

Parkraumkonzept Offenbach am Main - Bieber und Bürgel

Datum: 27.05.25



Auftraggeber

Stadt Offenbach am Main
Berliner Str. 100
63065 Offenbach am Main

Auftragnehmer

PB Consult GmbH
Rothenburger Straße 5
90443 Nürnberg

Impressum

PB Consult
Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH
Rothenburger Str. 5
90443 Nürnberg
Telefon: +49-911 32239-0
Telefax: +49-911 32239-10
www.pbconsult.de
info@pbconsult.de

Weitergabe an Dritte

Alle von der PB CONSULT GmbH zur Verfügung gestellten Unterlagen (Berichte, Pläne, Tabellen etc.) oder Teile daraus dürfen vom Auftraggeber und Projektbeteiligten nur zum projektrelevanten Gebrauch verwendet werden. PB CONSULT GmbH bittet bei Veröffentlichungen vorab informiert zu werden, um entsprechend auf Rückfragen Dritter reagieren zu können. Die Weitergabe an Dritte – ohne konkreten Projektbezug – bedarf einer gesonderten Zustimmung der PB CONSULT.

*Alle Hintergrundkarten stammen aus OpenStreetMap und stehen unter der Open Data Commons Open Database Lizenz (ODbL).

Inhalt

1.	Hintergrund und Zielsetzung	5
2.	Standortanalyse	6
2.1.	Untersuchungsgebiete	6
2.2.	Charakteristik der Stadtteile	7
3.	Ergebnisse der Parkraumerhebung	8
3.1.	Ausgangslage	8
3.2.	Parkraumauslastung und -bilanz	11
3.2.1.	Bürgel	11
3.2.2.	Bieber	15
3.3.	Ergänzende Analyse	18
3.4.	Zusammenfassung	19
4.	Bürgerbeteiligung	20
4.1.	Bürgerveranstaltung	20
4.2.	Online-Beteiligung	21
4.3.	Zusammenfassung	22
5.	Konzeptionelle Leitgedanken zur Maßnahmenfindung	23
5.1.	Belebung und Verkehrsberuhigung der Ortskerne	23
5.2.	Erhöhung der Aufenthaltsqualität an den Geschäftsstraßen	23
5.3.	Förderung von Fuß- und Radverkehr	24
5.4.	Strukturierung und Verlagerung des ruhenden Verkehrs	24
5.5.	Optimierung des Parkraummanagements und Verringerung des Parksuchverkehrs	26
6.	Parkraumkonzeption	27
6.1.	Parkraummanagement im Untersuchungsgebiet	28
6.1.1.	Bürgel	30
6.1.2.	Bieber	33
6.2.	Gezielte Umgestaltung ausgewählter Straßen	35
6.2.1.	Bürgel	35
6.2.1.1.	Langstraße	35
6.2.1.2.	Bürgerplatz	37

6.2.1.3.	Bürgerstraße.....	38
6.2.2.	Bieber	40
6.2.2.1.	Aschaffenburger Straße	40
6.2.2.2.	Philipp-Reis-Straße.....	41
6.2.2.3.	Oberhofstraße	43
6.3.	Umgestaltung des Straßenraums.....	45
6.4.	Zusätzliche Handlungsempfehlungen	46
6.4.1.	Förderung alternativer Mobilitätsangebote	46
6.4.2.	Erwerb verfügbarer Flächen für Quartiersgaragen	46
7.	Vertiefte Betrachtung – Schöffensteinstraße, Bürgel.....	47
8.	Verzeichnisse	49
	Anhang	52

1. Hintergrund und Zielsetzung

Die Stadt Offenbach hat im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Lebendige Zentren“ für die beiden Stadtteile Bieber und Bürgel ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erstellt, in dem Maßnahmen zur Stärkung der beiden Stadtteile erarbeitet wurden. Als Basis für die Umsetzung vieler Maßnahmen soll ein Parkraumkonzept erstellt werden, das aufzeigt, wie die Dominanz des ruhenden und auch fließenden Kfz-Verkehrs reduziert und gleichzeitig der Fuß- und Radverkehr gestärkt werden kann. Außerdem sollen im Rahmen des Parkraumkonzeptes Maßnahmen aufgezeigt werden, die das Ortsbild der historischen Kerne aufwerten und die Aufenthaltsqualität in beiden Stadtteilen steigern. Zudem sollen als konzeptioneller Anstoß für zukünftige Planungen beispielhafte Gestaltungsentwürfe für die Straßenräume erarbeitet werden.

