinbezieht. Der kurze Bearbeitungszeitraum für den VEP 2035 stellt auch für das breit aufgestellte Beteiligungs- und Mitwirkungskonzept eine besondere Herausforderung dar. Daher wurden Konzeption und Umsetzung des Beteiligungsprozesses parallel zur fachlichen Bearbeitung seit Beginn der Bearbeitungszeit des VEP aufgenommen.

Um auf Wissen und Erfahrungen der Stadtgesellschaft Offenbachs zurückzugreifen, folgt die Beteiligungsstrategie im Rahmen der Erstellung des VEP dem sogenannten „Bottom-Up“-Ansatz. Demnach werden Grundlageninformationen aus erster Hand von den Menschen aus Offenbach bezogen und hieraus anschließend Themen für den VEP abgeleitet.

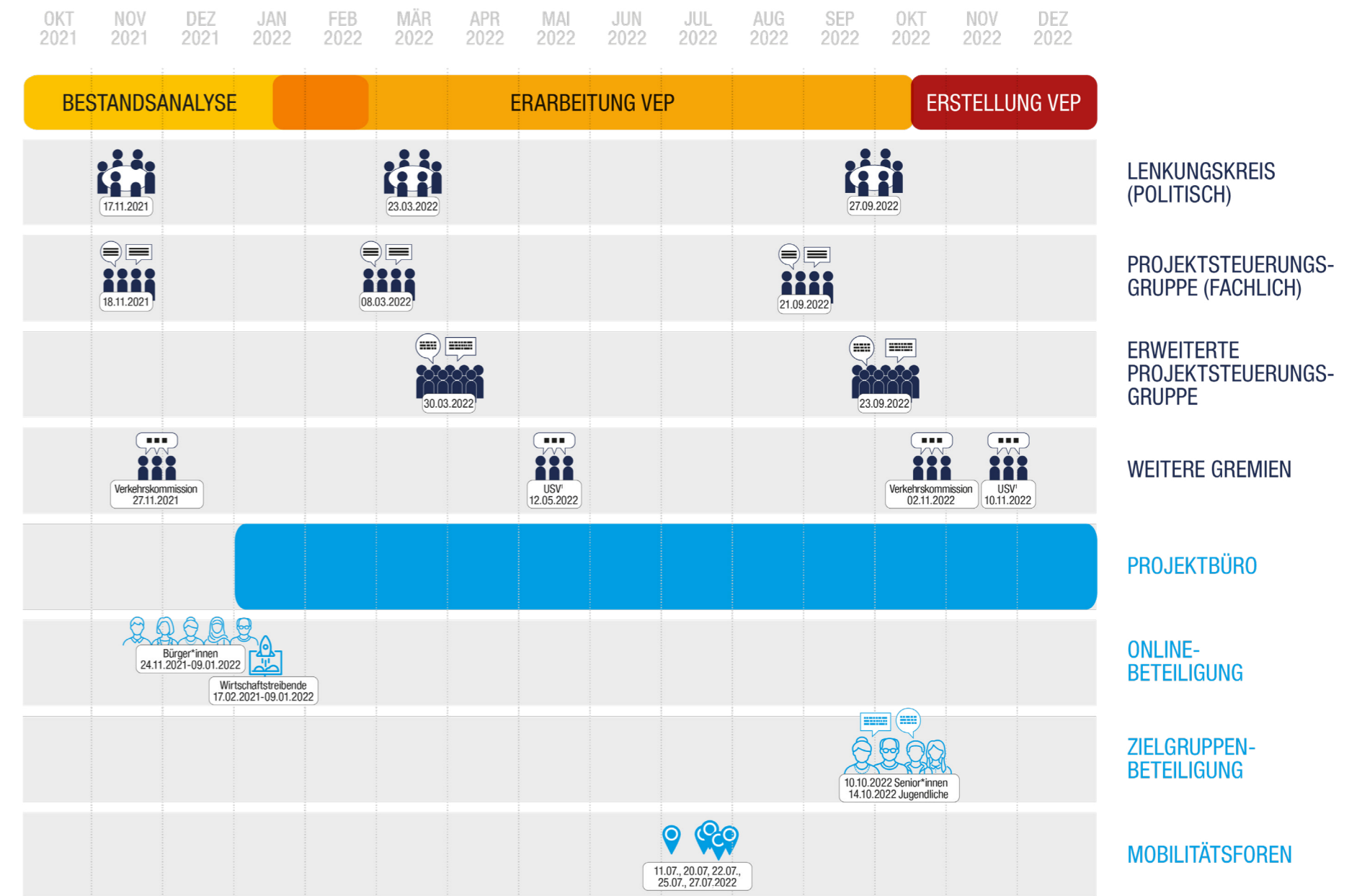
Ziel der Beteiligung war es, ein inklusives, multiperspektivisch angelegtes Meinungs- und Interessensbild aller Generationen und Bevölkerungsschichten der Stadt Offenbach aufzunehmen, fachliche Betrachtungen und das öffentliche Meinungsbild zu synchronisieren und schließlich in planerische Inhalte zu übersetzen.

Der Prozess wurde darüber hinaus kontinuierlich von Akteurinnen und Akteuren aus Interessenverbänden, Verwaltung und Politik begleitet. In diesem Kapitel werden lediglich Auszüge der Beteiligungsergebnisse vorgestellt. Die ausführlichen Ergebnisberichte sowie weitere Informationen zum Planungs- und Beteiligungsprozess finden Sie online unter: www.offenbach.de/offenbachmobil



www.offenbach.de/offenbachmobil

BETEILIGUNGSPROZESS



¹USV = Ausschuss für Umwelt, Stadtplanung und Verkehr

3.1 Fachliche und politische Beteiligung

Bereits zu Beginn des Erstellungsprozesses des Verkehrsentwicklungsplans wurden Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger aus Stadtverwaltung und Politik sowie Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Interessengruppen eingebunden und in relevante Entscheidungen einbezogen. Hierdurch wurde ein übergreifender Austausch ermöglicht und darüber hinaus Akzeptanz, Mitwirkungsbereitschaft und Verbindlichkeit für den Prozess erzeugt.

Im Rahmen der Gremienarbeit wurden ein Lenkungskreis, eine Projektsteuerungsgruppe sowie eine erweiterte Projektsteuerungsgruppe eingerichtet. Fortschritte in der Bearbeitung, Zwischenergebnisse aus dem Planungs- und Beteiligungsprozess, sowie das Erreichen von Meilensteinen wurden in diesen Gremien präsentiert und besprochen. Unterschiedliche Positionen, neue Erkenntnisse und Kritik wurden dabei berücksichtigt und lieferten so konstruktive Hinweise für die weiteren Arbeitsschritte.

3.1.1 Lenkungskreis

Der Lenkungskreis setzte sich aus zentralen politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern zusammen und beriet zu zentralen Ergebnissen und Meilensteinen. Ziel dieses Gremiums war es außerdem, die Beschlussfassung des Verkehrsentwicklungsplans durch Magistrat und Stadtverordnete vorzubereiten.

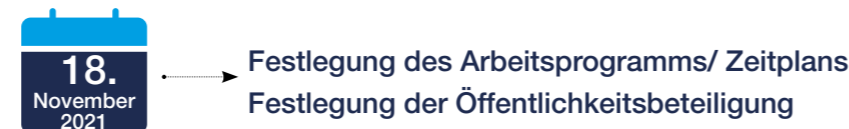
Der Lenkungskreis war mit folgenden Personen besetzt:

- Frau Sabine Groß (Bürgermeisterin Stadt Offenbach am Main, Dezernat II)
- Herr Paul-Gerhard Weiß (Stadtrat, Dezernat IV)
- Frau Dr. Julia Schultz (Persönliche Referentin Dezernat II)
- Herr Jürgen Weil (Persönlicher Referent Dezernat IV)
- Frau Ivonne Gerdts (Amtsleitung Amt für Mobilität)
- Herr Simon Valerius (Amtsleitung Amt für Planen und Bauen)
- Frau Sigrid Pietzsch (Bereichsleitung Straßen, Plätze, Grün, Amt für Planen und Bauen)

3.1.2 Projektsteuerungsgruppe

Die Projektsteuerungsgruppe unterstützte den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung auf fachlicher Ebene. In diesem Gremium waren folgende (kommunale) Akteurinnen und Akteure mit fachlichem Bezug vertreten:

- Stadt Offenbach am Main, Amt für Mobilität, Referat Verkehrsplanung und Referat Straßenverkehrsbehörde
- Stadt Offenbach am Main, Amt für Planen und Bauen, Referat Stadtentwicklung, Referat Freiraumplanung und Stadtgrün sowie Referat Vorhabenbezogene Verkehrsplanung
- Stadt Offenbach am Main, Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz
- Stadt Offenbach am Main, Amt für Wirtschaftsförderung und Liegenschaften
- NiO - Nahverkehr in Offenbach GmbH
- OVB Offenbacher Verkehrs-Betriebe GmbH
- IHK Industrie- und Handelskammer Offenbach am Main



3.1.3 Erweiterte Projektsteuerungsgruppe

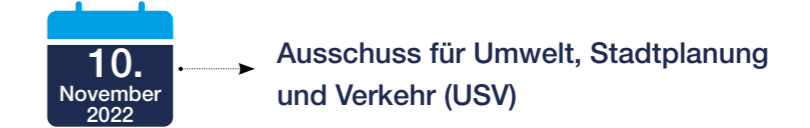
Ergänzt wurde die Projektsteuerungsgruppe durch die erweiterte Projektsteuerungsgruppe. Über dieses Gremium konnten sich Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden, Initiativen und lokalen Akteuren sowie der regionalen Verkehrsplanung bei der Erstellung des VEP einbringen. Im Zuge der Sitzungen wurden die besonderen Belange der verschiedenen Interessenvertretungen aufgenommen und entsprechend im weiteren Verlauf berücksichtigt. Folgende Institutionen waren Teil der erweiterten Projektsteuerungsgruppe:

- Kommunalen Beauftragter für Menschen mit Behinderung
- Seniorenrat der Stadt Offenbach am Main
- Radentscheid Offenbach
- ADFC Offenbach
- VCD Offenbach
- FUSS e.V.
- Lokale Agenda 21 Offenbach
- Kreishandwerkerschaft Stadt und Kreis Offenbach
- Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen (ehemals FZ-NUM)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
- Hochschule für Gestaltung Offenbach (HfG)
- Quartiersmanagements
- Kinder- und Jugendparlament Offenbach



3.1.4 Beteiligung weiterer Gremien

Darüber hinaus wurden im Rahmen von bestehenden (politischen) Gremien und Ausschüssen weitere Personenkreise über den entsprechend aktuellen Arbeitsstand des Verkehrsentwicklungsplans informiert.



3.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Durch die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit konnte von Beginn an die Perspektive der Offenbacherinnen und Offenbacher in den VEP einfließen. Die Herausforderung dabei lag darin, fachliche Betrachtungen und das öffentliche Meinungsbild miteinander zu synchronisieren. Dies gelang durch einen Dialogprozess, bei dem planerische Inhalte verständlich dargestellt und im Wechselspiel mit den Bürgerinnen und Bürgern stetig rückgekoppelt wurden.

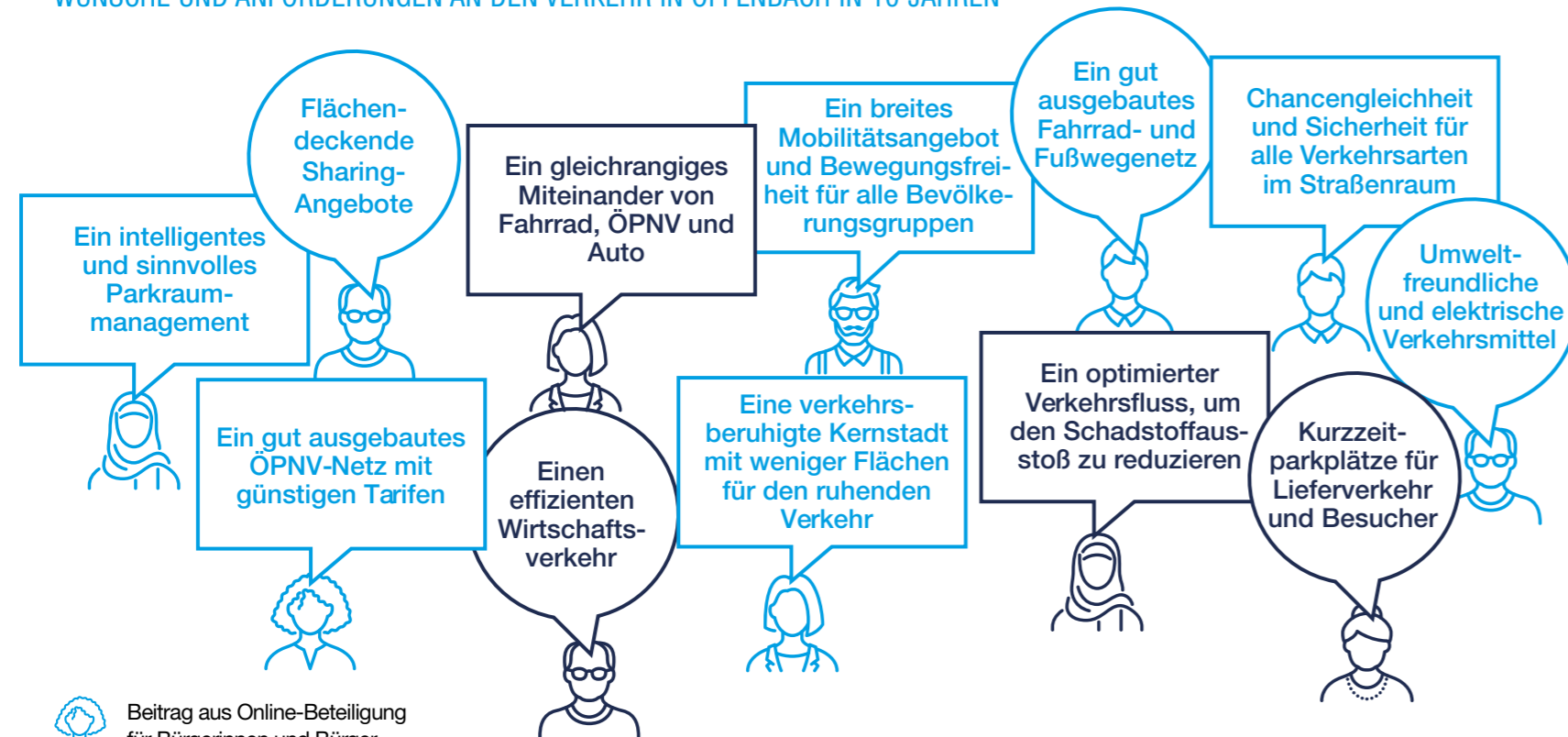
Durch die breit angelegte Online-Beteiligung im Rahmen der Bestandsanalyse wurden fachplanerische Analysen durch die Alltagserfahrungen der Teilnehmenden ergänzt. Bei Mobilitätsforen vor Ort in den Offenbacher Stadtteilen konnten Interessierte konkrete Maßnahmenvorschläge einbringen und mit den Verantwortlichen aus Politik, Verwaltung und Planung diskutieren. Über ein eigens für den Prozess eingerichtetes „Projektbüro“ in der Offenbacher Innenstadt konnten sich Interessierte über den gesamten Bearbeitungszeitraum hinweg über (Zwischen-)Ergebnisse informieren, Feedback geben und Fragen stellen.

3.2.1 Online-Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft

Den Auftakt zur Beteiligung bildete eine breit angelegte Online-Befragung im Rahmen der Bestandsanalyse. Ziel war es, einen Eindruck zu gewinnen, wie die Offenbacherinnen und Offenbacher den Verkehr in ihrer Stadt wahrnehmen. In einem kompakten Fragebogen wurden unter anderem das Mobilitätsverhalten, eine Einschätzung des Wohnumfelds bzw. des Wirtschaftsstandorts in Bezug auf die Infrastruktur oder die Relevanz von Handlungsfeldern abgefragt.

Kernelement der Befragung war eine interaktive Karte, auf der die Teilnehmenden verkehrsmittelbezogene konkrete Hinweise geben konnten, wo der Verkehr besonders gut funktioniert oder wo es Probleme gibt. Um eine gemeinsame Vision für den VEP zu entwerfen, wurden die Teilnehmenden außerdem zu ihren Vorstellungen und Anforderungen an den zukünftigen Verkehr in Offenbach befragt.

WÜNSCHE UND ANFORDERUNGEN AN DEN VERKEHR IN OFFENBACH IN 10 JAHREN



Beitrag aus Online-Beteiligung für Bürgerinnen und Bürger

Beitrag aus Online-Beteiligung für Wirtschaftstreibende

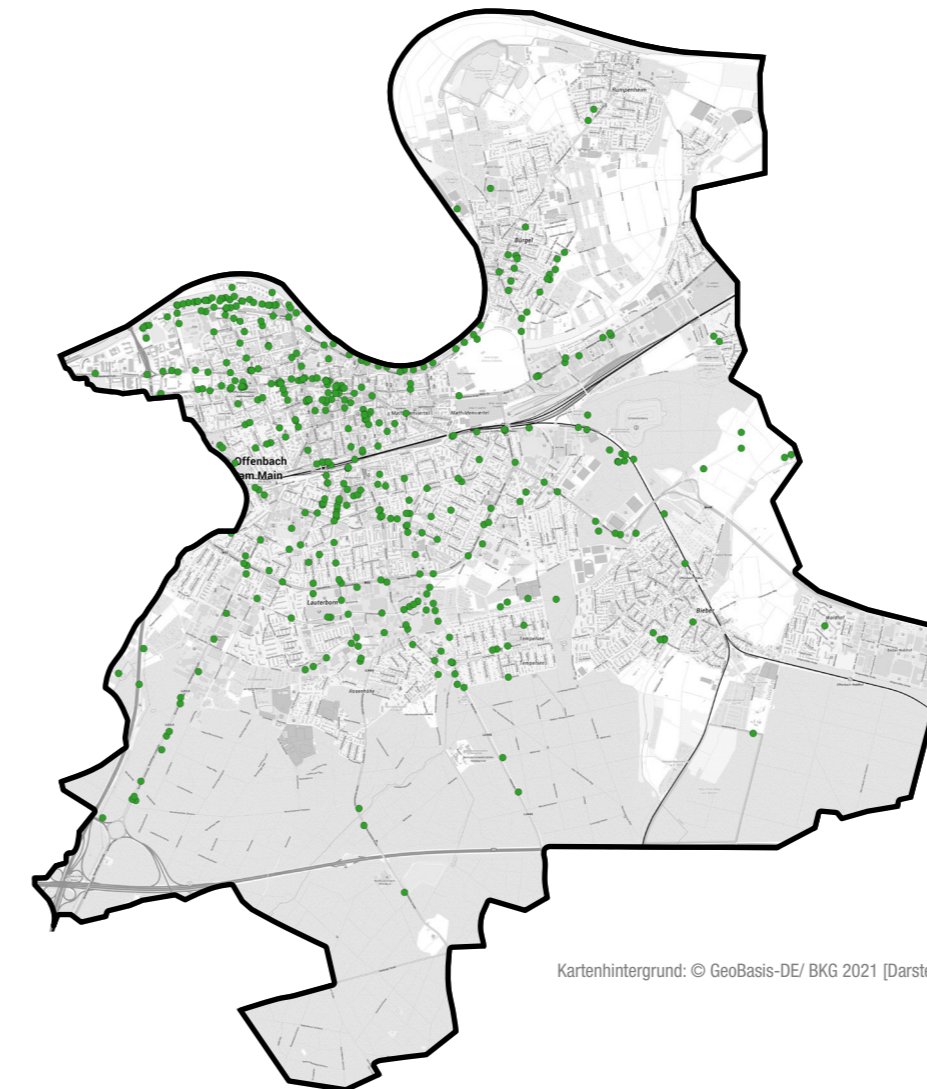
Quelle: Ergebnisse der Online-Befragung zum VEP 2035 für Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

Aufgrund der hohen Relevanz des Wirtschaftsverkehrs für die Stadt Offenbach wurde zusätzlich eine entsprechend angepasste Version der Online-Beteiligung speziell für Wirtschaftstreibende durchgeführt.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden im Zeitraum vom 24.11.2021 bis zum 09.01.2022 insgesamt rund 2.340 Karteneinträge von ca. 700

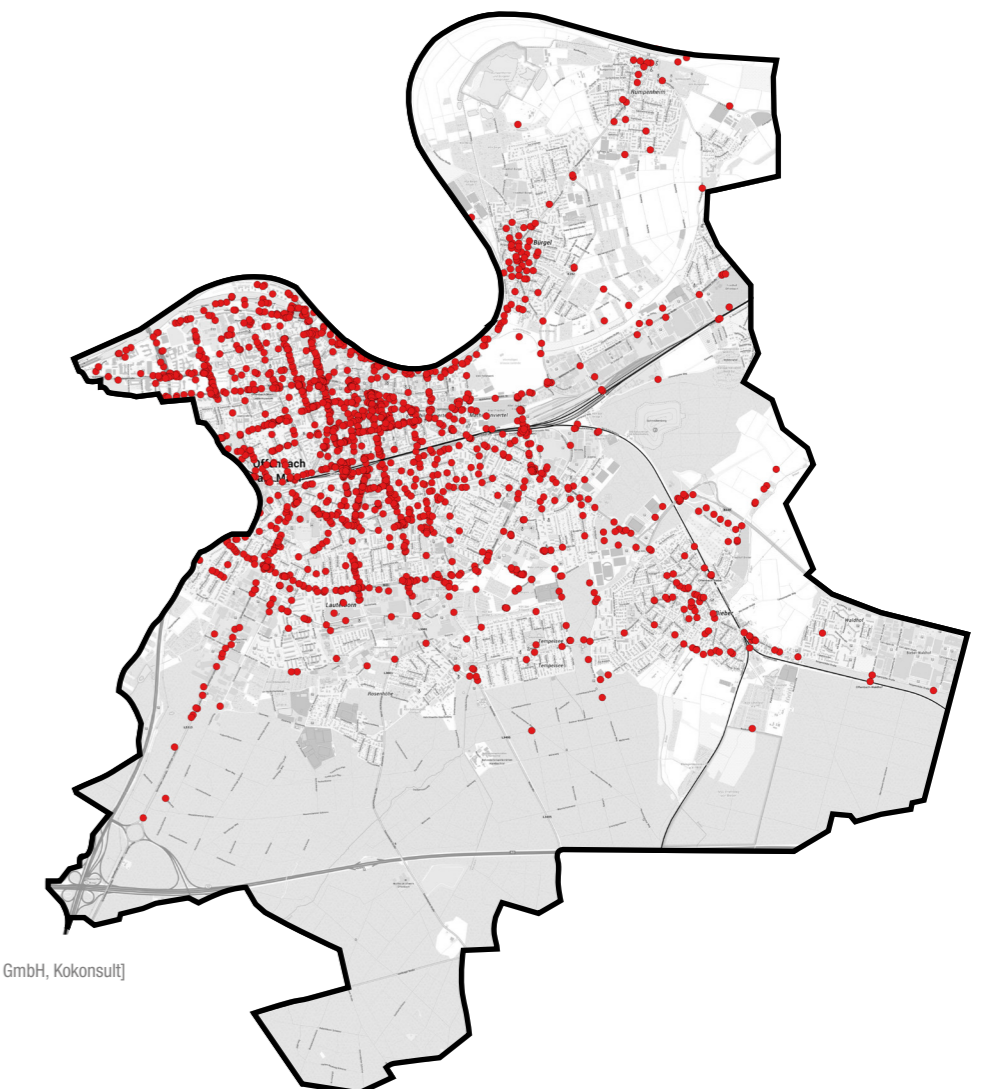
Teilnehmenden erfasst. Bei der Beteiligung der Wirtschaftstreibenden (17.12.2021 bis 09.01.2022) wurden von knapp 100 Teilnehmenden 270 Einträge vorgenommen. Die Beiträge der Teilnehmenden waren detailliert und aussagekräftig, wodurch die Ergebnisse insgesamt eine hohe Qualität aufweisen.

POSITIVE RÜCKMELDUNGEN ZUR VERKEHRSSITUATION



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2021 [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

NEGATIVE RÜCKMELDUNGEN ZUR VERKEHRSSITUATION



3.2.2 Mobilitätsforen

In Ergänzung zu der Online-Beteiligung wurden im Juli 2022 Mobilitätsforen für eine Beteiligung vor Ort durchgeführt. Dazu wurden die Stadtteile nach Struktur und Größe zusammengefasst, sodass sich schlussendlich fünf Standorte für die Foren in den Stadtteilen Hafen, Lauterborn, Bürgel, Bieber und im Mathildenviertel ergaben. Die Besucherinnen und Besucher konnten sich unter anderem über den Entstehungsprozess des VEP informieren, Feedback zum Leitbild geben (siehe Kapitel 7.3) und konkrete Maßnahmenvorschläge für die Entwicklung der zukünftigen Mobilität in Offenbach einbringen. Zudem war für die Teilnehmenden die Möglichkeit geboten, sich mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Wissenschaft, Verwal-

tung sowie den für Fachplanung und Beteiligungsprozess verantwortlichen Büros auszutauschen. In Gesprächsrunden wurde auf Grundlage der Ergebnisse der Online-Beteiligung die Vision für die Mobilität der Zukunft in Offenbach um wichtige Perspektiven erweitert und geschärft.

Um die Mobilitätsforen für alle Personengruppen zugänglich zu machen, wurden hierfür Orte ausgewählt, die barrierefrei erreichbar sind. Weiterhin waren an einem der Mobilitätsforen zwei Gebärdensprache-Dolmetscherinnen anwesend.

IMPRESSIIONEN MOBILITÄTSFOREN (LINKS: HAFEN, RECHTS: LAUTERBORN)



Quelle: ZIV GmbH, Kokonsult



AUSZUG VON MASSNAHMENVORSCHLÄGEN AUS DEN MOBILITÄTSFOREN



3.2.3 Beteiligung von ausgewählten Zielgruppen

Bei der Online-Beteiligung und den Mobilitätsforen wurde deutlich, dass insbesondere die Personengruppen Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen im bisherigen Prozess unterrepräsentiert waren. Diese Zielgruppen wurden separat aufgesucht und in Workshops zum Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans beteiligt.

Die Beteiligung älterer Menschen fand während eines Treffens des Senior*innenclubs in Kooperation mit dem Stadtteilbüro Lauterborn statt. Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen wurde durch das Kinder- und Jugendparlament Offenbach ermöglicht.

Beide Zielgruppen haben die bisherigen Erkenntnisse um weitere Perspektiven ergänzt. Bei den Seniorinnen und Senioren waren die Belange der Barrierefreiheit und die ÖPNV-Anbindung ein zentrales Gesprächsthema. Aus Sicht der Jugendlichen gibt es in Offenbach Verbesserungsbedarf bezüglich des Radwegenetzes und des ÖPNV, insbesondere bei den Schulwegen. Auch der Wunsch nach weiteren niedrigschwelligen Mobilitätsangeboten sowie die Sicherheit im Straßenraum waren Teil der Diskussion.

WORKSHOP MIT DEM KINDER- UND JUGENDPARLAMENT



Quelle: ZIV GmbH, Kokonsult

3.2.4 Projektbüro

IMPRESSIIONEN PROJEKTBURO OFFENBACH MOBIL



Quelle: ZIV GmbH, Kokonsult

Im Rahmen der Erstellung des VEP wurde in der Offenbacher Innenstadt ein Dialogbüro eingerichtet, das zwischen Januar und Dezember 2022 an drei Tagen pro Woche geöffnet hatte. Interessierte konnten dort bei Vertreterinnen und Vertretern der zuständigen Büros für Planung und Beteiligung Rückmeldungen zur Bestandsanalyse geben, aber auch Fragen zum Prozess stellen, Feedback und Kritik äußern.

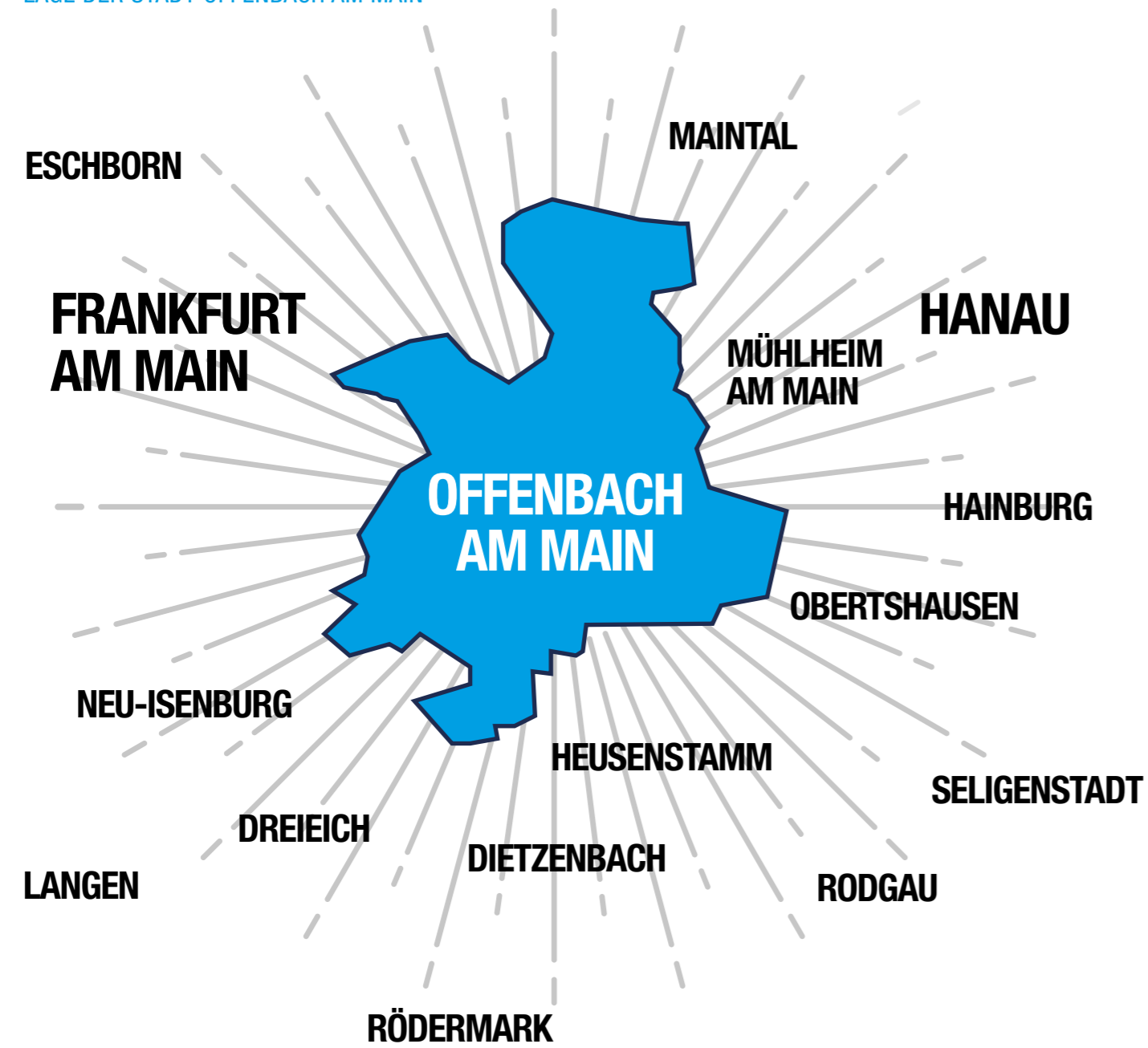
Das Projektbüro wurde hauptsächlich von Bürgerinnen und Bürgern besucht, die nicht an den öffentlichen Beteiligungsformaten teilnahmen. Im direkten Austausch konnten sie dort ihre Ideen zum Verkehr in Offenbach teilen.

04 ANALYSE DER RAHMENBEDINGUNGEN

4.1 Raumstruktur und Stadtentwicklung

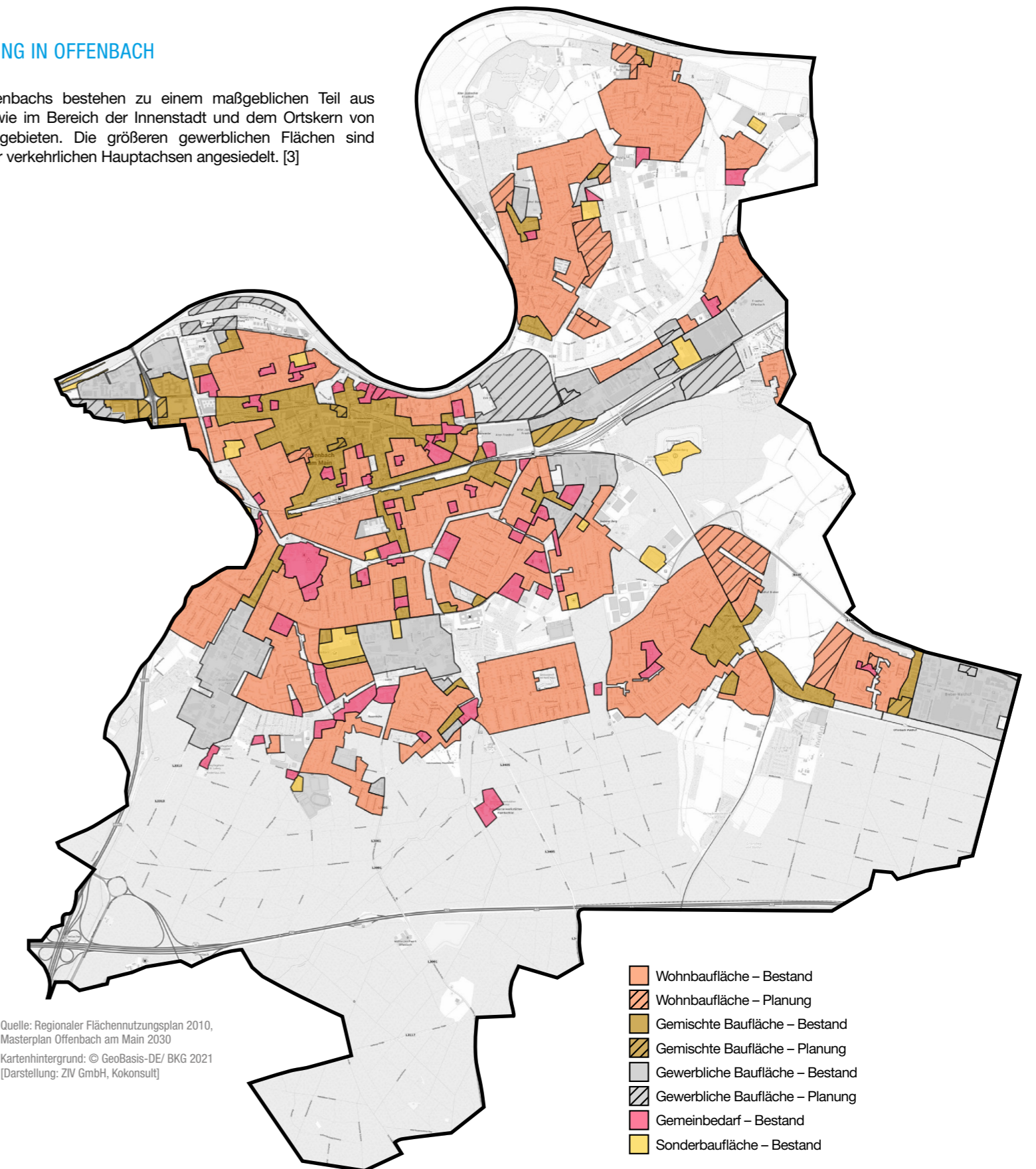
Die Raumstruktur Offenbachs zeichnet sich durch die kompakte räumliche Verteilung und den die Stadt umgebenden Grüning aus. Ähnlich wie bei den umliegenden Gemeinden hat auch Offenbach nur eine wenig bewegte Topografie vorzuweisen.

LAGE DER STADT OFFENBACH AM MAIN



FLÄCHENNUTZUNG IN OFFENBACH

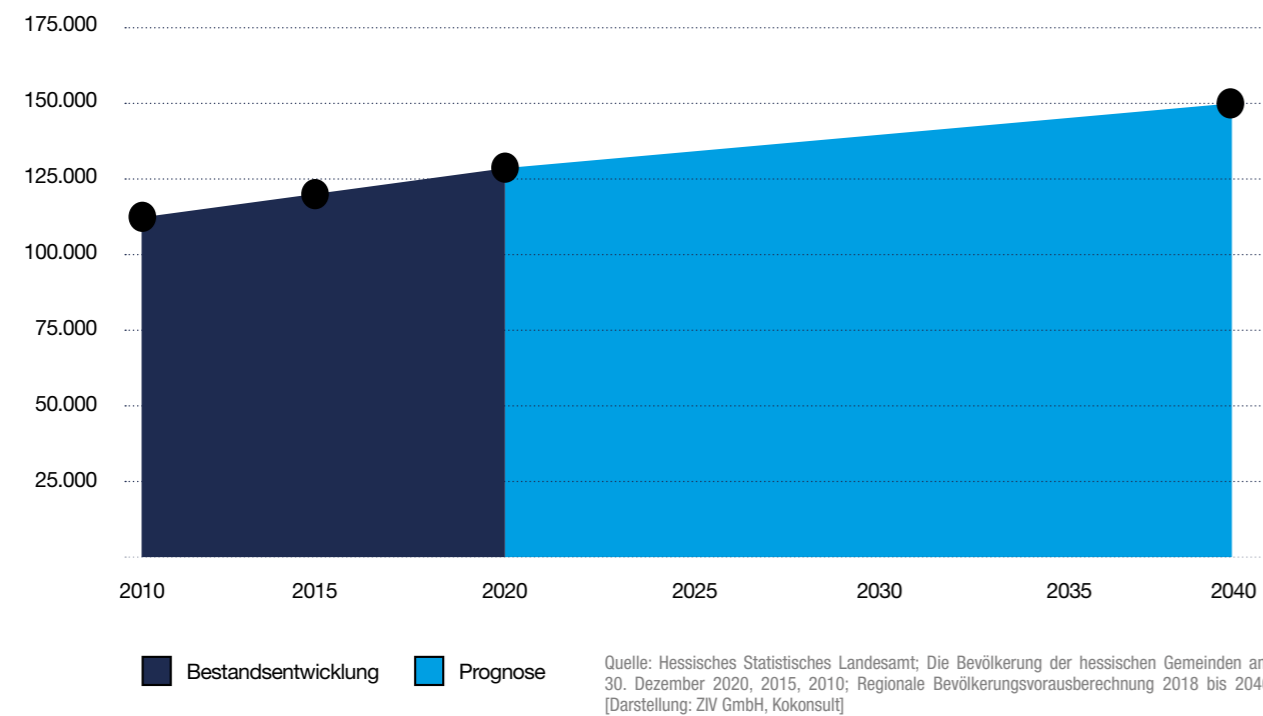
Die Stadtteile Offenbachs bestehen zu einem maßgeblichen Teil aus Wohngebieten, sowie im Bereich der Innenstadt und dem Ortskern von Bieber aus Mischgebieten. Die größeren gewerblichen Flächen sind sektoral entlang der verkehrlichen Hauptachsen angesiedelt. [3]



Quelle: Regionaler Flächennutzungsplan 2010,
Masterplan Offenbach am Main 2030
Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2021
[Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

4.1.1 Demografie

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IN OFFENBACH AM MAIN



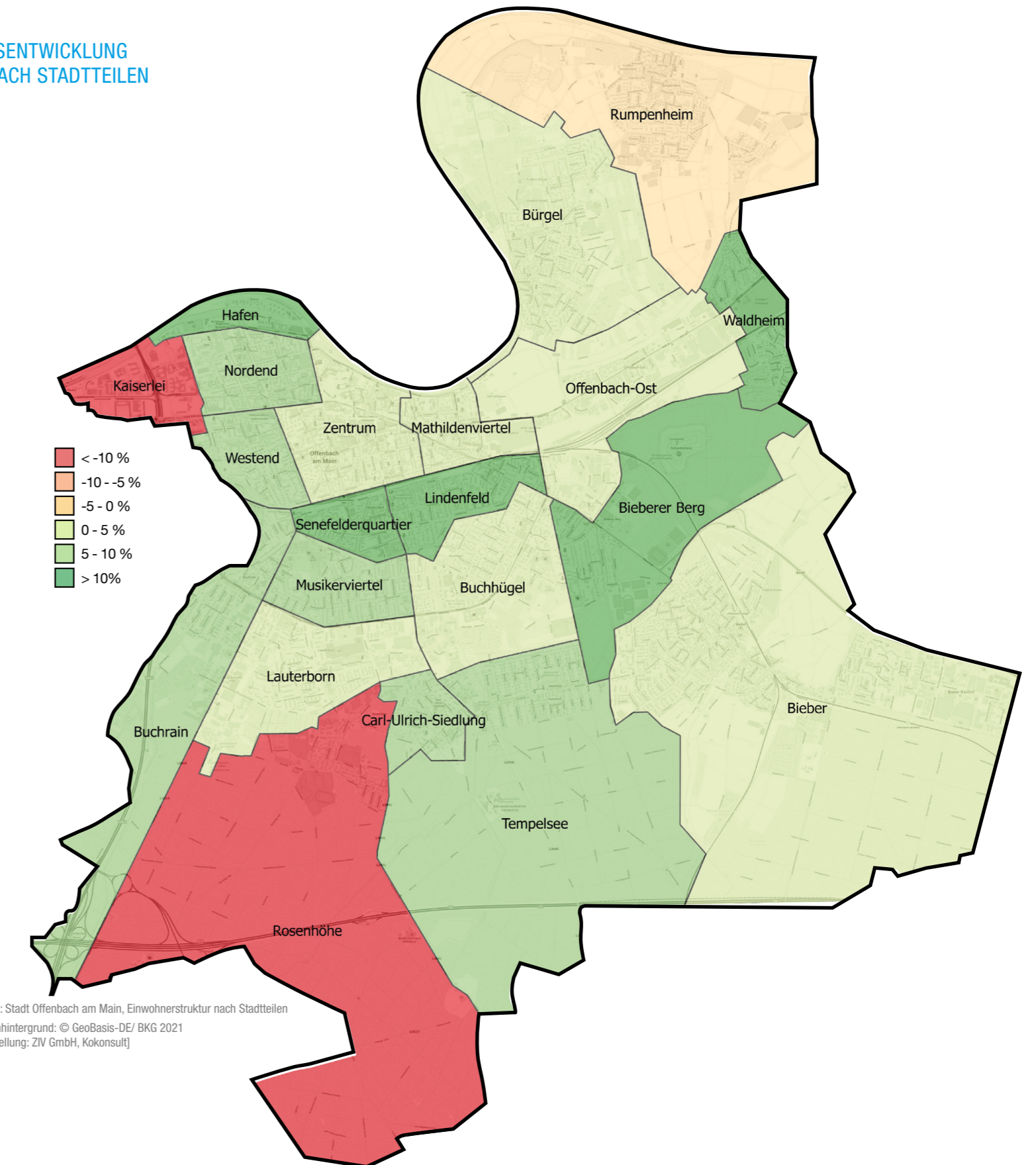
Offenbach am Main ist eine wachsende Stadt. Die Einwohnerzahl ist zwischen 2011 und 2020 um rd. 14% angestiegen. Im Jahr 2020 lag die Einwohnerzahl bei knapp 131.000 Personen. Im Vergleich zu den anderen Städten der Metropolregion Frankfurt/ Rhein-Main nimmt Offenbach am Main damit bezüglich des Einwohnerwachstums die Spitzenposition ein. Zum Vergleich: Frankfurt am Main wuchs im gleichen Zeitraum um knapp 13%, Darmstadt um rund 9%. [4]

Für die Zukunft wird mit weiterem Bevölkerungswachstum gerechnet. Das Hessische Statistische Landesamt erwartet für das Jahr 2040 etwa 147.000 Einwohner, was einer Zunahme von rd. 14% über die nächsten 20 Jahre entspricht [5]. Für die Dimensionierung der Verkehrsangebote ist daher von einer in den nächsten Jahren weiter zunehmenden Gesamtnachfrage auszugehen.

Offenbach zeigt eine relativ starke Einwohnerfluktuation. Im Jahr 2020 gab es jeweils rd. 11.000 Zu- und Fortzüge [6]. Dies kann in Bezug auf die Etablierung von veränderten Mobilitätsverhalten Chancen bieten. Ein Umzug ist im Allgemeinen ein guter Zeitpunkt, bisherige Mobilitätsgewohnheiten in Frage zu stellen und alternativen Angeboten offener gegenüberzustehen. Die Stadt Offenbach am Main zeichnet sich als Stadt der kulturellen Vielfalt aus, was sich in einem Anteil von über 35% international geprägter Bevölkerung zeigt. [4]

Dabei verfügt sie über eine vergleichsweise junge Bevölkerung. Das Durchschnittsalter lag 2019 bei etwa 41 Jahren [7], der bundesdeutsche Durchschnitt lag hingegen bei rd. 49 Jahren [8]. Die Bevölkerung im Bereich der Innenstadt ist im Schnitt am jüngsten, in den äußeren Bereichen liegt das Durchschnittsalter über dem städtischen Durchschnitt.