Als Grundlage für das Parkraumkonzept dient eine bereits durchgeführte Parkraumerhebung aus dem Jahr 2017. Die Unterlagen wurden übergeben und von PB Consult analysiert.

2. Standortanalyse

Zu Beginn des Projektes werden zunächst die beiden Stadtteile hinsichtlich ihrer Lage, Größe und weiteren Charakteristika und Besonderheiten analysiert.

2.1. Untersuchungsgebiete

Die beiden Stadtteile liegen ca. 4,0 Kilometer nordöstlich (Bürgel) bzw. südöstlich (Bieber) des Stadtzentrums von Offenbach am Main und sind über das Straßennetz gut an das Stadtzentrum angebunden. Ins Zentrum von Offenbach braucht man sowohl mit dem Pkw als auch mit dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln ca. 10 - 15 Minuten. Die konkreten Untersuchungsgebiete sind durch die Projektgebiete für das Förderprogramm „Lebendige Zentren“ vordefiniert und umfassen jeweils die Ortskerne, Geschäftsstraßen sowie die umliegenden gründerzeitlichen Gebiete.

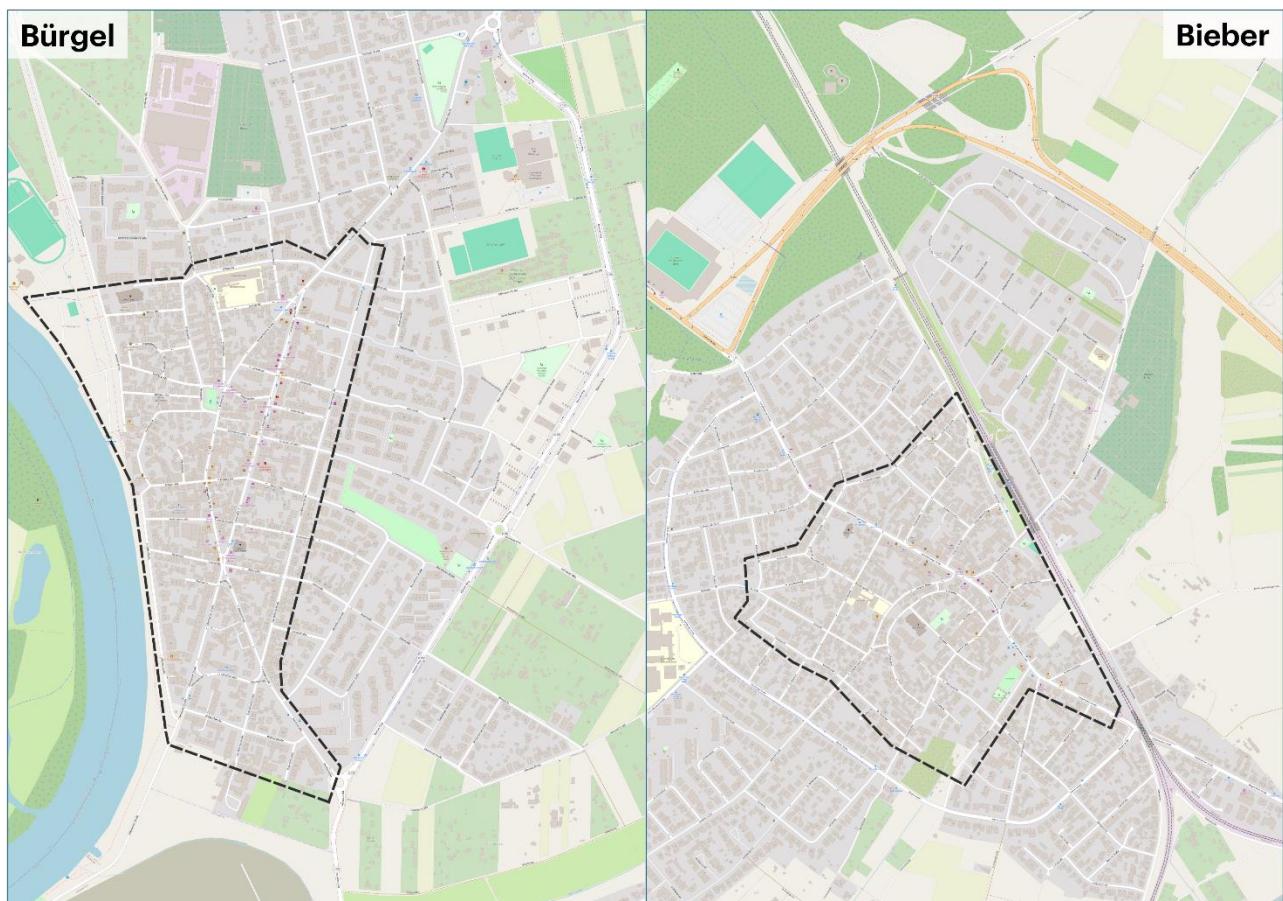


Abbildung 1: Umriss der beiden Untersuchungsgebiete (eigene Darstellung)

2.2. Charakteristik der Stadtteile

Die beiden Stadtteile sind von der Lage und Struktur ähnlich und weisen viele Gemeinsamkeiten auf. Die Ortskerne sind gekennzeichnet durch eine sehr dichte Bebauung und einem eher unruhigen Straßennetz mit geringen Straßenquerschnitten. Der öffentliche Raum ist in beiden Untersuchungsgebieten eher ungeordnet und wird stark vom ruhenden Verkehr dominiert, was mit einer eher geringen Aufenthaltsqualität verbunden ist. Die Fußinfrastruktur ist in vielen Straßen mangelhaft, der Straßenraum weist in beiden Stadtteilen somit eher Kfz-freundliche Strukturen auf. Was den Radverkehr angeht wurde in den vergangenen Jahren und insbesondere im Sommer 2024 die Freigabe von Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung vorangetrieben, sodass in Bieber fast alle Einbahnstraßen freigegeben sind. In Bürgel sind ebenfalls zahlreiche Einbahnstraßen freigegeben, zudem ist in der Von-Behring- und der Bildstockstraße eine Fahrradstraße eingerichtet.

Mit dem Mainzer Ring in Bürgel und der Bundesstraße B448 in Bieber bestehen für beide Stadtteile Umgehungsstraßen, die den Durchgangsverkehr außerorts führen, sodass das Verkehrsaufkommen innerhalb der Ortschaften verringert ist. Sowohl in Bieber als auch in Bürgel konzentriert sich der Geschäftsbereich mit Einzelhandel und Gastronomie entlang einer zentralen Achse durch das Gebiet. Die Aschaffenburger und Seligenstädter Straße in Bieber sowie die Langstraße und Offenbacher Straße in Bürgel bilden die belebten Zentren beider Stadtteile. Diese sind umgeben von dicht bebauten Siedlungsgebieten ohne größere Zielorte.



Abbildung 2: Verortung des Gewerbes innerhalb beider Ortsteile (eigene Darstellung)

Bürgel schmiegt sich am westlichen Stadtteilgebiet an den Mainbogen an und profitiert hinsichtlich der Aufenthaltsqualität sehr vom Ufergebiet. Zusätzlich liegt im Ortskerngebiet der Bürgerplatz, der Potenzial für einen zentralen Begegnungsort bietet. Im Untersuchungsgebiet in Bieber bietet der Ostendplatz dieses Potenzial als konsumfreie Aufenthalts- und Begegnungsfläche.

3. Ergebnisse der Parkraumerhebung

Im Nachfolgenden werden Untersuchungen zum öffentlichen Parkraum erläutert, die Auslastung und Nutzergruppen der Parkflächen näher beleuchtet, weitere qualitative Analysen des öffentlichen Raumes dargestellt und schließlich potenzielle Handlungsfelder aufgezeigt.

Dazu werden häufiger die Begriffe „Parkplatz“, Parkstand“ oder „Stellplatz“ verwendet. Bei einem Parkplatz handelt es sich um eine öffentliche Fläche, die für das Abstellen von Fahrzeugen vorgesehen ist und kann aus mehreren Parkständen bestehen. Ein Parkstand ist eine abgegrenzte Fläche im öffentlichen Raum, die dem Parken genau eines Kfz dient. Ein Stellplatz hingegen ist eine Abstellmöglichkeit für Kfz auf privatem Grund.