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 2015 – 2020 NACH STADTTILEN

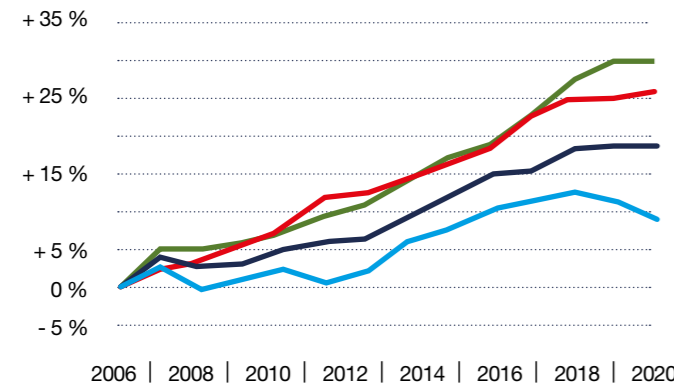


4.1.2 Wirtschaft

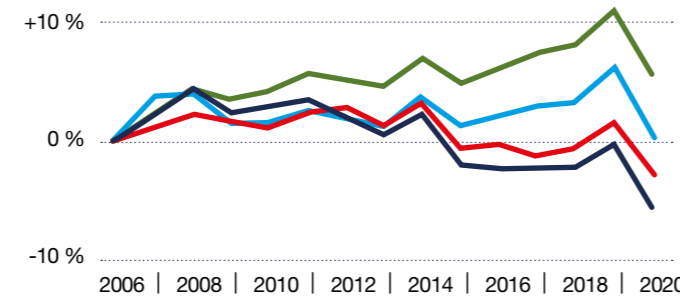
Die Entwicklung der Beschäftigten und Betriebe in Offenbach ist nicht vergleichbar mit der Dynamik der Bevölkerungsentwicklung. Die Anzahl der Beschäftigten ist in den letzten 10 Jahren um knapp 8% angestiegen, was im Vergleich zu anderen Städten der Metropolregion einem unterdurch-

schnittlichen Wachstum entspricht. In Frankfurt und Darmstadt lag die Zunahme jeweils über 25%. Die Anzahl der Betriebe in Offenbach ist seit 2010 leicht rückläufig, was der allgemeinen Entwicklung in den Städten der Metropolregion entspricht. [9,10]

BESCHÄFTIGTE 2006 – 2020



BETRIEBE 2006 – 2020



— Offenbach a. M. — Darmstadt — Frankfurt a. M. — Wiesbaden

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Unternehmen und Betriebe in Hessen 2006 – 2017; Hessisches Statistisches Landesamt; Rechtliche Einheiten und Niederlassungen in Hessen 2018 – 2020 [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

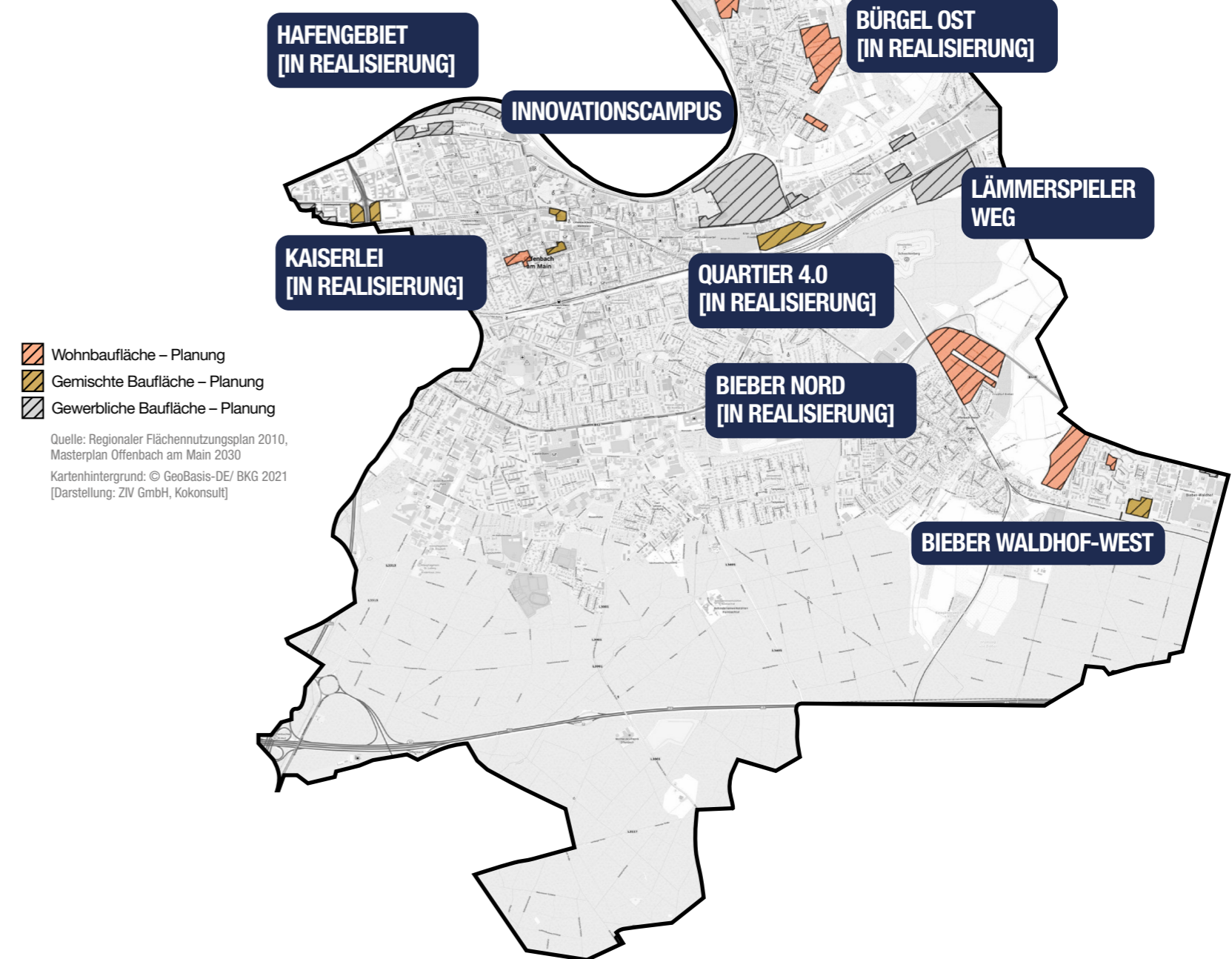
Zwischen 2014 und 2020 war die Zahl der Einpendelnden relativ konstant, mit einer eher abnehmenden Tendenz in den letzten Jahren. Die Zahl der Auspendelnden hat dahingegen mit über 30% stark zugenommen [11]. Ein zunehmender Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung in Offenbach ist auf Arbeitsplätze außerhalb des Stadtgebiets angewiesen. Ferner führt die unterschiedliche Entwicklung der Ein- und Auspendelndenzahlen tendenziell zu ausgeprägteren richtungsbezogenen Lastrichtungen der Verkehrsströme. Diese Entwicklungen stellen sowohl die Verkehrsangebote in Offenbach als

auch die der umliegenden Kommunen vor Herausforderungen. Eine rein kommunal ausgerichtete Verkehrsplanung wird vor diesem Hintergrund nur begrenzt eine Veränderung des Verkehrsgeschehens bewirken können. Das weitere Voranbringen von kommunenübergreifenden Konzepten stellt demnach eine wichtige Aufgabe der Verkehrsplanung dar.

4.1.3 Stadtentwicklung

In Offenbach am Main werden in mehreren Gebieten Wohn- und Gewerbeflächen realisiert bzw. geplant. Entwicklungsschwerpunkte der nächsten Jahre finden sich insbesondere in Bürgel und Bieber sowie im Bereich der Unteren Grenzstraße (Quartier 4.0, Innovationscampus). Diese Entwicklungsflächen liegen teilweise nicht in unmittelbarer Nähe zu ÖV-Hauptachsen und/ oder dem überregionalen Straßennetz. Eine qualitativ gute Erschließung ist daher sicherzustellen.

GEBIETSENTWICKLUNGEN



Mit dem Masterplan Offenbach 2030 [12] liegt ein Rahmenkonzept mit Empfehlungen zur Entwicklung der Stadt Offenbach am Main vor. Der Schwerpunkt des Masterplans liegt auf den Themengebieten Wohnen und Wirtschaft, enthält aber auch weitergehende Aussagen zu städtebaulichen und infrastrukturellen Entwicklungen. Im Masterplan Offenbach 2030 sind zehn Schlüsselprojekte definiert, die als besonders bedeutsame Vorhaben für dessen Umsetzung gelten. Viele der in diesem Zusammenhang definierten Einzelmaßnahmen haben einen direkten Bezug zum Verkehr.

Zu nennen sind z. B. Maßnahmen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Freiraumqualitäten (Neu- und Umgestaltung von Straßenräumen), Aufwertung der Innenstadt (funktionale und gestalterische Aufwertung Hauptbahnhof), Neukonzeption des Kaiserlei-Gebietes, Entwicklung des Offenbacher Ostens (Verbindungsstraße, Rückbau und Begrünung von Straßenräumen) oder zur Anbindung Offenbachs (Ergänzung des Verkehrsnetzes für eine gute regionale Radverkehrsanbindung, Regionalzugangsanbindung Aschaffenburg - Hanau - Offenbach am Main - Flughafen).

MASTERPLAN OFFENBACH AM MAIN 2030



Quelle: Masterplan Offenbach am Main 2030

FAZIT

+ Stärken und Chancen

- Kompakte Stadtstrukturen und fahrradfreundliche Topografie
- Junge Bevölkerung und viele Einwohnerzuzüge bieten gute Voraussetzungen, um Änderungen im Mobilitätsverhalten zu schaffen
- Entwicklungsflächen und -gebiete können als Keimpunkte einer attraktiven und stadtverträglichen Mobilitätsentwicklung dienen
- Arbeitswege finden überwiegend im näheren Umfeld und entlang vorhandener ÖV-Hauptachsen statt

- Herausforderungen

- Zunehmende Wohnbevölkerung und die angestrebten wirtschaftlichen Entwicklungen (Gebietsentwicklungen) erhöhen die Verkehrsnachfrage im Stadtgebiet
- Relativ geringe Arbeitsplatzdichte führt zu einer starken Verkehrsnachfrage im Pendelndenverkehr
- Lage der Entwicklungsflächen im Stadtgebiet zu den Verkehrsachsen (Erschließungskonzepte) nicht optimal

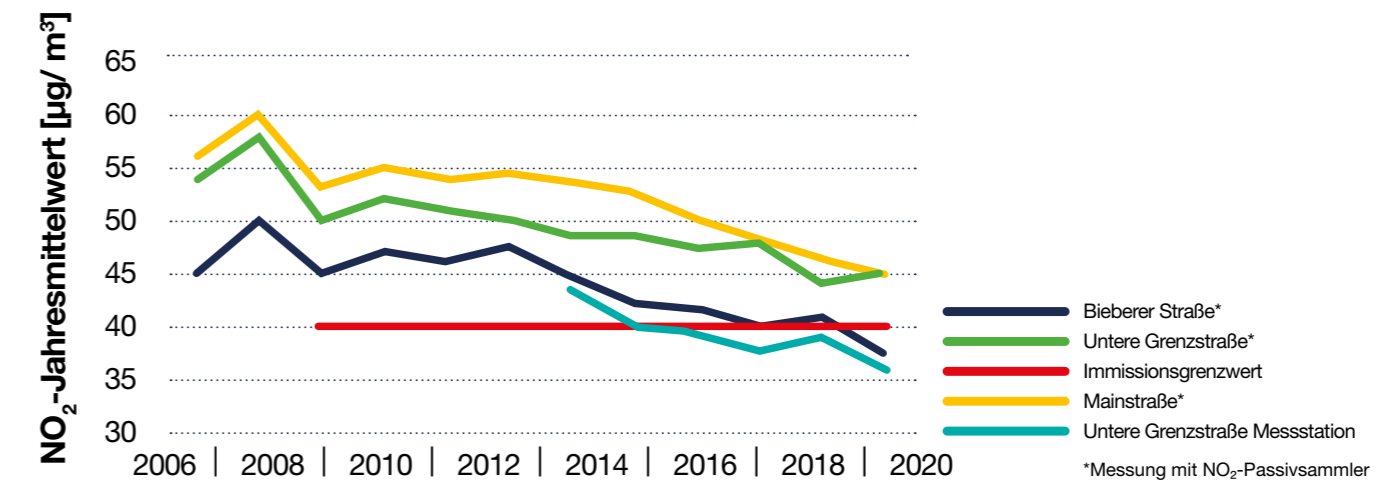
4.2 Klima, Umwelt und Verkehrssicherheit

Der Verkehr ist gemäß Klimakonzept [13] für knapp 25% der Treibhausgasemissionen in Offenbach verantwortlich, was über dem Wert des Bundesdurchschnitts liegt. Seit dem Jahr 2005 haben sich die Emissionswerte des Verkehrs zusätzlich kaum verändert. Diese Situation wird im Klimakonzept als besonders kritisch eingestuft. Es besteht demnach ein dringender Handlungsbedarf, den Verkehr zukünftig mit klimafreundlichen Transportmitteln abzuwickeln.

Ferner ist der Verkehr laut Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main [14], Teilplan Offenbach am Main, Hauptverursacher der NO₂-Belastung. Die NO₂-Jahresemissionswerte waren in den letzten Jahren tendenziell rückläufig.

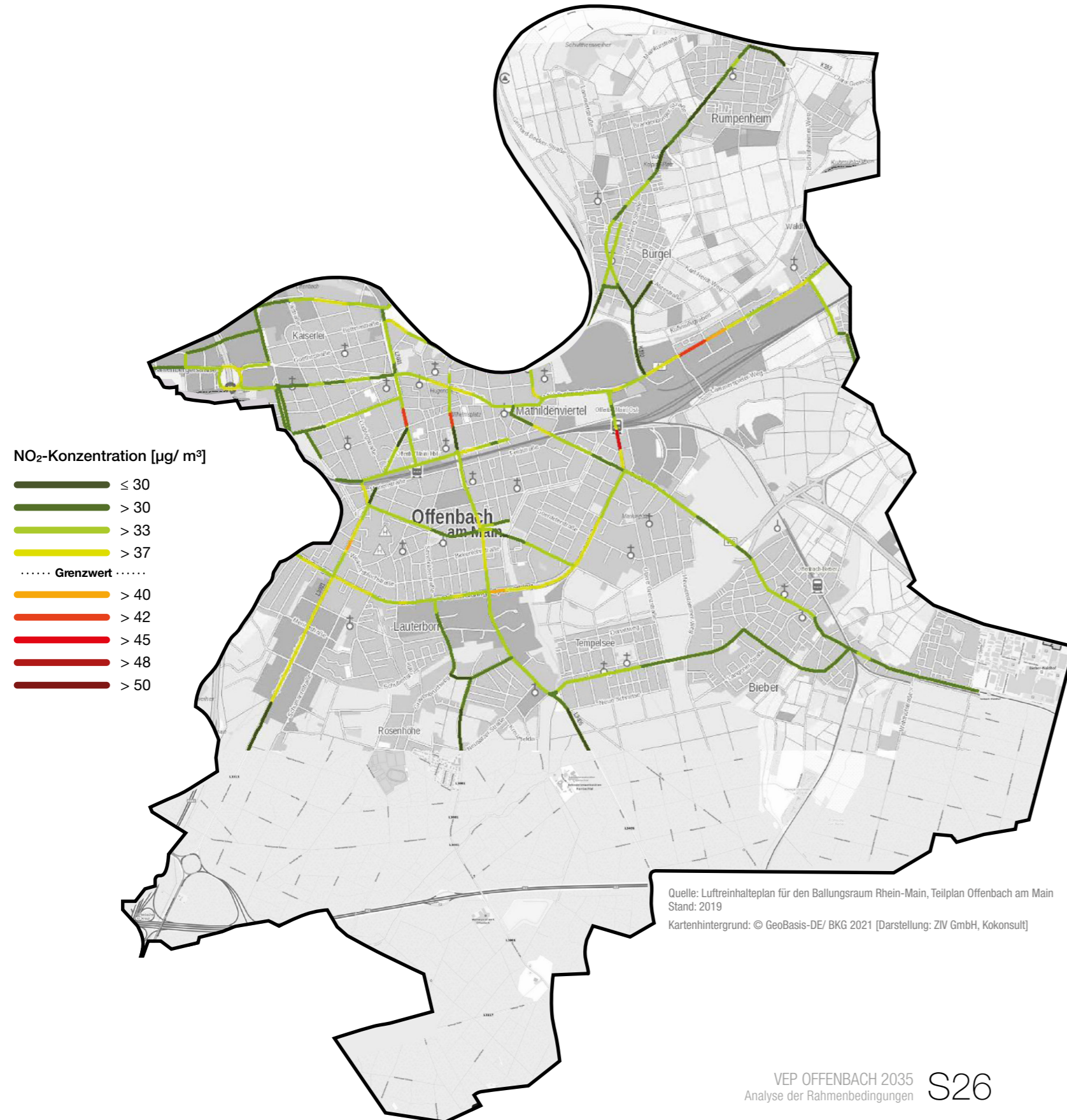
Die Maßnahmen, die seit 2015 zur Stärkung des Radverkehrs und des Öffentlichen Nahverkehrs, zum Ausbau der Elektromobilität inkl. zugehöriger Infrastruktur sowie zum Verkehrsmanagement umgesetzt wurden, zeigen demnach Wirkung. Für Offenbach am Main wurden für das Jahr 2019 an acht Straßenabschnitten Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes für NO₂ identifiziert. Handlungsbedarf ist hier demnach weiterhin gegeben. Wirkungsvollste Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität sind Minderungsmaßnahmen, die direkt an der Quelle ansetzen, d. h., die den Verkehr von vornherein vermeiden oder solche, die die Emissionen der Fahrzeuge verringern. [14]

NO₂-JAHRESEMISSIONSWERTE



Quelle: Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Offenbach am Main [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

NO₂-BELASTUNG IM STADTGEBIET

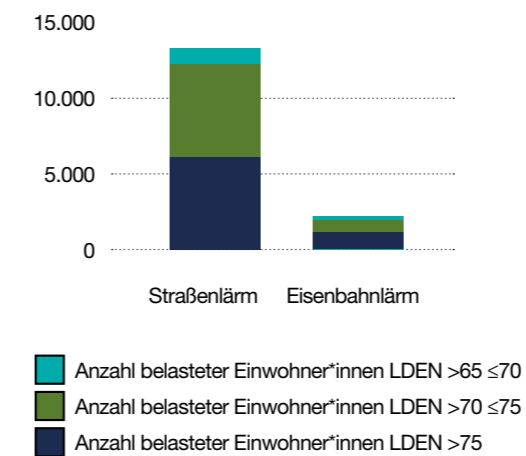


4.2.1 Lärmbelastung

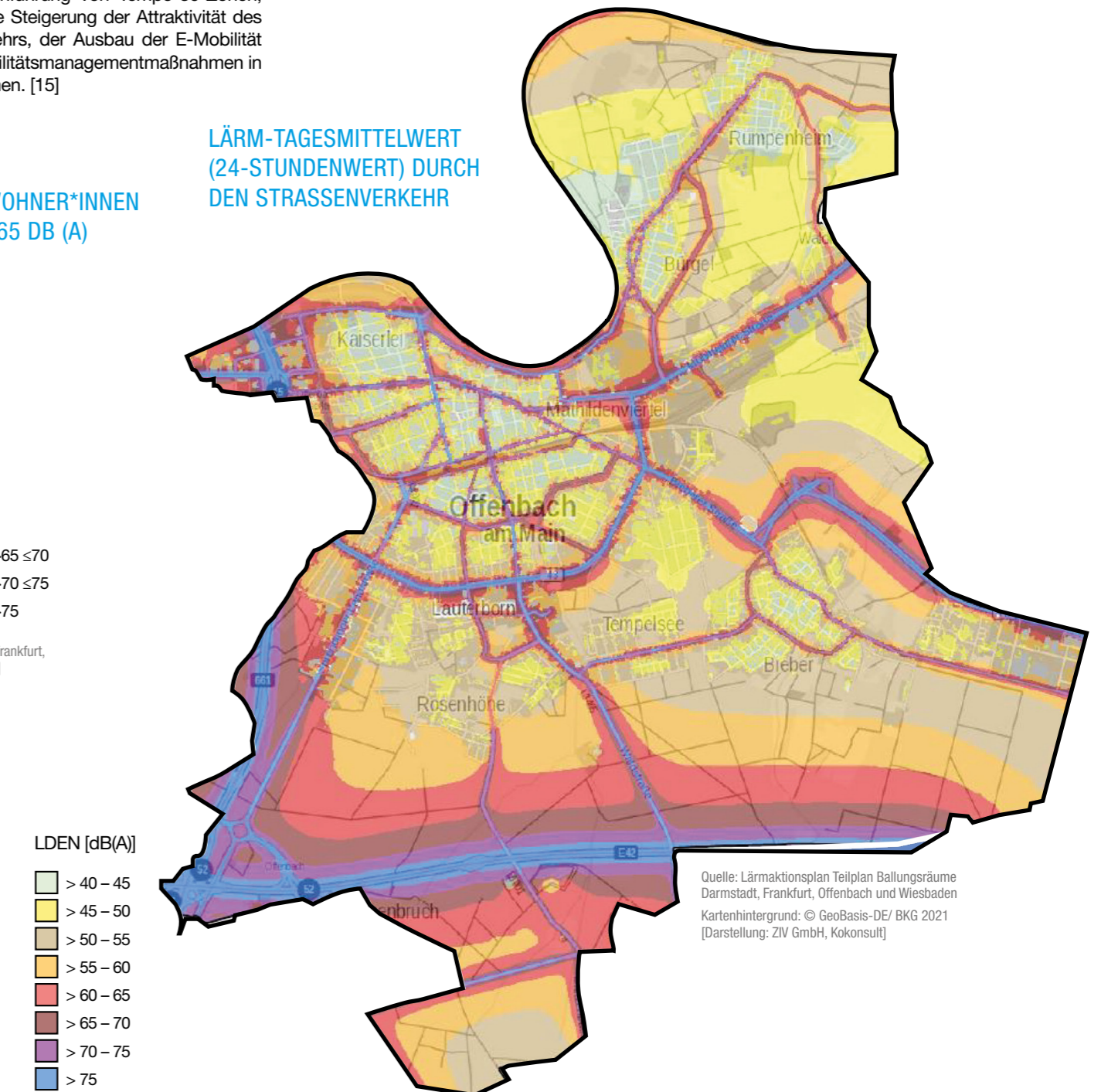
In Offenbach am Main sind laut Lärmaktionsplan Hessen [15] rd. 10% der Bevölkerung sowohl tagsüber als auch nachts Straßenverkehrslärm ausgesetzt, dessen Lärmpegel die Auslösewerte überschreitet, die zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren eingehalten werden sollten. Der Straßenverkehr trägt damit maßgebend zur Lärmbelastung bei. In den vergangenen Jahren wurden bereits mehrere Maßnahmen mit mindernden Wirkungen in Bezug auf die Lärmbelastung geplant und teilweise bereits umgesetzt. Hierzu gehören u. a. die Einführung von Tempo-30-Zonen, die Einführung eines Parkleitsystems, die Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs, der Ausbau der E-Mobilität und von Fahrradleihsystemen sowie Mobilitätsmanagementmaßnahmen in Kitas, Schulen, Betrieben und Unternehmen. [15]

Streckenabschnitte mit vielen durch Lärm belastete Personen sind z. B. der Südliche Ring und die Untere Grenzstraße, die Bismarckstraße, die Bieberer Straße, die Kaiserstraße, die Waldstraße sowie der Nordring/ Hafenallee.

ANZAHL DER BETROFFENEN EINWOHNER*INNEN MIT LÄRM-TAGESMITTELWERT > 65 DB (A)



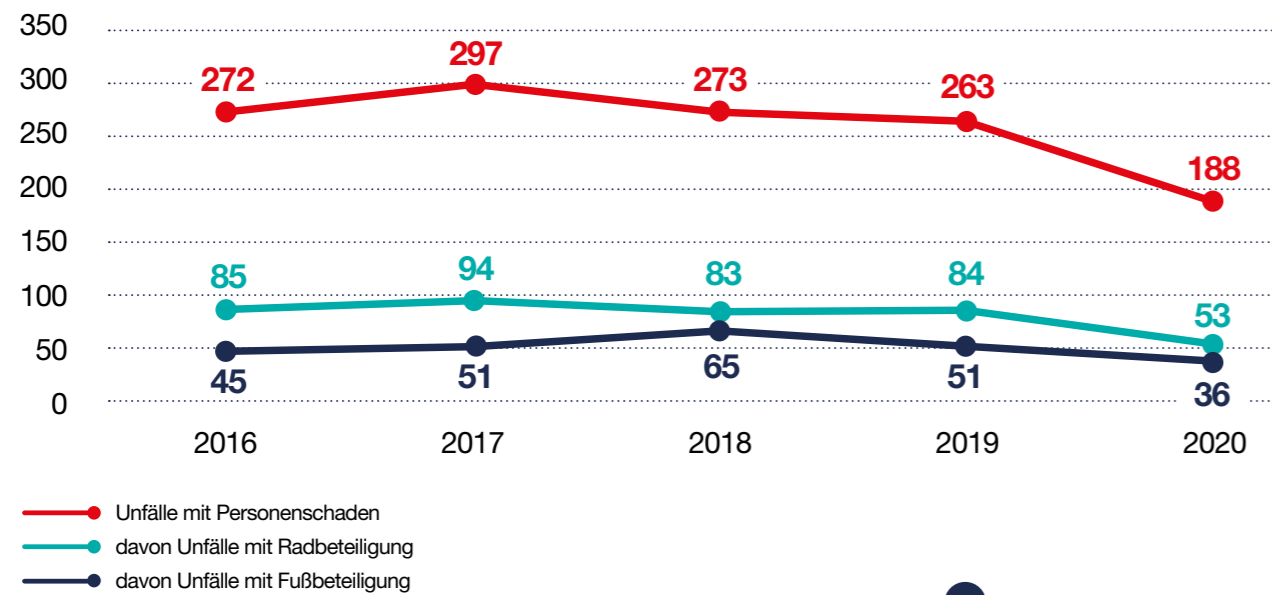
LÄRM-TAGESMITTELWERT (24-STUNDENWERT) DURCH DEN STRASSENVERKEHR



4.2.2 Unfallhäufigkeit

Die Verkehrssicherheit in Offenbach am Main hat sich in den letzten Jahren tendenziell verbessert. Im Gegensatz zu vielen anderen Städten nimmt insbesondere die Anzahl an Unfällen mit Radbeteiligung auf Stadtstraßen nicht zu. [17]

UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN IM ZEITRAUM 2016 - 2020



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Unfallatlas [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

FAZIT

Stärken und Chancen

Viele Optimierungsmaßnahmen im Bereich Kfz-Verkehr wurden in den letzten Jahren umgesetzt oder befinden sich in der Umsetzung

- Lkw-Durchfahrtsverbot Mainstr. (nachts)
- Verkehrsverflüssigung
- Umbau Kaiserlei

Unfallzahlen und Schadstoffemissionen sind tendenziell rückläufig

Herausforderungen

Wende zu klimaneutraler Verkehrsabwicklung vorantreiben

Beseitigung der Beeinträchtigungen durch Straßenverkehrslärm und Schadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs

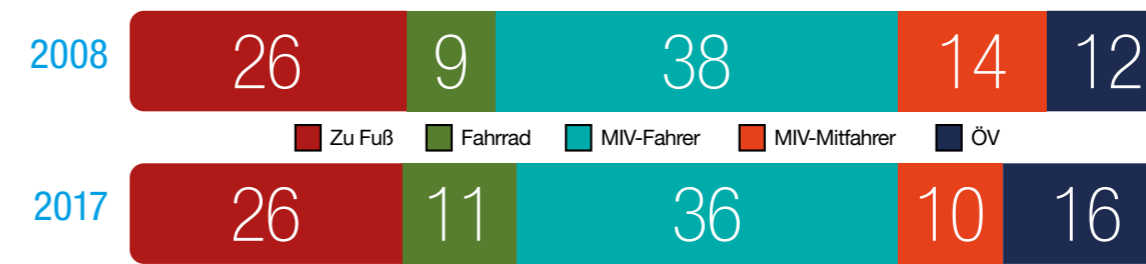
Minderung der Unfallzahlen mit Personenschaden (Vision Zero)

4.3 Mobilitätsverhalten

Die aktuell belastbaren Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der Offenbacher Bevölkerung stammen aus dem Jahr 2017 [17]. Im Vergleich zu einer ähnlichen Erfassung im Jahr 2008 [18] ist festzuhalten, dass die Bedeutung des ÖV und des Radverkehrs für die Verkehrsabwicklung im Zeitraum zwischen 2008 und 2017 zugenommen hat. Der Anteil des ÖV an den Wegen der Offenbacher Bevölkerung ist von 12% auf 16%, und der Anteil des Radverkehrs von 9% auf 11% angestiegen. Der Anteil des Fußverkehrs ist in diesem Zeitraum unverändert geblieben (26%), der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat um 6% abgenommen. [17,18]

Alleerdings ist der Besetzungsgrad der privaten motorisierten Fahrzeuge durchschnittlich gesunken, was in Kombination mit der Bevölkerungszunahme der letzten Jahre vermutlich trotz gesunkenem Anteil am Wegeaufkommen zu einer absoluten Zunahme der Kfz-Fahrleistung im MIV geführt hat.

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSMITTELWAHLVERTEILUNG (MODAL SPLIT) ZWISCHEN 2008 UND 2017



Quelle: Mobilität in Deutschland – Regionalbericht für die Stadt Offenbach am Main ; Nahverkehrsplan Stadt Offenbach 2013 – 2017 [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

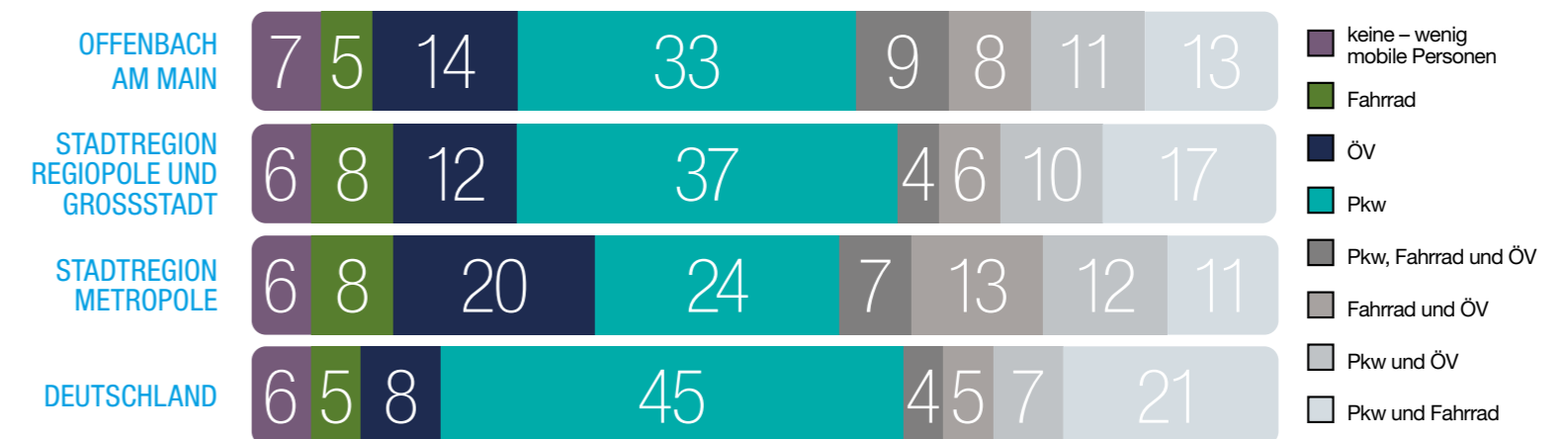
Die Verkehrsmittelwahlverteilung (Modal Split) in Offenbach am Main zeigt im Vergleich zu anderen Städten relativ viele MIV-Fahrende. Ferner zeigt sich, dass für Offenbach am Main insbesondere Potenziale im Bereich des Radverkehrs bestehen. Hier weisen andere Städte mit einer in etwa vergleichbaren Stadtstruktur, wie z. B. Darmstadt, Erlangen oder Heidelberg, deutlich höhere Anteilswerte auf.

lichen/ geschäftlichen Wegen (28%) und Freizeitwegen (26%) getätigt [17]. Diese Wegezweckverteilung liegt im Bereich vergleichbarer Kommunen.

Das Auto ist mit einem Anteil von rd. 33% an allen Wegen das Hauptverkehrsmittel. Dennoch nutzen fast 40% der Offenbacherinnen und Offenbachern in der Regel mehrere Verkehrsmittel im Wochenverlauf und sind damit im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich multimodal unterwegs. [17]

Die meisten Wege in Offenbach am Main werden im Rahmen von Einkäufen und Erledigungen (31%), gefolgt von Arbeitswegen und dienst-

VERKEHRSMITTELNUTZUNG IM ÜBLICHEN WOCHENVERLAUF



Quelle: Mobilität in Deutschland – Regionalbericht für die Stadt Offenbach am Main 2017 [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

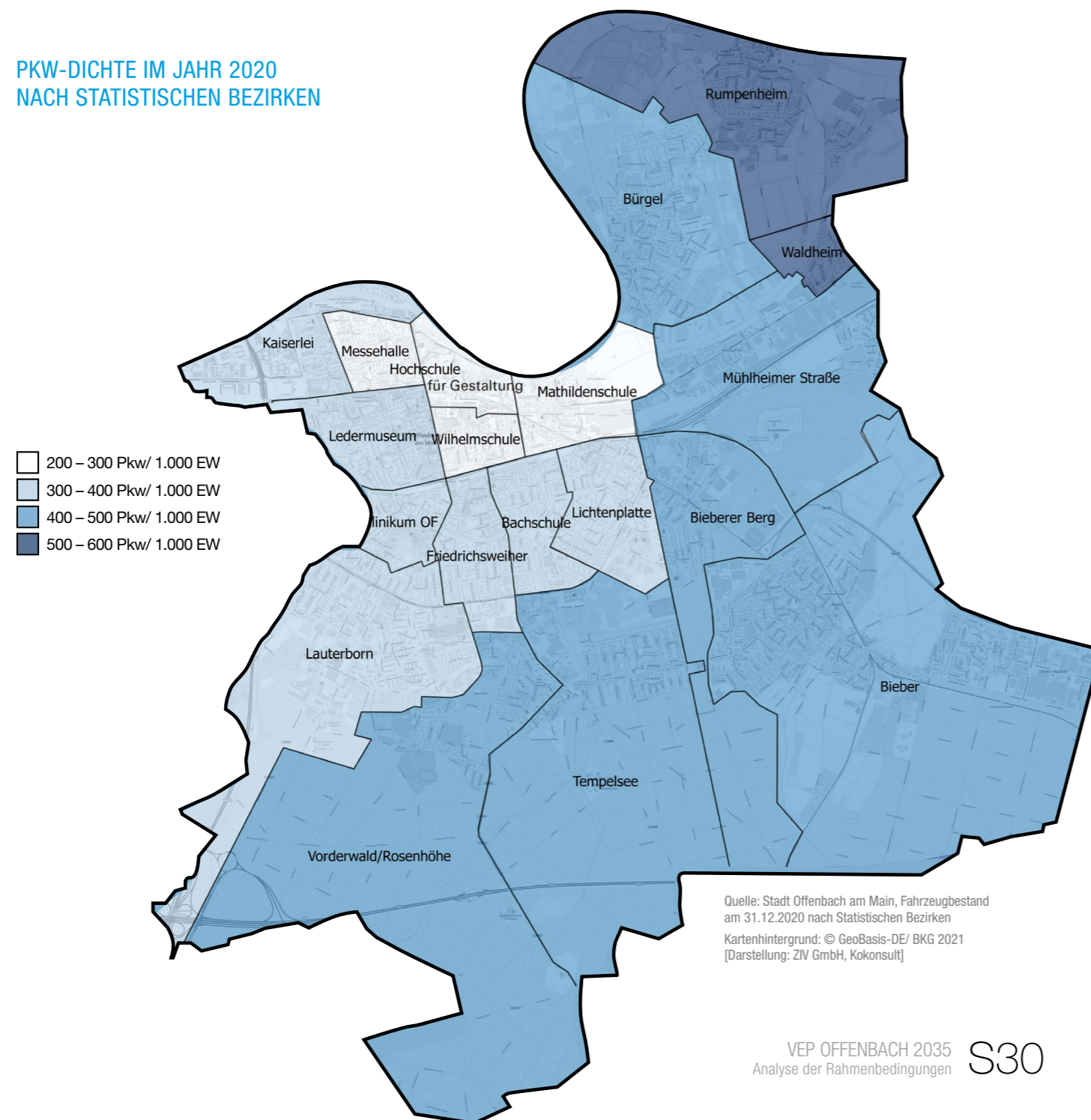
Die Pkw-Dichte (Anzahl Pkw/ 1.000 EW) ist in der Verkehrsentwicklungsplanung eine wichtige Größe zur Bestimmung des Stellplatzbedarfs und zur Einschätzung der Verlagerungspotenziale hin zum Umweltverbund. Wer über einen Pkw verfügt, ist allgemein weniger empfänglich für alternative Mobilitätsangebote.

Die Pkw-Dichte war in den Jahren zwischen 2010 und 2020 leicht rückläufig. Im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe weist Offenbach am Main mit rd. 345 Pkw/ 1.000 EW (Stand 2020) [19] eine sehr geringe Pkw-Dichte auf (zum Vergleich: Darmstadt 460 Pkw/ 1.000 EW, Erlangen 491 Pkw/ 1.000 EW, Ulm 521 Pkw/ 1.000 EW).

In Kombination mit dem relativ hohen MIV-Anteil an den Wegen der Offenbacherinnen und Offenbacher ist abzuleiten, dass die Pkw-Verfügbarkeit der Bevölkerung zwar vergleichsweise gering ist, diese Fahrzeuge aber relativ häufig genutzt werden.

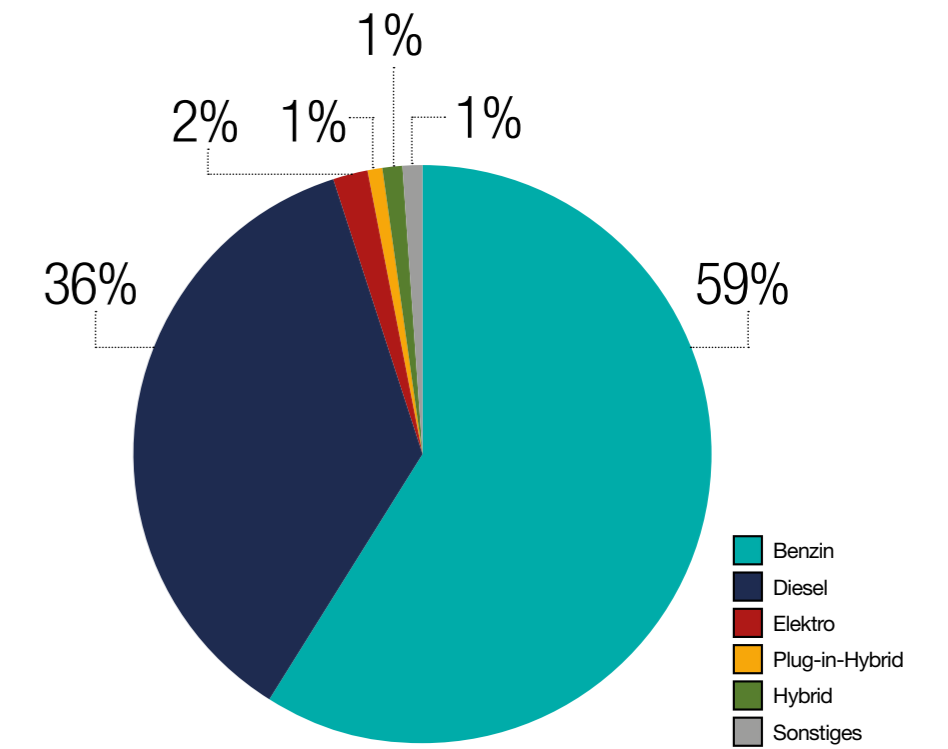
Die Pkw-Dichte variiert je nach Stadtteil. Erwartungsgemäß ist sie in Stadtteilen mit hohen Bebauungsdichten geringer als in dünner besiedelten Stadtteilen.

PKW-DICHTE IM JAHR 2020 NACH STATISTISCHEN BEZIRKEN



VERTEILUNG DER ANTRIEBSARTEN IN OFFENBACH

Die Fahrzeuge der Offenbacherinnen und Offenbacher werden größtenteils mit Benzin- oder Dieselmotoren angetrieben. Diese schadstoffemittierenden Antriebsarten sind bei über 95% der Fahrzeuge vorhanden (Stand 2020). Lediglich 1% der Fahrzeuge wurden im Jahr 2020 ausschließlich elektrisch angetrieben [19]. In Anbetracht des angestrebten Wandels zu einer umweltverträglichen Mobilität sind also noch erhebliche Veränderungen zu bewerkstelligen.



FAZIT

Stärken und Chancen

- Wendepunkt im Mobilitätsverhalten weg vom MIV ist erkennbar
 - Reduzierung MIV-Anteil
 - Geringe und rückläufige Pkw-Dichte
- Gute Rahmenbedingungen für weitere Reduzierung der Dominanz des MIV im städtischen Umfeld sind vorhanden
- Insbesondere im Radverkehr bestehen Chancen zur Stärkung der Nahmobilität

Herausforderungen

- Wachsende Wohnbevölkerung und die zunehmende Bedeutung des Pendelverkehrs (weite Wege) haben vermutlich eine Zunahme der Kfz-Fahrleistung bewirkt
- Stärkung des Umweltverbundes (insbesondere Radverkehr) erfordert auch eine Flächenumverteilung

05 BESTANDSANALYSE DES VERKEHRSANGEBOTS

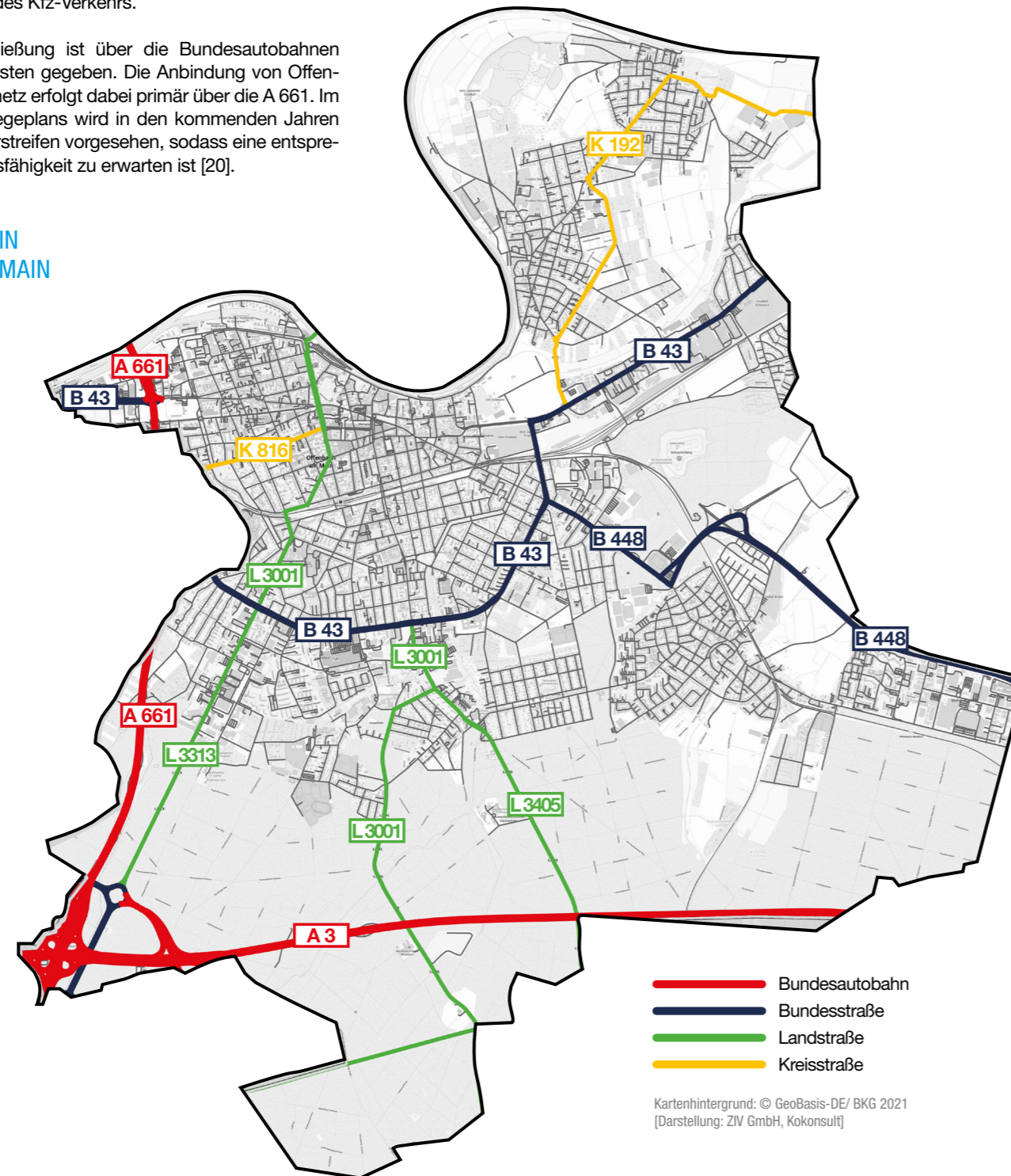
5.1 Kfz-Verkehr

5.1.1 Fließender Kfz-Verkehr

Offenbach am Main verfügt über ein in weiten Teilen leistungsfähiges Straßennetz für die Abwicklung des Kfz-Verkehrs.