3.1. Ausgangslage

Als Datengrundlage für die Analyse der Parkraumnutzung dient die Parkraumerhebung aus dem Jahr 2017. Die Aktualität der Daten wird trotz der zeitlichen Distanz als ausreichend bewertet, da der Pkw-Bestand nicht nur in Deutschland, sondern auch in Bieber und Bürgel seit 2017 kontinuierlich gestiegen ist. Laut Kraftfahrzeugsbundesamt (KBA) ist der Bestand an privaten Pkw zwischen 2017 und 2023 in Bieber um 572 Pkw und in Bürgel um 154 Pkw gewachsen. Würden diese 726 Fahrzeuge nebeneinander geparkt werden, so entspräche dies einem Flächenbedarf von 1,25 Fußballfeldern.

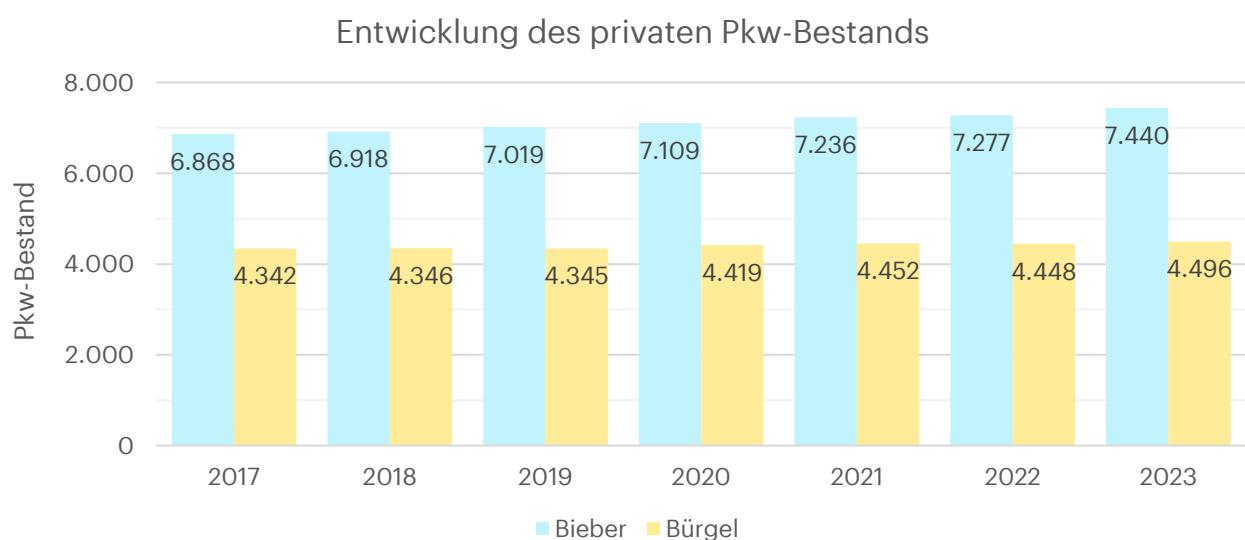


Abbildung 3: Entwicklung des Pkw-Bestands in Bieber und Bürgel (eigene Darstellung / Quelle: Stadt Offenbach)

Aufgrund dieser Tatsache ist anzunehmen, dass sich die Parkraumsituation in beiden Untersuchungsgebieten nicht positiv verändert hat und die vorliegenden Erhebungsdaten daher eine gute Grundlage zur Bewertung des Parkraums bilden. An der Anzahl der verfügbaren öffentlichen Stellplätze und der jeweiligen Bewirtschaftung in den Untersuchungsgebieten hat sich innerhalb der letzten 7 Jahre nach Aussage der Stadt Offenbach nichts verändert¹. Aus den von der Stadt Offenbach übergebenen Unterlagen zur Parkraumuntersuchung beider Stadtteile wurden die Parkstände straßenscharf und georeferenziert dargestellt und analysiert.