Eine gute überregionale Erschließung ist über die Bundesautobahnen A 3 im Süden und A 661 im Westen gegeben. Die Anbindung von Offenbach am Main an das Autobahnnetz erfolgt dabei primär über die A 661. Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans wird in den kommenden Jahren ein Ausbau der A 3 auf acht Fahrstreifen vorgesehen, sodass eine entsprechende Steigerung der Leistungsfähigkeit zu erwarten ist [20].

STRASSENNETZ IN
OFFENBACH AM MAIN



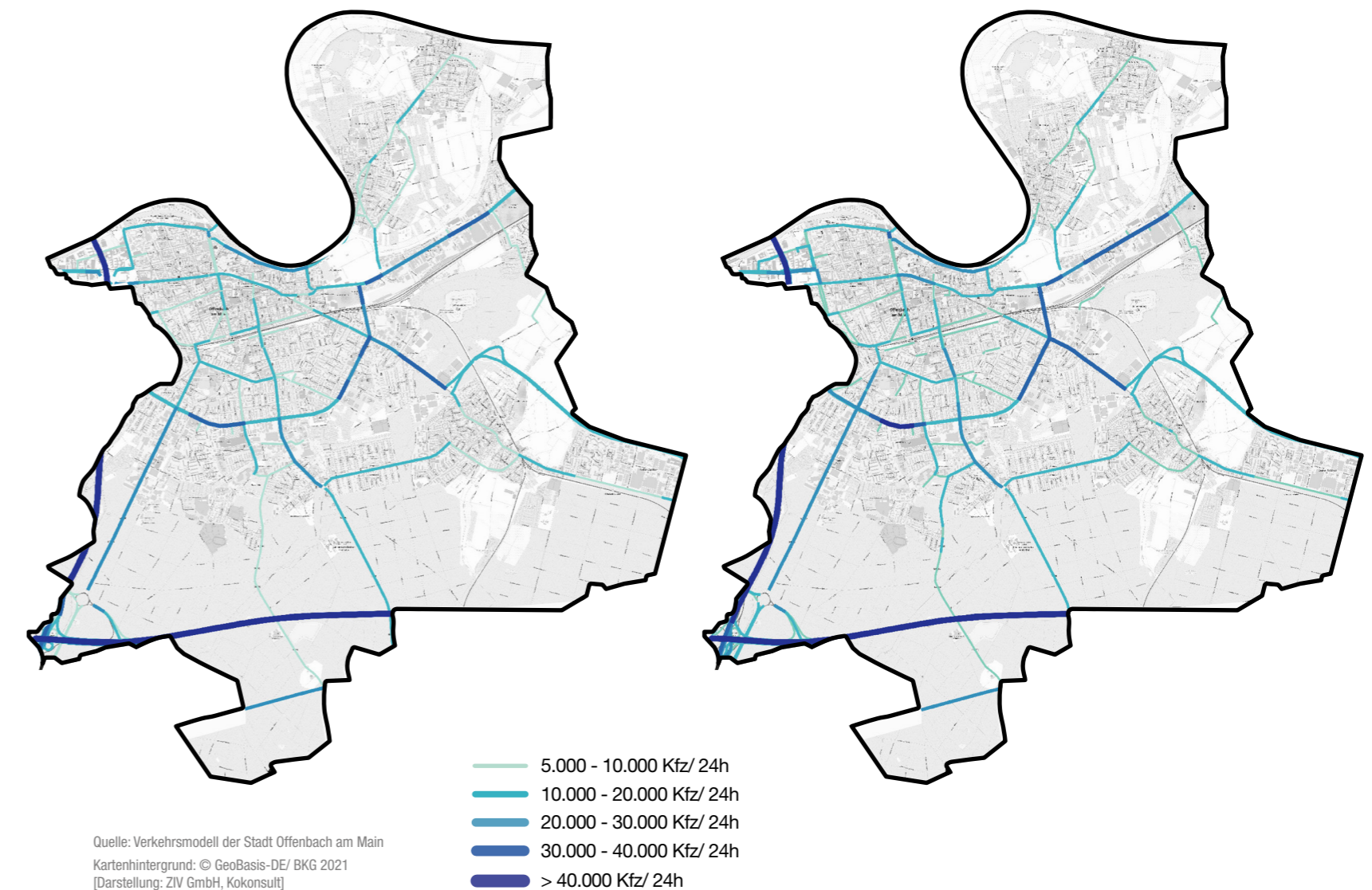
Die Verbindung zwischen dem Stadtgebiet und den benachbarten Kommunen erfolgt gebündelt auf wenigen Achsen. Insbesondere die Ost-West-Achsen (B 43, Berliner Str., Mainstr.) haben eine überörtliche Funktion. Verkehrsbeziehungen von/ nach Mühlheim a. M. und Hanau in Richtung Westen/ Nordwesten verlaufen durch Offenbach am Main (Durchgangsverkehr). Aufgrund der Netzstruktur sind im Normalfall sonst nur geringe Anteile an Durchgangsverkehren vorhanden.

Über den Main bestehen für den Kfz-Verkehr zwei Straßenverbindungen (Carl-Ulrich-Brücke und A 661) und eine Fährverbindung (Rumpfenheimer Fähre) mit beschränktem Bedienungsangebot.

Im Stadtgebiet treten die höchsten Kfz-Belastungen im Verlauf der Bundesstraßen B 43 und B 448 auf. Es werden Verkehrsstärken in Höhe von bis zu 40.000 Kfz/ 24h erreicht, die Trendentwicklung deutet auf weitere Belastungszunahmen hin. Bei diesen Verkehrsstärken treten erhebliche negative Begleiterscheinungen wie Lärm- und Schadstoffbelastungen auf.

KFZ-VERKEHRSTÄRKEN ANALYSE 2015

KFZ-VERKEHRSTÄRKEN PROGNOSE 2030



Die Belastung durch den Schwerverkehr zeigt ein ähnliches Bild. Insbesondere die Bundesstraßen, aber auch die weiteren Hauptstraßen im Stadtgebiet sind abschnittsweise hoch belastet. Spitzenbelastungen von über 1.500 Lkw/ 24h sind mit einer stadtverträglichen Verkehrsabwicklung schwer vereinbar. Auch die Entwicklung des Schwerverkehrs zeigt einen Trend in Richtung einer allgemeinen Belastungszunahme. Für einige besonders sensible Straßenräume (Mainstraße und angrenzende Straßenabschnitte) gilt im Bestand bereits ein nächtliches Durchfahrverbot (20:00 – 06:00 Uhr) für den Lkw-Verkehr.

Das Straßennetz ist in weiten Teilen leistungsfähig, allerdings führen die Kfz-Belastungen in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig zu gestörten Verkehrsabläufen mit stockendem Verkehr und Staubildung im Stadtgebiet. Diese treten verstärkt in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit des Berufsverkehrs auf. Insbesondere in der Nähe der Anschlussstellen zur Autobahn A 661 kommt es vermehrt zu Behinderungen, wobei diese auch auf die Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des ehemaligen Kaiserleikreisels zurückzuführen sind.

BEEINTRÄCHTIGUNGEN IM VERKEHRSABLAUF DES KFZ-VERKEHRS

FEBRUAR 2022 MORGENSPITZE 08:00 UHR



20 - 6 h

Be-/Entladen erlaubt

Beschilderung Lkw-Durchfahrverbot Mainstraße

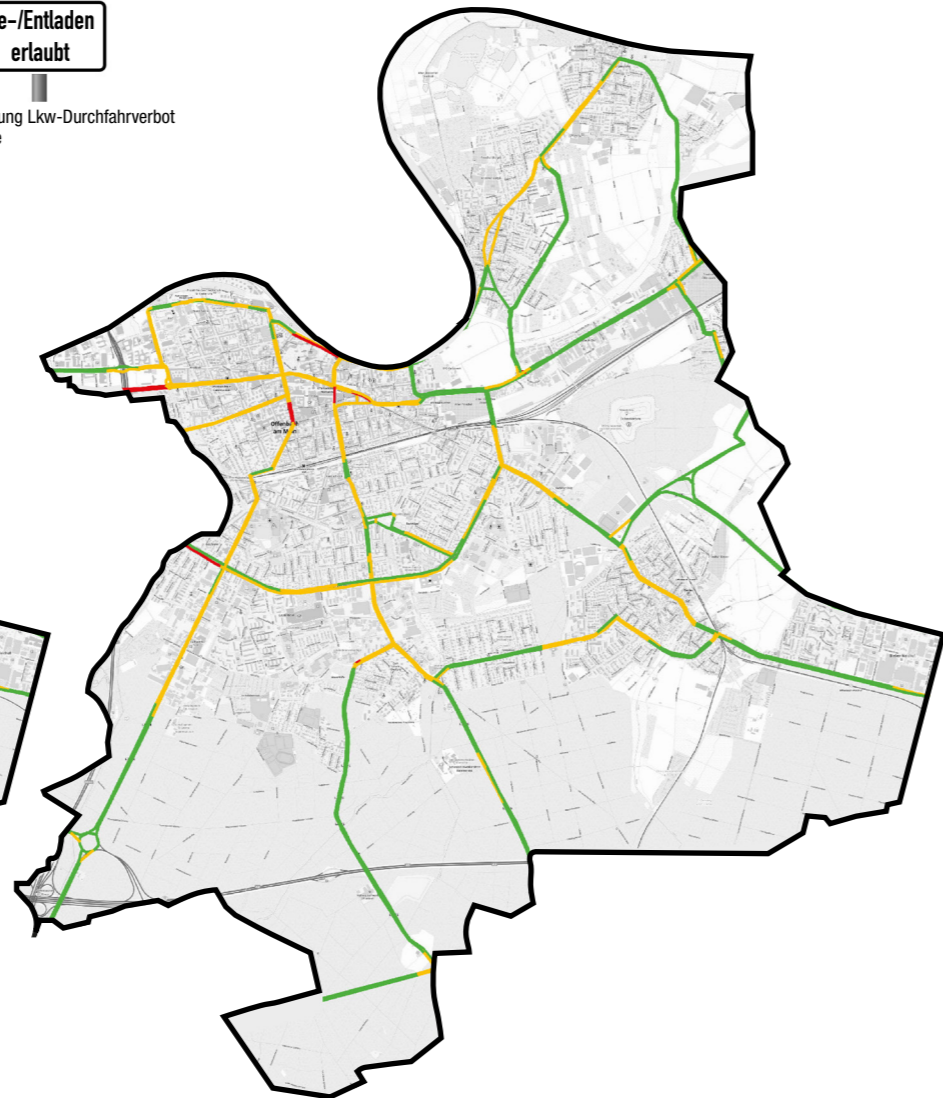
BEEINTRÄCHTIGUNGEN IM VERKEHRSABLAUF DES KFZ-VERKEHRS

FEBRUAR 2022 ABENDSPITZE 16:00 UHR



— fließender Verkehr
— stockender Verkehr
— Stau

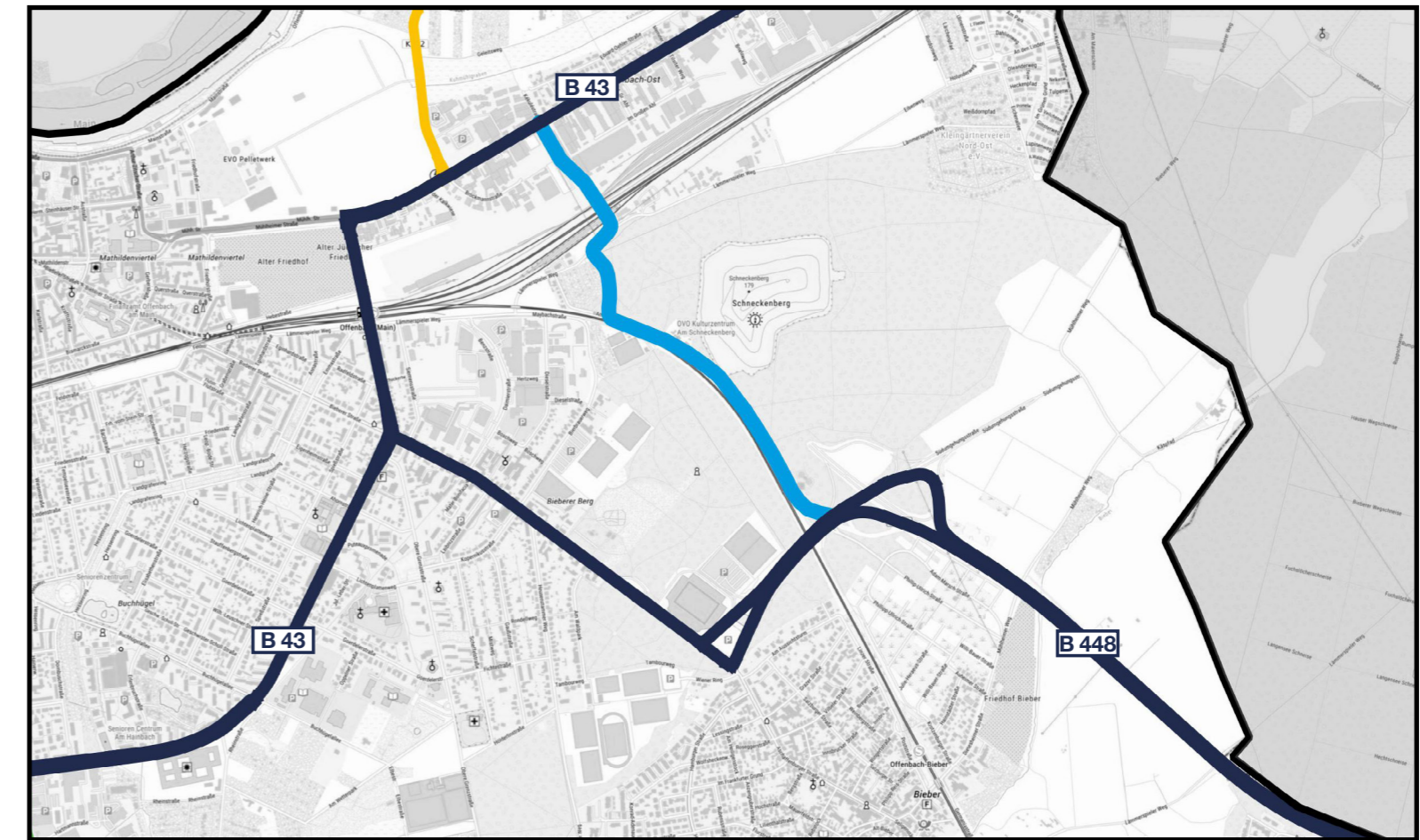
Quelle: Google Maps, Normale Verkehrstage
Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2021
[Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]



Sinnvolle Möglichkeiten eines kapazitiven Ausbaus des städtischen Bestandstraßennetzes bestehen in der Regel nicht. Der Flächenbedarf für den Kfz-Verkehr tritt darüber hinaus in den letzten Jahren immer stärker in Konkurrenz zu den Flächenbedarfen der weiteren Verkehrsteilnehmenden und sonstigen städtischen Nutzungen. Eine Maßnahme zur Verbesserung des Verkehrsablaufs im Bestandsnetz ist die Verkehrsverflüssigung mittels Anpassung der Lichtsignalanlagen (Ampeln), welche sich momentan in Umsetzung befindet.

Eine Neubaumaßnahme, die zu einer Verbesserung der Situation im Kfz-Verkehr beitragen soll, ist die geplante zweispurige Verbindungsstraße zwischen der Mühlheimer Straße und dem Anschlussknoten der B 448. Sie soll zur Verkehrserschließung von geplanten Entwicklungsgebieten beitragen und bestehenden Verkehrsströmen eine direktere Routenführung ermöglichen. Weiterhin soll sie so zu einer Entlastung der Bieberer Str. und der Unteren Grenzstraße beitragen, die beide stark durch Lärm und Schadstoffe belastet sind.

GEPLANTE TRASSE DER VERBINDUNGSSTRASSE ZWISCHEN MÜHLHEIMER STRASSE UND B 448



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2021 [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

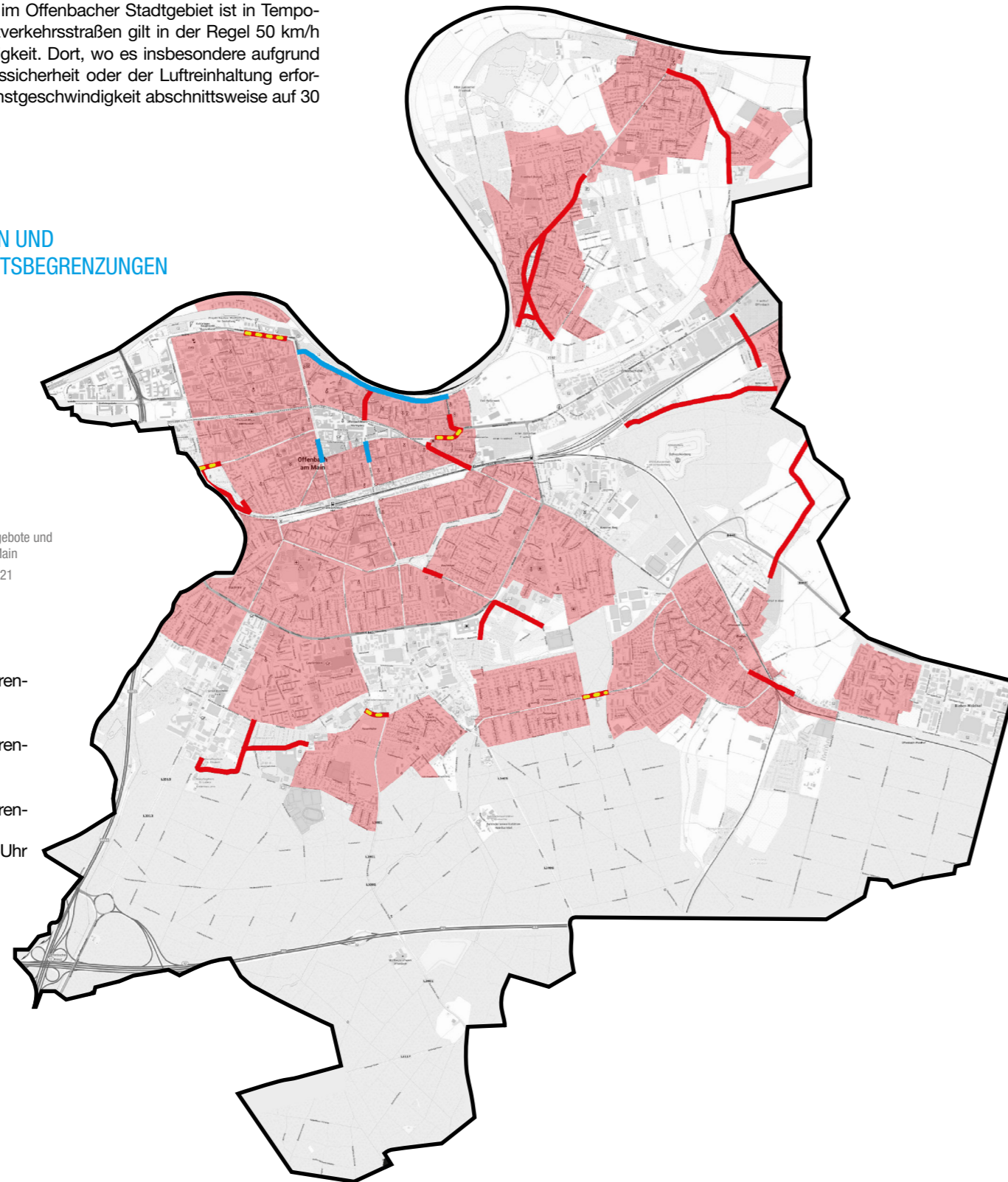
— Zweispurige Verbindungsstraße
— Bundesstraße
— Kreisstraße

Die Stadtteile werden durch ein hierarchisch abgestuftes Netz aus Haupt-, Sammel- und Erschließungsstraßen angebunden. Ein Großteil des nachgeordneten Straßennetzes im Offenbacher Stadtgebiet ist in Tempo-30-Zonen gegliedert. Auf Hauptverkehrsstraßen gilt in der Regel 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit. Dort, wo es insbesondere aufgrund des Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit oder der Luftreinhaltung erforderlich ist, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit abschnittsweise auf 30 bzw. 40 km/h begrenzt.

TEMPO-30-ZONEN UND GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNGEN

Quelle: Stadt Offenbach am Main, Streckengebote und Tempo-30-Zonen der Stadt Offenbach am Main
Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2021
[Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

- T30 Zonen
- streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h
- streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h Mo - Fr 07:00 - 20:00 Uhr



Insgesamt ist die Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr als gut einzustufen. Nahezu alle Ziele im Stadtgebiet sind von der Innenstadt aus in weniger als 15 Minuten mit dem Pkw erreichbar. Offenbach am Main kann innerhalb von 30 Minuten von vielen verkehrswichtigen Punkten im Rhein-Main-Gebiet aus erreicht werden.

Zum Thema Kfz-Verkehr gab es im Rahmen der Online-Bürger- und Wirtschaftsbeteiligung knapp 800 Rückmeldungen (einschl. ruhenden Verkehrs). Gut 10% der Rückmeldungen waren positiv, knapp 90% negativ.

Die gute Kfz-Erreichbarkeit von Offenbach und die gut ausgebaute Infrastruktur für den Kfz-Verkehr wurden im Rahmen der Bürger- und Wirtschaftsbeteiligung mehrfach positiv erwähnt. Als problematisch wurde hingegen die häufige Staubildung durch zu hohes Verkehrsaufkommen eingestuft. Auch die Schaltung der Lichtsignalanlagen wurde im Rahmen der Beteiligung häufig als vermutete Ursache für Probleme im Verkehrsablauf genannt. Ferner wurde die Missachtung von Verkehrsregeln durch Kfz-Fahrende (z. B. Missachtung Abbiegeverbote, regelwidriges Halten und Parken am Fahrbahnrand) und die hierdurch entstehenden Probleme von den Teilnehmenden mehrmals hervorgebracht.

FAZIT

+ Stärken und Chancen

Gute Anbindung an das regionale und überregionale Verkehrsnetz

Günstige Fahrzeiten im Netz, alle Ziele im Stadtgebiet können in der Regel innerhalb von 15 Minuten erreicht werden, wichtige Ziele im Rhein-Main-Gebiet innerhalb von 30 Minuten

OF verfügt in Zukunft über eine moderne und intelligente Steuerung des Kfz-Verkehrs im Hauptverkehrsnetz (Verkehrsverflüssigung)

Das Autobahnnetz um OF wird zukünftig leistungsfähiger sein

- Herausforderungen

Kfz-Verkehr Hauptgrund für viele Verkehrsprobleme in OF (Lärm, Schadstoffe, Trennwirkung, Unfälle)

Allgemeine Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten, insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen

Netzstruktur führt zu hohen Kfz-Belastungen im Stadtgebiet (insb. B 43). Hierdurch Trennwirkungen, hohe Flächenansprüche und Nutzungskonflikte mit ÖV, Fuß- und Radverkehr

Relativ hohe Anteile an Durchgangsverkehr im Stadtgebiet für die Ost-West-Relation

Zusätzliche Kfz-Belastungen im Stadtgebiet durch Gebietsentwicklungen zu erwarten

5.1.2 Ruhender Kfz-Verkehr

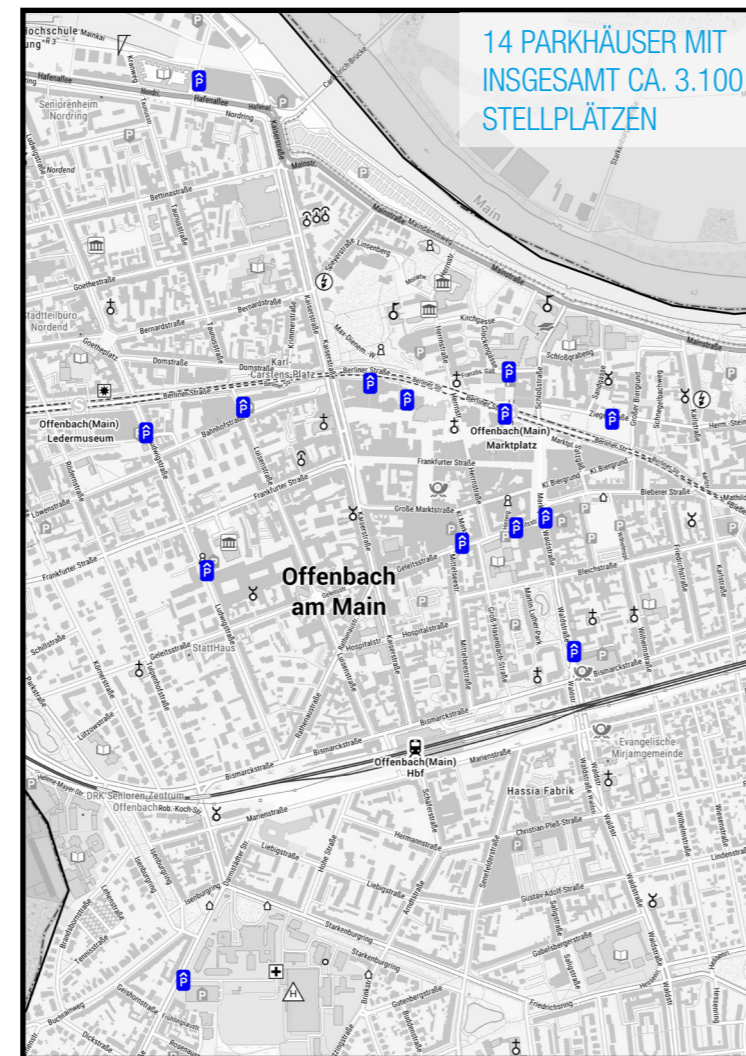
Ein wichtiges Ziel für Fahrten mit dem Pkw ist die Innenstadt von Offenbach. Hier stehen neben den Parkständen im öffentlichen Raum 14 öffentlich zugängliche Parkhäuser mit einer Kapazität von insgesamt rd. 3.100 Stellplätzen zur Verfügung. Eine Parkraumerhebung für das Jahr 2018 ergab, dass auch zu Zeiten maximaler Nachfrage in vielen Parkhäusern noch erhebliche Kapazitäten frei waren. Die maximale Auslastung der einzelnen Anlagen variiert zwischen etwa 25% und 95%, nur bei drei der 14 Anlagen lag die maximale Auslastung über 70%. Auch bei zentralen Parkhäusern,

wie z. B. am Marktplatz, lag die durchschnittliche Auslastung im ersten Halbjahr 2018 demnach nur bei rd. 20%. [21]

Offenbach am Main verfügt demnach über Überkapazitäten im innerstädtischen Parkraumangebot. Dies bietet Möglichkeiten, in den Parkhäusern der erweiterten Innenstadt die zu geringen Parkraumkapazitäten im öffentlichen Straßenraum zu kompensieren.

KAPAZITÄT UND AUSLASTUNG DER PARKHÄUSER IN DER OFFENBACHER INNENSTADT

	PARKHAUS	STELLPLÄTZE	MAXIMALE AUSLASTUNG
1	Cityparkhaus/ KOMM	583	46%
2	Ziegelstraße	388	24%
3	Sana Klinikum	350	k.A.
4	OFF City Center	345	59%
5	Waldstraße	300	52%
6	Hafenzentrum	189	63%
7	Stadthaus	182	57%
8	Marktplatz	154	88%
9	Haus der Wirtschaft	122	46%
10	IHK	117	k.A.
11	Geleitstraße	108	64%
12	Rathaus	104	95%
13	Französisches Gäßchen	87	85%
14	Mitte 160	67	43%



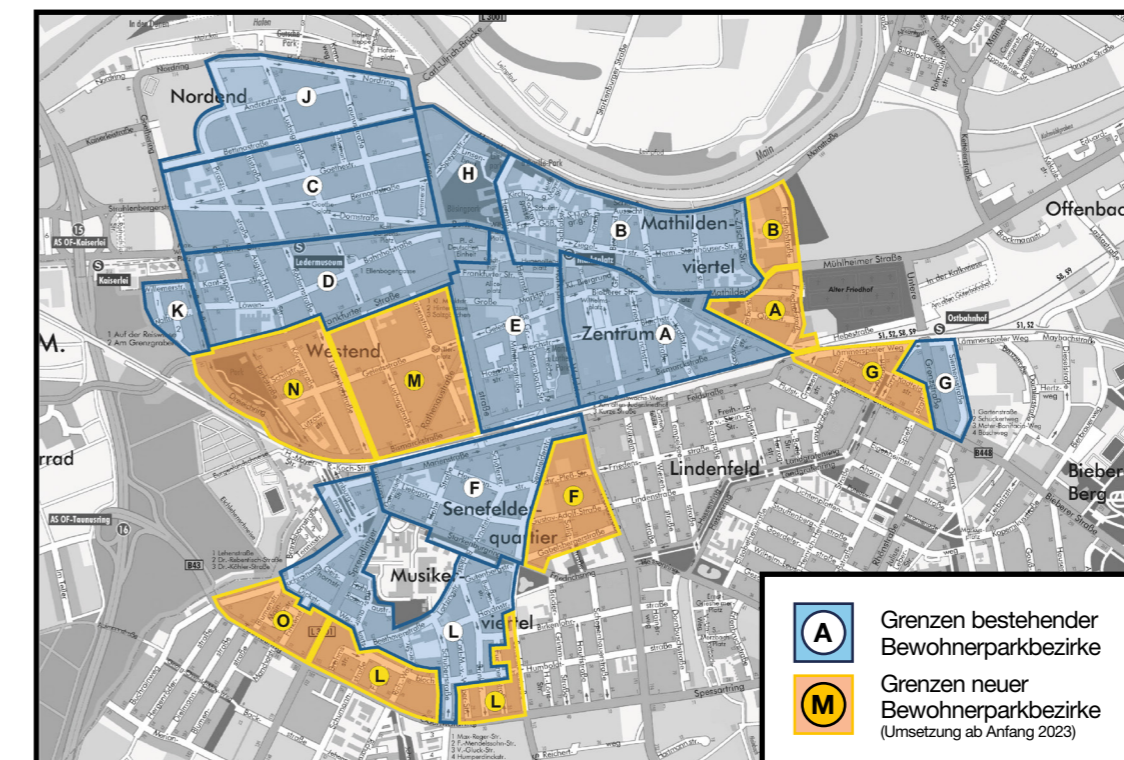
Quelle: IVP Parkraumuntersuchung für die erweiterte Innenstadt von Offenbach
Stand: 2018

Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2021 [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

Für Bewohnerinnen und Bewohner von Stadtteilen mit hoher Bebauungsdichte stellt sich die Parkraumsituation weitaus schwieriger dar. So beträgt nach einer Erfassung für die erweiterte Innenstadt im Jahr 2018 die Auslastung der rd. 15.100 Parkstände im öffentlichen Straßenraum sowohl nachts als auch tagsüber zwischen 80% und 90% [21]. Dies zeigt den insgesamt hohen Parkdruck in diesen Bereichen. Dabei waren ca. zwei Drittel der Stellplätze nicht bewirtschaftet (weder Zeit- noch Gebührenregelung).

Bewohnerparkzonen sind teilweise vorhanden, aber noch nicht flächendeckend in Gebieten mit hoher Parkkonkurrenz zwischen Anwohnenden und sonstigen Nutzenden ausgewiesen. In den Bewohnerparkzonen sind rd. 70 % der Parkstände eines Bezirks von Montag bis Samstag im Zeitraum zwischen 07:00 und 20:00 Uhr für Inhaberinnen und Inhaber eines entsprechenden Parkausweises vorgesehen [22]. Weitere Bewohnerparkzonen sind in Umsetzung/ Planung.

BEWOHNERPARKZONEN

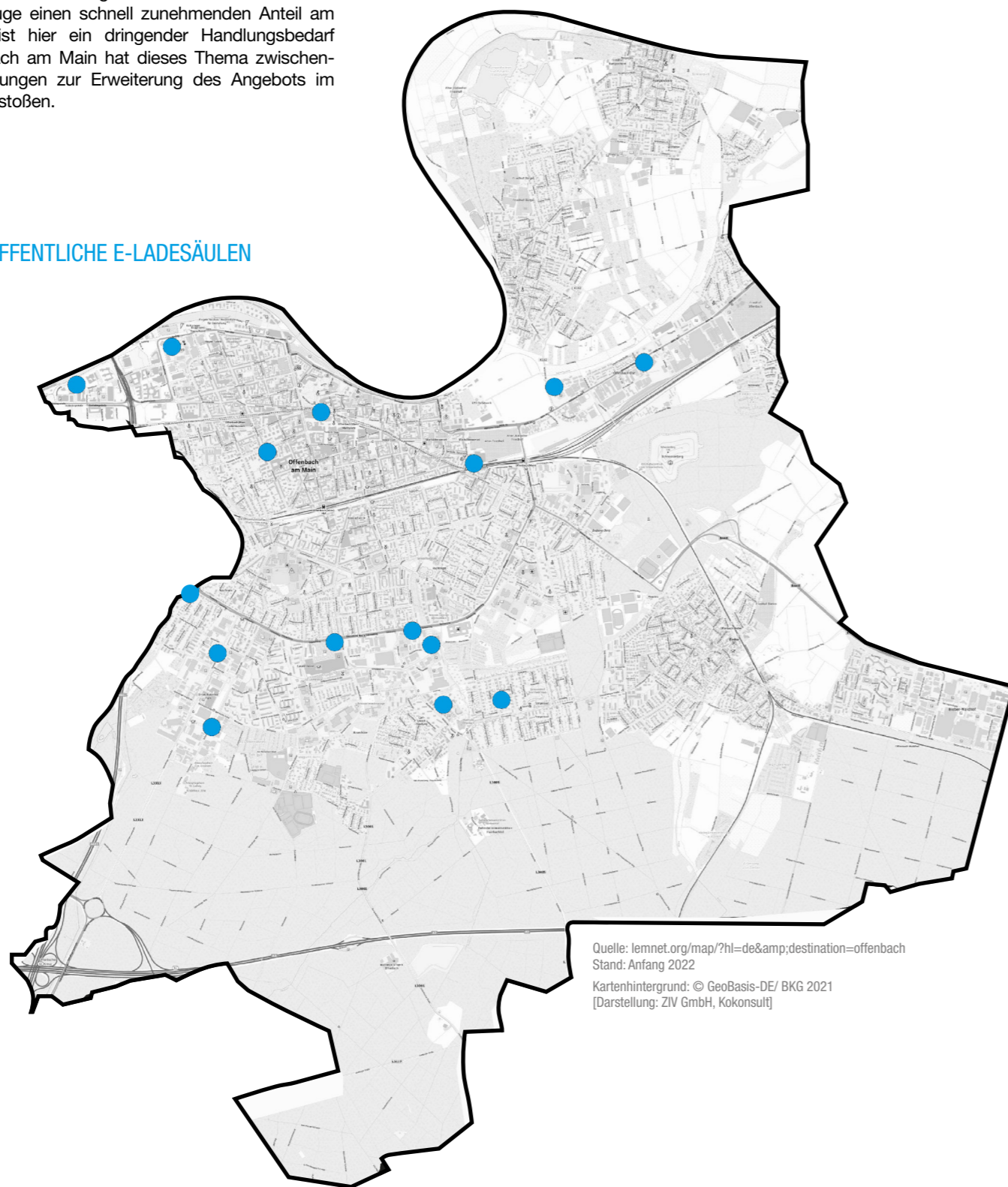


Quelle: Dezernat II - Amt für Mobilität, -
Übersicht der Bewohnerparkbezirke in Offenbach am Main

In Offenbach gibt es derzeit zwei P+R-Parkplätze, diese befinden sich an den S-Bahnhöfen in Offenbach-Bieber sowie in Waldhof und verfügen über eine stark begrenzte Kapazität (ca. 30 bzw. 20 Stellplätze) [23]. Der Parkplatz am Ostbahnhof steht aufgrund des Bauvorhabens „Quartier 4.0“ nicht mehr zur Verfügung. P+R sollte im städtischen Umfeld aufgrund der guten Erreichbarkeit des Schienenangebots mit dem ÖPNV und dem Rad eine untergeordnete Rolle spielen. Das bestehende Angebot wird daher als angemessen bewertet.

Im gesamten Stadtgebiet waren Anfang 2022 16 öffentliche Ladesäulen für Elektrofahrzeuge vorhanden [24]. Die Ladesäulen werden von verschiedenen Anbietern betrieben und können kostenfrei und teilweise ohne Anmeldung genutzt werden. Vor dem Hintergrund der anstehenden Veränderungen, wodurch E-Fahrzeuge einen schnell zunehmenden Anteil am Fahrzeugbestand erreichen, ist hier ein dringender Handlungsbedarf vorhanden. Die Stadt Offenbach am Main hat dieses Thema zwischenzeitlich aufgegriffen und Planungen zur Erweiterung des Angebots im öffentlichen Straßenraum angestoßen.

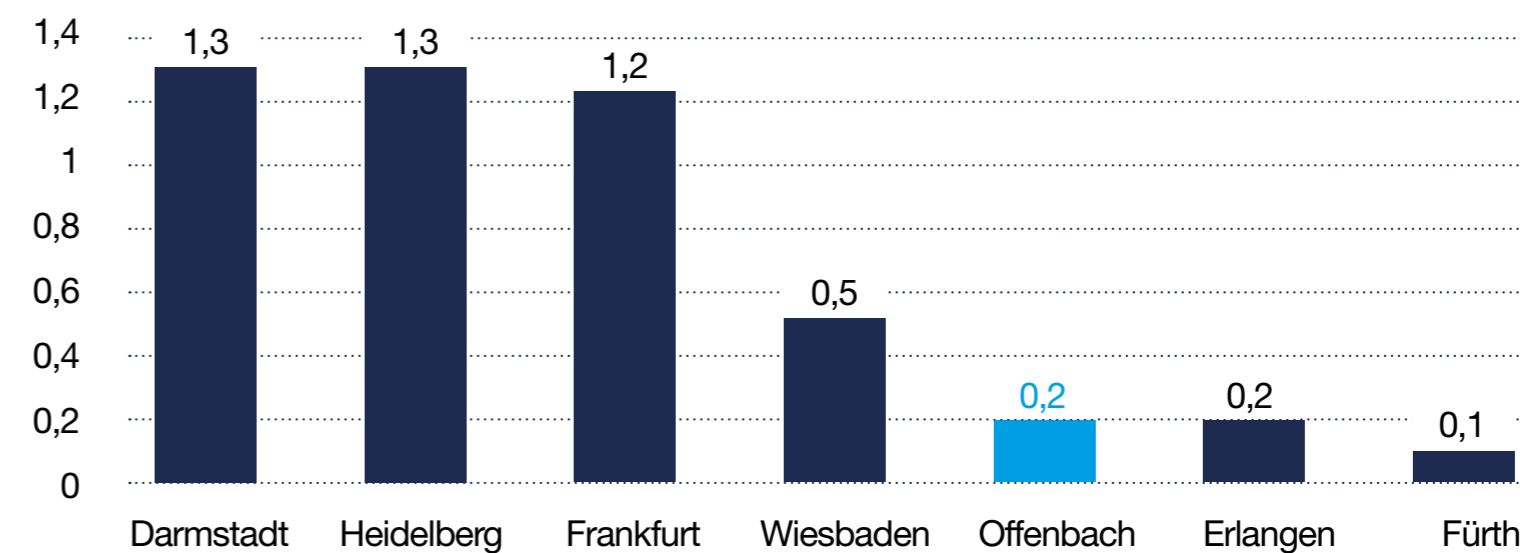
VORHANDENE ÖFFENTLICHE E-LADESÄULEN



Durch Carsharing-Angebote wird die Verfügbarkeit eines Pkw unabhängig vom privaten Besitz ermöglicht. Carsharing-Angebote können daher einen Beitrag zur Sicherstellung einer angemessenen Mobilität sowie zur Reduzierung des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum leisten. Bei der Bereitstellung von Carsharing-Angeboten besteht in Offenbach am Main

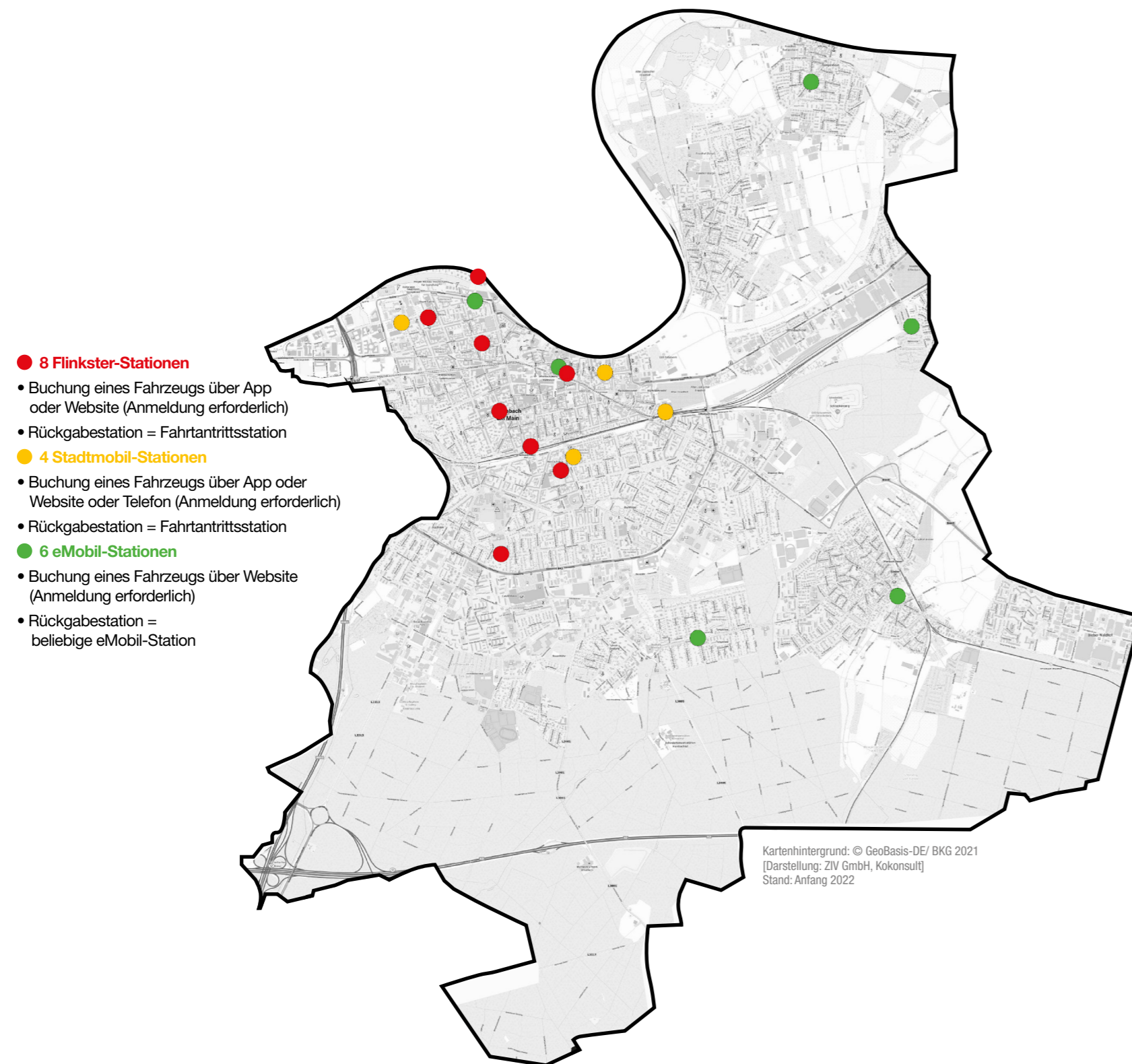
noch Potenzial. Mit rd. 20 Stationen im Stadtgebiet und einem Fahrzeugangebot von rd. 0,2 Carsharing-Fahrzeugen/ 1.000 EW ist das Angebot im Vergleich zu z. B. Darmstadt und Heidelberg (jeweils rd. 1,3 Fz/ 1.000 EW) noch schwach ausgeprägt [25].

CARSHARING FAHRZEUGE/ 1.000 EINWOHNER*INNEN IM STÄDTEVERGLEICH



Quelle: Agora Verkehrswende, Städte in Bewegung [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]
Stand: 2017

CARSHARING-ANGEBOTE



Im Rahmen der Online-Bürger- und Wirtschaftsbeteiligung wurde der ruhende Kfz-Verkehr vielfach genannt. Der hohe Parkdruck und das hiermit in Verbindung stehende Falschparken, wodurch sowohl der Kfz-Verkehr als auch die übrigen Verkehrsteilnehmenden behindert oder gefährdet werden, gehörten zu den häufigsten Hinweisen der Befragung. Diese Rückmeldungen kamen insbesondere aus den verdichteten Stadtteilen (erweiterte Innenstadt, Bürgel, Bieber).

FAZIT

+ Stärken und Chancen

Kapazitätsreserven in den Parkhäusern in der erweiterten Innenstadt als Kompensation für Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum

Einschränkung des privaten Stellplatzangebots bei Bauvorhaben über Stellplatzsatzung vorgegeben

Einwohnerparkzonen im Innenstadtbereich etabliert, weitere Zonen in Planung bzw. Umsetzung

- Herausforderungen

Öffentlicher Raum vielerorts durch ruhenden Kfz-Verkehr übernutzt

Sharing-Angebote im Vergleich zu anderen Städten sehr schwach ausgeprägt

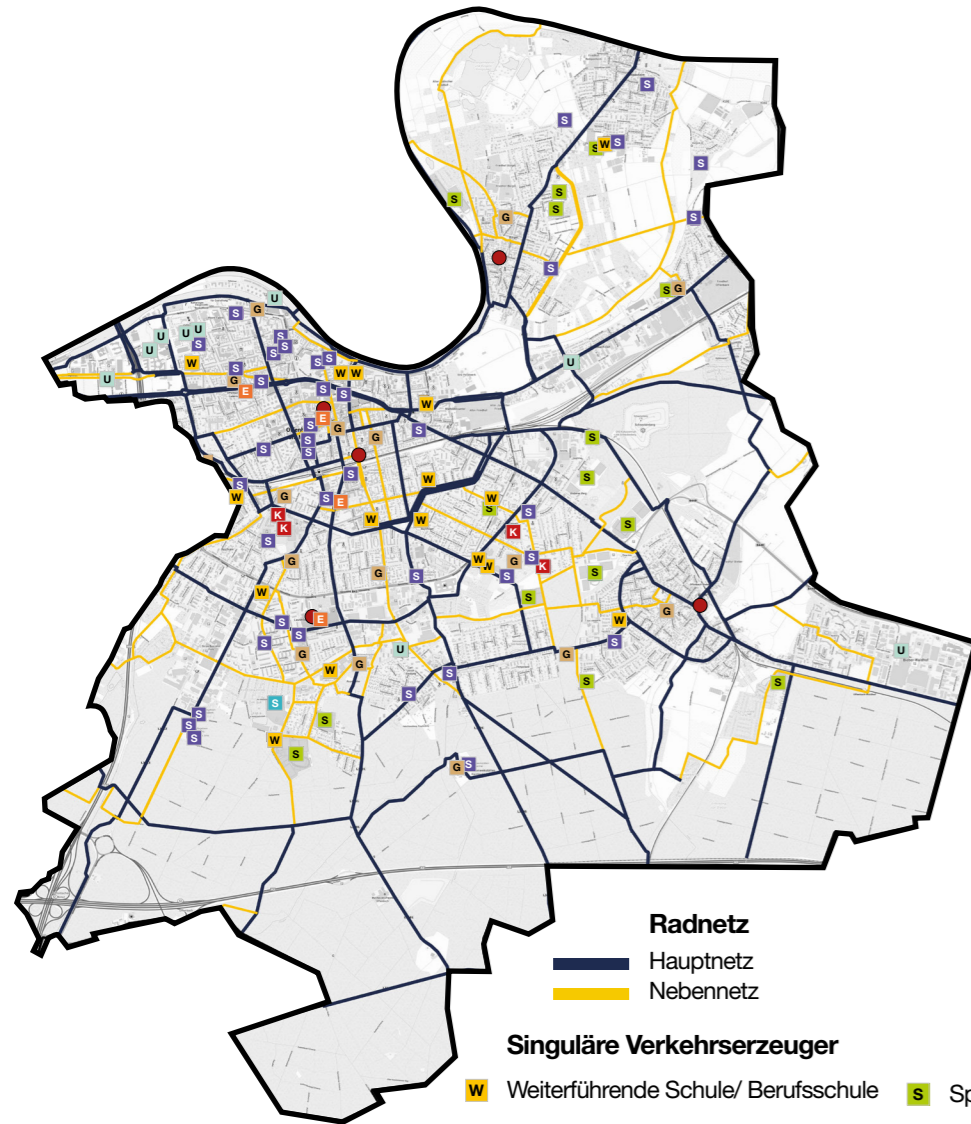
Begrenzte Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum

5.2 Radverkehr

Grundlegende Voraussetzung für die Attraktivität des Radverkehrs als gleichberechtigtes Verkehrsmittel ist ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz ohne Netzlücken, sowohl auf dem Haupt- als auch auf dem Nebennetz. Derzeit erstreckt sich ein Radnetz von ca. 160 km durch das Offenbacher Stadtgebiet, davon werden rund 76 km als Haupt- und rund 83 km als Nebennetz definiert. Der Radverkehr in Offenbach wird zu ca. 64% über

Radverkehrsanlagen geführt, auf ca. 22% des Netzes fährt er im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr und auf ca. 8% sind Netzlücken vorhanden, d. h. an Stellen, an denen der Radverkehr eine Radverkehrsanlage bräuchte, ist keine vorhanden.

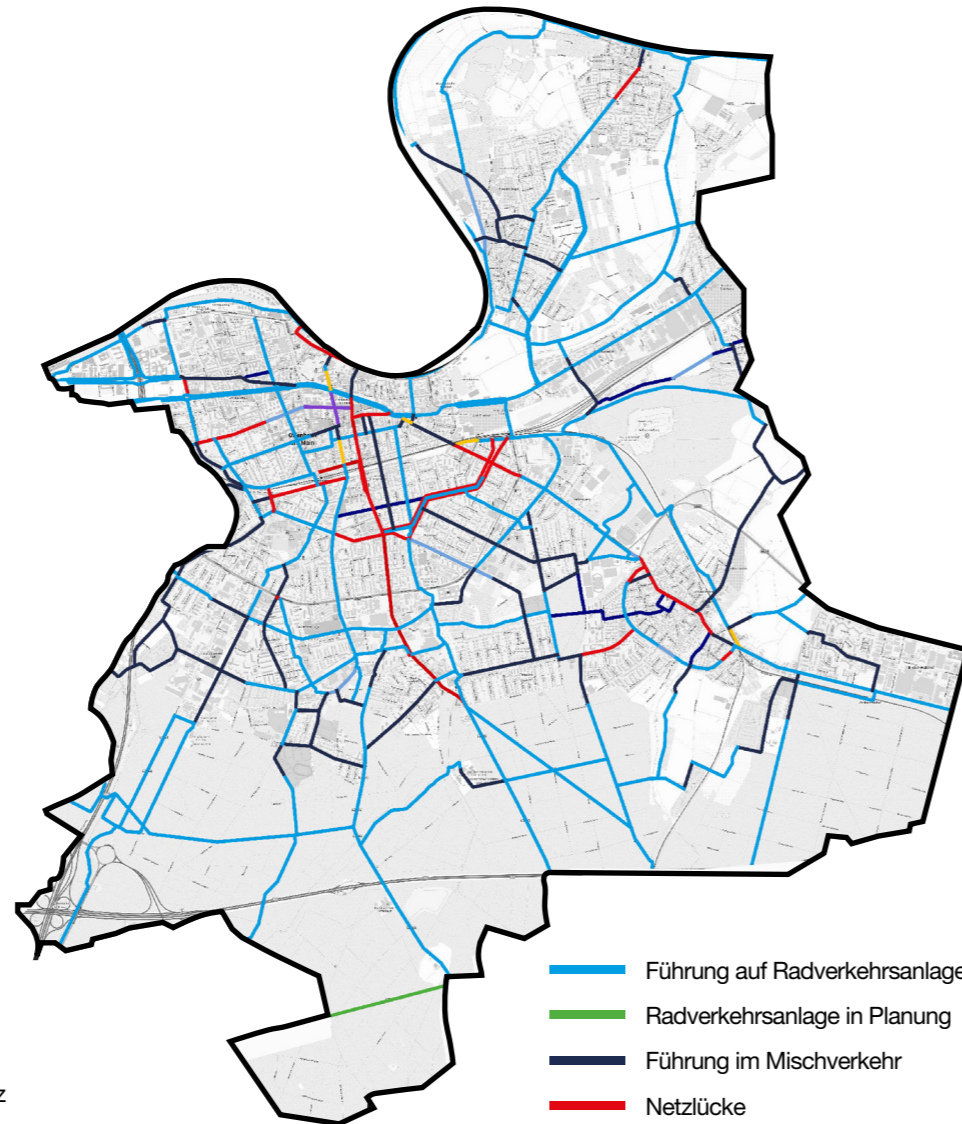
HAUPT- UND NEBENNNetz



- Radnetz**
- Hauptnetz
 - Nebennetz
- Singuläre Verkehrserzeuger**
- W** Weiterführende Schule/ Berufsschule
 - G** Grundschule
 - S** Soziale Einrichtung
 - K** Krankenhaus
 - E** Einkaufszentrum
 - s** Sportplatz
 - Sw** Schwimmbad
 - U** Großer Unternehmensstandort
 - P** Post

Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2021
[Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]
Stand: Anfang 2022

FÜHRUNGSANGEBOT



- Führung auf Radverkehrsanlage
- Radverkehrsanlage in Planung
- Führung im Mischverkehr
- Netzlücke
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone

VEP OFFENBACH 2035 S44
Bestandsanalyse des Verkehrsangebots

Zur Nutzung der Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet gab es zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse (Februar 2022) keine umfassende empirische Datengrundlage. Um dieses Defizit auszugleichen, wurden inzwischen Rad-Zählstellen errichtet. Aus den zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme zur Verfügung stehenden Daten zum Stadtradeln 2021 [26] und aus dem Radverkehrskonzept des VMP 2015 [1] lassen sich folgende Streckenzüge als Hauptachse des Radverkehrs ableiten: Mainradweg, Berliner Str., Lämmerspieler Weg, Senefelder Str., Sprendlinger Landstr., Starkenburg-ring, Aschaffener Str. und Seligenstädter Straße.

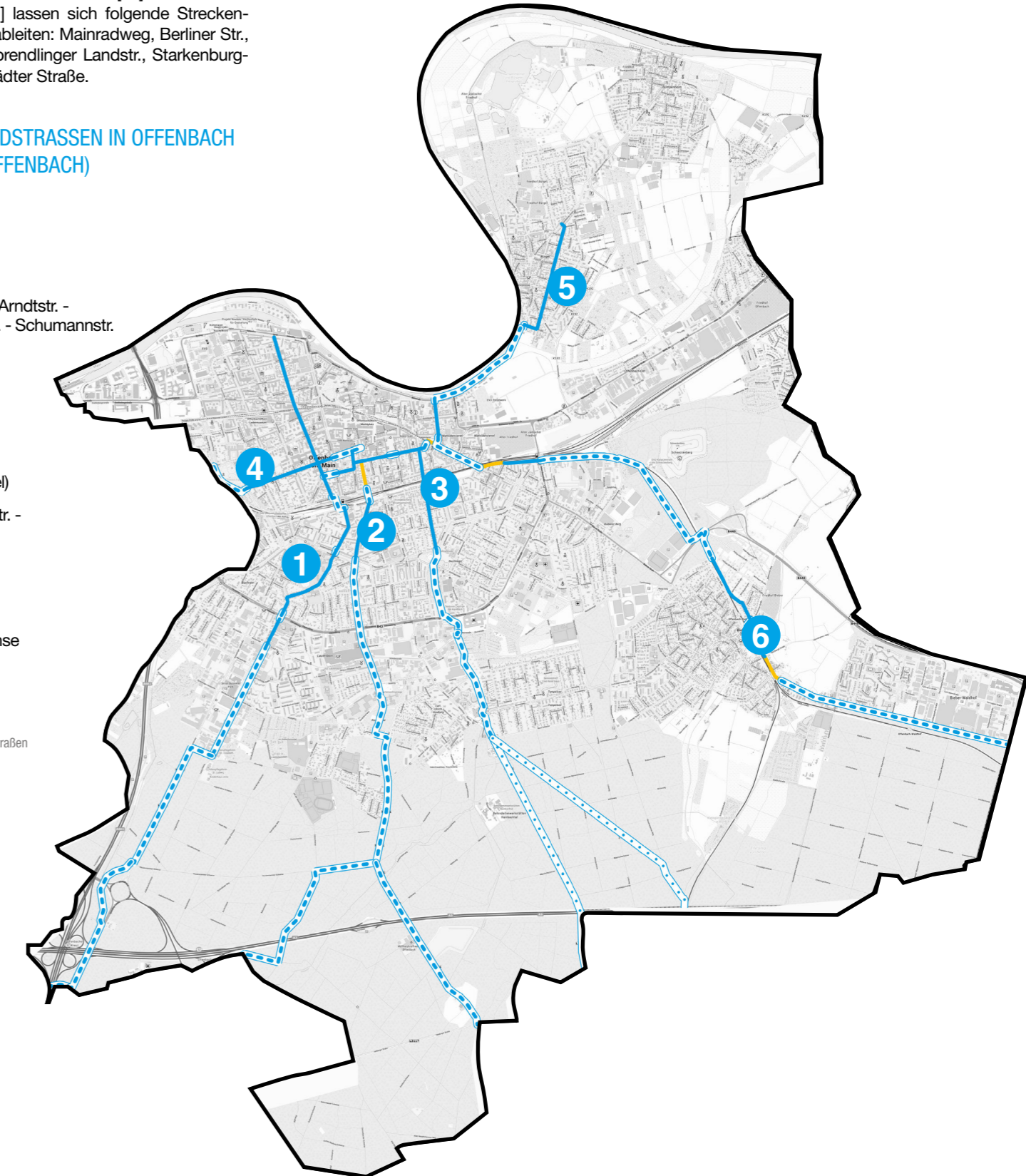
Seit 2018 beschäftigt sich das Projekt Bike Offenbach mit der Einführung von Fahrradstraßen im Offenbacher Stadtgebiet. Bis Mitte 2022 sind sechs Fahrradachsen, die teilweise als Fahrradstraße ausgewiesen sind, mit insgesamt 18 km Länge entstanden.

FAHRRADSTRASSEN IN OFFENBACH (BIKE OFFENBACH)

- 1 Taunusstr. - Luisenstr. - Schäferstr. - Arndtstr. - Brinkstr. - Lortzingstr. - Beethovenstr. - Schumannstr.
- 2 Senefelderstr.
- 3 Austr. - Karlstr. - Tempelseestr.
- 4 Geleitsstr. - Bleichstr.
- 5 Altkönigstr. - Von-Behring-Str. (Bürgel)
- 6 Julie-Heraeus-Str. - Krotzenburger Str. - Germaniast. (Bieber)

- Fahrradstraße
- Weiterführung der Fahrradachse
- Sommer-/ Winterverbindung
- Verkehrsberuhigter Bereich

Quelle: Stadt Offenbach am Main, Bike Offenbach, Fahrradstraßen
Stand: Anfang 2022
Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2021
[Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

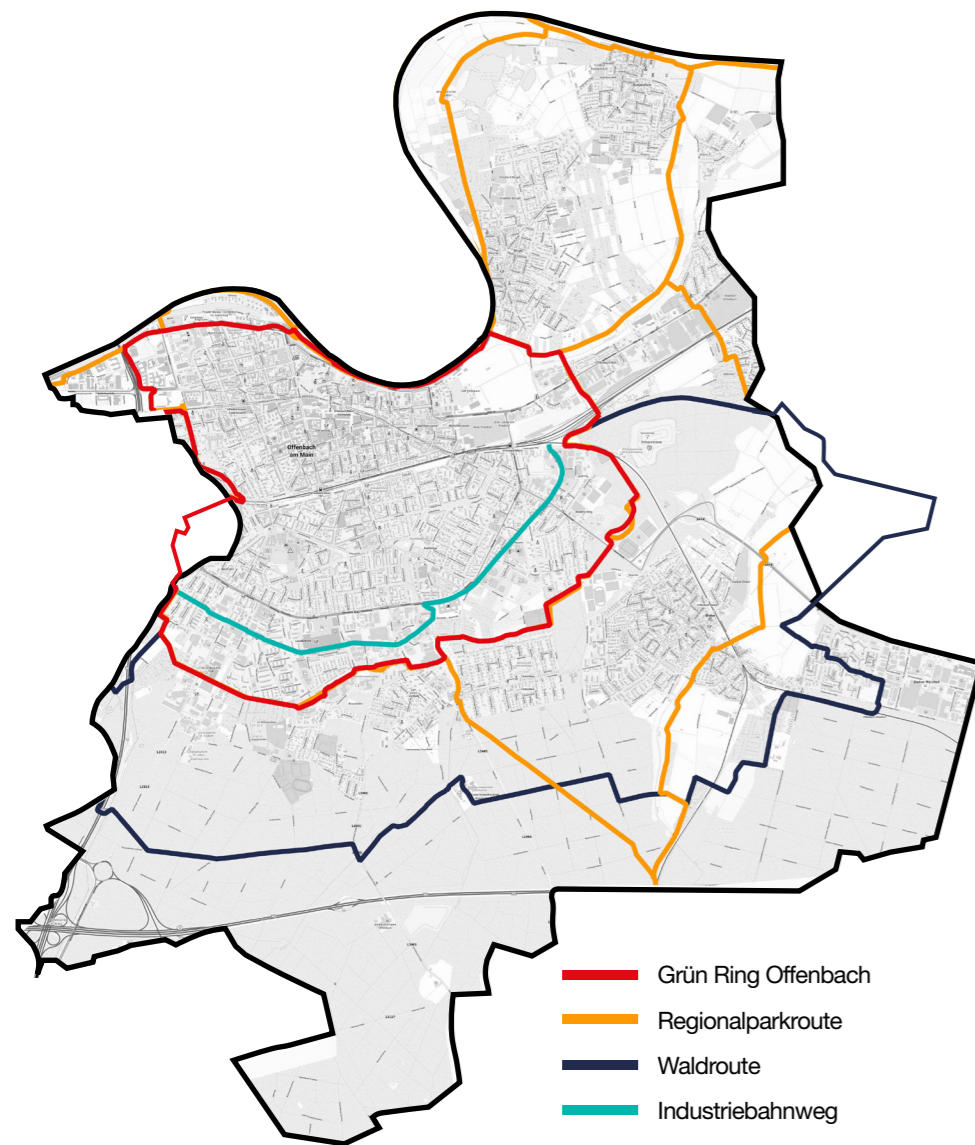


S45 VEP OFFENBACH 2035
Bestandsanalyse des Verkehrsangebots

Auf dem Radverkehrsnetz der Stadt verlaufen auch einige regionale und überregionale Radrouten. Freizeit- und Themenrouten erstrecken sich über knapp 82 km. Neben Freizeitrouten gibt es derzeit zwei hessische Radfernwege, die durch Offenbach führen.

Zudem beschäftigt sich eine Machbarkeitsstudie mit der Radschnellverbindung zwischen Frankfurt und Hanau. Die Vorzugstrasse verläuft in Ost-West-Richtung durch das Offenbacher Stadtgebiet.

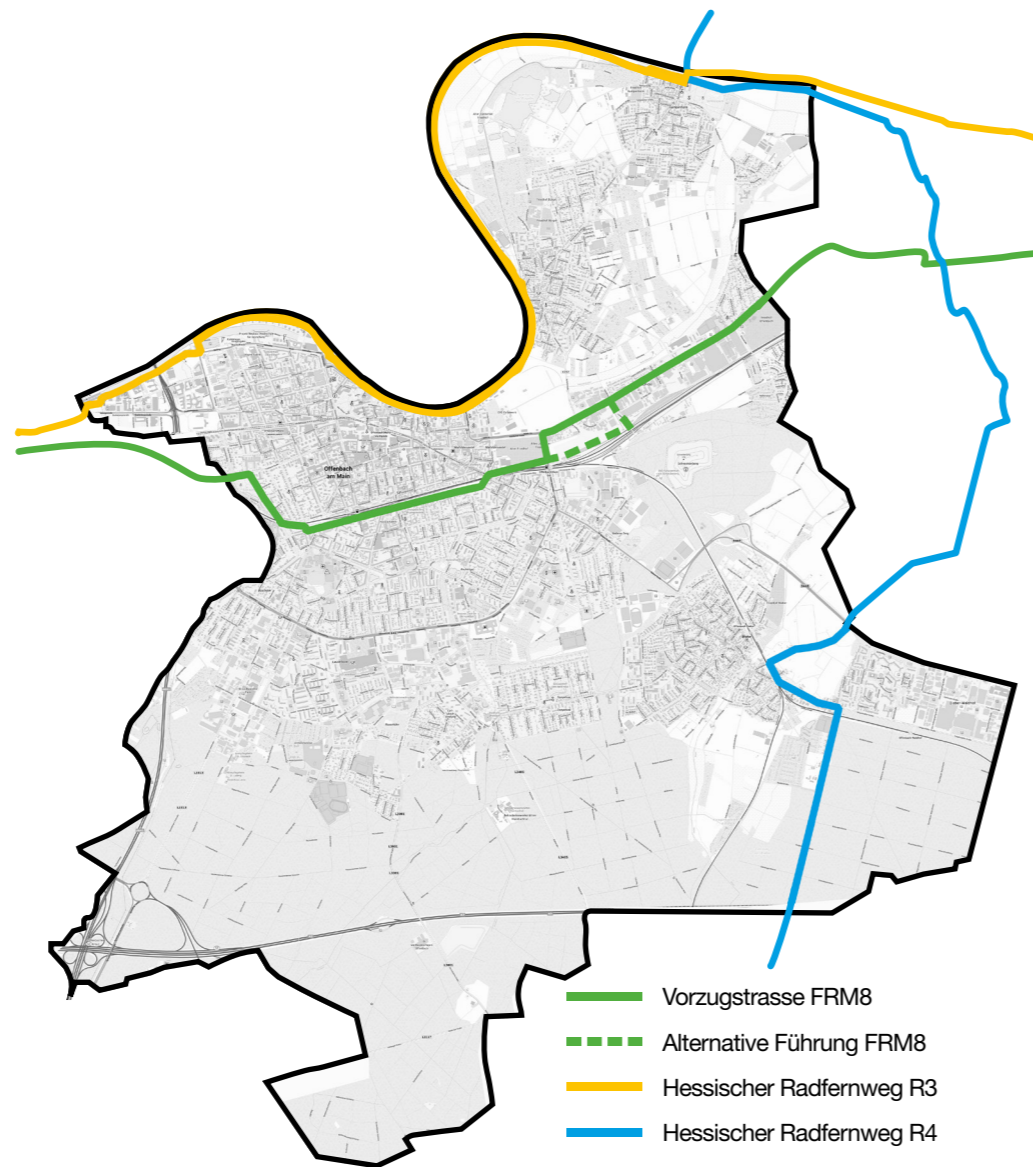
REGIONALE RADROUTEN



- Grün Ring Offenbach
- Regionalparkroute
- Waldroute
- Industriebahnweg

Ausgehend vom Zentrum der Stadt ist nahezu das gesamte Stadtgebiet von Offenbach innerhalb von 15 Minuten mit dem Rad zu erreichen. Damit können alle wichtigen Ziele in einem geeigneten Zeitintervall erreicht werden. Innerhalb einer Reisezeit von 30 Minuten weitet sich die Erreich-

ÜBERREGIONALE RADROUTEN



- Vorzugstrasse FRM8
- - - Alternative Führung FRM8
- Hessischer Radfernweg R3
- Hessischer Radfernweg R4

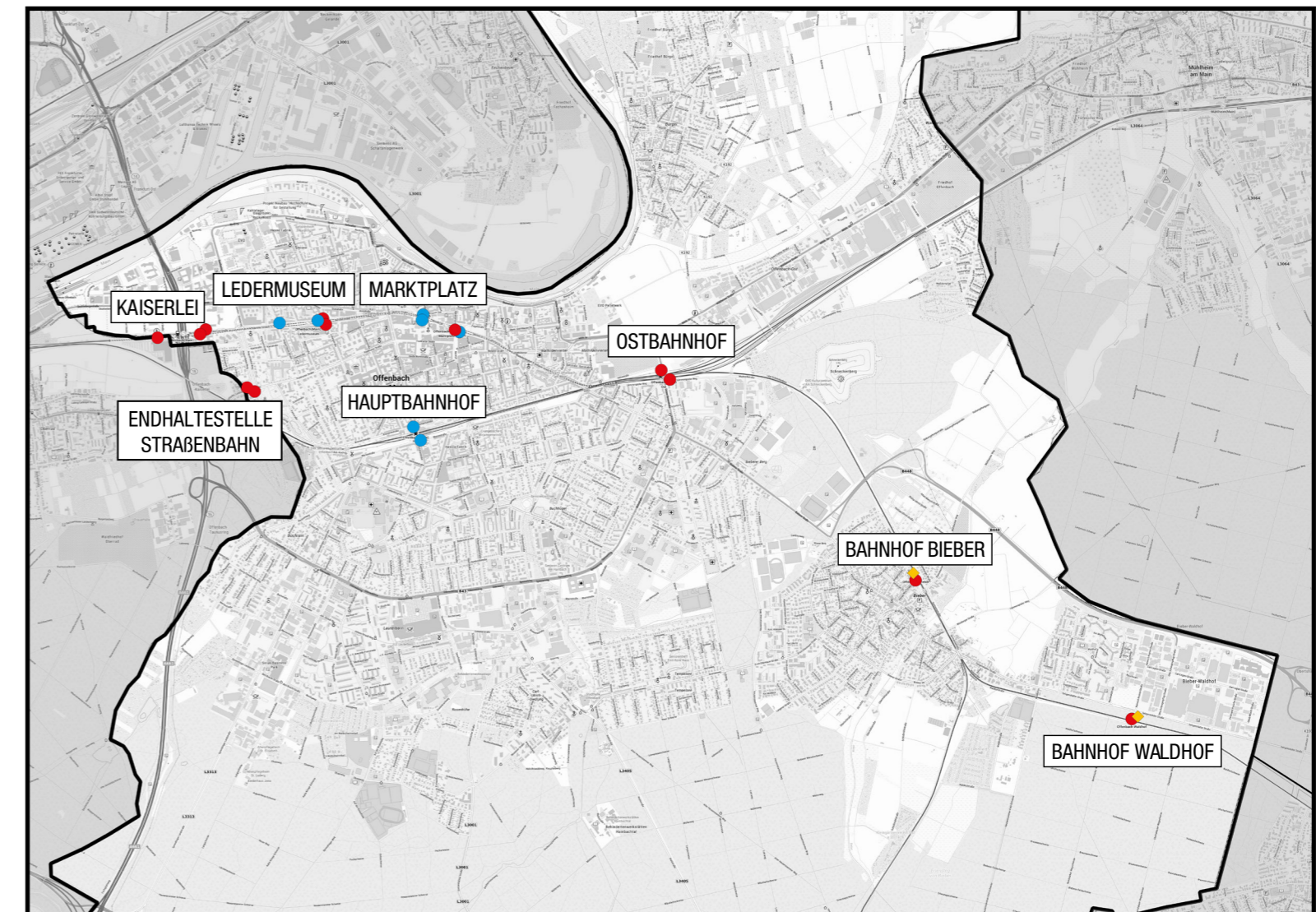
Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2021
[Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

barkeit auf Gebiete von Frankfurt inkl. der Innenstadt sowie angrenzende Kommunen aus. Aufgrund der Trennwirkung des Mains ist die Erreichbarkeit von Zielen im Nordosten beeinträchtigt.

Im Stadtgebiet von Offenbach sind an den Umsteigepunkten zum schienegebundenen ÖPNV Bike+Ride-Anlagen vorhanden. Die Kapazitäten sind jedoch nicht immer ausreichend. Einige der Anlagen sind zudem nicht angemessen gegen Witterung geschützt. Insbesondere am Hauptbahnhof gibt es keinerlei Möglichkeiten, das Fahrrad witterungsgeschützt

abzustellen. An den Bahnhöfen in Bieber und Waldhof gibt es Fahrradboxen, die gegen Bezahlung angemietet werden können. Insgesamt ist die Attraktivität der Radabstellanlagen in Offenbach an den Umsteigepunkten verbesserungswürdig.

BIKE+RIDE-ANLAGEN



- B+R, überdacht
- B+R, nicht überdacht
- ◆ Fahrradbox

Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2021
[Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

B+R-ANLAGEN AM LEDERMUSEUM

Bike-Sharing-Angebote sind überwiegend im Bereich der erweiterten Innenstadt vorzufinden, vereinzelt auch in den Stadtteilen Bürgel, Rumpenheim und Bieber. Insgesamt sind im Stadtgebiet 22 Fahrradverleihstationen vorhanden. Darunter fallen sechs eMobil-Stationen, an denen insgesamt 20 Pedelecs zur Verfügung stehen und 12 Call-a-Bike Stationen der Deutschen Bahn mit insgesamt 78 verfügbaren Leihfahrrädern. Zusätzlich gibt es an vier Standorten die Möglichkeit, ein Lastenfahrrad kostenlos auszuleihen. Ein flächendeckendes Angebot für Bike-Sharing steht nicht zur Verfügung. Im Vergleich zu anderen Städten ist das Bike-Sharing-Angebot in Offenbach mit ca. 2,0 Leihfahrrädern/ 1.000 EW eher schwach ausgeprägt (Darmstadt 2,6 Leihfahrrädern/ 1.000 EW, Frankfurt am Main 3,3 Leihfahrrädern/ 1.000 EW und Wiesbaden 0,7 Leihfahrrädern/ 1.000 EW) [25].



Quelle: Dezernat II – Amt für Mobilität

EMOBIL-STATION AM RATHAUS

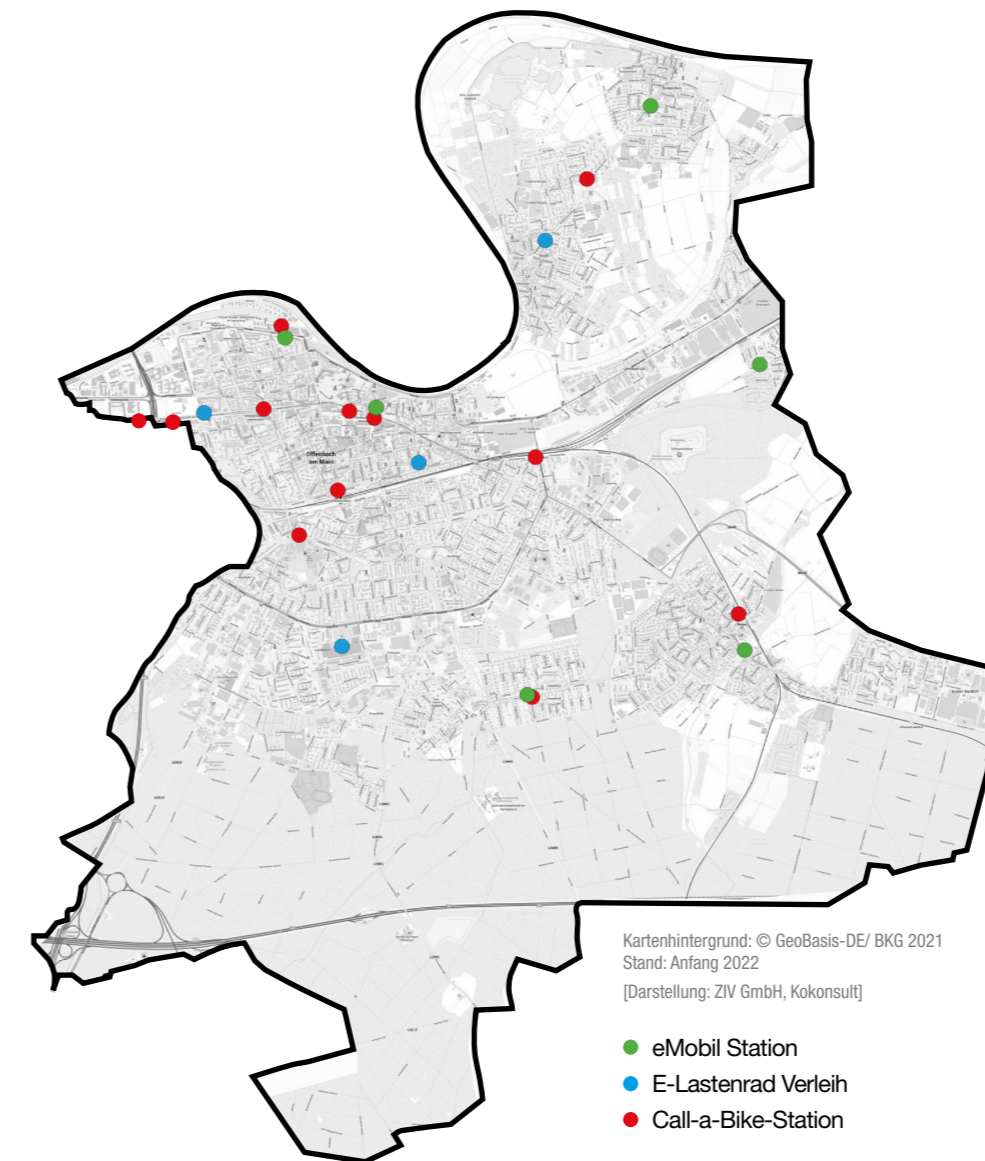


Quelle: Dezernat II – Amt für Mobilität

Im Rahmen der Online-Bürger- und Wirtschaftsbeteiligung wurde das Themengebiet Radverkehr am häufigsten genannt (40% der negativen Rückmeldungen, 45% der positiven Rückmeldungen). Einer der wichtigsten Punkte waren dabei fehlende durchgängige Radwegeverbindungen, beispielsweise vom Offenbacher Westen in Richtung Bieber. Auch das Falschparken von Pkw auf Radverkehrsanlagen und die unzureichenden

Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr wurden häufig als negative Aspekte angemerkt. Positiv hingegen wurden beispielsweise die Verfügbarkeit von räumlich und baulich abgetrennten Radwegen und die Einrichtung von Fahrradstraßen bewertet. Zusätzlich wurde positiv aufgefasst, dass es bereits Knotenpunkte gibt, an denen Fahrradampeln integriert sind.

BIKE-SHARING-STANDORTE



FAZIT

+ Stärken und Chancen

- Gute Vernetzung der Stadtteile untereinander sowie Erreichbarkeit der wesentlichen Quell- und Zielgebiete
- Auf dem Großteil des Radnetzes (Haupt- und Nebennetz) besteht derzeit ein Angebot für den Radverkehr
- Umgesetzte Fahrradstraßen in Offenbach stellen ein gutes Angebot für den Radverkehr dar
- Kostenloser E-Lastenradverleih vorhanden
- Fahrradboxen am Standort Bieber und Waldhof (S-Bahn Halt) verfügbar

- Herausforderungen

- Netzlücken im Radverkehrsnetz (Haupt- und Nebennetz) vorhanden
- Realisierung der Radschnellverbindung in Ost-West-Verbindung (Hanau - FFM)
- Fehlende Abstellmöglichkeiten (ggf. Fahrradboxen) an relevanten Verkehrsknoten (z. B. S-Bahnhöfen)
- Ausbau des Sharing-Angebotes
- Fehlende Querungsmöglichkeit über den Main im Bereich von Rumpenheim (Erreichbarkeit Maintal)
- Datenbeschaffung (Empirie) zum Radverkehr zur besseren Nachverfolgung und Trendentwicklung
- Zu viel Kfz- Verkehr in Fahrradstraßen

5.3 Fußverkehr

Der Fußverkehr hat im Binnenverkehr der Stadt Offenbach einen Anteil von über 40% [27]. Eine gute Qualität im Fußverkehr kommt daher vielen Verkehrsteilnehmenden zugute.

Wie in vielen anderen Kommunen, stand der Fußverkehr in der Vergangenheit weniger im Fokus der Verkehrsplanung als andere Modalitäten. Bei Zielkonflikten, z. B. bei der Aufteilung von Straßenräumen oder der Freigabezeit an signalisierten Knotenpunkten, wird der Fußverkehr häufig anderen Verkehrsteilnehmenden untergeordnet. Zuletzt wurde mit dem Nahmobilitätsplan der Offenbacher Innenstadt [27] eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des Fußverkehrs in Offenbach am Main geschaffen. In der Vergangenheit wurden bereits Maßnahmen umgesetzt, um die Barrierefreiheit im Straßenraum für den Fußverkehr zu erhöhen. Darunter fällt insbesondere die Nachrüstung der Lichtsignalanlagen mit einem akustischen Signal für sehbehinderte Personen und die sukzessive Umsetzung der Absenkungen des Gehweges an den Anlagen.

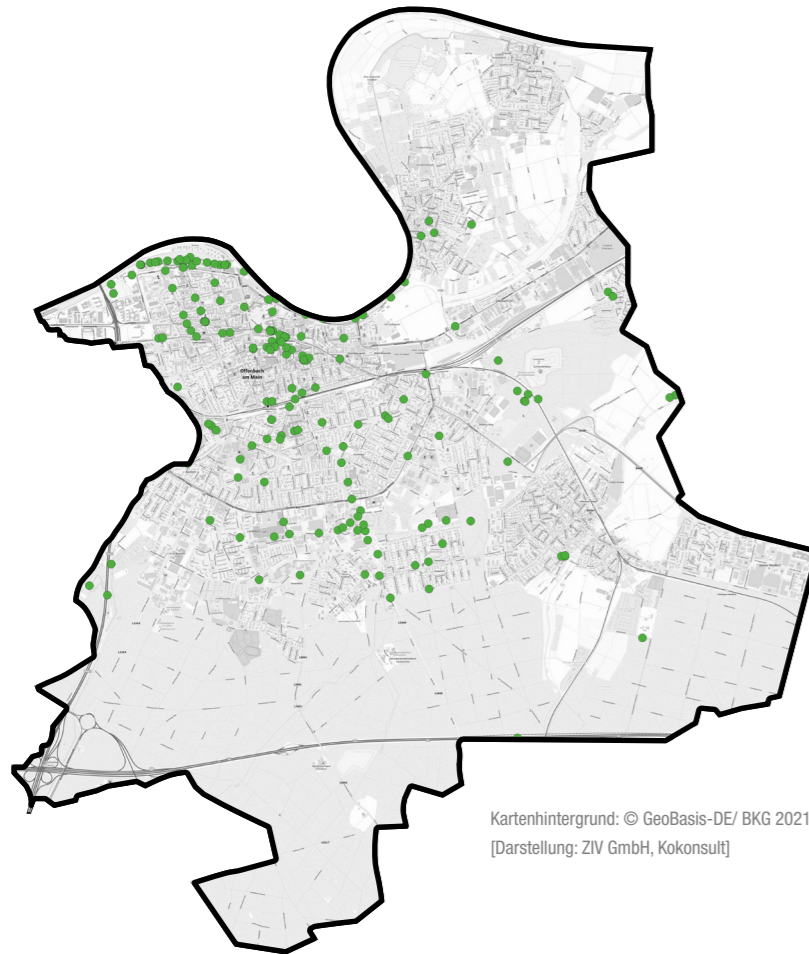
Für den Fußverkehr sind grundsätzlich Verkehrsanlagen im Seitenraum und Fußgängerzonen im Innenstadtbereich vorhanden. Dennoch gibt es Netzlücken

und in vielen Straßen sind die verfügbaren Verkehrsflächen für den Fußverkehr zu gering bemessen. Konflikte treten häufig mit dem ruhenden Kfz-Verkehr auf. Dazu kommt eine starke Trennwirkung, die von Abschnitten des Hauptstraßennetzes ausgeht.

Neben den funktionalen Anforderungen ist auch die straßenräumliche Qualität für den Aufenthalt und das Verweilen von Bedeutung, die im Stadtgebiet naturgemäß stark schwankt. Gleichwohl gibt es verschiedene Achsen mit Potenzialen für straßenunabhängige Verbindungen. Offenbach am Main hat eine kompakte Siedlungsstruktur, was eine gute Voraussetzung für das Zufußgehen bietet.

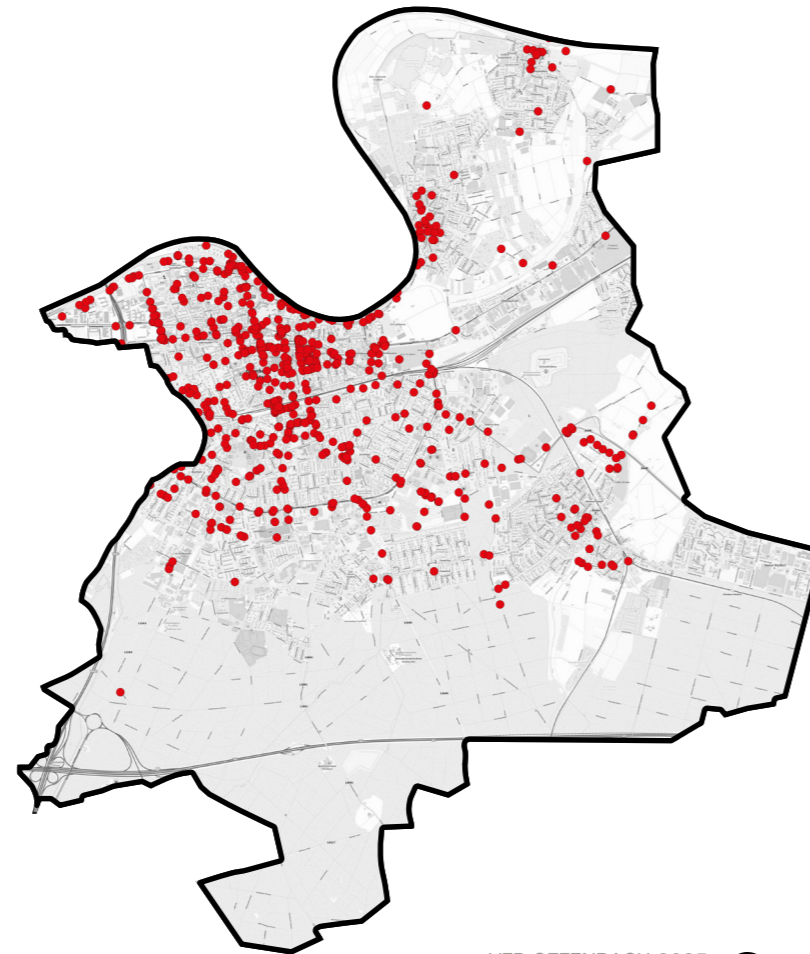
Bei der Online-Bürger- und Wirtschaftsbeteiligung wurden am zweithäufigsten Rückmeldungen zum Fußverkehr gegeben. Negativ wurden häufig Behinderungen durch parkende Pkw, (zu) hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und eine geringe Anzahl an Querungsmöglichkeiten in der Innenstadt genannt. Streckenabschnitte mit getrennten Geh- und Radwegen sowie Flächen, die frei von parkenden Pkw gehalten werden, (z. B. im Bereich der Innenstadt und am Nordring) wurden dahingegen positiv erwähnt.

POSITIVE RÜCKMELDUNGEN ONLINE-BETEILIGUNG FUSSVERKEHR



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2021
[Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

NEGATIVE RÜCKMELDUNGEN ONLINE-BETEILIGUNG FUSSVERKEHR



VEP OFFENBACH 2035 S50
Bestandsanalyse des Verkehrsangebots

FAZIT

+ Stärken und Chancen

- Kompakte Siedlungsstruktur (Ziele < 1km)
- Im Binnenverkehr hoher Fußverkehrsanteil (42%)
- Querungen: viele Fußgängerüberwege vorhanden
- Potenziale für straßenunabhängige Verbindungen: Parks, Mainufer, Blockdurchlässe usw.

Herausforderungen

- Fußgängerzone: Beeinträchtigung durch Anwohner- und Lieferverkehr
- Hauptverkehrsstraßen: Abstände der Querungen > 200 m
- Wartezeiten an LSA sind zum Teil optimierungsbedürftig
- Nutzbare Gehwegbreiten eingeschränkt (ruhender Verkehr, Radverkehr, Sondernutzungen etc.)
- Z. T. fehlende Orientierung/ Wegweisung
- Zustand der Gehwege stellenweise mangelhaft

S51 VEP OFFENBACH 2035
Bestandsanalyse des Verkehrsangebots

5.4 Öffentlicher Verkehr

Der Öffentliche Verkehr hat einen Anteil von 16% am Modal Split aller Wege der Offenbacher Bevölkerung [17]. Gegenüber vergleichbaren Städten ist dieser Anteil ausbaufähig. Eine Optimierung des Öffentlichen Verkehrs ist Voraussetzung für eine klimafreundlichere Mobilität. Wichtigstes Instru-

ment für die strategische Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs bilden der Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach am Main [28] und der regionale Nahverkehrsplan (RNVP) [29]. Die Inhalte des städtischen NVP und des VEP sind eng aufeinander abgestimmt.