¹ Im Juni 2024 wurde das bis dahin in Teilbereichen der Schöffenstraße (Bürgel) angeordnete Parken auf dem Gehweg durch die Straßenverkehrsbehörde aufgehoben. Da dies im Laufe dieses Projektes umgesetzt wurde, konnte die Veränderung nicht mehr in der Bestandsanalyse verarbeitet werden.

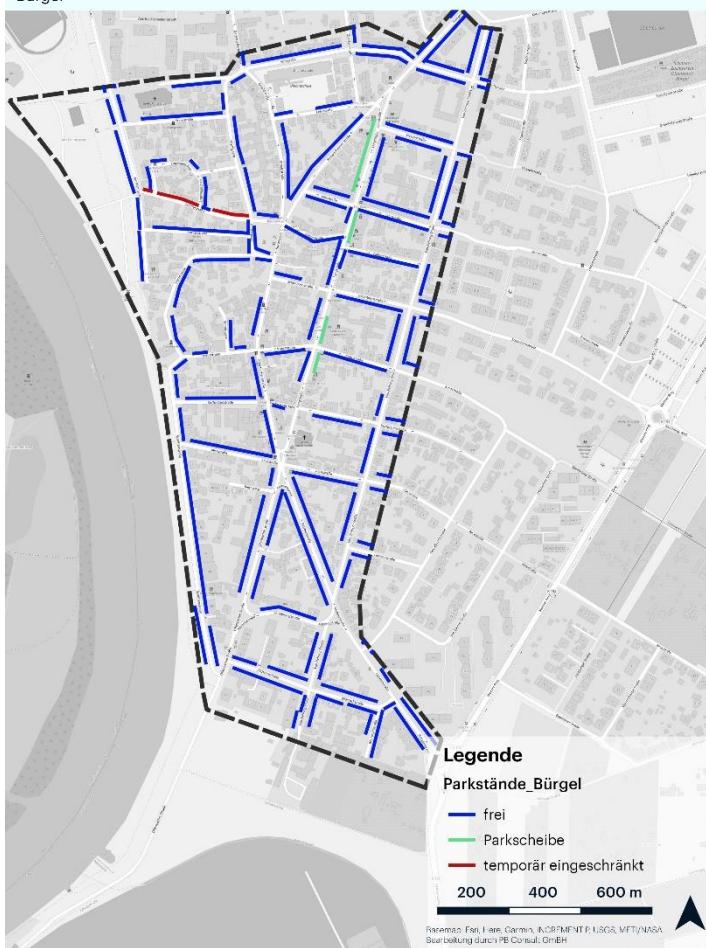


Abbildung 4: Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze im Untersuchungsgebiet in Bürgel

Im **Untersuchungsgebiet in Bürgel** (vgl. Abbildung 4) gab es zum Untersuchungszeitpunkt ein öffentliches Parkraumangebot von knapp 900 Parkständen. Rund 95% davon sind unbewirtschaftet und somit kostenlos und zeitlich uneingeschränkt nutzbar. Lediglich entlang der Langstraße gibt es einige Parkplätze, die tagsüber primär dem Kundenverkehr zur Verfügung stehen sollen und daher zeitlich beschränkt mit Parkscheibe, allerdings auch kostenlos genutzt werden können.

Ein sehr ähnliches Bild ergibt sich für das **Untersuchungsgebiet in Bieber** (vgl. Abbildung 5). Hier beläuft sich der Bestand auf ca. 780 öffentliche Parkstände wovon ca. 90 % unbewirtschaftet sind. Auch hier gibt es entlang der Geschäftsstraße (Aschaffenburger und Seligenstädter Straße) einige bewirtschaftete Parkplätze, die zeitlich begrenzt mit Parkscheibe genutzt werden dürfen.



Abbildung 5: Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze im Untersuchungsgebiet in Bieber

Um zusätzlich zum öffentlichen Stellplatzangebot eine Annäherung für die Anzahl an privaten Stellplätzen zu entwickeln, wurden diese anhand von hochauflösenden Luftbildern geschätzt. Dabei wurden Garagen, Stellplätze in Hinterhöfen und Hofeinfahrten als möglicher privater Stellplatz gewertet. Für das Untersuchungsgebiet in Bürgel wurde die Kapazität auf ca. 800 private Stellplätze, im Untersuchungsgebiet in Bieber auf ca. 740 private Stellplätze geschätzt.