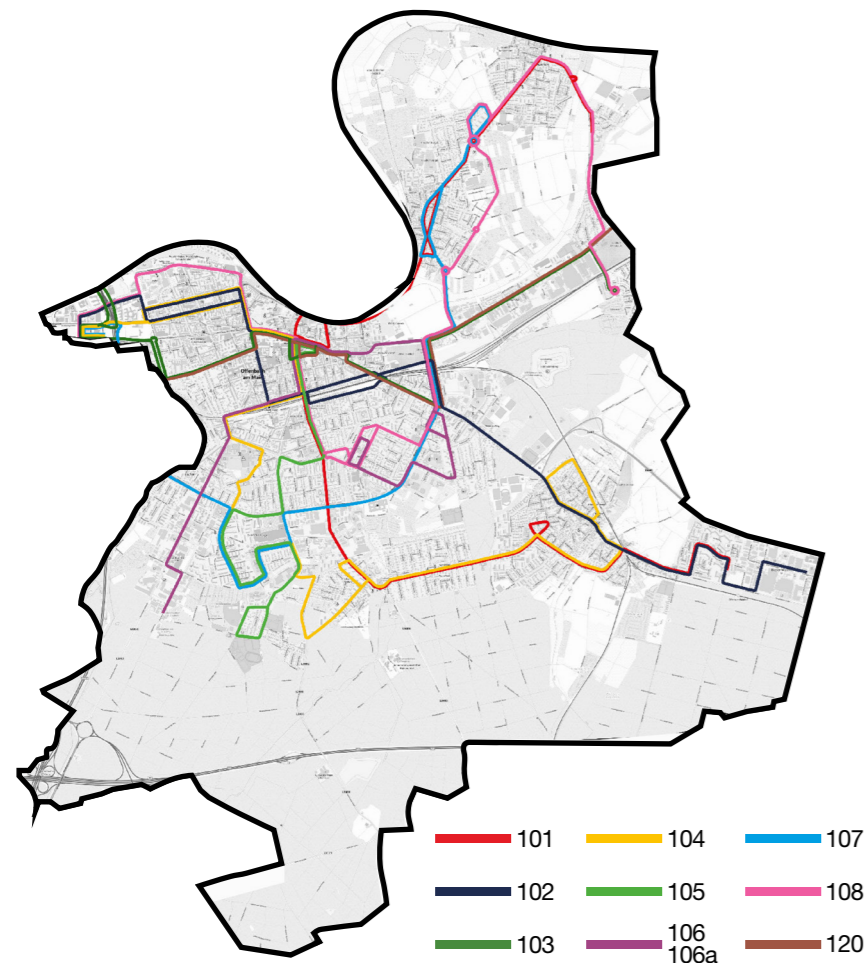
5.4.1 ÖPNV

Die innerstädtische ÖPNV-Anbindung wird in Offenbach durch insgesamt neun Stadtbuslinien sichergestellt. Die Buslinien werden durch die NiO – Nahverkehr in Offenbach betrieben. Das Angebot des ÖPNV steht den Bürgerinnen und Bürgern von 04:00 Uhr morgens bis 01:00 Uhr nachts weitestgehend in einem 15-Minuten-Takt zur Verfügung. Die Buslinie 101, welche Rumpenheim und Bürgel mit der Offenbacher Innenstadt und Bieber verbindet, weist eine dichtere Taktung auf. Zentraler Verknüpfungspunkt des ÖPNV ist die Haltestelle OF-Marktplatz, die von nahezu jeder Linie bedient wird. Dadurch ist die Innenstadt aus allen Teilen Offenbachs gut mit dem ÖPNV zu erreichen und es besteht bei jeder Linie die Umsteigemöglichkeit zum SPNV. In Offenbach verkehren bereits rund 40% der Busflotte mit einem elektronischen Antrieb – Tendenz steigend. [30]

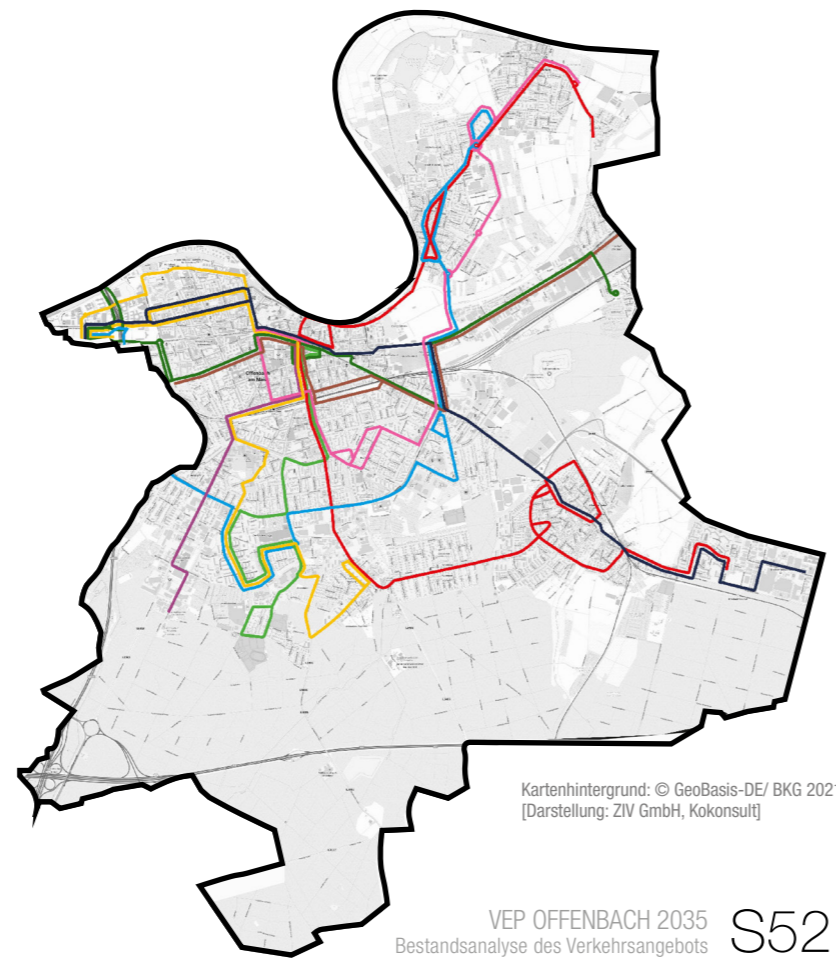
Infolge eines Stadtverordnetenbeschlusses zur Deckelung der Finanzierung im Öffentlichen Nahverkehr in Offenbach wurde ein Gesamtkonzept zur Einhaltung des Finanzierungsdeckels entwickelt, das Einsparungen in der ÖPNV-Fahrleistung mit sich zieht. So wird seit Juli 2022 ein reduziertes Angebot gefahren und etwa 14% der vorherigen Fahrleistung eingespart.

Um den Einsparungen in gewissem Maße entgegen zu wirken, wurde auf den Linien 101, 102, 104 und 108 folgende Taktverdichtung am Abend von Montag – Freitag eingeführt: 15-Minuten-Takt bis 21:00 Uhr, 30-Minuten-Takt bis 24:00 Uhr und 60-Minuten-Takt bis 01:00 Uhr. Die Linie 106a verkehrt täglich acht bis zwölf-mal in der Zeit von 06:00 bis 22:00 Uhr. [31] In nachfolgender Abbildung sind sowohl die Linienvläufe der Buslinien vor (links) und die Linienvläufe nach der Anpassung aufgrund der Einsparungen dargestellt (rechts).

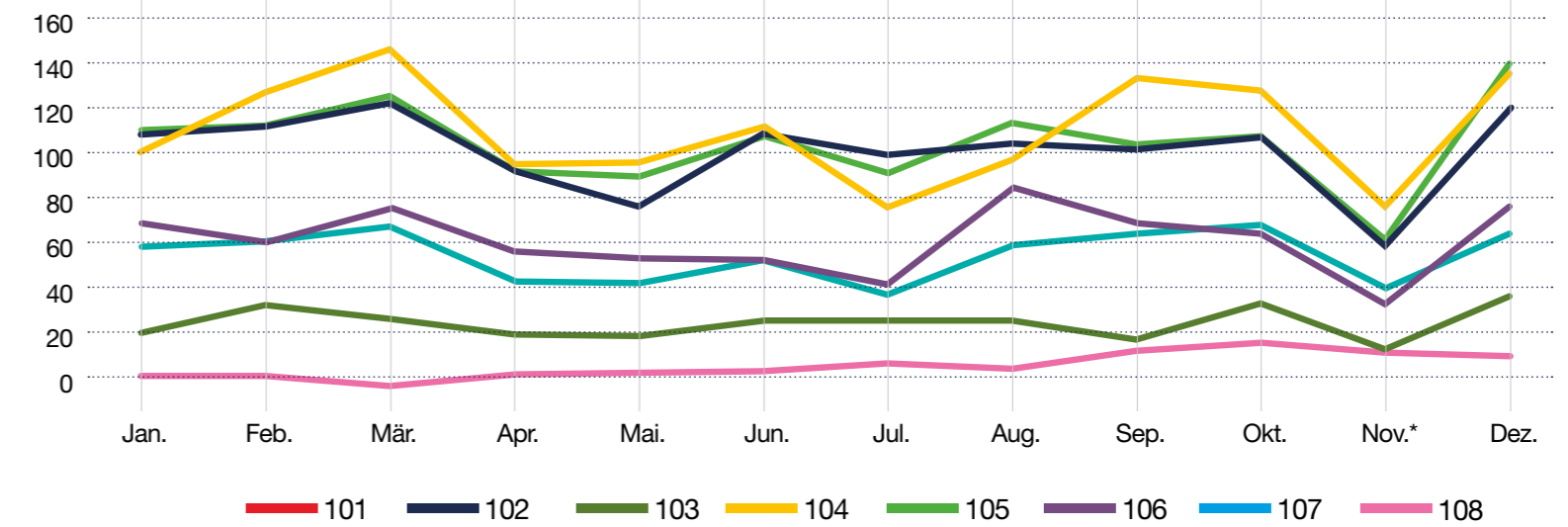
STADTBUSLINIENNETZ
FEBRUAR 2022



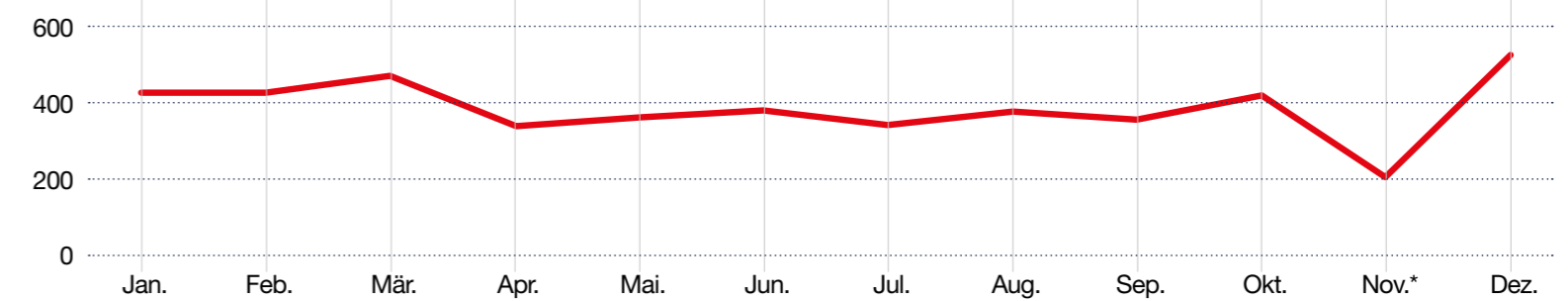
STADTBUSLINIENNETZ
JULI 2022



FAHRGASTZAHLEN 2019 [IN TSD.] LINIEN 102 - 108



FAHRGASTZAHLEN 2019 [IN TSD.] LINIE 101



Quelle: Mobilität Stadtwerke Offenbach, Fahrgastzahlen 2019 [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

*Streik

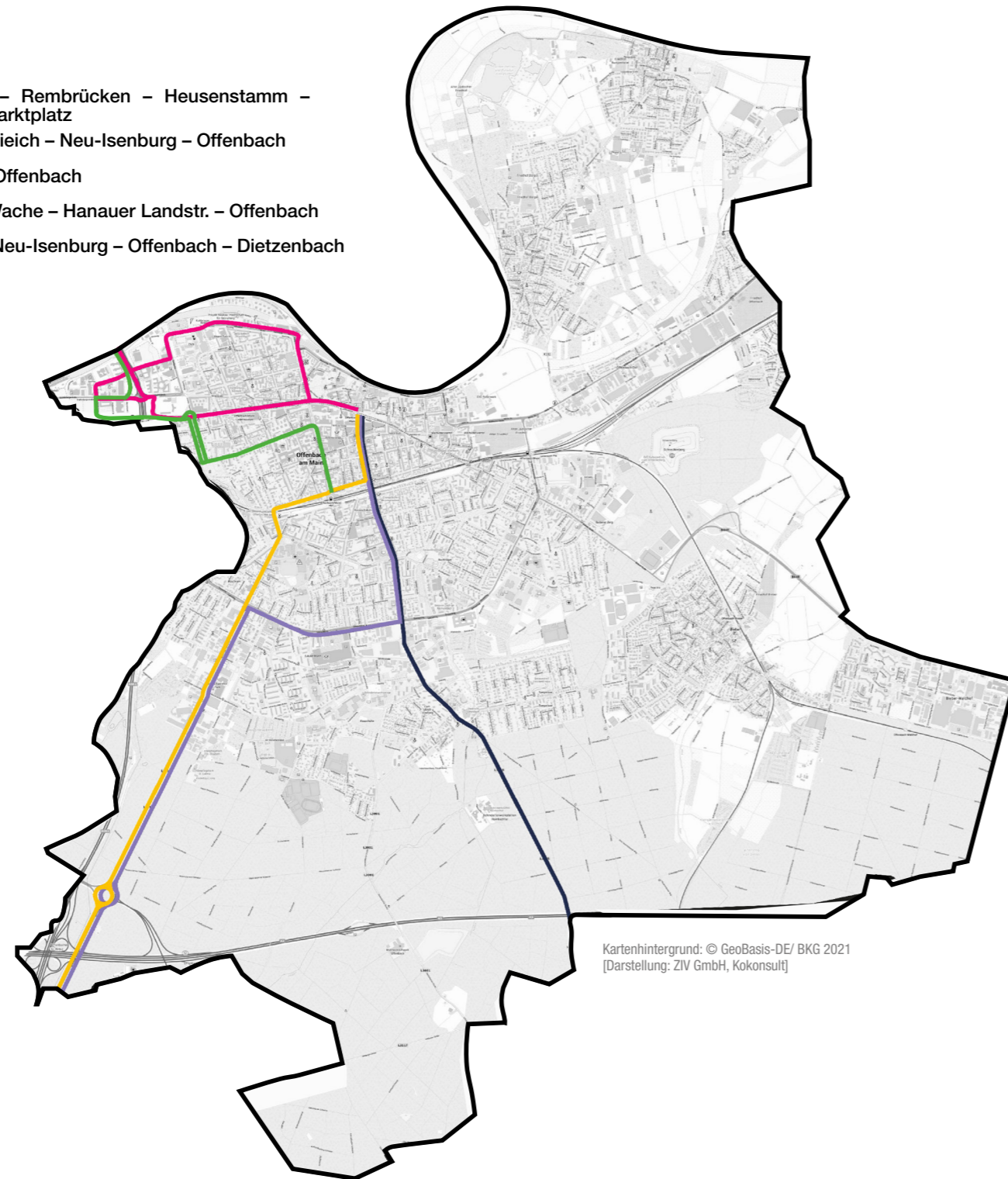
REGIONAL-, EXPRESS-, UND NACHTBUSLINIEN

Neben den Stadtbuslinien verkehren in Offenbach auch Regional-, Express-, und Nachtbuslinien. So werden umsteigefreie Verbindungen zwischen Offenbach und den umliegenden Mittelzentren (z. B. Langen, Neu-Isenburg

oder Bad Vilbel) und Gemeinden (z. B. Hainhausen, Heusenstamm) geboten. In den Nächten ist durch die Nachtbuslinien eine Verbindung nach Frankfurt-Innenstadt, Frankfurt-Flughafen oder Dietzenbach sichergestellt.

LINIE

- OF-97 Hainhausen – Rembrücken – Heusenstamm – Offenbach Marktplatz
- X83 Langen – Dreieich – Neu-Isenburg – Offenbach
- X97 Bad Vilbel – Offenbach
- n65 Konstabler Wache – Hanauer Landstr. – Offenbach
- n72 Flughafen – Neu-Isenburg – Offenbach – Dietzenbach



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2021
[Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

Das Offenbacher Stadtgebiet ist mit dem städtischen Bussystem grundsätzlich gut erschlossen. Dennoch ergeben sich vereinzelte Erschließungslücken, von denen ca. 3.000 Menschen in Offenbach betroffen sind [33].

Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist besonders für mobilitätseingeschränkte Personen von höchster Bedeutung, um den Öffentlichen Verkehr uneingeschränkt nutzen zu können. In Offenbach sind bereits 95% von insgesamt 295 Haltestellen barrierefrei ausgebaut, weitere 4% befinden sich in Planung. Deutlich weniger Haltestellen sind mit einem Witterungsschutz ausgestattet (49%). [34]

Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI-Anzeiger) sind bisher an elf der insgesamt 295 Haltestellen vorhanden [Stand: 2021], 20 weitere befinden sich in Planung [35]. Die Haltestellen, an denen DFI-Anzeiger vorhanden oder in Planung sind, befinden sich hauptsächlich an strategischen bzw. Hauptumsteigepunkten.

Vom Stadtzentrum aus sind mit dem ÖV in einem 15-Minuten-Zeitintervall die zentralen Bereiche der Stadt und Teile von Bürgel und Bieber mit Bus oder S-Bahn zu erreichen. Innerhalb von 30 Minuten können das gesamte Stadtgebiet und angrenzende Städte wie Frankfurt a. M., Mühlheim a. M., Hanau, Heusenstamm, Dietzenbach, Obertshausen und Rodgau erreicht werden. Die durchschnittliche ÖV-Fahrzeit vom Marktplatz aus in andere Stadtteile liegt zwischen 3 und 22 Minuten.

Im Rahmen der Online-Beteiligung wurde insbesondere die Verspätung der Buslinien während der Hauptverkehrszeit negativ bewertet. Zudem sei die Busanbindung zwischen Bieber und Bürgel aufgrund der langen Umsteigezeiten wenig attraktiv. Außerdem wird die Taktung zwischen SPNV und ÖPNV als verbesserungswürdig eingestuft.

Im Rahmen der Mobilitätsforen wurde insbesondere die Kürzung der Buslinien von den Bürgerinnen und Bürgern negativ bewertet. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Online-Beteiligung vor und die Mobilitätsforen nach der Angebotsanpassung des ÖPNV stattfanden und daher die Ergebnisse nur bedingt zu verknüpfen sind.

FAZIT



Stärken und Chancen

Stadtgebiet gut durch den ÖPNV erschlossen, auch in Bezug auf den Bedienzeitraum und die Taktung

Marktplatz als zentraler Umsteigepunkt

40 % der eingesetzten Busse sind bereits elektrisch angetrieben

Hoher Grad an Barrierefreiheit (95 % der Haltestellen)

Herausforderungen

Einzelne Erschließungslücken vorhanden

Hohe Auslastung der städtischen Buslinien in den Hauptverkehrszeiten

Trennwirkung des Bahndamms und lange Fahrwege des ÖPNV

Z. T. fehlende Aufenthaltsqualität an Haltestellen (Unterstand/ Witterungsschutz)

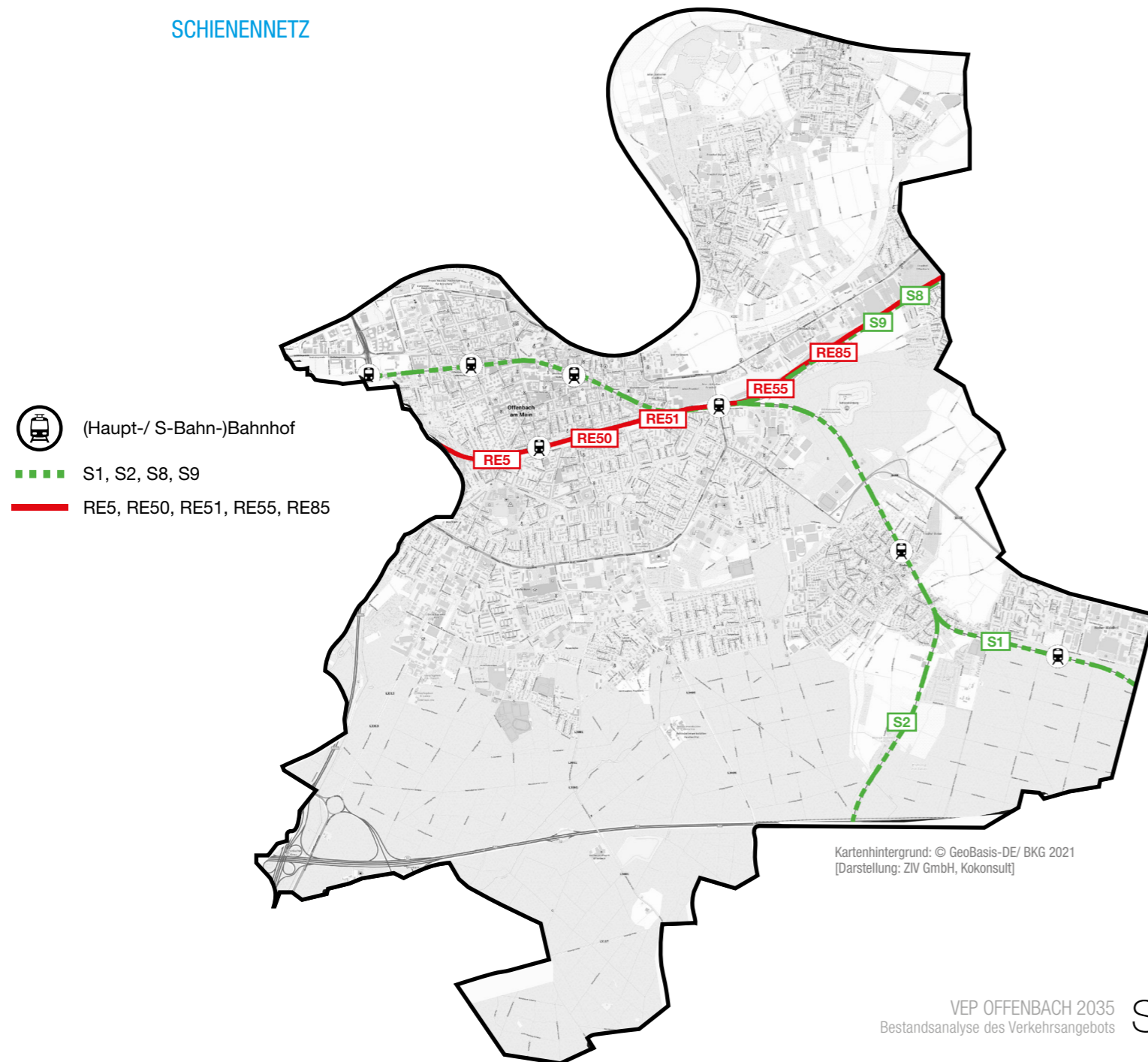
Tarifstruktur

5.4.2 SPNV

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Offenbach verläuft entlang von fünf Achsen. Das Angebot teilt sich dabei zwischen S-Bahnen und Regionalbahnen auf. Die S-Bahnen verkehren über die S-Bahnstrecke aus Richtung Frankfurt über OF-Marktplatz bis nach Hanau (S8/ S9), Rodgau (S1) oder Dietzenbach (S2). Insgesamt werden in Offenbach, abhängig von der Linie, zwischen vier und sechs Bahnhöfen bedient. Grundlegend fahren

in der Hauptverkehrszeit alle S-Bahnen im 15- bis 30 Minuten-Takt und ergänzen sich durch Überlagerung entsprechend zu dichteren Taktfolgen. Die Regionalbahnlinien RE55 (Frankfurt-Würzburg), RE85 (Frankfurt-Erbach) sowie RE5, RE50 und RB51 (Frankfurt-Fulda) erschließen den Offenbacher Hauptbahnhof und führen weiter in Richtung Hanau. Ein ICE-Haltepunkt ist in Offenbach nicht vorhanden.

SCHIENENNETZ

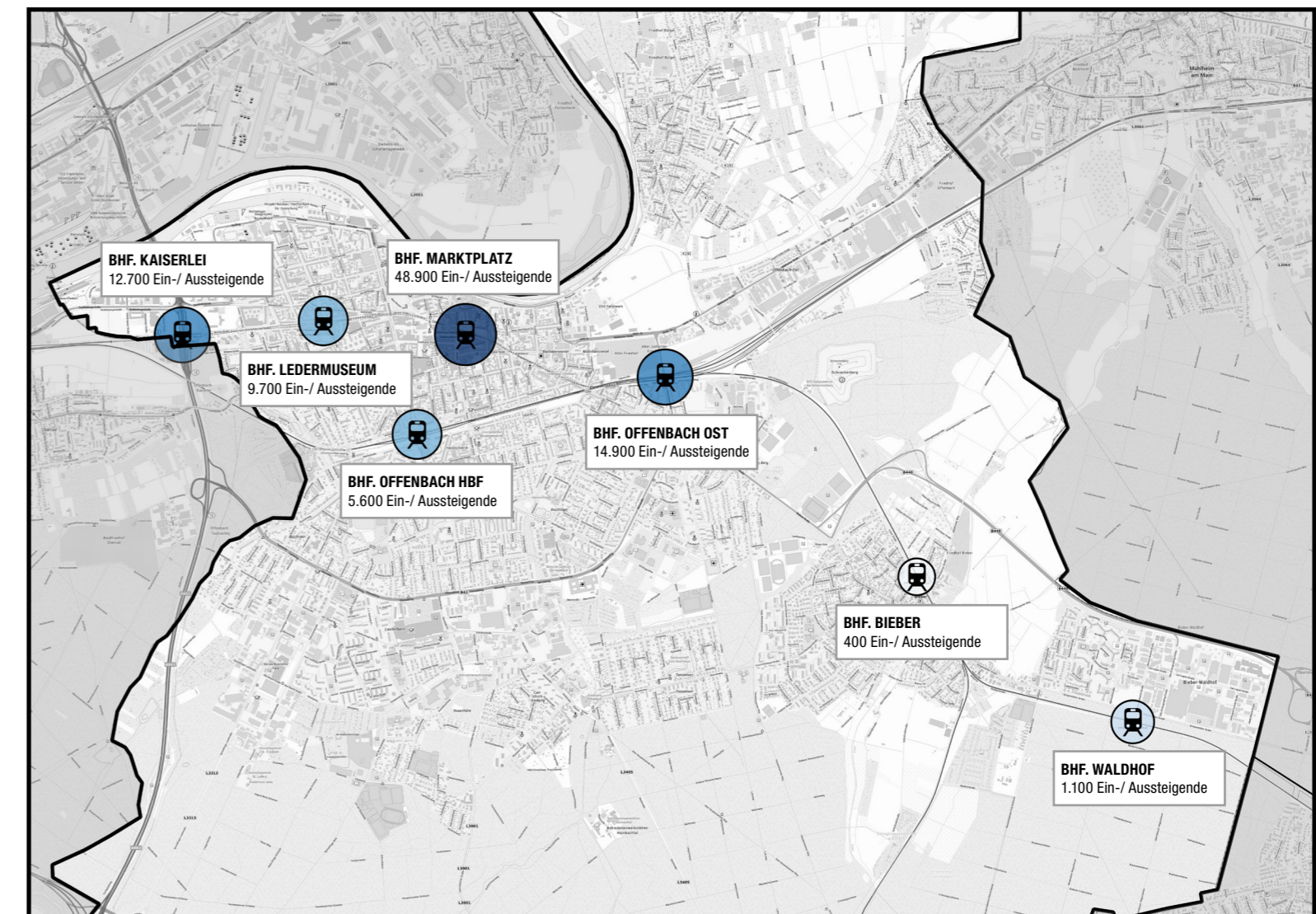


Neben dem S-Bahn- und Regionalbahnangebot ist Offenbach mit der Endhaltestelle am westlichen Stadtrand an die Linien 15 (Frankfurt Niederrad) und 16 (Frankfurt Ginnheim) des Frankfurter Straßenbahnnetzes angebunden. Es besteht dort eine Umsteigemöglichkeit zu den städtischen Buslinien 103 und 120. Eine Weiterführung der Straßenbahn in das Offenbacher Stadtgebiet wird derzeit anhand einer Machbarkeitsstudie geprüft.

In Offenbach sind alle Gleisanlagen mit DFI-Anzeigern ausgestattet. Große Mängel zeigen sich im Hinblick auf die Barrierefreiheit am Hauptbahnhof: Es stehen weder Aufzüge zur Verfügung, noch sind taktile Leitelemente an den Bahnsteigen vorhanden. Somit ist der Hauptbahnhof der einzige Bahnhof im Stadtgebiet, der nicht für alle Personengruppen uneingeschränkt nutzbar ist. [36]

Aus dem Nahverkehrsplan 2018 – 2022 geht hervor, dass über 50% der täglich an den Bahnhöfen in Busse und Bahnen ein- bzw. aussteigenden Fahrgäste am Marktplatz ein- oder aussteigen. Der Hauptbahnhof wird demgegenüber von nur rd. 10% der Fahrgäste genutzt. [28]

EIN- UND AUSSTEIGENDE AN BAHNHÖFEN



Quelle: Nahverkehrsplan Stadt Offenbach 2018 - 2022
Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2021 [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde für die zehn stärksten Pendlerbeziehungen in Offenbach eine Reisezeitanalyse durchgeführt. Die größten Pendlerverflechtungen finden zwischen Offenbach und Frankfurt am Main statt. Mit rund 27.000 Pendelnden pro Tag liegt diese Relation mit Abstand vor allen sonstigen Beziehungen. Der Reisezeitvergleich zeigt, dass für alle der zehn stärksten Relationen ein positives Reisezeitverhältnis vorliegt. Insbesondere die SPNV-Verbindung zu benachbarten Städten

ist somit äußerst attraktiv. Unter Berücksichtigung weiterer Relationen ergeben sich für fast alle Verbindungen akzeptable Reisezeiten. Lediglich die Verbindungen nach Bad Vilbel (trotz Expressbuslinie), Groß-Gerau und Weiterstadt sind derzeit weniger attraktiv mit dem ÖV erreichbar.

TOP 10 PENDLERBEZIEHUNGEN IN OFFENBACH



	AUSPENDELNDE/ TAG VON OF NACH ...	AUSPENDELNDE/ TAG VON ... NACH OF	GESAMT
Frankfurt a. M.	20.500	6.590	27.090
Summe Kreis OF	6.860	13.310	20.170
Mühlheim a. M.	980	2.800	3.780
Obertshausen	820	1.870	2.690
Hanau	840	1.810	2.650
Rodgau	440	2.030	2.470
Dietzenbach	1.090	1.320	2.410
Neu-Isenburg	1.230	730	1.960
Heusenstamm	580	1.170	1.750
Dreieich	660	760	1.420
Seligenstadt	220	820	1.040

Quelle: Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit 2020 [Darstellung: ZIV GmbH, Kokonsult]

Die Online-Beteiligung zum SPNV hat ergeben, dass sich die Bevölkerung in Offenbach eine bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln wünscht. Des Weiteren wurde die Steigerung der Aufenthaltsqualität und die Modernisierung des Hauptbahnhofs genannt. Der fehlende ICE-Halt in Offenbach wird von einigen Bürgerinnen und Bürgern als negativ empfunden.

FAZIT

+ Stärken und Chancen

- Grundlegend gute Anbindung an das (über-)regionale Schienennetz (Regionalbahn und S-Bahn)
- Sieben Zugangsmöglichkeiten zum SPNV im Stadtgebiet
- Gute Erreichbarkeit der relevanten Ziele in der Region
- Dichte Taktung in der Hauptverkehrszeit (S-Bahn); Richtung Frankfurt durch Überlagerung im 5- bis 10-Min.-Takt
- Barrierefreier Zugang der sechs S-Bahn-Haltepunkte
- Lage des S-Bahn-Haltes Marktplatz als zentraler Umsteigepunkt

- Herausforderungen

- Endpunkt Straßenbahn aus Frankfurt am Main an der Stadtgrenze
- Aufenthaltsqualität am Hauptbahnhof
- Hauptbahnhof nicht barrierefrei ausgebaut
- Vernetzung mit weiteren Verkehrsmitteln an den Haltepunkten (B+R/ Bikesharing)
- Kein ICE-Haltepunkt am Hauptbahnhof Offenbach
- Reisezeitverhältnis in Richtung Bad-Vilbel, Groß-Gerau und Weiterstadt

06 LEITBILD UND LEITZIELE

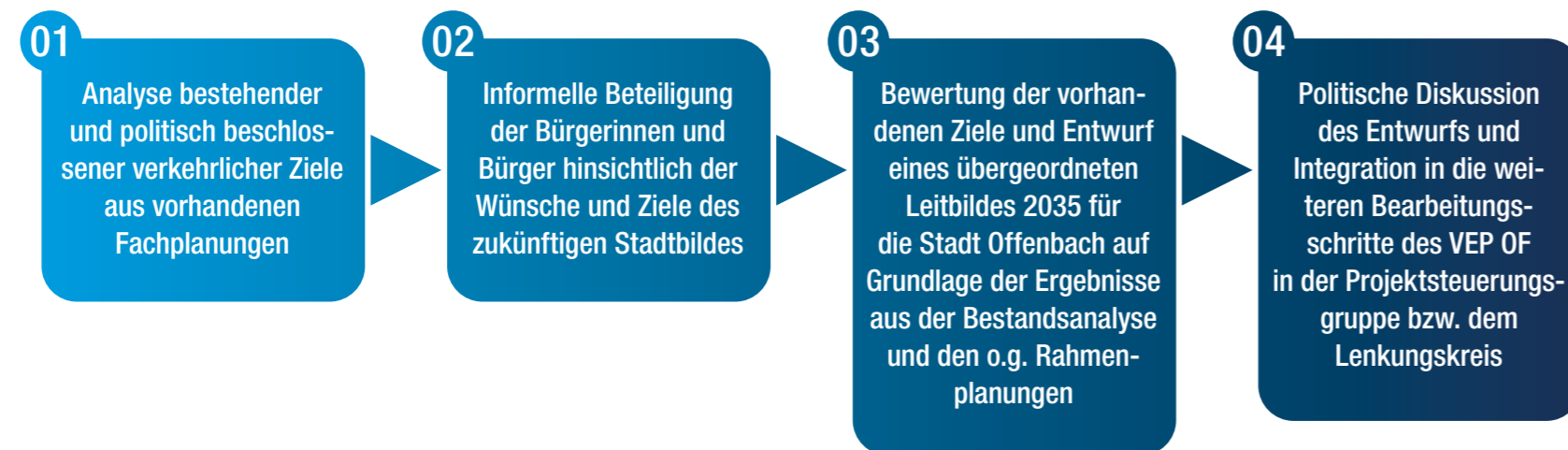
6.1 Struktur und Herleitung des Leitbildes

Mit der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2035 soll der Grundstein für eine nachhaltige Mobilitätsplanung gelegt werden. Das Leitbild definiert dabei die übergeordneten Ziele für die Mobilität im Jahr 2035 und darüber hinaus. An diesen Zielen können alle jetzt erkennbaren und zukünftigen Maßnahmen ausgerichtet und gemessen werden. Des Weiteren hilft das Leitbild bei der Priorisierung von Einzelmaßnahmen.

In einem ersten Schritt wurde eine Analyse der bestehenden und politisch beschlossenen verkehrlichen Ziele aus vorhandenen Fachplanungen durchgeführt (z. B. Verkehrsmanagementplan 2015, Nahmobilitätsplan, Masterplan Offenbach 2030 etc.).

Zudem wurden die Wünsche und Ziele bezüglich der Mobilität und des Stadtbildes von den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen verschiedener Beteiligungsrounden (Online-Beteiligung, Mobilitätsforen, Projektbüro) aufgenommen und nach einer gutachterlichen Einschätzung entsprechend berücksichtigt. In einem weiteren Schritt wurde aufbauend auf der Bestandsanalyse und den oben genannten Rahmenplanungen das Leitbild 2035 für die Stadt Offenbach am Main definiert.

ENTSTEHUNGSPROZESS DES LEITBILDES



6.2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans

Die Verkehrsentwicklung wird in den kommenden Jahren unter anderem durch technische Innovationen (z. B. Elektromobilität, Digitalisierung), dem grundlegenden Umbau des Verkehrssystems in Richtung einer umweltfreundlichen Mobilität sowie Veränderungen in der Gesellschaft (demographischer Wandel) geprägt sein. Zudem soll sich die Stadt als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort weiterentwickeln und benötigt daher zukünftig leicht zugängliche, funktionsfähige, verlässliche, sichere und attraktive Verkehrsangebote.

Das im Rahmen des VEP definierte Leitbild soll eine qualitative Beschreibung der angestrebten Mobilitätszukunft bis zum Zeithorizont 2035 und darüber hinaus darstellen und bildet den Grundstein für die darauf aufbauenden Handlungsfelder. Die folgenden Leitziele bilden die Weichen für die Verkehrsentwicklung in der Stadt Offenbach am Main bis zum Jahr 2035. Eine ausführliche Auflistung aller Leitziele finden Sie in Anlage 2.

LEITZIELE DES LEITBILDES



Mobilität für alle Menschen in Offenbach ermöglichen

Neben der stetigen Verbesserung der Verkehrssicherheit soll die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum der Stadt Offenbach am Main für alle Verkehrsteilnehmenden gestärkt werden. Auch der Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen unabhängig von Alter, Herkunft, Geschlecht oder individuellen konstitutionellen/ finanziellen Voraussetzungen ist sicherzustellen. Zudem sind die Möglichkeiten zur geeigneten Verkehrsmittelwahl, je nach Fahrtzweck, entsprechend sicherzustellen.

Flächendeckende Erreichbarkeit verbessern

Die Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebietes und die der benachbarten Regionen ist künftig durch komfortable, sichere und direkte Verbindungen sicherzustellen. Dabei sind die Anforderungen aller Verkehrsträger (Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr) gleichberechtigt zu berücksichtigen. Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander ist zu stärken.

Offenbach am Main als lebenswerte Stadt gestalten

Das Stadtgebiet soll durch eine konsequente Aufwertung von verkehrlich geprägten Flächen sowie durch die Gestaltung von attraktiven Aufenthalts- und Begegnungsräumen aufgewertet werden, mit dem Ziel die Attraktivität von Offenbach als Wohn- und Gewerbestandort zu steigern. Offenbach soll eine Stadt der kurzen Wege sein. Die ausgewogene Nutzung und Gestaltung von Verkehrsflächen soll zudem zu einer umfeldverträglichen Abwicklung des städtischen (Liefer-) Verkehrs beitragen, und somit die Lebensqualität im Stadtgebiet erhöhen. Die Verzahnung von der Verkehrs- und Stadtplanung ist für dieses Vorhaben essenziell.

Umwelt- und klimagerechte Mobilität fördern



Damit auch in Zukunft ein gesundes und lebenswertes Umfeld für die Bevölkerung in der Stadt Offenbach am Main gewährleistet ist, ist die konsequente Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen und die Einhaltung von Luft- und Lärmschadstoffgrenzwerten sicherzustellen. Hierzu ist sowohl die Steigerung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Verkehr) als auch die Förderung von Elektromobilität und Sharing-Angeboten erforderlich. Zudem sind die Herausforderungen durch den Klimawandel in Bezug auf die Infrastruktur zu berücksichtigen.

Verkehrsinfrastruktur und Ressourcen effizienter gestalten



Eine effektive und zuverlässige Abwicklung des städtischen Verkehrs stellt die Grundlage für ein funktionierendes und leistungsfähiges Verkehrssystem innerhalb des Stadtgebietes und darüber hinaus sicher. Dabei hat die nachhaltige Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur Priorität. Durch das Monitoring der verkehrlichen Entwicklungen und die Evaluation der Wirkungen von Maßnahmen ist sicherzustellen, dass Ressourcen effizient eingesetzt werden. Die Digitalisierung ist für die effiziente Nutzung von begrenzten Kapazitäten voranzutreiben.

6.3 Priorisierung des Leitbildes

Im Rahmen der Mobilitätsforen wurde eine Priorisierung der Leitziele durch die Teilnehmenden vorgenommen. Mit Hilfe dieser Priorisierung lässt sich erkennen, welche Ziele für die Bevölkerung von großer Bedeutung sind. Die Ergebnisse lassen sich, aufgrund der eingeschränkten Anzahl an Beteiligungen, zur Priorisierung nicht ohne weiteres auf die gesamte Stadt übertragen, bieten jedoch eine Indikation.

PRIORISIERTES LEITBILD DER STADT OFFENBACH AM MAIN 2035 NACH BETEILIGUNGSERGEBNISSEN DER MOBILITÄTSFOREN



MOBILITÄT FÜR ALLE MENSCHEN IN OFFENBACH ERMÖGLICHEN



UMWELT- UND KLIMAGERECHTE MOBILITÄT HERSTELLEN



OFFENBACH AM MAIN ALS LEBENSWERTE STADT GESTALTEN



FLÄCHENDECKENDE ERREICHBARKEIT VERBESSERN



VERKEHRSMOBILITÄT UND RESSOURCEN EFFIZIENTER GESTALTEN

07 HANDLUNGS-KONZEPT

Auf Grundlage der durchgeführten Prozessschritte wurden sowohl die Handlungsfelder als auch die Maßnahmen definiert. Die Maßnahmen, die im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Offenbach am Main aufgenommen wurden, wurden anhand folgender Quellen abgeleitet:

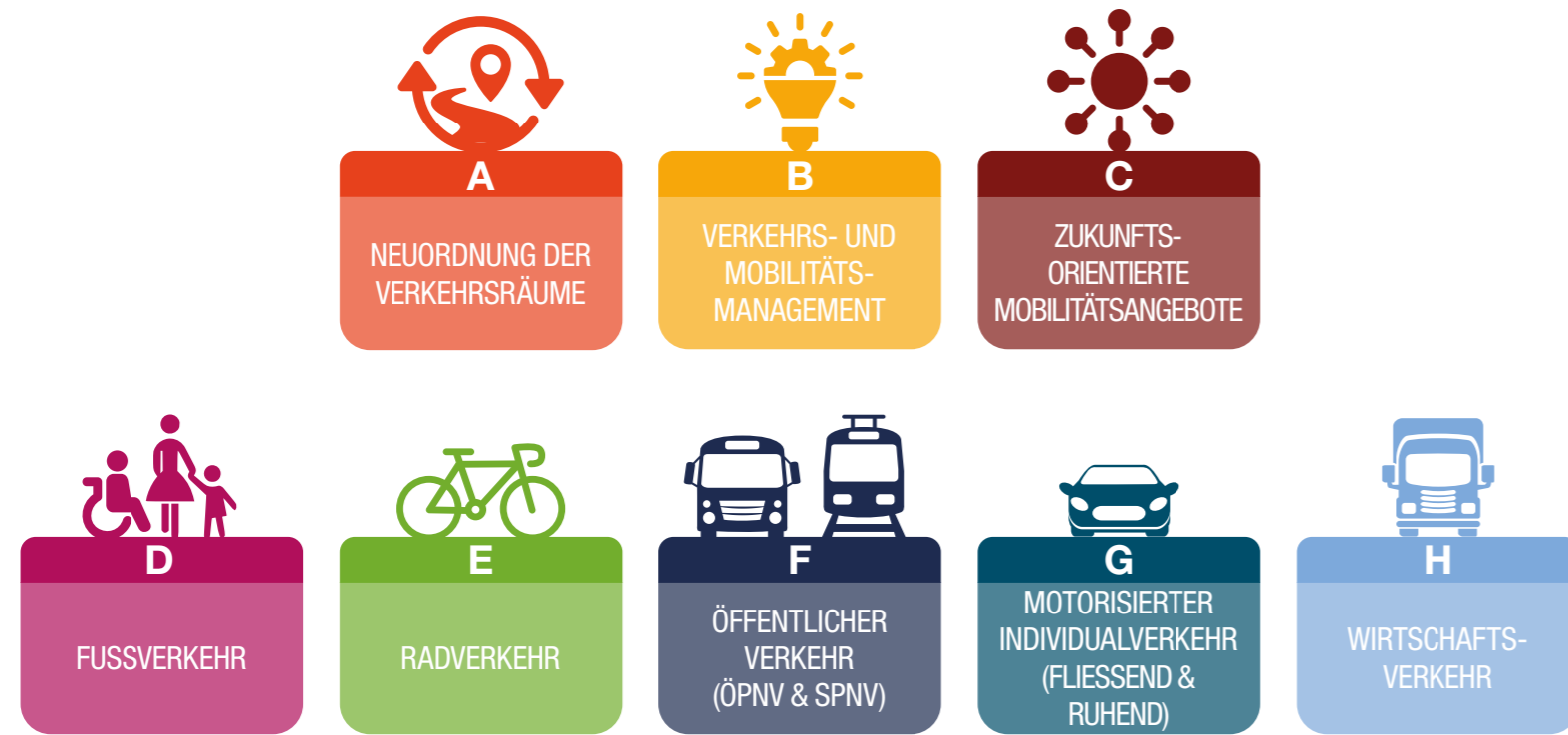
- Bestandsanalyse des VEP Offenbach (Bezugshorizont Februar 2022)
- Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürger- und Wirtschaftsbeteiligung [online und über das Projektbüro], Mobilitätsforen)
- Ergebnisse aus den Begleitgremien (Lenkungskreis, Projektsteuerungsgruppe, erweiterte Projektsteuerungsgruppe)
- Bestehende Planungsüberlegungen der Stadt Offenbach am Main oder weiterer Akteure.

Der Fokus des VEP liegt dabei auf Maßnahmen, die überwiegend im Zuständigkeitsbereich der Stadt Offenbach am Main liegen bzw. für die ein gewisser Handlungsspielraum für die städtische Verkehrspolitik besteht. Bei der Planung und Umsetzung der Maßnahmen wird eine Zusammenarbeit mit den jeweiligen Interessensvertreterinnen und -vertretern (z. B. FUSS e.V., ADFC, Radentscheid Offenbach etc.) empfohlen. Der Konkretisierungsgrad der Maßnahmen variiert und beinhaltet zum Teil auch Vorhaben, welche bereits geplant oder kurz vor der Umsetzung stehen. Parallel dazu sind ebenfalls Maßnahmen enthalten, die eine Neuaufstellung oder die Entwicklung grundlegender Konzepte beinhalten.

7.1 Handlungsfelder

Verkehrsentwicklungspläne kennzeichnen sich durch ein breites Spektrum von Maßnahmen, die teilweise auch die Zuständigkeiten mehrerer Fachbereiche betreffen. Für den Verkehrsentwicklungsplan 2035 der Stadt Offenbach am Main wurden insgesamt 53 Maßnahmen identifiziert. Eine strukturierte Aufbereitung der Maßnahmen unterstützt sowohl die

Vorbereitung und Kommunikation als auch die anstehende Umsetzung der Maßnahmen. Die Maßnahmen wurden daher unterschiedlichen Handlungsfeldern zugeordnet, die den Rahmen des im VEP festgelegten Maßnahmenkonzepts bilden.



Die drei übergeordneten Handlungsfelder umfassen dabei Maßnahmen, die eine integrierte Betrachtung mehrerer Verkehrsträger beinhalten. Ergänzend dazu wurden weitere fünf Handlungsfelder für Maßnahmen festgelegt, die sich insbesondere mit einem bestimmten Verkehrsträger befassen. Die Maßnahmen werden dementsprechend jeweils einem der folgenden Handlungsfelder zugeordnet. Da eine Zuordnung der einzelnen Maßnahmen nicht immer eindeutig ist, wurden die Einzelmaßnahmen dem Handlungsfeld mit der größten Übereinstimmung zugeordnet.

Für eine fachlich einwandfreie methodische Bewertung der Maßnahmen wurde bei der Zusammenstellung und Definition der Handlungsfelder zusätzlich darauf geachtet, dass eine Vermischung von Handlungsfeldern und Leitzielen ausgeschlossen ist. So ist beispielsweise die Herstellung einer klimafreundlichen Mobilität ein Leitziel, wozu möglichst alle Maßnahmen einen positiven Beitrag leisten sollen.

Eine ausführliche Beschreibung zu den Hintergründen und Inhalten der Maßnahmen und die Zuordnung der einzelnen Maßnahmen zu den verschiedenen Handlungsfeldern sowie ihrer Beiträge zur Erreichung der Leitziele sind im Anhang des Berichts zusammengefasst dargestellt.

7.2 Maßnahmenübersicht

A: Neuordnung der Verkehrsräume



Dieses übergeordnete Handlungsfeld beinhaltet Maßnahmen, die sich mit der Neuordnung/Umgestaltung der öffentlichen Räume auseinandersetzen.

In diesem Rahmen sollen nicht nur Verkehrsräume geschaffen werden, die für alle Bevölkerungsgruppen mit allen Bedürfnissen und Anforderungen eine sichere Fortbewegung gewährleisten, sondern die auch zur Attraktivitätssteigerung des Umfelds beitragen.

A1	Sichere und barrierefreie Führung des Rad- und Fußverkehrs an Knotenpunkten, Querungen bzw. Zugängen zum Öffentlichen Verkehr
A2	Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum
A3	Umbau und Attraktivitätssteigerung des Hauptbahnhofs in Zusammenhang mit dem Bahnhofssanierungsprogramm
A4	Umbau und Neugestaltung des Mainuferparkplatzes
A5	Berücksichtigung des Rad-, Fuß- und Wirtschaftsverkehrs bei allen Neubau- und Umbauplanungen im Stadtgebiet
A6	Neuordnung des Zentralen Omnibusbahnhofs und des Hauptbahnhofsumfeldes (in Planung)
A7	Analyse der Geschwindigkeiten und Flächenverteilung an Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet
A8	Fortschreibung der Stellplatzsatzung (in Bearbeitung)

Maßnahmen im Handlungsfeld „Neuordnung der Verkehrsräume“

B: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

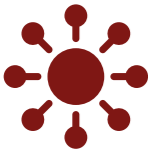


Neben Maßnahmen für einzelne Verkehrsträger sind eine Reihe an Maßnahmen vorgesehen, die sich auf das Mobilitätsverhalten und die künftige Vermeidung bzw. Optimierung von (Kfz-)Fahrten auswirken. Hierbei werden unter anderem strategische Ansätze für die Beeinflussung der Verkehrsnachfrage in Richtung einer nachhaltigen Mobilität verfolgt. Neben dem Mobilitätsmanagement sind weitere Managementaufgaben enthalten, die sich auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit, den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur sowie auf das Monitoring der Verkehrsentwicklung beziehen.

B1	Verbesserung der Verkehrssicherheit an unfallträchtigen Streckenzügen durch regelmäßige interne Audits
B2	Beteiligung Nahmobilität
B3	Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit und der Kommunikation
B4	Ausweitung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements und Etablierung von Mobilitätskonzepten
B5	Regelmäßiges Straßenerhaltungsmanagement und bauliche Instandhaltung aller Verkehrsflächen
B6	Fortschreibung des bestehenden stadtweiten (digitalen) Straßenkatasters
B7	Regelmäßige Verkehrskontrollen im Stadtgebiet (bspw. Fahrradstaffel)
B8	Evaluation und Datenmanagement zur Verkehrsentwicklung

Maßnahmen im Handlungsfeld „Verkehrs- und Mobilitätsmanagement“

C: Zukunftsorientierte Mobilitätsangebote



Mobilität soll in Offenbach am Main nachhaltig sein. Einen wesentlichen Teil hierzu soll die Elektromobilität beitragen. Eine bessere Verknüpfung von Verkehrsangeboten und der Bereitstellung von attraktiven Leihangeboten tragen dazu bei, dass auf die Nutzung und den Besitz von privaten Kfz verzichtet werden kann, ohne dass es hierdurch zu einer Beeinträchtigung der individuellen Mobilität kommt.

C1	Schaffung von Voraussetzungen für Ladeinfrastruktur (Elektromobilität) im privaten und öffentlichen Raum
C2	Sukzessive Umstellung der ÖPNV-Flotte auf Elektrobusse
C3	Angebotsenerweiterung durch zusätzliche Mobilstationen an aufkommensstarken Örtlichkeiten
C4	Ausbau eines stadtweiten Carsharing-Systems
C5	Ausweitung des Fahrradverleihsystems im Stadtgebiet

Maßnahmen im Handlungsfeld „Zukunftsorientierte Mobilitätsangebote“

D: Fußverkehr



In der Vergangenheit hat der Fußverkehr, insbesondere im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, in vielen Städten und Kommunen nicht die Aufmerksamkeit erhalten, die aufgrund der Bedeutung des Fußverkehrs angebracht wäre. Dem will die Stadt Offenbach entgegenwirken und dem Fußverkehr sowie der Nahmobilität eine angemessene Bedeutung zusprechen, sodass dem Leitziel „Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel“ in vollem Umfang Rechnung getragen wird. Um die Rahmenbedingungen für eine Verbesserung des Fußverkehrs zu schaffen, wird in einem ersten Schritt eine nachhaltige Nahmobilitäts- bzw. Fußverkehrsstrategie benötigt, welche alle Belange des Fußverkehrs berücksichtigt. Neben dieser Maßnahme sind weitere Einzelmaßnahmen vorgesehen, die zur Förderung des Fußverkehrs beitragen.

D1	Erstellung und Einführung einer nachhaltigen Nahmobilitäts-/ Fußverkehrsstrategie
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 Grüning an Laska-Brücke)
D4	Einheitliches Fußwege-Beschilderungskonzept
D5	Prüfung Fuß- und Radverbindung über den Main (Isenburger Schloss – Fechenheim/ Rumpenheim – Maintal)

Maßnahmen im Handlungsfeld „Fußverkehr“

E: Radverkehr



Die günstige Topografie im Stadtgebiet von Offenbach stellt für den Radverkehr eine gute Voraussetzung dar. Zudem sind durch die fahrradfreundlichen Streckendistanzen zu den umliegenden Städten und Gemeinden, wie beispielsweise nach Frankfurt am Main, große Radfahrpotenziale vorhanden.

Auch wenn in Offenbach am Main bereits viele Maßnahmen aus dem Verkehrsmanagementplan 2015 in Bezug auf den Radverkehr umgesetzt wurden, besteht weiterhin Handlungsbedarf. Um dafür einen Rahmen zu schaffen, wird die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts dringend empfohlen.

Im Herbst 2022 wurde zwischen der Stadt Offenbach und der Initiative Radentscheid Offenbach die Vereinbarung „Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main“ getroffen. Sie soll als Grundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrs in Offenbach in den kommenden Jahren dienen und enthält einen konkreten Maßnahmenkatalog. Die aufgeführten Maßnahmen beziehen sich bspw. auf Radverkehrsanlagen an Magistralen und Nebenstraßen, die Verbesserung der Bike-Offenbach-Routen und die Radverkehrsführung an Kreuzungen, Knotenpunkten und Querungen, und sie sind daher eng mit den hier aufgeführten Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr verknüpft.

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
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

Maßnahmen im Handlungsfeld „Radverkehr“



F: Öffentlicher Verkehr (ÖPNV und SPNV)

Der Öffentliche Verkehr übernimmt in Offenbach eine wichtige Rolle, um die Mobilität der Bevölkerung sicherzustellen. Da sich der aktuelle Nahverkehrsplan derzeit in der Fortschreibung befindet, ist das Ziel der Nahverkehrsplanung für Offenbach, das Maßnahmenkonzept des NVP 2023 – 2027 umzusetzen und mit dem Zielbild „Stärkung öffentlicher Mobilitätsangebote“ auch über diesen Zeitraum hinaus potenzielle Entwicklungen für die Stärkung des Öffentlichen Verkehrs in Richtung Mobilitätswende aufzuzeigen. Grundlegend sind sowohl das ÖPNV- als auch das SPNV-Angebot in Offenbach bereits gut ausgebaut, dennoch weisen auch diese Bereiche noch Verbesserungspotenziale auf. Auf den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zu einem Finanzierungsdeckel für den Mobilitätsbereich wird seit Juli 2022 in Offenbach ein reduziertes Angebot im ÖPNV gefahren. Dieses Mindestangebot wird in der Fortschreibung des NVP als Basis aufgenommen, denn durch den Stadtverordnetenbeschluss ist festgelegt, dass es in Zukunft keine weiteren Kürzungen in Bezug auf die ÖPNV-Verkehrsleistung geben wird und dieses Angebot somit eine verbindliche Grundlage darstellt. Im Rahmen dieses Handlungsfeldes sind Maßnahmen aufgeführt, die das Angebot des Öffentlichen Verkehrs in Offenbach sicherstellen und erweitern sollen.

F1	Weiterverfolgung und Umsetzung der im Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach am Main genannten Maßnahmen
F2	Weiterführung der Straßenbahn in die Offenbacher Innenstadt (Machbarkeitsstudie läuft)/ Prüfung eines höherwertigen ÖPNV-Systems auf allen potenzialstarken Hauptachsen
F3	Weiterverfolgung der bestehenden Planungen zu der Regionaltangente Süd (in Planung; Rhein-Main-Verkehrsverbund)
F4	Weiterverfolgung zusätzlicher S-Bahnhaltepunkt Waldheim im Kontext der regionalen Planung
F5	Lärminderung durch Schallschutzmaßnahmen an Bahnkörpern
F6	Taktverbesserung/ Angebotserweiterung am Hauptbahnhof
F7	Wahrung der Interessen Offenbachs beim weiteren Planungsprozess des Fernbahntunnels
F8	Sicherung der künftigen Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV
F9	Erweiterung der Taxi-Fahrzeugflotte (barrierefreie Taxen) zur Beförderung von Menschen mit Behinderung

Maßnahmen im Handlungsfeld „Öffentlicher Verkehr (ÖPNV und SPNV)“

G: Motorisierter Individualverkehr (fließend und ruhend)



Das private Kraftfahrzeug wird auch in Zukunft das Verkehrsgeschehen in Offenbach prägen. Aus diesem Grund soll der Individualverkehr möglichst effizient abgewickelt werden. Dies kann nicht nur durch Maßnahmen an der bestehenden Infrastruktur erreicht werden, auch die geplante Neubaumaßnahme der Verbindungsstraße kann zur Problemlösung beitragen. Neben dem fließenden motorisierten Individualverkehr spielt auch der ruhende Verkehr eine maßgebliche Rolle. Da die Organisation und Nutzung von bestehendem Parkraum essenziell für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt ist, ist darüber hinaus ein funktionierendes Parkraummanagement unverzichtbar.

G1	Umsetzung der geplanten Verkehrsverflüssigung durch adaptive LSA-Steuerung (in Planung)
G2	Neubaumaßnahme der Verbindungsstraße zwischen Mühlheimer Straße und der B 448
G3	Verkehrsberuhigung Bürgel
G4	Erstellung eines gesamtstädtischen Parkraummanagementkonzepts
G5	Etablierung von Quartiersgaragen und Öffnung des privaten Parkraums für Drittnutzer
G6	Ausweitung des bestehenden Parkleitsystems (in Planung)

Maßnahmen im Handlungsfeld „Individualverkehr (fließend und ruhend)“



H: Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr übernimmt in Offenbach eine wichtige Funktion. Durch ihn kann die Ver- und Entsorgung sowie der Warenaustausch sichergestellt werden. Trotz der essenziellen Funktion des Wirtschaftsverkehrs, bringt dieser Nachteile für den Verkehrsablauf und die Umgebung mit sich. Neben den Lärmbelastungen und den Luftschadstoffen, die durch den Wirtschaftsverkehr entstehen, ist er auch oftmals für Störungen im Verkehrsablauf verantwortlich. Da der Wirtschaftsverkehr und der motorisierte Individualverkehr dieselbe Infrastruktur nutzen, kommen viele Maßnahmen des MIVs auch indirekt dem Wirtschaftsverkehr zugute. Aus diesem Grund sind in diesem Handlungsfeld insbesondere Maßnahmen aufgeführt, die sich mit dem Wirtschaftsverkehr der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste) befassen.

H1	Modellversuch: Einführung von innerstädtischen Mobilitätshubs/ Mikrodepots
H2	Erarbeitung eines Konzeptes zur Optimierung des Lieferverkehrs in den Fußgängerzonen und der Innenstadt
H3	Optimierung der allgemeinen Lieferprozesse
H4	Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei der Erschließungsplanung von (Gewerbe)Gebieten
H5	Beteiligung an der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie

Maßnahmen im Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“

7.3 Schlüsselmaßnahmen

Auf der Grundlage des Handlungskonzepts wurden zwölf zentrale Schlüsselmaßnahmen identifiziert. Diese Schlüsselmaßnahmen gilt es, zeitnah und vorrangig zu planen und umsetzen. Hierzu gehören insbesondere Maßnahmen konzeptioneller Art, welche die Basis für die erforderliche zielgerichtete Weiterentwicklung und Veränderung der gesamtstädtischen Verkehrsstrategie bilden. Des Weiteren sind dies zum Großteil solche Maßnahmen, über die bereits kurz- bis mittelfristig eine wahrnehmbare und bedeutende Erreichung der Leitziele des VEP ermöglicht werden kann. Für die Schlüsselmaßnahmen werden die erforderlichen Schritte zur Umsetzung sowie Aspekte zur Finanzierung und Zeitplanung näher dargestellt. Somit soll sichergestellt werden, dass die notwendigen Ressourcen für die Bearbeitung der Schlüsselmaßnahmen bei der Beschlussfassung des VEP berücksichtigt werden können.

Für die Planungsphase und die Umsetzung der einzelnen Schlüsselmaßnahmen stehen unterschiedliche Förderprogramme von Bund und Land zur Verfügung. Die Förderlandschaft ändert sich fortlaufend, daher sind zum Zeitpunkt der Planung und Umsetzung die Fördermöglichkeiten für die Maßnahmen zu erkunden.

Die zwölf Schlüsselmaßnahmen werden nachfolgend in separaten Steckbriefen vorgestellt. Diese sind wie folgt aufgebaut:

- **Maßnahmenbeschreibung und Handlungskonzept:**

Kurzbeschreibung der wesentlichen Maßnahmencharakteristik. Es werden Planungs-/ Umsetzungsschritte genannt und Hinweise dazu gegeben, welche Akteure für diese Schritte verantwortlich bzw. einzubeziehen sind.

- **Bezug zu anderen Maßnahmen:**

An dieser Stelle wird kenntlich gemacht, zu welchen anderen Maßnahmen aus dem VEP diese Maßnahme einen direkten Bezug hat, bzw. zu welchen Maßnahmen Wechselwirkungen bestehen.

- **Bezug zum Leitbild:**

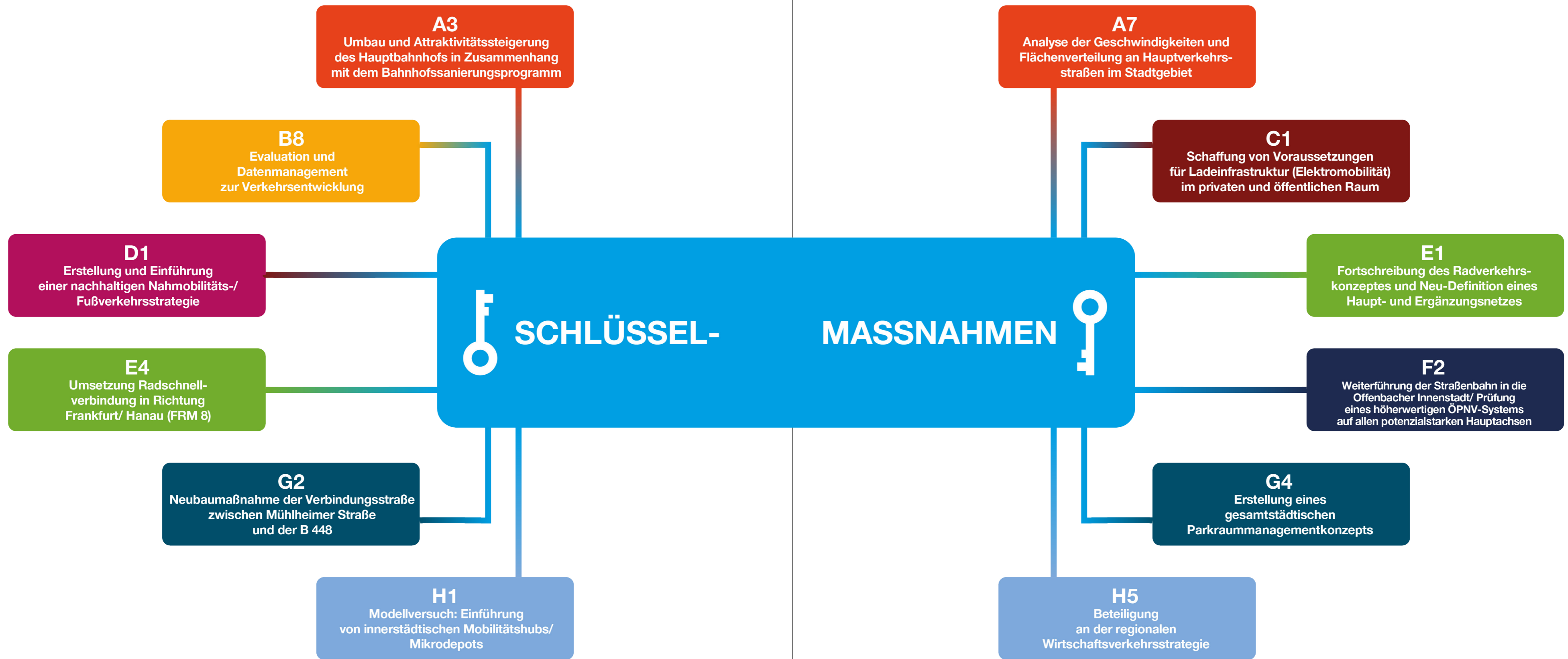
Es wird dargestellt, inwiefern die Maßnahme zur Erreichung der im Leitbild definierten Leitziele beiträgt.

- **Zeithorizont:**

Der Zeithorizont gibt an, in welchem Zeitrahmen sowohl die Konzeption und Planung als auch die Umsetzung der in den Maßnahmen definierten Handlungsschritte anzustreben sind. Dabei sind die Zeiträume zwischen kurzfristig (bis 2025), mittelfristig (2025 – 2035) und langfristig (2035 – 2050) aufgliedert.

- **Kostenindikation:**

Dieser Indikator soll eine grobe Einschätzung geben, in welchem Rahmen die Kosten für die Konzeption bzw. Planung der Maßnahme liegen, und wie hoch die Umsetzungskosten sind, sofern diese abzuschätzen sind.



A3 SCHLÜSSEL- MASSNAHME

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 Bahnhofsgelände aufgewertet bzw. modernisiert und belebt werden. Die Planungen wurden durch eine Machbarkeitsstudie (erschienen 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 fahrgastsspezifische 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.

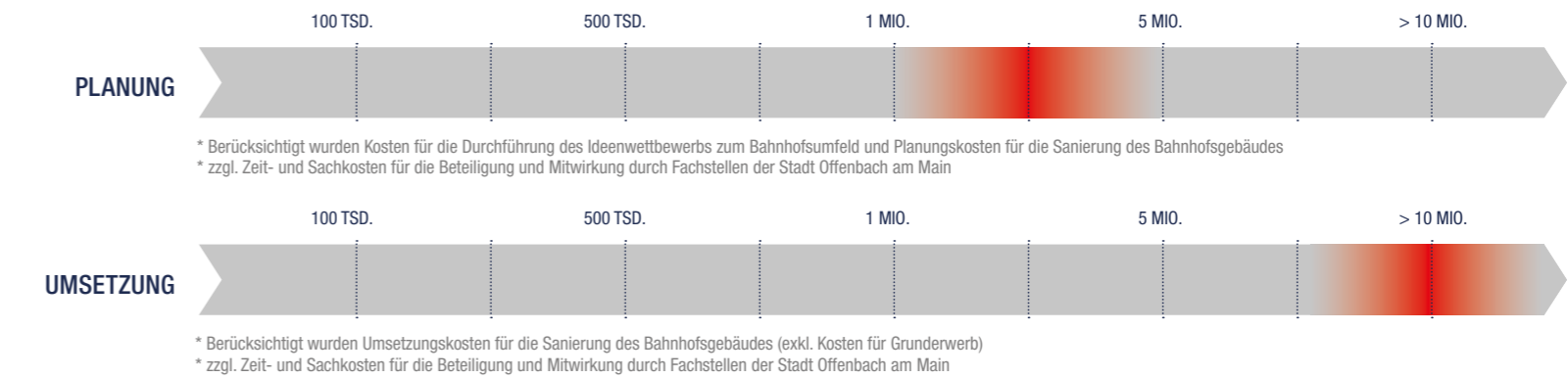
HANDLUNGSKONZEPT



UND WEITERE AKTEURE:

Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts mit Zuständigkeiten, Umsetzungsfristen und Budgets für den barrierefreien Ausbau.	Deutsche Bahn
Entwicklung von Nutzungsszenarien des Empfangsgebäudes mit anschließender Definition einer Präferenzvariante.	Deutsche Bahn, Initiative Hauptbahnhof, Fachbüro(s)
Verhandlungen zu Besitzverhältnissen des Hauptbahnhofs (Erwerb, Teilerwerb, Pachtung etc.).	Deutsche Bahn
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 (Carsharing, Fahrradparken, E-Ladestellen, Fahrradverleih etc.).	RMV, NiO, Fachbüro(s)
Durchführung eines Ideenwettbewerbs für das Bahnhofsumfeld.	NiO, Fachbüro(s)
(Stufenweise) planerische Ausarbeitung und Umsetzung.	Deutsche Bahn, Fachbüro(s)

KOSTEN



UMSETZUNGSHORIZONT

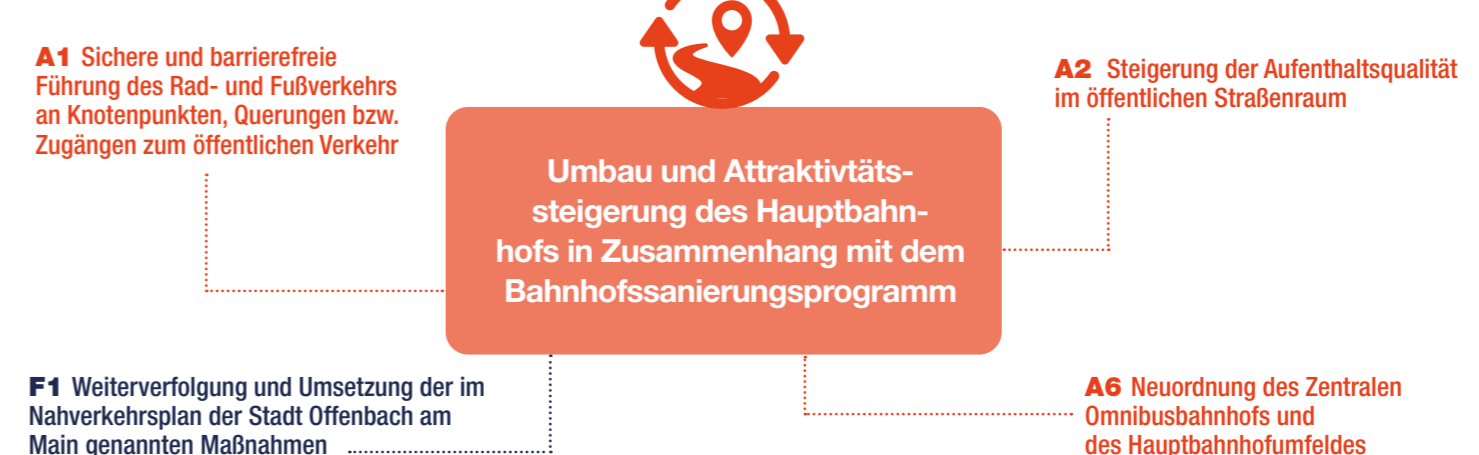
- kurzfristig (bis 2025) mittelfristig (2025 – 2035) langfristig (2035 – 2050)

BEZUG ZUM LEITBILD

siehe Kapitel 6.2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans und Anlage 2



BEZUG ZU WEITEREN MASSNAHMEN



A7 SCHLÜSSEL-MASSNAHME

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.

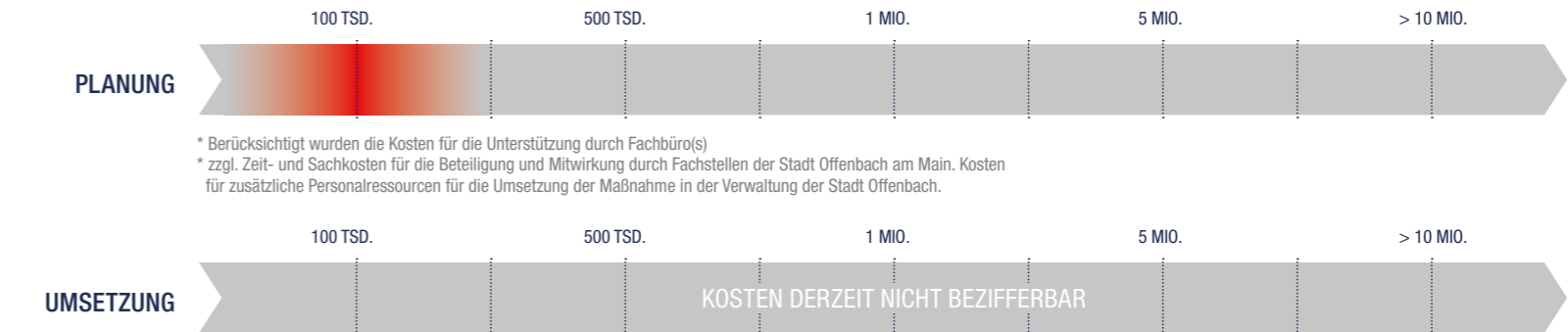
Flächenumverteilung und Temporeduzierung wirken sich in der Regel positiv auf die Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie die Verkehrssicherheit aus, verringern die Trennwirkung von hoch belasteten Straßenabschnitten und können zu einer Reduzierung des Flächenverbrauchs regelkonformer Verkehrsanlagen beitragen. 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 Umweltverbunds angemessen Rechnung getragen wird und für den ÖPNV keine wesentlichen Nachteile entstehen.

HANDLUNGSKONZEPT



Prüfung der Kfz-Verkehrsfunktionen im Hauptstraßennetz und ggf. eine Neuordnung des Hauptstraßennetzes zur Bündelung von Kfz-Verkehrsströmen auf relativ konfliktarme Streckenverläufe.	Fachbüro(s)
Identifikation von Streckenabschnitten, für die eine Verkehrsberuhigung und/ oder eine Neuverteilung der Straßenverkehrsflächen deutliche Verbesserungen in einem oder mehreren der folgenden Bereiche bewirken können: <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit • Schadstoffemissionen • Lärmbeeinträchtigungen • Trennwirkungen • Qualität der Verkehrsabwicklung für den Fuß-, Radverkehr oder ÖPNV • Städtebauliche Belange, Aufenthaltsqualität und Grünflächen 	Fachbüro(s)
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.	Fachbüro(s)
Erarbeitung und regelmäßige Fortschreibung eines Umsetzungskonzepts mit Definition von Prioritäten, Zuständigkeiten, Umsetzungsfristen und Budgets.	Fachbüro(s)

KOSTEN



UMSETZUNGSHORIZONT

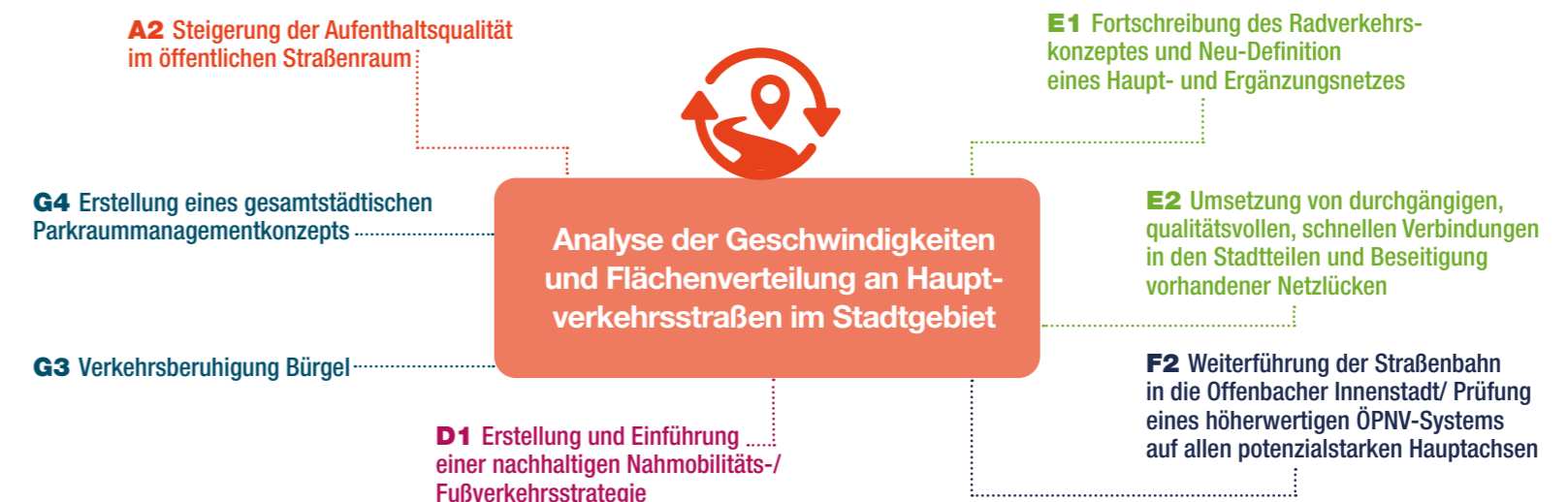
- kurzfristig (bis 2025) mittelfristig (2025 – 2035) langfristig (2035 – 2050)

BEZUG ZUM LEITBILD

siehe Kapitel 6.2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans



BEZUG ZU WEITEREN MASSNAHMEN



B8 SCHLÜSSEL- MASSNAHME

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 Datenma-

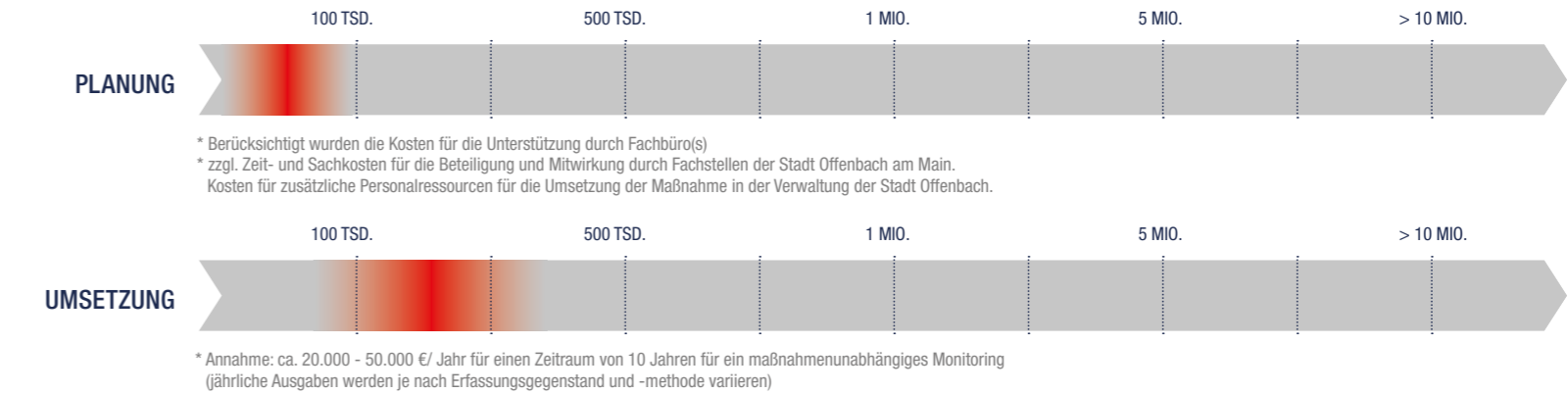
nagementtools genutzt werden können, oder ob diese erweitert bzw. neu aufgebaut werden sollten, damit eine aufwandsoptimierte Erfassung, Auswertung und Kommunikation der Daten mittel- bis langfristig sichergestellt ist. Die Transparenz der Datenerhebung kann z. B. durch eine internetbasierte „Datencockpit- 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 erhalten werden.

HANDLUNGSKONZEPT

	Offenbach am Main OF UND WEITERE 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.	-
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.	-
Festlegung der Erhebungsintervalle und Entwicklung von geeigneten Erhebungskonzepten einschließlich Verantwortlichkeiten und Budgets.	-
Fortlaufende Durchführung des Monitorings und der Evaluierung.	Fachbüro(s)

KOSTEN

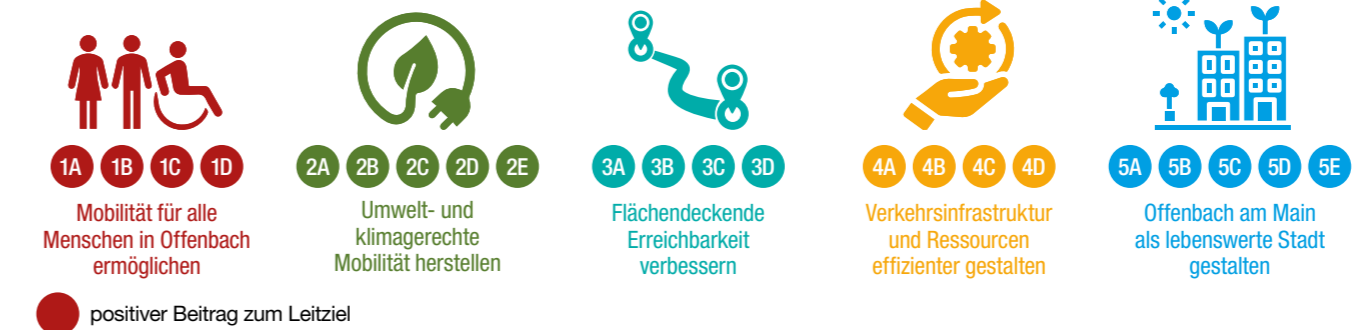


UMSETZUNGSHORIZONT

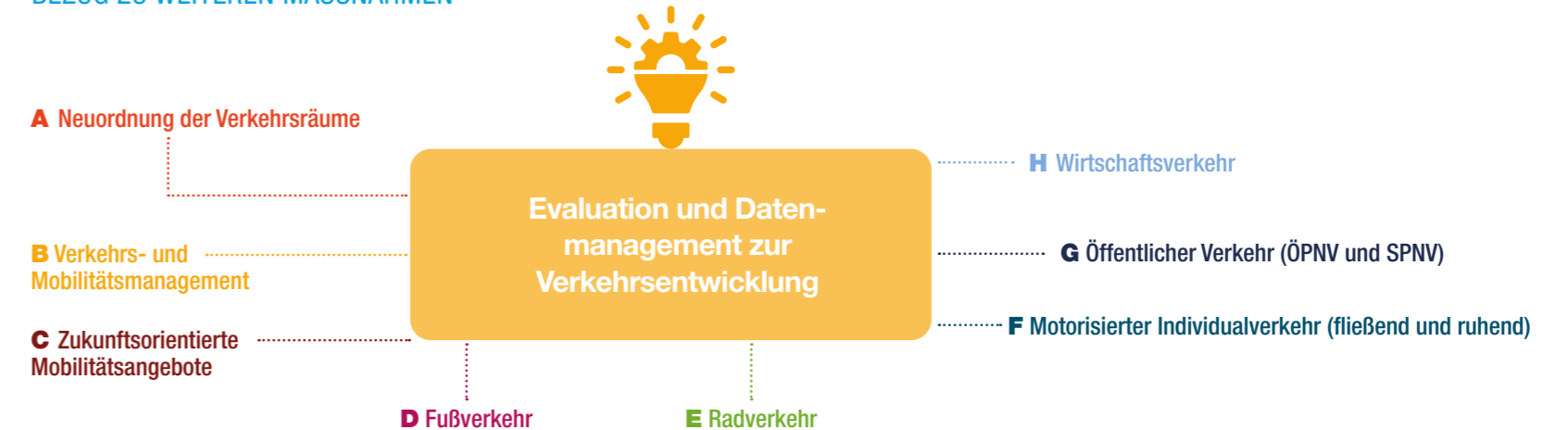
- kurzfristig (bis 2025) mittelfristig (2025 – 2035) langfristig (2035 – 2050) Daueraufgabe

BEZUG ZUM LEITBILD

siehe Kapitel 6.2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans



BEZUG ZU WEITEREN MASSNAHMEN



C1 SCHLÜSSEL- MASSNAHME

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-Ladeinfrastruktur 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 vorange-

bracht werden. Vermutlich wird es notwendig sein, Übergangslösungen vorzusehen, damit kurzfristige Anforderungen in der anstehenden Transitionphase 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 vorgebracht 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 Parkierungsanlagen 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, sowie kontinuierlich überprüft und weiterentwickelt wird.

HANDLUNGSKONZEPT



UND WEITERE 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.).	Kommunaler Versorger, Fachbüro(s), ggf. Fachgremien und Interessenvertreter*innen
Identifikation und Beschreibung von Entwicklungsszenarien der Elektromobilität (Markt durchdringung Elektrofahrzeuge, Fahrzeugtechnik, Ladetechnologien, Netztechnik, jeweils differenziert nach Nutzergruppen).	Kommunaler Versorger, Fachbüro(s), ggf. Fachgremien und Interessenvertreter*innen
Ermittlung des Bedarfs an Ladeinfrastruktur in Offenbach am Main. Ableitung von möglichen Stufen der Entwicklung.	Fachbüro(s)
Identifikation und Ausarbeitung von Kernthemen/ Kernaufgaben für die Stadt Offenbach am Main.	Fachbüro(s)

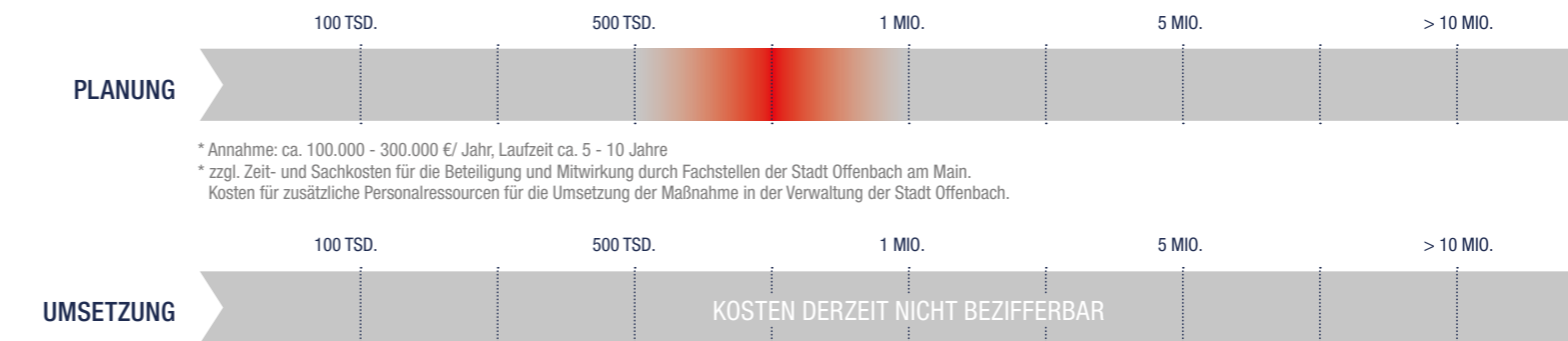
HANDLUNGSKONZEPT



UND WEITERE AKTEURE:

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.	Kommunaler Versorger, Fachbüro(s), ggf. Fachgremien und Interessenvertreter*innen
Erarbeitung und regelmäßige Fortschreibung eines Umsetzungskonzepts mit Definition von Prioritäten, Zuständigkeiten, Umsetzungsfristen und Budgets.	Fachbüro(s)
Etablierung einer übergreifenden Steuerungsgruppe mit Beteiligung von städtischen Ämtern und kommunalen Betrieben sowie ggf. privater Netzbetreiber und Energieversorger. Aufgabe dieser Steuerungsgruppe ist die Fortschrittskontrolle der Konzeptentwicklung und -umsetzung sowie eine regelmäßige Überprüfung der gesetzten Vorgaben.	Kommunaler Versorger Fachbüro(s), ggf. Fachgremien und Interessenvertreter*innen
Schaffung von Strukturen für die Akquise von Fördermitteln.	-
Erarbeitung eines Kommunikationskonzepts zur Einbindung der Öffentlichkeit.	Fachbüro(s)
Umsetzung des Gesamtkonzepts zur flächendeckenden Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur.	Kommunaler Versorger, Fachbüro(s)

KOSTEN



* Annahme: ca. 100.000 - 300.000 €/Jahr, Laufzeit ca. 5 - 10 Jahre
 * zzgl. Zeit- und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach am Main.
 Kosten für zusätzliche Personalressourcen für die Umsetzung der Maßnahme in der Verwaltung der Stadt Offenbach.

C1 SCHLÜSSEL- MASSNAHME

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

UMSETZUNGSHORIZONT

kurzfristig (bis 2025) mittelfristig (2025 – 2035) langfristig (2035 – 2050)

BEZUG ZUM LEITBILD

siehe Kapitel 6.2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans



1A 1B 1C 1D

Mobilität für alle Menschen in Offenbach ermöglichen



2A 2B 2C 2D 2E

Umwelt- und klimagerechte Mobilität herstellen



3A 3B 3C 3D

Flächendeckende Erreichbarkeit verbessern



4A 4B 4C 4D

Verkehrsinfrastruktur und Ressourcen effizienter gestalten

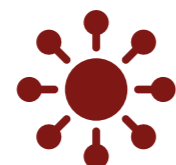


5A 5B 5C 5D 5E

Offenbach am Main als lebenswerte Stadt gestalten

● positiver Beitrag zum Leitziel

BEZUG ZU WEITEREN MASSNAHMEN



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

G4 Erstellung eines gesamtstädtischen Parkraummanagementkonzepts

C3 Angebotsweiterung durch zusätzliche Mobilstationen an aufkommensstarken Örtlichkeiten

A8 Fortschreibung Stellplatzsatzung

D1 SCHLÜSSEL- MASSNAHME

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 Verkehrsegments 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 teilträumlichen Nahverkehrskonzepte sollen die Quartiersmanagerinnen und -manager einbezogen werden und eine lokale Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden. Bei der Erstellung von teilträumlichen 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.

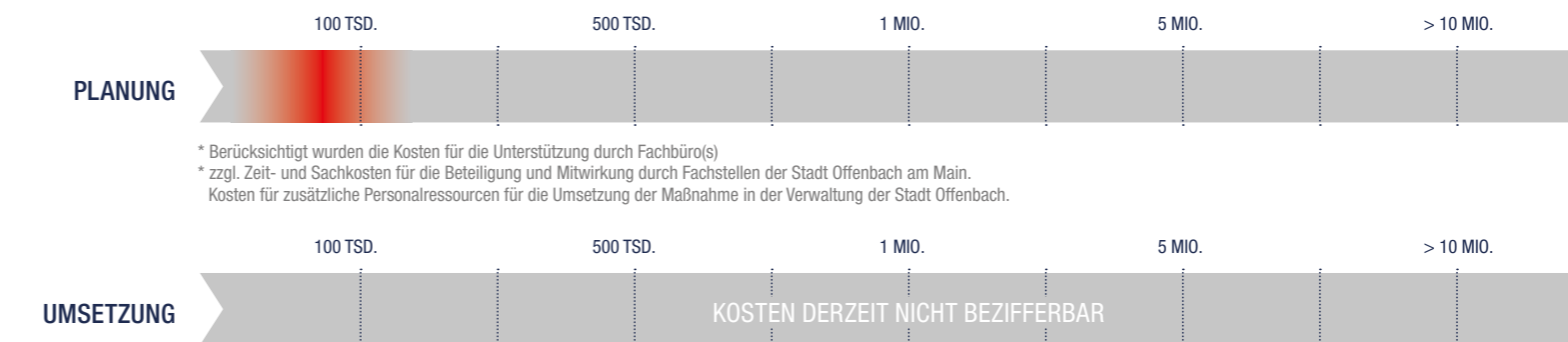


UND WEITERE AKTEURE:

HANDLUNGSKONZEPT

Bestandsaufnahme und Bewertung.	Fachbüro(s) Begleitkreis mit Stakeholdern (Interessensvertreter*innen Nahmobilität, Öffentlichkeit)
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 teilträumlichen Nahmobilitätskonzepten.	
Festlegung von Strukturen und Arbeitsprozessen zur Sicherstellung einer kontinuierlichen Fortentwicklung der Nahmobilität.	

KOSTEN



* Berücksichtigt wurden die Kosten für die Unterstützung durch Fachbüro(s)
 * zzgl. Zeit- und Sachkosten für die Beteiligung und Mitwirkung durch Fachstellen der Stadt Offenbach am Main.
 Kosten für zusätzliche Personalressourcen für die Umsetzung der Maßnahme in der Verwaltung der Stadt Offenbach.

D1 SCHLÜSSEL- MASSNAHME

Erstellung und Einführung einer nachhaltigen
Nahmobilitäts-/ Fußverkehrsstrategie

UMSETZUNGSHORIZONT

kurzfristig (bis 2025) mittelfristig (2025 – 2035) langfristig (2035 – 2050)

BEZUG ZUM LEITBILD

siehe Kapitel 6.2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans



● positiver Beitrag zum Leitziel

BEZUG ZU WEITEREN MASSNAHMEN



E1 SCHLÜSSEL- MASSNAHME

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 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. Maßnahmen 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 gleichberechtigt mit den übrigen Verkehrsteilnehmenden zu behandeln.

HANDLUNGSKONZEPT

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.	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.	Fachbüro(s)
Identifikation von Schwachstellen/ Gefahrenstellen und Netzlücken.	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).	NIO, Fachbüro(s)

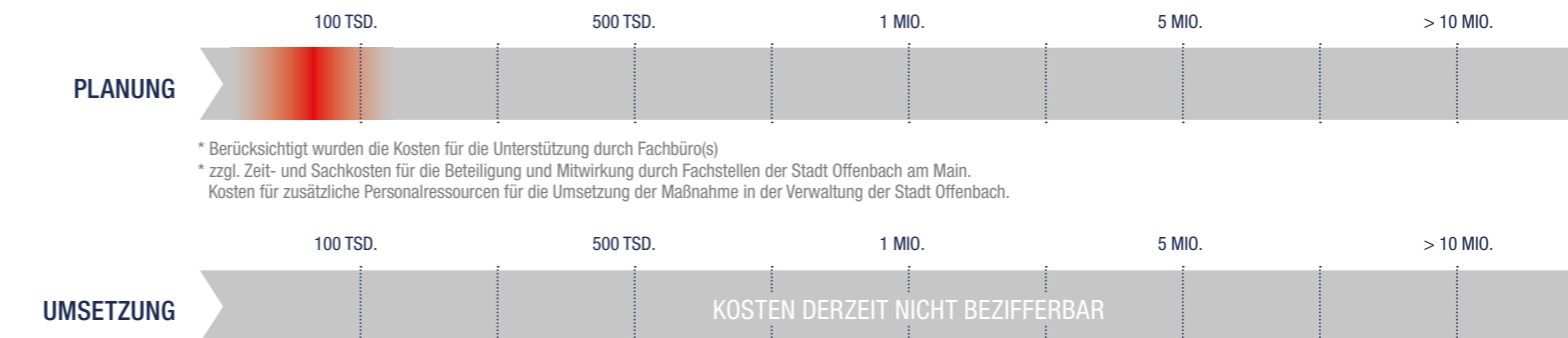
Offenbach am Main
OF UND WEITERE AKTEURE:

HANDLUNGSKONZEPT

Offenbach am Main
OF UND WEITERE AKTEURE:

Erarbeitung eines Konzepts zum systematischen Ausbau und zur Modernisierung von Radabstellanlagen.	Fachbüro(s)
Erarbeitung eines Konzepts zum systematischen Ausbau eines flächendeckenden Fahrradverleihsystems.	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.	Stadtwerke Offenbach, Fachbüro(s)
Erarbeitung und regelmäßige Fortschreibung eines Umsetzungskonzepts mit Definition von Maßnahmen, Prioritäten, Zuständigkeiten, Umsetzungsfristen und Budgets.	Fachbüro(s), Begleitkreis mit Stakeholdern (Interessensvertreter*innen, Öffentlichkeit)
Evaluation und Wirkungskontrolle von umgesetzten Maßnahmen.	Fachbüro(s)

KOSTEN



E1 SCHLÜSSEL- MASSNAHME

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

UMSETZUNGSHORIZONT

- kurzfristig (bis 2025)
 mittelfristig (2025 – 2035)
 langfristig (2035 – 2050)

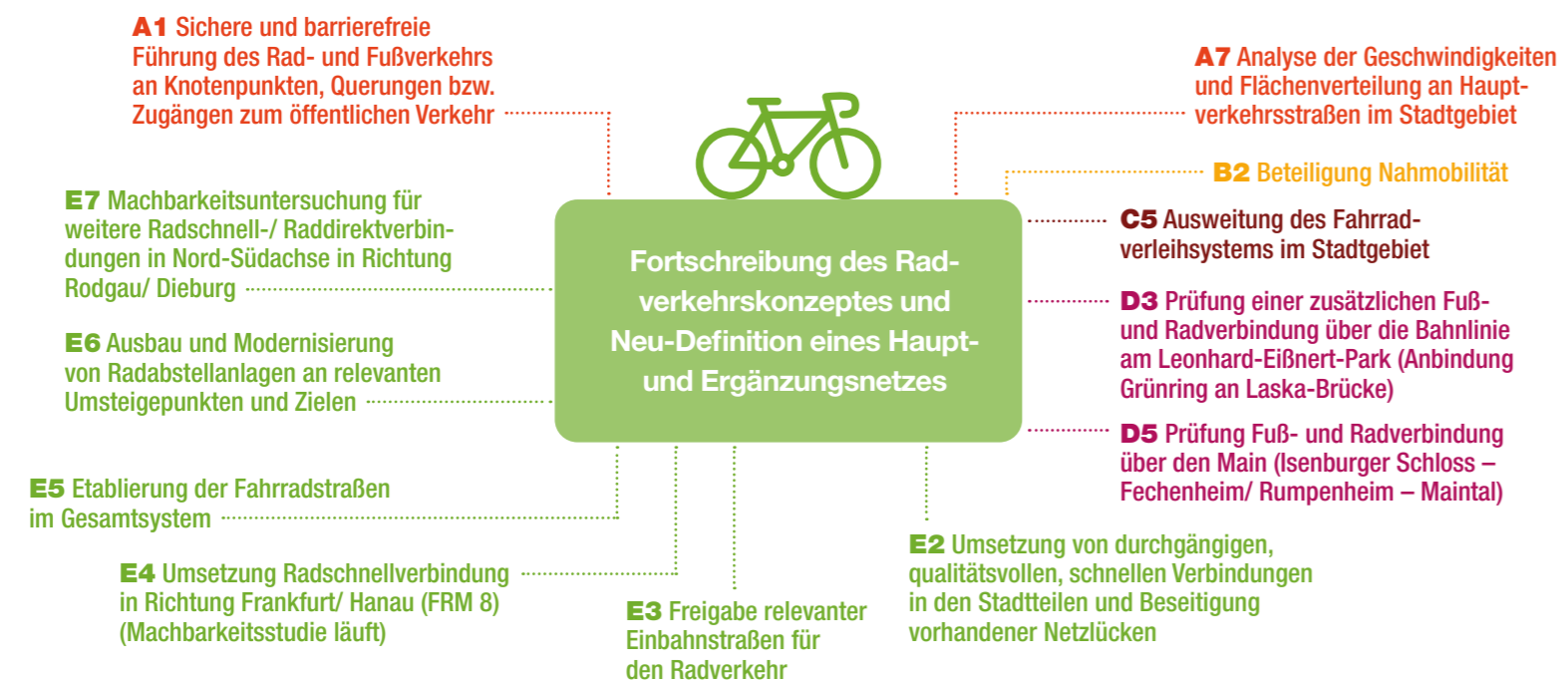
BEZUG ZUM LEITBILD

siehe Kapitel 6.2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans



● positiver Beitrag zum Leitziel

BEZUG ZU WEITEREN MASSNAHMEN



E4 SCHLÜSSEL-MASSNAHME

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.

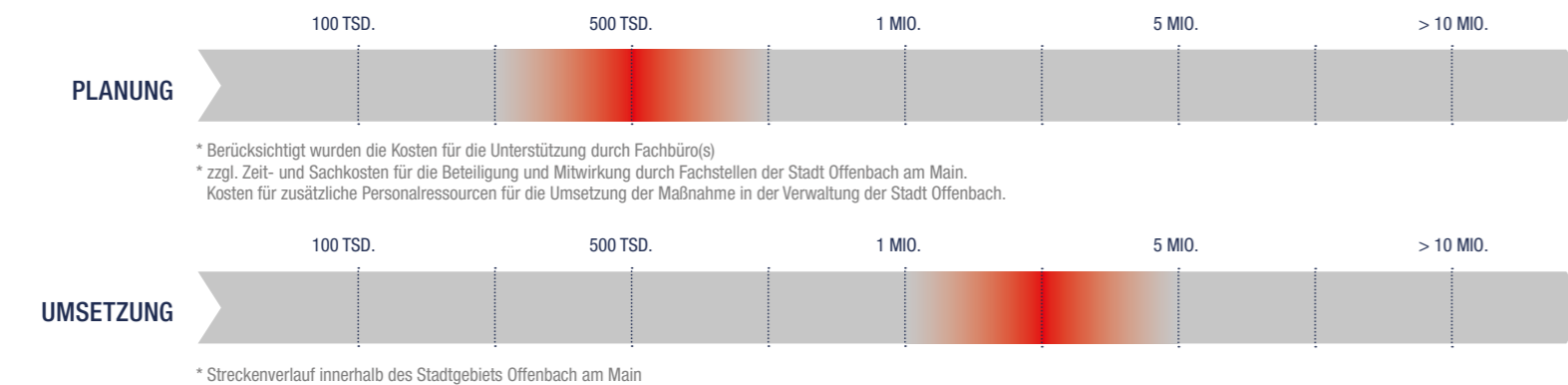
HANDLUNGSKONZEPT



UND WEITERE AKTEURE:

Begleitung und Unterstützung im Rahmen der Machbarkeitsstudie.	-
Erarbeitung und Abschluss einer Vereinbarung über die Realisierung der Radschnellverbindung zwischen den Kommunen und dem Regionalverband FrankfurtRheinMain.	Angrenzende Kommunen, Regionalverband FrankfurtRheinMain
Akquise von Fördermitteln für die weitere Planung.	Angrenzende Kommunen, Regionalverband FrankfurtRheinMain
Ausschreibung der Planungsleistungen und Planung der Radschnellverbindung.	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).	-
Umsetzung der Streckenabschnitte in Offenbach am Main.	-

KOSTEN



UMSETZUNGSHORIZONT

kurzfristig (bis 2025) mittelfristig (2025 – 2035) langfristig (2035 – 2050)

BEZUG ZUM LEITBILD

siehe Kapitel 6.2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans



BEZUG ZU WEITEREN MASSNAHMEN

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



Umsetzung Radschnellverbindung in Richtung Frankfurt/ Hanau (FRM 8)

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

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

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

F2 SCHLÜSSEL-MASSNAHME

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 Angebotsverbreiterung im

Öffentlichen Verkehr mit positiven Wirkungen hinsichtlich der Verkehrsmit- telverlagerung 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 weiterzuvollziehen. 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.

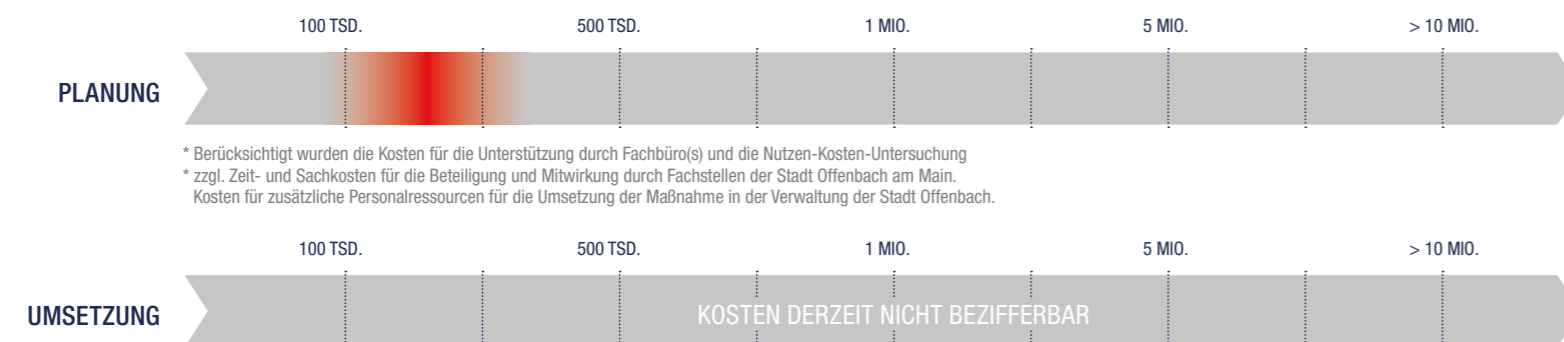


UND WEITERE AKTEURE:

HANDLUNGSKONZEPT

Weiterführung und Abschluss der Machbarkeitsstudie zur Verlängerung von Straßenbahnlinien in Offenbach am Main.	RMV, Stadt Frankfurt, NiO, TraffiQ, Fachbüro(s)
Einleitung und Weiterverfolgung der nächsten Planungsschritte auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie. <ul style="list-style-type: none"> Vorplanung Vorzugstrassen mit begleitenden verkehrlichen und städtebaulichen Betrachtungen Durchführung einer Nutzen-Kosten-Bewertung nach dem standardisierten Verfahren Politischer Beschluss zum weiteren Vorgehen. 	RMV, Stadt Frankfurt, NiO, TraffiQ, Hessen Mobil, HMWEVW, Fachbüro(s)
Betrachtung der Potenziale einer zusätzlichen Netzerweiterung/ alternativer Streckenführungen unter Berücksichtigung der Machbarkeitsstudie. Ggf. Machbarkeitsstudie zu alternativen höherwertigen ÖPNV-Systemen auf den potenzialstarken Hauptachsen.	NiO, RMV, Fachbüro(s)

KOSTEN



UMSETZUNGSHORIZONT

kurzfristig (bis 2025) mittelfristig (2025 – 2035) langfristig (2035 – 2050)

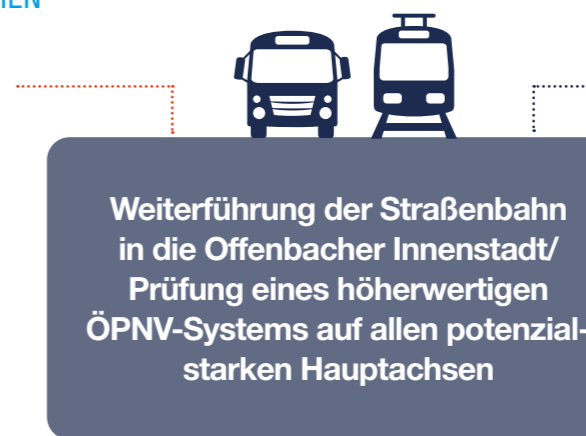
BEZUG ZUM LEITBILD

siehe Kapitel 6.2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans



BEZUG ZU WEITEREN 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

G2 SCHLÜSSEL- MASSNAHME

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.



UND WEITERE AKTEURE:

HANDLUNGSKONZEPT

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

KOSTEN



UMSETZUNGSHORIZONT

kurzfristig (bis 2025) mittelfristig (2025 – 2035) langfristig (2035 – 2050)

BEZUG ZUM LEITBILD

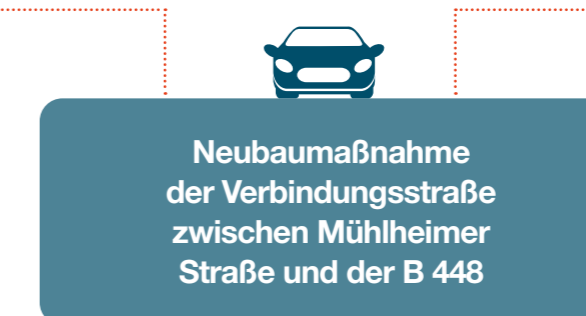
siehe Kapitel 6.2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans



BEZUG ZU WEITEREN MASSNAHMEN

A7 Analyse der Geschwindigkeiten und Flächenverteilung an Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet

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



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

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

G4 SCHLÜSSEL- MASSNAHME

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.



UND WEITERE AKTEURE:

HANDLUNGSKONZEPT

Erstellung und Durchführung eines wiederholbaren Konzepts zur Erfassung und Analyse der bestehenden Stellplatznachfrage und des Stellplatzangebots (einschl. regelwidrigem Parken) im Stadtgebiet, kleinräumig differenziert nach Teilgebieten.	Fachbüro(s)
Ermittlung des mittel- bis langfristigen Stellplatzbedarfs im öffentlichen Raum, differenziert nach kleinräumigen Teilgebieten und Nutzergruppen (Anwohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kunden*innen, Dienstleistende, Sharing-Angebote, Lieferverkehr etc.), unter Berücksichtigung von verschiedenen Szenarien des Parkraummanagements und Förderung des Umweltverbunds.	Fachbüro(s)
Ermittlung des verfügbaren Parkplatzangebots im öffentlichen Straßenraum bei Berücksichtigung der Anforderungen der weiteren Verkehrsteilnehmenden (insb. Fußverkehr) für Teilgebiete.	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.	Fachbüro(s)
Erstellung einer Übersicht der Straßen(abschnitte) mit Handlungsbedarf bezüglich des Parkraums einschließlich Priorisierung.	Fachbüro(s)

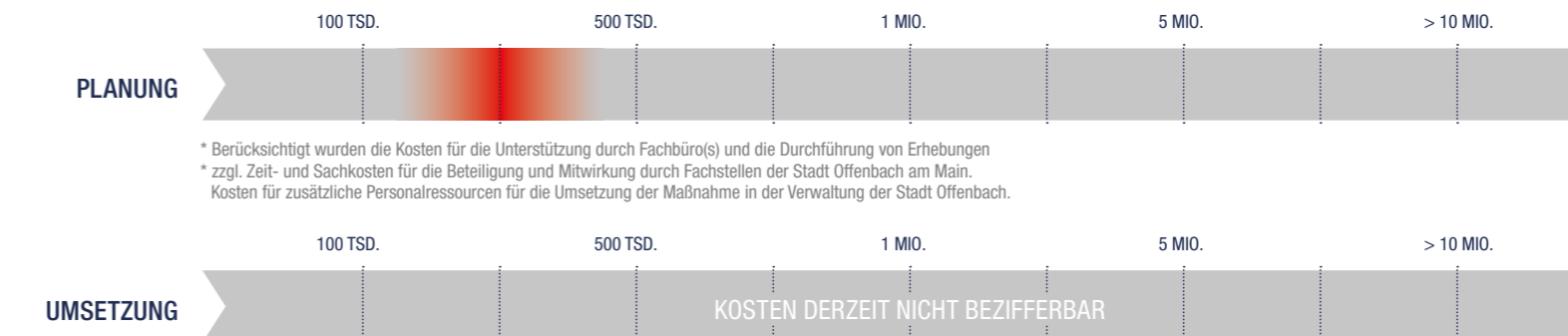
HANDLUNGSKONZEPT



UND WEITERE AKTEURE:

Prüfung Bedarf und Anforderungen an Quartiersgaragen einschließlich Ermittlung der erforderlichen Begleitmaßnahmen. Priorität haben Neubauvorhaben und Bestandsquartiere mit unzureichendem Parkraumangebot.	Fachbüro(s)
Integration der Anforderungen an die künftige Ladeinfrastruktur.	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.	Fachbüro(s), Begleitgremien mit Interessenvertreter*innen, Öffentlichkeit
Erstellung eines Konzepts zur Parkraumbewirtschaftung (Ausweitung von Bewohnerparkzonen, Bepreisung des Parkraums (öffentlicher Raum, Parkhäuser, Quartiersgaragen etc.)).	Fachbüro(s)
Schaffung von ausreichenden Rad-Abstellmöglichkeiten und Flächen für den Wirtschaftsverkehr, Etablierung von Mobilitätskonzepten sowie Finanzierung von z. B. Quartiersgaragen über Ablösebeiträge.	Fachbüro(s), Begleitgremien mit Interessenvertreter*innen
Weiterentwicklung des Parkleitsystems.	Fachbüro(s)
Monitoring und Steuerung der Stellplatzauslastung in Parkhäusern (Digitalisierung).	Fachbüro(s)

KOSTEN



G4 SCHLÜSSEL- MASSNAHME

Erstellung eines gesamtstädtischen Parkraummanagementkonzepts

UMSETZUNGSHORIZONT

- kurzfristig (bis 2025) mittelfristig (2025 – 2035) langfristig (2035 – 2050)

BEZUG ZUM LEITBILD

siehe Kapitel 6.2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans



● positiver Beitrag zum Leitziel

BEZUG ZU WEITEREN MASSNAHMEN

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

G6 Ausweitung des bestehenden Parkleitsystems (in Planung)

G5 Etablierung von Quartiersgaragen und Öffnung des privaten Parkraums für Drittnutzer

C5 Ausweitung des Fahrradverleihsystems im Stadtgebiet



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

C4 Ausbau eines stadtweiten Carsharing-Systems

C3 Angebotserweiterung durch zusätzliche Mobilstationen an aufkommensstarken Örtlichkeiten

H1 SCHLÜSSEL-MASSNAHME

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.

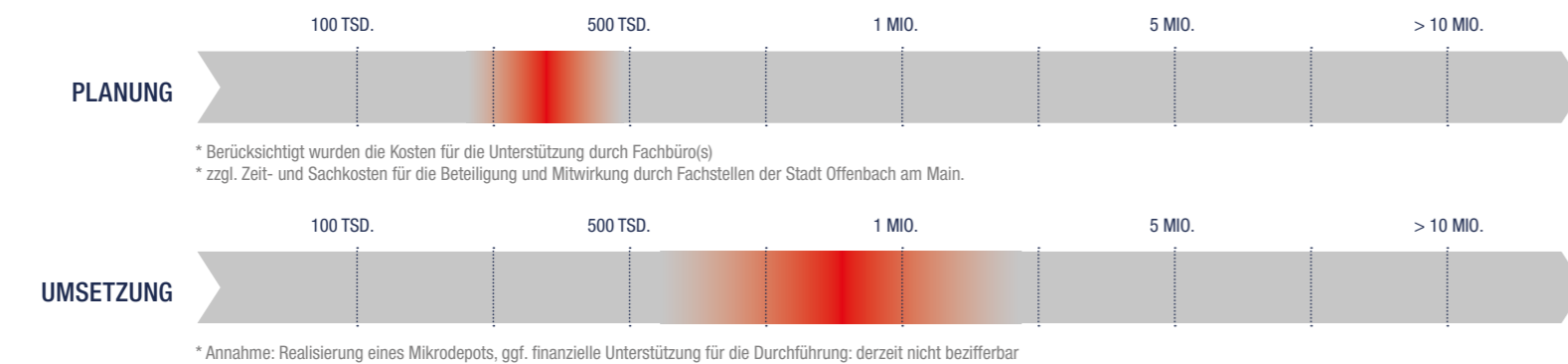
HANDLUNGSKONZEPT



UND WEITERE AKTEURE:

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

KOSTEN



UMSETZUNGSHORIZONT

kurzfristig (bis 2025) mittelfristig (2025 – 2035) langfristig (2035 – 2050)

BEZUG ZUM LEITBILD

siehe Kapitel 6.2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans



BEZUG ZU WEITEREN MASSNAHMEN

H3 Optimierung der allgemeinen Lieferprozesse



Modellversuch: Einführung von innerstädtischen Mobilitätshubs/ Mikrodepots

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

H5 SCHLÜSSEL- MASSNAHME

Beteiligung an der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Das bereits hohe Wirtschaftsverkehraufkommen 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 mit 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.

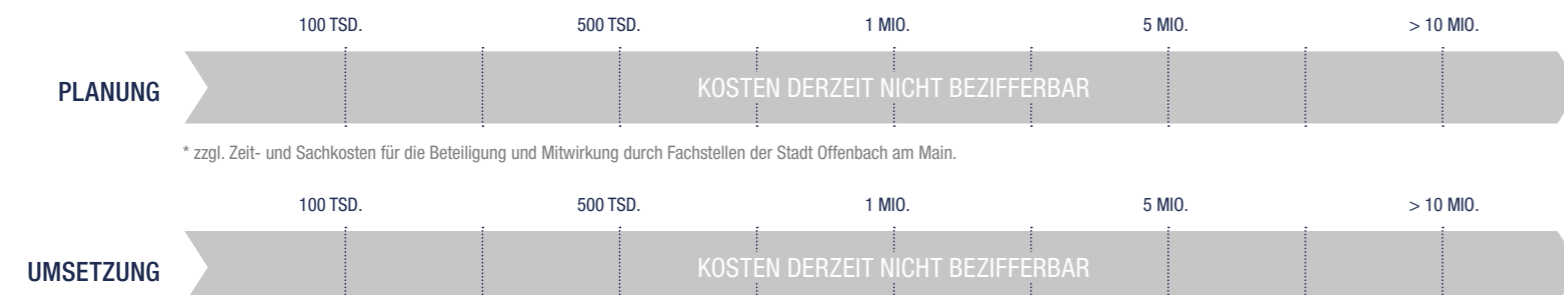
HANDLUNGSKONZEPT



UND WEITERE AKTEURE:

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

KOSTEN



UMSETZUNGSHORIZONT

kurzfristig (bis 2025) mittelfristig (2025 – 2035) langfristig (2035 – 2050)

BEZUG ZUM LEITBILD

siehe Kapitel 6.2 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans



BEZUG ZU WEITEREN MASSNAHMEN

H3 Optimierung der allgemeinen Lieferprozesse



Beteiligung an der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie

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

08 FAZIT UND PERSPEKTIVE

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035 setzt den Rahmen für die Verkehrspolitik in Offenbach am Main der kommenden Jahre und zeigt hierzu Wege für die Verkehrsentwicklungsplanung auf. Er wurde unter Beteiligung der Verwaltung, Politik, Öffentlichkeit und weiteren Institutionen im Zeitraum von rund 15 Monaten erarbeitet.

Die allgemeinen Verkehrsentwicklungen zeigen, dass in den kommenden Jahren der Gesamtverkehr in der Stadt weiterhin zunehmen wird, unter anderem, da die Stadt Einwohnerzuwächse erwarten kann. Aktuell muss davon ausgegangen werden, dass in naher Zukunft weiterhin der Kraftfahrzeugverkehr das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel der Offenbacherinnen und Offenbacher bleiben wird und den Verkehr, wie auch das Stadtbild in Offenbach am Main, maßgeblich prägt. Insbesondere der Kraftfahrzeugverkehr liefert den größten Beitrag an vielen der verkehrsbedingten Probleme, wie Flächenverbrauch, Lärm-, Schadstoffbelastung und Verkehrsunfälle.

Für die Zukunft gilt es, den Zugang zur Mobilität der Offenbacherinnen und Offenbacher entsprechend ihren individuellen Anforderungen sowie den verkehrlichen Anforderungen der Wirtschaft sicherzustellen und zu verbessern, gleichzeitig aber die negativen Folgewirkungen des Verkehrs auf ein verträgliches Maß zu begrenzen. Insbesondere soll die Erreichbarkeit und der Zugang zu Mobilität erhalten und gestärkt werden, dies aber mit möglichst umweltschonenden Fortbewegungsarten zur Einhaltung der übergeordneten Klimaziele.

Hierzu sollen alternative Verkehrsmittel, insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr), gleichberechtigt in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Die Stadt Offenbach steht - wie so viele Städte in Deutschland - vor der Aufgabe, alternative Lösungen für die Mobilität in der Stadt zu fördern, und in Kombination mit ausgewogenen Push-Maßnahmen die bestehende Verkehrsnachfrage durch neue Angebotsstrukturen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu lenken. Gleichzeitig müssen mit hoher Priorität die Voraussetzungen geschaffen werden, dass der weiterhin unvermeidliche Kfz-Verkehr effizient und umweltverträglich abgewickelt werden kann.

Das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2035 entwickelte Leitbild definiert Ziele, an denen sich die anstehenden Aufgaben und Maßnahmen orientieren sollen. Der VEP benennt eine Vielzahl von Maßnahmen für verschiedene Handlungsfelder, die maßgeblich zum Erreichen der Ziele beitragen werden. Zwölf Maßnahmen wurden aufgrund ihrer hervorgehobenen Bedeutung für die Verkehrsentwicklung als Schlüsselmaßnahmen definiert. So soll in Offenbach am Main die Stärkung des Radverkehrs weiter vorangetrieben werden, indem das Radverkehrskonzept fortgeschrieben und die Planung für eine Radschnellverbindung mit Priorität zur Umsetzung gebracht wird. Der Fußverkehr soll über eine Nahmobilitätsstrategie stärker in den Fokus treten. Die Umstellung auf Elektromobilität erfordert die rechtzeitige Bereitstellung einer flächendeckenden und bedarfsgerechten E-Ladeinfrastruktur. Der notwendige Ausbau der Ladeinfrastruktur soll von städtischer Seite koordiniert und weiter vorgebracht werden. Diese anspruchsvolle und für das Erreichen der vorgegebenen Ziele entscheidende Aufgabe erfordert eine ämterübergreifende Koordination sowie eine enge Zusammenarbeit mit kommunalen Betrieben, Energieversorgern und weiteren Beteiligten. Ferner ist für eine lebenswerte und attraktive Stadt eine ausgewogene Berücksichtigung der vielfältigen Ansprüche an die Nutzung des öffentlichen Raums Voraussetzung.

Die heute vielerorts dominierende Präsenz und überproportionale Flächeninanspruchnahme des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs ist angesichts der begrenzten Flächenverfügbarkeit zu hinterfragen. Dies soll im Rahmen von mehreren Schlüsselmaßnahmen, wie dem Parkraummanagementkonzept, den Überlegungen zu stadtvträglichen Flächenzuweisungen und Geschwindigkeitsniveaus im fließenden Kfz-Verkehr, sowie dem Konzept für die Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs erfolgen.

Der Erfolg des Verkehrsentwicklungsplans 2035 wird von seiner Umsetzung bestimmt. Einige der Maßnahmen liegen vollständig im Zuständigkeitsbereich der kommunalen Verkehrsplanung, andere Maßnahmen erfordern eine Zusammenarbeit mit benachbarten Kommunen oder sind auf die Schaffung von Voraussetzungen auf Bundes- und Landesebene angewiesen. Hier gilt es die bereits vorhan-

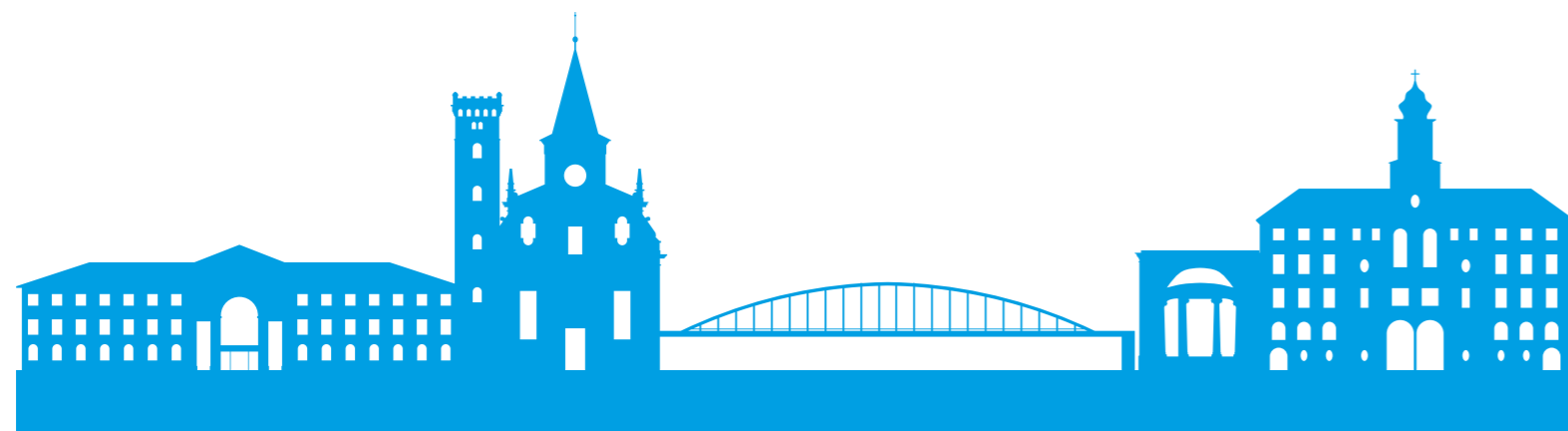
denen überkommunalen Strukturen weiter zu intensivieren und die Finanzierungsmöglichkeiten der sich stetig ändernden Förderlandschaft bestmöglich zu nutzen.

Die Verkehrsplanung war in den letzten Jahren allgemein von einer großen Dynamik geprägt. Zu nennen sind z. B. die stark gestiegene Wahrnehmung des Radverkehrs als vollwertiger Verkehrsträger sowie Sharing-Konzepte als neue Mobilitätsangebote. Auch für die Zukunft werden Digitalisierung, gesellschaftliche und politische Entwicklungen und insbesondere die immer dringender werdenden Aufgaben als Folge der Klimawende zu neuen Aufgaben wie auch Möglichkeiten führen. So war die Umstellung auf Elektromobilität bis vor einigen Jahren in vielen Städten eine Aufgabe, die erkannt wurde, aber aufgrund von zu vielen unbekanntem Faktoren kaum stringenter angegangen werden konnte. Nun ist die Schaffung einer stadtweiten und umfassenden Ladeinfrastruktur eine der Schlüsselmaßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2035 für Offenbach am Main. Ähnliche Herausforderungen kann es in naher Zukunft für Themen wie autonomes Fahren geben.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden verschiedene weitere Themen, wie die Etablierung von Seilbahnen im Öffentlichen Nahverkehr, die Einrichtung von sog. Superblocks zur Verkehrsberuhigung von Stadtquartieren, die bessere Berücksichtigung von blinden und sehbehinderten Personen durch die Bereitstellung von barrierefreien und echtzeitfähigen Verkehrsinformationen oder die Einführung einer Citymaut zur Aufnahme im Verkehrsentwicklungsplan 2035 vorgeschlagen. Diese Themen wurden zwar nicht im Planwerk verankert, eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung behält aber die neuen Möglichkeiten des Handels im Blick, insbesondere auch unter Berücksichtigung sich ändernder Gesetze und Richtlinien.

Der Verkehrsentwicklungsplan 2035 ist mit dem politischen Beschluss kein abgeschlossenes Werk. Er gibt perspektivisch den Rahmen für die Verkehrsplanung bis zum Jahr 2035 vor, soll aber vor dem Hintergrund der dynamischen Entwicklungen im Verkehrssektor kontinuierlich überprüft werden. Bei veränderten Rahmenbedingungen ist er an die

geänderten Erfordernisse anzupassen. Hierzu sollen ein regelmäßiges Monitoring der Verkehrsentwicklung und eine Evaluation der Wirksamkeit von Maßnahmen als fester, integrierter Bestandteil der Verkehrsplanung etabliert werden. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung, um beispielsweise die vorgegebenen übergeordneten Klimaziele zu erreichen. Die erforderlichen Ressourcen für die Entwicklung und Umsetzung von Monitorings- und Evaluationsprozessen sind bereitzustellen. Aufgrund der Bedeutung für die Verkehrsplanung wurden Evaluation und Monitoring als eine der Schlüsselmaßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2035 festgelegt.



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A	Autobahn	NiO	Nahverkehr in Offenbach GmbH
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.	NO₂	Stickstoffdioxid
B	Bundesstraße	NVP	Nahverkehrsplan
Bhf	Bahnhof	MiD	Mobilität in Deutschland
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie	MiV	Motorisierter Individualverkehr
BMVD	Bundesministerium für Digitales und Verkehr	OF	Offenbach am Main
BVWP	Bundesverkehrswegeplan	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
B+R	Bike and Ride	ÖV	Öffentlicher Verkehr
DFI	Dynamischer Fahrgastinformationsanzeiger	OVB	Offenbacher Verkehrs-Betriebe
EW	Einwohner	P+R	Park and Ride
FFM	Frankfurt am Main	Pkw	Personenkraftwagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.	RB	Regionalbahn
FRM	Frankfurt Rhein Main	RE	Regionalexpress
FZ-NUM	Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität	RegFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
Hbf	Hauptbahnhof	RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
HfG	Hochschule für Gestaltung Offenbach am Main	RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
HMWEVW	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
HVS	Hauptverkehrsstraße	USV	Ausschuss für Umwelt, Stadtplanung und Verkehr Offenbach
ICE	Intercity-Express	VCD	Ökologischer Verkehrsclub Deutschland
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienste	VEP	Verkehrsentwicklungsplan
Kfz	Kraftfahrzeug	VMP	Verkehrsmanagementplan
Lkw	Lastkraftwagen	ZIV	Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
LSA	Lichtsignalanlage		

QUELLENVERZEICHNIS

- [1] Zentrum für integrierte Verkehrssysteme; Verkehrsmanagementplan 2015 der Stadt Offenbach am Main; Darmstadt 2007
- [2] Rupprecht Consult; Zusammenfassung für Entscheidungsträger:innen – Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP); Köln 2020
- [3] Regionalverband Frankfurt RheinMain; Regionaler Flächennutzungsplan 2010; Darmstadt 2011
- [4] Hessisches Statistisches Landesamt; Die Bevölkerung der hessischen Gemeinden am 30. Dezember 2020, 2015, 2010; Wiesbaden
- [5] Hessisches Statistisches Landesamt; Regionale Bevölkerungsvorausrechnung 2018 bis 2040, Bevölkerungsentwicklung; Wiesbaden 2019
- [6] Hessisches Statistisches Landesamt; Bevölkerungsvorgänge in Hessen 2020; Wiesbaden 2021
- [7] Stadt Offenbach am Main; Offenbach in Zahlen; Bevölkerung; https://www.offenbach.de/buerger_innen/rathaus-politik/offenbach-in-zahlen/statistikbevoelkerung.php
- [8] Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Altersaufbau in Deutschland 2020 <https://www.bib.bund.de/DE/Fakten/Bevoelkerungsentwicklung/Altersstrukturen.html>
- [9] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Unternehmen und Betriebe in Hessen 2006 - 2017; https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/HESerie_mods_00000251
- [10] Hessisches Statistisches Landesamt; Rechtliche Einheiten und Niederlassungen in Hessen 2018 – 2020; Wiesbaden
- [11] Pendleratlas Hessen; Offenbach am Main Offenbach am Main - Pendleratlas <https://www.pendleratlas.de/hessen/offenbach-am-main/>
- [12] Albert Speer & Partner GmbH; Masterplan Offenbach am Main 2030; Frankfurt am Main 2015
- [13] Stadt Offenbach am Main; Klimakonzept 2035 – Konzept zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung in Offenbach am Main, Offenbach am Main 2020
- [14] Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz; Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, 3. Fortschreibung Teilplan Offenbach am Main; Wiesbaden 2020
- [15] Regierungspräsidium Darmstadt; Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde), Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Offenbach und Wiesbaden; Darmstadt 2020
- [16] Statistische Ämter des Bundes und der Länder; Unfallatlas; OpenData 2016 – 2020 https://unfallatlas.statistikportal.de/_opendata2022.html
- [17] infras, DLR, IVT und infras 360; Mobilität in Deutschland - Regionalbericht für die Stadt Offenbach am Main; Bonn 2019
- [18] NiO Nahverkehr in Offenbach GmbH; Nahverkehrsplan Stadt Offenbach 2013 - 2017; Offenbach 2012
- [19] Stadt Offenbach am Main; Offenbach in Zahlen; KFZ-Wesen; https://www.offenbach.de/buerger_innen/rathaus-politik/offenbach-in-zahlen/statistikfz-wesen.php
- [20] Bundesministerium für Digitales und Verkehr; Bundesverkehrswegeplan 2030; <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A3-G30-HE-T08-HE/A3-G30-HE-T08-HE.html>
- [21] Runge Ingenieurbüro für integrierte Verkehrsplanung; Parkraumuntersuchung für die erweiterte Innenstadt von Offenbach am Main; Düsseldorf 2020
- [22] Stadt Offenbach am Main; Meldungen; Bewohnerparken https://www.offenbach.de/buerger_innen/verkehr-mobilitaet/meldungen/bewohnerparken29.12.2021.php
- [23] Park + Ride Hessen; <https://pundr.hessen.de/>
- [24] LEMNET, <https://lemnet.org/map/?hl=de&destination=offenbach>
- [25] Agora Verkehrswende; Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten; Berlin 2020 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende_Bewegung_in_Staedten_1-2.pdf
- [26] Radverkehr in Deutschland 2021, <https://www.radverkehr-in-deutschland.de/>
- [27] Mobilitätslösung; Nahmobilitätsplan Stadt Offenbach am Main – Innenstadt, Darmstadt 2017
- [28] NiO Nahverkehr in Offenbach GmbH; Mobilitätsplan für die Stadt Offenbach – Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Offenbach 2018 - 2022; Offenbach 2017
- [29] Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH; Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP), Hofheim am Taunus 2021
- [30] Stadtwerke Offenbach; Umstellung der Offenbacher Stadtbusflotte auf Elektrobusse; <https://www.offenbach.de/e-bus>
- [31] Stadtwerke Offenbach, Konzept zur Einhaltung des Finanzierungsdeckels im ÖPNV, https://www.offenbach.de/stadtwerke/mobilitaet/bus-und-bahn/Fahrplaene___Haltestellen/faq-zum-konzept-zur-einhaltung-des-finanzierungsdeckels-im-oepnv.php#anpassung-des-verkehrsangebots-ab-juli-2022
- [32] Mobilität Stadtwerke Offenbach; Fahrgastzahlen 2019
- [33] Statistische Ämter des Bundes und der Länder; Zensus 2011 Kartenanwendung <https://atlas.zensus2011.de/>
- [34] Stadt Offenbach am Main, Haltestellenliste 2021
- [35] Stadt Offenbach am Main, DFI-Standortübersicht 2021
- [36] Deutsche Bahn AG, Offenbach (Main) Hbf, <https://www.bahnhof.de/bahnhof-de/bahnhof/Offenbach-28Main-29-Hbf-1018556>

Anlage 1: Leitbild und Leitziele des Verkehrsentwicklungsplans 2035

Leitbild	Leitziele
Mobilität für alle Menschen in Offenbach ermöglichen 	1A) Sicherung und Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
	1B) Förderung der sozialen Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
	1C) Sicherung des Zugangs zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen (Barrierefreiheit, unabhängig von individuellen finanziellen Voraussetzungen, Abbau sprachlicher Barrieren, Digitalisierung)
	1D) Sicherstellung der geeigneten Verkehrsmittelwahl entsprechend des jeweiligen Fahrtzwecks
Umwelt- und klimagerechte Mobilität herstellen 	2A) Minderung des verkehrsbedingten CO ₂ -Ausstoßes im Stadtgebiet
	2B) Einhaltung verträglicher Luftschadstoffemissionen im Stadtgebiet (NO _x , Feinstaub)
	2C) Minimierung von Lärmauswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr)
	2D) Berücksichtigung der Herausforderungen durch den Klimawandel in Bezug auf die Infrastruktur
	2E) Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) für eine Stadt „der kurzen Wege“
Flächendeckende Erreichbarkeit verbessern 	3A) Gewährleistung einer komfortablen, sicheren und direkten Verkehrsinfrastruktur zur Verbindung in die Region und darüber hinaus
	3B) Sicherstellung einer flächendeckenden Erreichbarkeit von Zielen (Innenstadt sowie weiterer relevanter Quell- und Zielpunkte im wachsenden Stadtgebiet) für alle Verkehrsmittel
	3C) Stärkung der Intermodalität (Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander) insbesondere an relevanten Verkehrsknotenpunkten
	3D) Gleichberechtigte Berücksichtigung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden (Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Individual- und Wirtschaftsverkehr)
Verkehrsinfrastruktur und Ressourcen effizienter gestalten 	4A) Effiziente Abwicklung eines stadtverträglichen Verkehrs
	4B) Nachhaltige Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur
	4C) Monitoring und Evaluation von verkehrlichen Entwicklungen und Maßnahmen
	4D) Förderung der Digitalisierung zur Steuerung einer effizienten Nutzung von begrenzten Kapazitäten
Offenbach am Main als lebenswerte Stadt gestalten 	5A) Schaffung von Grün- und Aufenthaltsräumen sowie ressourcenschonende Aufwertung von Straßenräumen durch flexible Nutzung der Verkehrsflächen
	5B) Attraktivitätssteigerung der Stadt als Wohn- und Gewerbestandort
	5C) Verbesserung der Aufenthaltsqualität
	5D) Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung
	5E) Umfeldverträgliche Organisation und Abwicklung des Lieferverkehrs



Anlage 2: Übersicht Maßnahmen

NEUORDNUNG DER VERKEHRSRÄUME

Pos.	Maßnahmen	Kurzbeschreibung <small>(Kurzerläuterung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>
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.
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.
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 Bahnhofsgebäude 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.
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 Umweltplaner*innen in den Wettbewerb miteinzubinden. Zusätzlich ist der Gestaltungsbeitrag einzubeziehen.
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.
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.
A7	Analyse der Geschwindigkeit 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.
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.

BEURTEILUNG DER EINZELMASSNAHMEN ZUM LEITBILD 2035

Pos.	Maßnahmen	Weiterführende Informationen <small>Quellbezug</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	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)																				
A2	Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum	Bestandsanalyse VEP OF 2022																							
A3	Umbau und Attraktivitätssteigerung des Hauptbahnhofs in Zusammenhang mit dem Bahnhofssanierungsprogramm	Masterplan Offenbach am Main 2030, Bestandsanalyse VEP OF 2022, Machbarkeitsstudie zum Empfangsgebäude Offenbach Hauptbahnhof (Februar 2022)																							
A4	Umbau und Neugestaltung des Mainuferparkplatzes	Koalitionsvertrag 2021 - 2026 "Stadt im Aufbruch gestalten." (2021), Masterplan Offenbach am Main 2030, Freiraumentwicklungsprogramm (2020)																							
A5	Berücksichtigung des Rad-, Fuß- und Wirtschaftsverkehrs bei allen Neubau- und Umbauplanungen im Stadtgebiet	-																							
A6	Neuordnung des zentralen Omnibusbahnhofs und des Hauptbahnhofumfeldes (in Planung)	Bestandsanalyse VEP OF 2022																							
A7	Analyse der Geschwindigkeit und Flächenverteilung an Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet	Klimakonzept 2035, Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main (3. Fortschreibung), Bestandsanalyse VEP OF 2022																							
A8	Fortschreibung der Stellplatzsatzung (in Bearbeitung)	Klimakonzept 2035, Bestandsanalyse VEP OF 2022																							

Mobilität für alle Menschen in Offenbach ermöglichen
 Ziel 1a: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
 Ziel 1b: Soziale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
 Ziel 1c: Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
 Ziel 1d: Geeignete Verkehrsmittelwahl für jeden Fahrtzweck

Umwelt- und klimagerechte Mobilität herstellen
 Ziel 2a: Minderung der verkehrsbedingten Schadstoffe (CO₂)
 Ziel 2b: Einhaltung vertraglicher Luftschadstoffemissionen
 Ziel 2c: Minimierung von Lärmauswirkungen
 Ziel 2d: Berücksichtigung der Herausforderungen durch den Klimawandel
 Ziel 2e: Stärkung des Umweltverbundes

Flächendeckende Erreichbarkeit verbessern
 Ziel 3a: Komfortable, sichere und direkte Infrastruktur
 Ziel 3b: Flächendeckende Erreichbarkeit von Zielen für alle Verkehrsmittel
 Ziel 3c: Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander
 Ziel 3d: Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden

Verkehrsinfrastruktur und Ressourcen effizienter gestalten
 Ziel 4a: Effiziente Abwicklung eines stadtverträglichen Verkehrs
 Ziel 4b: Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur
 Ziel 4c: Analyse von verkehrlichen Entwicklungen und Maßnahmen
 Ziel 4d: Förderung der Digitalisierung

Offenbach am Main als lebenswerte Stadt gestalten
 Ziel 5a: Schaffung von Grün- und Aufenthaltsräumen durch flexible Nutzung der Verkehrsflächen
 Ziel 5b: Attraktivitätssteigerung der Stadt als Wohn- und Gewerbebestandort
 Ziel 5c: Verbesserung der Aufenthaltsqualität
 Ziel 5d: Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung
 Ziel 5e: Umweltverträgliche Organisation und Abwicklung des Lieferverkehrs



VERKEHRS- UND MOBILITÄTSMANAGEMENT

Pos.	Maßnahmen	Kurzbeschreibung (Kurzfäulierung der geplanten Einzelmaßnahmen)
B1	Verbesserung der Verkehrssicherheit an unfallträchtigen Streckenzügen durch regelmäßige interne Audits	Aufgabe und Ziel der Stadt Offenbach a. M. ist es, eine sichere Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen (Verkehrssicherungspflicht) und Gefahrenpotenziale im öffentlichen Straßenraum auf ein Minimum zu reduzieren. Mit der Richtlinie „Sicherheitsaudit von Straßen“ (FGSV 298, 2019) hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen eine Grundlage geschaffen, Streckenzüge und Knotenpunkte standardisiert anhand verschiedener Aspekte der Verkehrssicherheit zu bewerten und Gefahrenpotenziale identifizieren zu können. Bei den internen Audits kann sich an der Richtlinie der FGSV orientiert werden. Die Unfallschwerpunkte an Knotenpunkten und Streckenzügen im Stadtgebiet können der Bestandsanalyse entnommen werden. Die dort aufgeführten Unfallbereiche stellen keine abschließende Auflistung dar und sind durch eine weitere vertiefende Betrachtung zu ergänzen. Die Maßnahme ist sowohl auf Bestandsstrecken als auch Neubaumaßnahmen (z. B. Verbindungsstraße) fortlaufend durchzuführen und entsprechend zu evaluieren.
B2	Beteiligung Nahmobilität	Im Rahmen der Einführung einer nachhaltigen Nahmobilitäts-/ Fußverkehrsstrategie (vgl. Maßnahme D1) ist die Einberufung eines anlassbezogenen Planungs- und Austauschformats einzurichten. Dieses soll beispielsweise durch Aktionstage oder Informationsveranstaltungen (bspw. Fahrradaktionstag, Vorstellung der städtischen Leihfahrräder oder Erlebnisbereich Elektromobilität/ E-Ladesäulen etc.) fördert die Nutzung neuer Angebote und kann zeitgleich dabei unterstützen, Vorbehalte und Ängste abzubauen und somit eine Änderung des Mobilitätsverhaltens hervorrufen. Durch geeignete Formate können zudem wertvolle Erfahrungsberichte gesammelt werden. Die Öffentlichkeitsarbeit muss dabei an die spezifischen Kenndaten unterschiedlicher Zielgruppen angepasst werden und kann individuell bzw. thematisch variieren. Auch die bestehenden Kanäle der Stadt Offenbach a. M. (Homepage, Social-Media) sind dabei zu integrieren und ggf. auszubauen, um alle Bevölkerungsgruppen (Jugendliche, Berufstätige, Senioren*innen o. Ä.) gleichwertig anzusprechen und bei den Planungen - auch fachübergreifend - zu integrieren.
B3	Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit und der Kommunikation	Die Öffentlichkeitsarbeit stellt eine wichtige Begleitmaßnahme jeglicher Maßnahmen unterschiedlicher Themengebiete und deren Umsetzung bzw. Konkretisierung dar. Das gezielte Ansprechen von Zielgruppen durch Aktionstage oder Informationsveranstaltungen (bspw. Fahrradaktionstag, Vorstellung der städtischen Leihfahrräder oder Erlebnisbereich Elektromobilität/ E-Ladesäulen etc.) fördert die Nutzung neuer Angebote und kann zeitgleich dabei unterstützen, Vorbehalte und Ängste abzubauen und somit eine Änderung des Mobilitätsverhaltens hervorrufen. Durch geeignete Formate können zudem wertvolle Erfahrungsberichte gesammelt werden. Die Öffentlichkeitsarbeit muss dabei an die spezifischen Kenndaten unterschiedlicher Zielgruppen angepasst werden und kann individuell bzw. thematisch variieren. Auch die bestehenden Kanäle der Stadt Offenbach a. M. (Homepage, Social-Media) sind dabei zu integrieren und ggf. auszubauen, um alle Bevölkerungsgruppen (Jugendliche, Berufstätige, Senioren*innen o. Ä.) gleichwertig anzusprechen und bei den Planungen - auch fachübergreifend - zu integrieren.
B4	Ausweitung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements und Etablierung von Mobilitätskonzepten	Durch ein zielgerichtetes Mobilitätsmanagement kann die Verkehrsmittelwahl zugunsten der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) oder Verkehrsvermeidung beeinflusst werden. Dieses kann sowohl im betrieblichen als auch im schulischen Bereich Anwendung finden und durch Benefits neue Anreize für die tägliche Verkehrsmittelnutzung setzen. Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind ansässige Unternehmen beispielhaft über die Vorzüge der Einführung des RMV-Jobtickets, der Radverkehrsförderung (z. B. Fahrrad-Leasing) oder auch eines weiterführenden Fuhrparkmanagements inkl. der Analyse des Parkraummanagements zu informieren. Die Einführung dieser Maßnahmen obliegt dabei den Unternehmen und ist im Einzelfall mit der Nahverkehrsorganisation oder Jobrad-Anbietern abzustimmen. Zur Umsetzung wird die Teilnahme am Beratungs- und Qualifizierungsprogramm „Südhesen effizient mobil“ empfohlen. Das Programm „Besser zur Schule“ unterstützt bei der Implementierung und dauerhaften Umsetzung von Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements und ist mit den ansässigen Schulen zu forcieren. Ein Beispiel dafür ist die Weiterführung von Maßnahmen zur Schulwegsicherung. Dabei soll das Hauptaugenmerk darauf gelegt werden, Hauptachsen für den Schülerverkehr zu definieren und diese durch eine Überprüfung und Fortschreibung der bestehenden Schulwegpläne in regelmäßigen Abständen zu forcieren. In diesem Zusammenhang sind auch allgemeingültige Mobilitätskonzepte im Rahmen von Neubauvorhaben und Gebietsentwicklungen vorzusehen, damit die Rahmenbedingungen für eine umwelt- und stadtverträgliche Mobilität bei der Planung Berücksichtigung finden und eine frühzeitige attraktive Anbindung insbesondere mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gewährleistet werden.
B5	Regelmäßiges Straßenerhaltungsmanagement und bauliche Instandhaltung aller Verkehrsflächen	Teilweise ist der Zustand der bestehenden Infrastruktur (insbesondere Geh- und Radwege) in einem verbesserungswürdigen Zustand. Ein abgestimmtes Straßenerhaltungsmanagement (SEM) beabsichtigt eine systematische und effiziente Instandhaltung und fortlaufende Erneuerung der Straßeninfrastruktur. Mittels turnusmäßiger Zustandserfassung und -bewertung (ZEB per Videobefahrung, z. B. alle 5 Jahre) können Straßen- und Oberflächenschäden frühzeitig erkannt, Folgeschäden vermieden und somit der Wert der Infrastruktur beibehalten werden. Die Ergebnisse werden bereits in einem digitalen Kataster aufbereitet. Das bestehende Erhaltungsprogramm (Prioritätenreihung zur zeitlichen Festlegung der Maßnahmen) sollte fortlaufend durchgeführt und optimiert werden, um die bauliche Instandhaltung weiterhin sicherzustellen und auszuweiten.
B6	Fortschreibung des bestehenden stadtweiten (digitalen) Straßenkatasters	Digitale Grundlagendaten (z. B. georeferenzierte Daten; Straßenkataster) helfen nicht nur im Rahmen der Verkehrsplanung, sondern sind auch interdisziplinär nutzbar. Mithilfe digitaler Datensätze, die in regelmäßigen Zeitabständen auf deren Aktualität geprüft werden, sind Planungsvorhaben einfacher zu koordinieren und auch deren Auswirkungen zielgerichtet zu evaluieren. Das bereits bestehende digitale Straßenkataster der Stadt sollte auf eine effiziente Datenerfassung geprüft und regelmäßig fortgeschrieben werden.
B7	Regelmäßige Verkehrskontrollen im Stadtgebiet (bspw. Fahrradstaffel)	Regelmäßige Verkehrskontrollen im Stadtgebiet stellen ein geeignetes Mittel dar, um die Verkehrssicherheit und die Einhaltung der Verkehrsregeln (bspw. Geschwindigkeits- oder Parkverstöße sowie Anliegerverkehre) zu erhöhen. Durch regelmäßige Kontrollen durch Polizei oder Ordnungsamt sind neben Geschwindigkeitsüberschreitungen unter anderem auch die Einhaltung der Verhaltensregeln in Fahrradstraßen zu kontrollieren oder Parkverstöße zu ahnden, damit Radverkehrsanlagen und Gehwege freigehalten werden und der Betrieb des ÖPNV nicht durch haltende/ parkende Fahrzeuge gestört wird.
B8	Evaluation und Datenmanagement zur Verkehrsentwicklung	Um zukünftig die Wirksamkeit von durchgeführten Maßnahmen kurz- und langfristig bewerten zu können, ist eine angemessene Evaluation notwendig. Die daraus gewonnenen Daten können bei der künftigen Ausrichtung des Verkehrssystems und der Erstellung einer fortzuschreibenden Gesamtstrategie unterstützen. Die verkehrlichen Entwicklungen sind beispielhaft anhand folgender Daten zu evaluieren: <ul style="list-style-type: none"> • Bewertung des Erfolgs von Maßnahmen des VEP • Gegenüberstellung der Verkehrsmengen (Fuß- und Radverkehr, Kfz-Verkehr) vor und nach der Umsetzung einzelner Maßnahmen • Dokumentation des Arbeitsstandes/ Fortschritts bei der Umsetzung einzelner Maßnahmenpakete (bspw. Anteil der Netzlücken im Radverkehrsnetz, Anteil der Fahrradstraßen am Gesamtverkehrsnetz, Gesamtanzahl von Radabstellanlagen etc.) • Gegenüberstellung und Nutzerstatistik der Anzahl von Ausleihvorgängen von Sharing-Fahrzeugen • Entwicklung der Elektromobilität und der Auswirkung auf die Luftqualität • Auswertung der Unfallstatistik • Bewertung/ Kapazitätsprüfung der bestehenden Parkierungsanlagen und deren Auslastung • Auswertung von Fahrgastzahlen im ÖPNV

BEURTEILUNG DER EINZELMASSNAHMEN ZUM LEITBILD 2035

Pos.	Maßnahmen	Weiterführende Informationen Quelle/Bezug	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
B1	Verbesserung der Verkehrssicherheit an unfallträchtigen Streckenzügen durch regelmäßige interne Audits	Bestandsanalyse VEP OF 2022	■								■						■	■						
B2	Beteiligung Nahmobilität	Bestandsanalyse VEP OF 2022	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
B3	Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit und der Kommunikation	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Mobilitätsforen), Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach „Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main“ (2022)			■	■																		
B4	Ausweitung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements und Etablierung von Mobilitätskonzepten	Bestandsanalyse VEP OF 2022			■	■													■					■
B5	Regelmäßiges Straßenerhaltungsmanagement und bauliche Instandhaltung aller Verkehrsflächen	Bestandsanalyse VEP OF 2022	■																					
B6	Fortschreibung des bestehenden stadtweiten (digitalen) Straßenkatasters	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung), Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach „Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main“ (2022)																						
B7	Regelmäßige Verkehrskontrollen im Stadtgebiet (bspw. Fahrradstaffel)	Bestandsanalyse VEP OF 2022	■																					
B8	Evaluation und Datenmanagement zur Verkehrsentwicklung	Bestandsanalyse VEP OF 2022	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Mobilität für alle Menschen in Offenbach ermöglichen

- Ziel 1a: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
- Ziel 1b: Soziale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Ziel 1c: Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Ziel 1d: Geeignete Verkehrsmittelwahl für jeden Fahrtzweck

Umwelt- und klimagerechte Mobilität herstellen

- Ziel 2a: Minderung der verkehrsbedingten Schadstoffe (CO₂)
- Ziel 2b: Einhaltung verträglicher Luftschadstoffemissionen
- Ziel 2c: Minimierung von Lärmauswirkungen
- Ziel 2d: Berücksichtigung der Herausforderungen durch den Klimawandel
- Ziel 2e: Stärkung des Umweltverbundes

Flächendeckende Erreichbarkeit verbessern

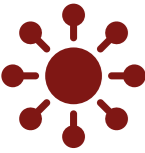
- Ziel 3a: Komfortable, sichere und direkte Infrastruktur
- Ziel 3b: Flächendeckende Erreichbarkeit von Zielen für alle Verkehrsmittel
- Ziel 3c: Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander
- Ziel 3d: Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden

Verkehrsinfrastruktur und Ressourcen effizienter gestalten

- Ziel 4a: Effiziente Abwicklung eines stadtverträglichen Verkehrs
- Ziel 4b: Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur
- Ziel 4c: Analyse von verkehrlichen Entwicklungen und Maßnahmen
- Ziel 4d: Förderung der Digitalisierung

Offenbach am Main als lebenswerte Stadt gestalten

- Ziel 5a: Schaffung von Grün- und Aufenthaltsräumen durch flexible Nutzung der Verkehrsflächen
- Ziel 5b: Attraktivitätssteigerung der Stadt als Wohn- und Gewerbestandort
- Ziel 5c: Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Ziel 5d: Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung
- Ziel 5e: Umweltverträgliche Organisation und Abwicklung des Lieferverkehrs



ZUKUNFTSORIENTIERTE MOBILITÄTSANGEBOTE

Pos.	Maßnahmen	Kurzbeschreibung <small>(Kurzfäuterung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>
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 ist 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.
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.
C3	Angebotserweiterung 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.
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, d.h. in fußläufiger Reichweite zu Bus- und Bahnhofstellen sein. 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-Systemen sinnvoll genutzt werden könnte.
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.

BEURTEILUNG DER EINZELMASSNAHMEN ZUM LEITBILD 2035

Pos.	Maßnahmen	Weiterführende Informationen <small>Quelle/Bezug</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	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main (3. Fortschreibung), Klimakonzept 2035																			
C2	Sukzessive Umstellung der ÖPNV-Flotte auf Elektrobusse	Lärmaktionsplan Hessen, 2020 (3. Runde) RP Darmstadt, Nahverkehrsplan 2018 - 2022																						
C3	Angebotserweiterung durch zusätzliche Mobilstationen an aufkommensstarken Örtlichkeiten	Nahverkehrsplan 2018 - 2022																						
C4	Ausbau eines stadtweiten Carsharing-Systems	ISEK Innenstadt Hegiss II (2016), Integriertes Entwicklungskonzept Bürgel (2018), Bestandsanalyse VEP OF 2022																						
C5	Ausweitung des Fahrradverleihsystems im Stadtgebiet	ISEK Nordend Hegiss III (2019), Bestandsanalyse VEP OF 2022																						

Mobilität für alle Menschen in Offenbach ermöglichen
 Ziel 1a: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
 Ziel 1b: Soziale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
 Ziel 1c: Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
 Ziel 1d: Geeignete Verkehrsmittelwahl für jeden Fahrtzweck

Umwelt- und klimagerechte Mobilität herstellen
 Ziel 2a: Minderung der verkehrsbedingten Schadstoffe (CO₂)
 Ziel 2b: Einhaltung verträglicher Luftschadstoffemissionen
 Ziel 2c: Minimierung von Lärmauswirkungen
 Ziel 2d: Berücksichtigung der Herausforderungen durch den Klimawandel
 Ziel 2e: Stärkung des Umweltverbundes

Flächendeckende Erreichbarkeit verbessern
 Ziel 3a: Komfortable, sichere und direkte Infrastruktur
 Ziel 3b: Flächendeckende Erreichbarkeit von Zielen für alle Verkehrsmittel
 Ziel 3c: Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander
 Ziel 3d: Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden

Verkehrsinfrakstruktur und Ressourcen effizienter gestalten
 Ziel 4a: Effiziente Abwicklung eines stadtverträglichen Verkehrs
 Ziel 4b: Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur
 Ziel 4c: Analyse von verkehrlichen Entwicklungen und Maßnahmen
 Ziel 4d: Förderung der Digitalisierung

Offenbach am Main als lebenswerte Stadt gestalten
 Ziel 5a: Schaffung von Grün- und Aufenthaltsräumen durch flexible Nutzung der Verkehrsflächen
 Ziel 5b: Attraktivitätssteigerung der Stadt als Wohn- und Gewerbestandort
 Ziel 5c: Verbesserung der Aufenthaltsqualität
 Ziel 5d: Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung
 Ziel 5e: Umweltverträgliche Organisation und Abwicklung des Lieferverkehrs



FUSSVERKEHR

Pos.	Maßnahmen	Kurzbeschreibung (Kurzerläuterung der geplanten Einzelmaßnahmen)
D1	Erstellung und Einführung einer nachhaltigen Nahmobilitäts-/Fußverkehrsstrategie	Im Fokus des Handlungsfeldes <Fußverkehr> sollte die Erarbeitung einer Gesamtstrategie für eine fußverkehrsfreundliche Stadt mit konkreten Aussagen hinsichtlich einer systematischen Stärkung des Fußverkehrs in den Quartieren und Stadtteilen stehen. Die zu erarbeitende Fußverkehrsstrategie ist bei allen künftigen verkehrs- und stadtplanerischen Maßnahmen, die den Fußverkehr betreffen, als strategischer Ansatz leitend und sollte die Weichen für die künftige Ausrichtung der Nahmobilität im Stadtgebiet stellen. Ebenfalls ist die Beteiligung der Nahmobilität im Rahmen eines Planungs- und Austauschformats (vgl. Maßnahme B2) denkbar, welches folgende Themen im Rahmen der Gesamtstrategie aufwirft: <ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität/ des Fußverkehrs Durchgängige Wegeverbindungen durch barrierefreie und ausreichend dimensionierte Gehwege Identifizierung und Minimierung von Gefahrenstellen Gleichberechtigte Aufteilung der Straßenräume und Steigerung der Aufenthaltsqualität Öffentlichkeitsarbeit Finanzierungsmöglichkeiten/ Dringlichkeitsreihung Einführung von Pilotprojekten (z. B. Umgestaltung vorhandener Streckenzüge zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, Stärkung des Fußverkehrs durch sichere Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen, Geh- und Radwege ohne Behinderungen)
D2	Durchführung von Nahmobilitäts- bzw. Fußverkehrs-Checks in allen Offenbacher Stadtteilen	Um im nächsten Schritt die Verkehrssicherheit, die Belange der Barrierefreiheit sowie weitere Komfortmerkmale für den fußläufigen Verkehr in allen Stadtteilen zu gewährleisten und fortschreitend weiterentwickeln zu können, sind die Gegebenheiten vor Ort durch entsprechende Detailbetrachtungen zu vertiefen. Die Durchführung von weiteren Nahmobilitäts- bzw. Fußverkehrs-Checks (siehe Handbuch: Nahmobilitäts-Check Hessen) auf Stadtebene wird dabei für die künftige Identifikation von Schwachstellen und weiteren Mängeln (z. B. fehlende Querungsstellen, unzureichende Gehwegdimensionierungen und weitere Barrieren oder Besonderheiten) unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger und ggf. weiterer Akteure empfohlen. Zudem ist im Rahmen einer nachhaltigen Nahmobilitäts-/ bzw. Fußverkehrsstrategie (vgl. Maßnahme D1) eine turnusmäßige Durchführung der Nahmobilitäts- bzw. Fußverkehrs-Checks in regelmäßigen Abständen (bspw. alle 10 Jahre) einzuführen, um das Verkehrsnetz nach dem aktuellen Stand der Technik abprüfen zu können. Zentrale Inhalte auf Stadtebene können u. a. sein: <ul style="list-style-type: none"> Ausweitung Tempo 30/ Verkehrsberuhigte Bereiche in Geschäfts- oder Aufenthaltsbereichen Erreichbarkeitsanalysen der zentralen Quell- und Zielpunkte durch ausreichend dimensionierte barriere- und störungsfreie Gehwege Untersuchung des ruhenden Verkehrs (Gehwegparken) Mögliche Umgestaltung der Straßenräume zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität Vernetzungs- und Zugangsmöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln (Rad, ÖPNV/ SPNV) Überprüfung der Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen
D3	Prüfung einer zusätzlichen Fuß- und Radverbindung über die Bahnlinie am Leonhard-Eißner-Park (Anbindung Grüning an Laska-Brücke)	Die Stadt Offenbach a. M. verfolgt mit dem Freiraumentwicklungsprogramm das Ziel, an strategisch relevanten Orten zusätzliche Querungsmöglichkeiten in Form von attraktiven Fuß- und Radverbindungen in umliegende Erholungsräume zu schaffen. Darunter zählt eine neue Fußgänger-/ Fahrradbrücke über die Bahntrasse am Leonhard-Eißner-Park zur schnelleren Anbindung des Grünings an die Laska-Brücke. Eine mögliche Umsetzung ist im Rahmen der weiteren Nahmobilitätsstrategie (vgl. Maßnahme D1) zu prüfen und mögliche Gestaltungsbeispiele (kombinierte Fuß- und Radbrücke) zu erarbeiten.
D4	Einheitliches Fußwege-Beschilderungskonzept	Ein stadtweit einheitliches Fußwege-Beschilderungskonzept bringt den Vorteil der Wiedererkennung mit sich und kann die Verkehrssicherheit durch ein durchdachtes Wegeleitsystem erhöhen. Die bestehenden Beschilderungselemente sind anhand der eindeutigen Ausweisung relevanter Quell- und Zielpunkte und deren Erkennbarkeit im Stadtgebiet zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Die Beschilderungselemente sind dabei - wie teilweise bereits umgesetzt - durch Minutenangaben zu ergänzen. Durch die zusätzliche Angabe und ein lückenloses Beschilderungssystem kann der Komfort für Zufußgehende gesteigert werden. Derzeit gibt es bereits ein erstes Pilotprojekt "InterMoDe - Gestaltung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems", welches sich unter anderem mit dieser Thematik auseinandersetzt. Eine mögliche Einbindung der Überprüfung des aktuellen Beschilderungssystems im Rahmen der Nahmobilitätschecks ist zu prüfen.
D5	Prüfung Fuß- und Radverbindung über den Main (Isenburger Schloss – Fechenheim/ Rumpenheim – Maintal)	Der Masterplan 2030 stellt die Vorzüge zusätzlicher Querungsmöglichkeiten zwischen der Stadt Offenbach a. M. und der angrenzenden Frankfurter Gemarkung über den Main im Abschnitt des neuen Hafenviertels bis nach Maintal vor. Neben einer möglichen Mainquerung für Zufußgehende und Radfahrende in Verlängerung der Schlossstraße als Verknüpfungspunkt zum Fechenheimer Mainbogen besteht aktuell ab dem Arthur-von-Weinberg-Steg - mit Ausnahme der Fährverbindung am Rumpenheimer Schloss - eine zusätzlich knapp 8,5 km lange Verbindungslücke bis nach Maintal. Die Machbarkeit zur Umsetzung weiterer Querungsmöglichkeiten (Einrichtung oder Ausweitung der Personenfähre oder Neubau von Fuß- und Radbrücken) sind in diesen Bereichen zu prüfen. Dabei ist darauf zu achten, sinnvolle Standorte mit hohem Nachfragepotenzial zu erkennen, um so den nicht-motorisierten Individualverkehr zu fördern.

BEURTEILUNG DER EINZELMASSNAHMEN ZUM LEITBILD 2035

Pos.	Maßnahmen	Weiterführende Informationen Quellbezug	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
D1	Erstellung und Einführung einer nachhaltigen Nahmobilitäts-/Fußverkehrsstrategie	Bestandsanalyse VEP OF 2022																						
D2	Durchführung von Nahmobilitäts- bzw. Fußverkehrs-Checks in allen Offenbacher Stadtteilen	Bestandsanalyse VEP OF 2022																						
D3	Prüfung einer zusätzlichen Fuß- und Radverbindung über die Bahnlinie am Leonhard-Eißner-Park (Anbindung Grüning an Laska-Brücke)	Freiraumentwicklungsprogramm (2020)																						
D4	Einheitliches Fußwege-Beschilderungskonzept	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Stadt Offenbach am Main "InterMoDe - Gestaltung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems"																						
D5	Prüfung Fuß- und Radverbindung über den Main (Isenburger Schloss – Fechenheim/ Rumpenheim – Maintal)	Masterplan Offenbach am Main 2030																						

Mobilität für alle Menschen in Offenbach ermöglichen

- Ziel 1a: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
- Ziel 1b: Soziale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Ziel 1c: Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Ziel 1d: Geeignete Verkehrsmittelwahl für jeden Fahrtzweck

Umwelt- und klimagerechte Mobilität herstellen

- Ziel 2a: Minderung der verkehrsbedingten Schadstoffe (CO₂)
- Ziel 2b: Einhaltung verträglicher Luftschadstoffemissionen
- Ziel 2c: Minimierung von Lärmauswirkungen
- Ziel 2d: Berücksichtigung der Herausforderungen durch den Klimawandel
- Ziel 2e: Stärkung des Umweltverbundes

Flächendeckende Erreichbarkeit verbessern

- Ziel 3a: Komfortable, sichere und direkte Infrastruktur
- Ziel 3b: Flächendeckende Erreichbarkeit von Zielen für alle Verkehrsmittel
- Ziel 3c: Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander
- Ziel 3d: Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden

Verkehrsinfrakstruktur und Ressourcen effizienter gestalten

- Ziel 4a: Effiziente Abwicklung eines stadtverträglichen Verkehrs
- Ziel 4b: Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur
- Ziel 4c: Analyse von verkehrlichen Entwicklungen und Maßnahmen
- Ziel 4d: Förderung der Digitalisierung

Offenbach am Main als lebenswerte Stadt gestalten

- Ziel 5a: Schaffung von Grün- und Aufenthaltsräumen durch flexible Nutzung der Verkehrsflächen
- Ziel 5b: Attraktivitätssteigerung der Stadt als Wohn- und Gewerbestandort
- Ziel 5c: Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Ziel 5d: Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung
- Ziel 5e: Umweltverträgliche Organisation und Abwicklung des Lieferverkehrs



RADVERKEHR

Pos.	Maßnahmen	Kurzbeschreibung <small>(Kurzerläuterung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>
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 Split-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: <ul style="list-style-type: none"> 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.
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. <p>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.</p>
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 Wilhelmplatz, 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.
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.
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.
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.
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 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 weiterzuverfolgen.

BEURTEILUNG DER EINZELMASSNAHMEN ZUM LEITBILD 2035

Pos.	Maßnahmen	Weiterführende Informationen <small>Quelle/Bezug</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
E1	Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und Neu-Definition eines Haupt- und Ergänzungsnetzes	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach „Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main“ (2022)																						
E2	Umsetzung von durchgängigen, qualitätsvollen, schnellen Verbindungen in den Stadtteilen und Beseitigung vorhandener Netzlücken	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach „Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main“ (2022)																						
E3	Freigabe relevanter Einbahnstraßen für den Radverkehr	Bestandsanalyse VEP OF 2022																						
E4	Umsetzung Radschnellverbindung in Richtung Frankfurt/ Hanau (FRM 8) (Machbarkeitsstudie läuft)	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Machbarkeitsuntersuchung FRM 8 (Regionalverband FrankfurtRheinMain), Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen (www.schneller-radfahren.de),																						
E5	Etablierung der Fahrradstraßen im Gesamtsystem	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung/ Mobilitätsforen)																						
E6	Ausbau und Modernisierung von Radabstellanlagen an relevanten Umsteigepunkten und Zielen	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)																						
E7	Machbarkeitsuntersuchung für weitere Radschnell-/ Raddirektverbindungen in Nord-Südachse in Richtung Rodgau/ Dieburg	Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen (www.schneller-radfahren.de)																						

Mobilität für alle Menschen in Offenbach ermöglichen

- Ziel 1a: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
- Ziel 1b: Soziale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Ziel 1c: Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Ziel 1d: Geeignete Verkehrsmittelwahl für jeden Fahrtzweck

Umwelt- und klimagerechte Mobilität herstellen

- Ziel 2a: Minderung der verkehrsbedingten Schadstoffe (CO₂)
- Ziel 2b: Einhaltung verträglicher Luftschadstoffemissionen
- Ziel 2c: Minimierung von Lärmauswirkungen
- Ziel 2d: Berücksichtigung der Herausforderungen durch den Klimawandel
- Ziel 2e: Stärkung des Umweltverbundes

Flächendeckende Erreichbarkeit verbessern

- Ziel 3a: Komfortable, sichere und direkte Infrastruktur
- Ziel 3b: Flächendeckende Erreichbarkeit von Zielen für alle Verkehrsmittel
- Ziel 3c: Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander
- Ziel 3d: Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden

Verkehrsinfrastruktur und Ressourcen effizienter gestalten

- Ziel 4a: Effiziente Abwicklung eines stadtverträglichen Verkehrs
- Ziel 4b: Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur
- Ziel 4c: Analyse von verkehrlichen Entwicklungen und Maßnahmen
- Ziel 4d: Förderung der Digitalisierung

Offenbach am Main als lebenswerte Stadt gestalten

- Ziel 5a: Schaffung von Grün- und Aufenthaltsräumen durch flexible Nutzung der Verkehrsflächen
- Ziel 5b: Attraktivitätssteigerung der Stadt als Wohn- und Gewerbestandort
- Ziel 5c: Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Ziel 5d: Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung
- Ziel 5e: Umweltverträgliche Organisation und Abwicklung des Lieferverkehrs



ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖPNV UND SPNV)

Pos.	Maßnahmen	Kurzbeschreibung <small>(Kurzerläuterung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>
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 nach Möglichkeiten unterstützend zu berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> 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
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 Machbarkeitsstudie 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 Angebotserweiterung 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 weiterzuerfolgen. 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.
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.
F4	Weiterverfolgung des zusätzlichen S-Bahnhaltepunkts 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.
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, Schienenstegabschirmungen, 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.
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 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.
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 pünktlicheren Zügen 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 weiterzuerfolgen.
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.
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.

BEURTEILUNG DER EINZELMASSNAHMEN ZUM LEITBILD 2035

Pos.	Maßnahmen	Weiterführende Informationen Quellbezug	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	Nahverkehrsplan 2018 - 2022, Bestandsanalyse VEP OF 2022																							
F2	Weiterführung der Straßenbahn in die Offenbacher Innenstadt (Machbarkeitsstudie läuft)/ Prüfung eines höherwertigen ÖPNV-Systems auf allen potenzialstarken Hauptachsen	Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der Straßenbahn in das Offenbacher Stadtgebiet, Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung)																							
F3	Weiterverfolgung der bestehenden Planungen zu der Regionaltangente Süd (in Planung; Rhein-Main-Verkehrsverbund)	Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP), Klimakonzept 2035																							
F4	Weiterverfolgung zusätzlicher S-Bahnhaltepunkt Waldheim im Kontext der regionalen Planung	Masterplan Offenbach am Main 2030																							
F5	Lärminderung durch Schallschutzmaßnahmen an Bahnkörpern	Lärmaktionsplan Hessen, 2020 (3.Runde), RP Darmstadt																							
F6	Taktverbesserung/ Angebotserweiterung am Hauptbahnhof	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung), Nahverkehrsplan 2018 - 2022, Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP)																							
F7	Wahrung der Interessen Offenbachs beim weiteren Planungsprozess des Fernbahntunnels	www.fernbahntunnel-frankfurt.de, Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP)																							
F8	Sicherung der künftigen Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Mobilitätsforen)																							
F9	Erweiterung der Taxi-Fahrzeugflotte (barrierefreie Taxen) zur Beförderung von Menschen mit Behinderung	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Mobilitätsforen)																							

Mobilität für alle Menschen in Offenbach ermöglichen

Ziel 1a: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
 Ziel 1b: Soziale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
 Ziel 1c: Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
 Ziel 1d: Geeignete Verkehrsmittelwahl für jeden Fahrtzweck

Umwelt- und klimagerechte Mobilität herstellen

Ziel 2a: Minderung der verkehrsbedingten Schadstoffe (CO₂)
 Ziel 2b: Einhaltung vertraglicher Luftschadstoffemissionen
 Ziel 2c: Minimierung von Lärmauswirkungen
 Ziel 2d: Berücksichtigung der Herausforderungen durch den Klimawandel
 Ziel 2e: Stärkung des Umweltverbundes

Flächendeckende Erreichbarkeit verbessern

Ziel 3a: Komfortable, sichere und direkte Infrastruktur
 Ziel 3b: Flächendeckende Erreichbarkeit von Zielen für alle Verkehrsmittel
 Ziel 3c: Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander
 Ziel 3d: Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden

Verkehrsinfrastruktur und Ressourcen effizienter gestalten

Ziel 4a: Effiziente Abwicklung eines stadtverträglichen Verkehrs
 Ziel 4b: Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur
 Ziel 4c: Analyse von verkehrlichen Entwicklungen und Maßnahmen
 Ziel 4d: Förderung der Digitalisierung

Offenbach am Main als lebenswerte Stadt gestalten

Ziel 5a: Schaffung von Grün- und Aufenthaltsräumen durch flexible Nutzung der Verkehrsflächen
 Ziel 5b: Attraktivitätssteigerung der Stadt als Wohn- und Gewerbestandort
 Ziel 5c: Verbesserung der Aufenthaltsqualität
 Ziel 5d: Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung
 Ziel 5e: Umweltverträgliche Organisation und Abwicklung des Lieferverkehrs



MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR (FLIESEND UND RUHEND)

Pos.	Maßnahmen	Kurzbeschreibung <small>(Kurzerläuterung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>
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 B 43 (Abschnitt zwischen Waldstraße und Mühlheimer Straße) seit Anfang 2021 umgesetzt. Die weiteren Streckenzüge sind im Rahmen der Verkehrsverflüssigung bereits in Planung und sind weiterhin umzusetzen.
G2	Neubaumaßnahme der Verbindungsstraße zwischen Mühlheimer Straße und der B 448	Durch eine zweispurige Verbindungsstraße zwischen der B 448 und der Mühlheimer 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 alleenartig 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.
G3	Verkehrsberuhigung Bürgel	Der Ortskern von Bürgel soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Machbarkeit und Wirkung dieser Maßnahme ist durch entsprechende verkehrstechnische Untersuchungen zu prüfen und zu konkretisieren. Bei einem insgesamt positivem Gesamtergebnis, unter Beachtung aller relevanter Belange, soll diese Maßnahme weiterverfolgt werden.
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: <ul style="list-style-type: none"> - 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 eine künftige 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
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.
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.

BEURTEILUNG DER EINZELMASSNAHMEN ZUM LEITBILD 2035

Pos.	Maßnahmen	Weiterführende Informationen <small>Quelle/Bezug</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)	Stadt Offenbachbach am Main, Bestandsanalyse VEP OF 2022																						
G2	Neubaumaßnahme der Verbindungsstraße zwischen Mühlheimer Straße und der B 448	Masterplan Offenbach am Main 2030; Machbarkeitsstudie Verbindungsstraße zwischen Mühlheimer Straße und der B 448, Koalitionsvertrag 2021 - 2026" „Stadt im Aufbruch gestalten.“(2021)																						
G3	Verkehrsberuhigung Bürgel	Masterplan Offenbach am Main 2030																						
G4	Erstellung eines gesamtstädtischen Parkraummanagementkonzepts	Bestandsanalyse VEP OF 2022																						
G5	Etablierung von Quartiersgaragen und Öffnung des privaten Parkraums für Drittnutzer	Parkraumuntersuchung für die erweiterte Innenstadt von Offenbach am Main (2020), Bestandsanalyse VEP OF 2022																						
G6	Ausweitung des bestehenden Parkleitsystems (in Planung)	Parkraumuntersuchung für die erweiterte Innenstadt von Offenbach am Main (2020), Bestandsanalyse VEP OF 2022																						

Mobilität für alle Menschen in Offenbach ermöglichen

- Ziel 1a: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
- Ziel 1b: Soziale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Ziel 1c: Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Ziel 1d: Geeignete Verkehrsmittelwahl für jeden Fahrtzweck

Umwelt- und klimagerechte Mobilität herstellen

- Ziel 2a: Minderung der verkehrsbedingten Schadstoffe (CO₂)
- Ziel 2b: Einhaltung verträglicher Luftschadstoffemissionen
- Ziel 2c: Minimierung von Lärmauswirkungen
- Ziel 2d: Berücksichtigung der Herausforderungen durch den Klimawandel
- Ziel 2e: Stärkung des Umweltverbundes

Flächendeckende Erreichbarkeit verbessern

- Ziel 3a: Komfortable, sichere und direkte Infrastruktur
- Ziel 3b: Flächendeckende Erreichbarkeit von Zielen für alle Verkehrsmittel
- Ziel 3c: Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander
- Ziel 3d: Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden

Verkehrsinfrakstruktur und Ressourcen effizienter gestalten

- Ziel 4a: Effiziente Abwicklung eines stadtverträglichen Verkehrs
- Ziel 4b: Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur
- Ziel 4c: Analyse von verkehrlichen Entwicklungen und Maßnahmen
- Ziel 4d: Förderung der Digitalisierung

Offenbach am Main als lebenswerte Stadt gestalten

- Ziel 5a: Schaffung von Grün- und Aufenthaltsräumen durch flexible Nutzung der Verkehrsflächen
- Ziel 5b: Attraktivitätssteigerung der Stadt als Wohn- und Gewerbestandort
- Ziel 5c: Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Ziel 5d: Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung
- Ziel 5e: Umweltverträgliche Organisation und Abwicklung des Lieferverkehrs



WIRTSCHAFTSVERKEHR

Pos.	Maßnahmen	Kurzbeschreibung <small>(Kurzerläuterung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>
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 Lastenfahrräder 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.
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.
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 Lastenfahrrädern (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.
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.
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.

BEURTEILUNG DER EINZELMASSNAHMEN ZUM LEITBILD 2035

Pos.	Maßnahmen	Weiterführende Informationen <small>Quelle/Bezug</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
H1	Modellversuch: Einführung von innerstädtischen Mobilitätshubs/ Mikrodepots	Bestandsanalyse VEP OF 2022																						
H2	Erarbeitung eines Konzeptes zur Optimierung des Lieferverkehrs in den Fußgängerzonen und der Innenstadt	Nahmobilitätsplan 2017, Klimakonzept 2035, Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung)																						
H3	Optimierung der allgemeinen Lieferprozesse	Klimakonzept 2035																						
H4	Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei der Erschließungsplanung von (Gewerbe) Gebieten	Bestandsanalyse VEP OF 2022																						
H5	Beteiligung an der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie	Regionalverband Frankfurt RheinMain																						

Mobilität für alle Menschen in Offenbach ermöglichen

- Ziel 1a: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
- Ziel 1b: Soziale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Ziel 1c: Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Ziel 1d: Geeignete Verkehrsmittelwahl für jeden Fahrtzweck

Umwelt- und klimagerechte Mobilität herstellen

- Ziel 2a: Minderung der verkehrsbedingten Schadstoffe (CO₂)
- Ziel 2b: Einhaltung verträglicher Luftschadstoffemissionen
- Ziel 2c: Minimierung von Lärmauswirkungen
- Ziel 2d: Berücksichtigung der Herausforderungen durch den Klimawandel
- Ziel 2e: Stärkung des Umweltverbundes

Flächendeckende Erreichbarkeit verbessern

- Ziel 3a: Komfortable, sichere und direkte Infrastruktur
- Ziel 3b: Flächendeckende Erreichbarkeit von Zielen für alle Verkehrsmittel
- Ziel 3c: Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander
- Ziel 3d: Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden

Verkehrsinfrastruktur und Ressourcen effizienter gestalten

- Ziel 4a: Effiziente Abwicklung eines stadtverträglichen Verkehrs
- Ziel 4b: Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur
- Ziel 4c: Analyse von verkehrlichen Entwicklungen und Maßnahmen
- Ziel 4d: Förderung der Digitalisierung

Offenbach am Main als lebenswerte Stadt gestalten

- Ziel 5a: Schaffung von Grün- und Aufenthaltsräumen durch flexible Nutzung der Verkehrsflächen
- Ziel 5b: Attraktivitätssteigerung der Stadt als Wohn- und Gewerbestandort
- Ziel 5c: Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Ziel 5d: Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung
- Ziel 5e: Umweltverträgliche Organisation und Abwicklung des Lieferverkehrs

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER



Stadt Offenbach am Main
Amt für Mobilität
Berliner Str. 60
63065 Offenbach am Main

Dipl.-Ing. Ivonne Gerdts
Benjamin Gorol M.A.
Lisa Schlattner M.Sc.

FÖRDERGEBER



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Bundesministerium
für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

AUFTRAGNEHMER



ZIV - Zentrum für integrierte
Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt
Dipl.-Geogr. Stephan Kritzinger
Dr.-Ing. Owen Dieleman
Michael Beutel M.Eng.
Sophie Scherer M.Eng.
Shannon Watson B. Sc.

KONTAKT

Telefon +49 6151 27028-0
Telefax +49 6151 27028-10
kontakt@ziv.de
www.ziv.de



KOKONSULT
BY KRISTINA OLDENBURG

Kokonsult by Kristina Oldenburg
Lange Straße 31
60311 Frankfurt am Main
Beteiligung & Dialoggestaltung
Kristina Oldenburg
Vincent Robilier
Grafik & Layout
Sarah Reidelbach
Sarah Vermeulen
Huck Haas

KONTAKT

kontakt@kokonsult.de
www.kokonsult.de