Aus dem öffentlichen Parkraumangebot und dem geschätzten privaten Stellplatzangebot ergibt sich eine Gesamtkapazität von insgesamt ca. 1.700 Parkflächen in Bürgel und ca. 1.520 Parkflächen in Bieber. Um dieses Parkraumangebot einordnen zu können, wird dies mit dem Pkw-Bestand gemäß Melddaten im Untersuchungsgebiet verglichen. Die straßenscharfen Melddaten (Stand: Dezember 2023) hierzu wurden von der Stadt Offenbach übergeben. Im Untersuchungsgebiet in Bürgel waren zu dem Zeitpunkt ca. 1.630 private Pkw gemeldet, was etwa dem ermittelten Parkraumangebot entspricht. In Bieber waren zum Stichtag im Dezember 2023 ca. 1.380 private Pkw gemeldet, was nur geringfügig weniger (ca. 140 Stellplätze) ist als das ermittelte Angebot.

Diese Zahlen zeigen in erster Linie, dass theoretisch der öffentliche Parkraum in beiden Stadtteilen ausreicht, um gemeinsam mit dem geschätzten privaten Stellplatzangebot die Parkraumnachfrage der Anwohnenden zu decken. Es besteht also zunächst kein grundsätzlicher Mangel an Parkraum für Bewohner. Allerdings handelt es sich dabei um eine grobe Abschätzung, die Zahlen bieten keine Grundlage für eine zukünftige Dimensionierung des Parkraums. Auch geben die Zahlen keinen Aufschluss über die Nutzung oder Auslastung der öffentlichen oder privaten Stellplätze. Belastbare Aussagen lassen sich nur durch die Analyse der tatsächlich erhobenen Parkraumnutzung tätigen.

Durch diese erste Analyse der Ausgangssituation ist ein erster Überblick über die beiden Untersuchungsgebiete gegeben, was in der Folge bei der genaueren Analyse der Auslastung des Parkraums, den jeweiligen Nutzergruppen und entsprechenden Rückschlüssen hilfreich ist.

3.2. Parkraumauslastung und -bilanz

Nachfolgend wird die Analyse der Parkraumauslastung ausführlich beschrieben. Um ein einfaches und eindeutiges Verständnis zu ermöglichen und eine Übersichtlichkeit zu gewährleisten, erfolgt die Darstellung für beide Stadtteile getrennt. Da die Auslastungsdaten zu den Parkplätzen lediglich in Form von pdf-Dokumenten zur Verfügung standen, wurden die Daten zunächst in ein digital auswertbares Format gebracht und schließlich den georeferenzierten Parkständen zugewiesen.

3.2.1. Bürgel

Im Rahmen der Parkraumerhebung 2017 für das gesamte Stadtteilgebiet Bürgels wurde bereits eine Gliederung in verschiedene Teilgebiete vorgenommen, die in Teilen für die Analyse der Parkraumauslastung übernommen wurde. Die Bilanz von Parkraumangebot und -nachfrage erfolgt also nicht auf Ebene des gesamten Untersuchungsgebietes, sondern auf einer kleinteiligeren Ebene.

Abbildung 6 zeigt die kategorisierte Auslastung der einzelnen Teilgebiete sowie die absolute Anzahl noch verfügbarer Stellplätze (Parkraumbilanz) zum Zeitpunkt der Erhebung. Um 03:00 Uhr nachts betrug die Auslastung in den beiden südlichen Teilgebieten über 100 %. Es parkten dort also mehr Fahrzeuge im öffentlichen Raum als Parkplätze verfügbar waren. In der Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage besteht zu diesem Zeitpunkt in den südlichen Gebieten ein Parkraumdefizit von knapp 40 Stellplätzen. Auch in allen anderen Teilgebieten war die Auslastung sehr hoch, so dass keine oder kaum freie Parkstände verfügbar waren. Im Durchschnitt lag die Auslastung im gesamten Untersuchungsgebiet in Bürgel nachts bei ca. 102 %. Dass dies im Tagesverlauf dem Maximalwert entspricht, deutet darauf hin, dass die Anwohnenden die größte Nutzergruppe des Parkraums darstellen.

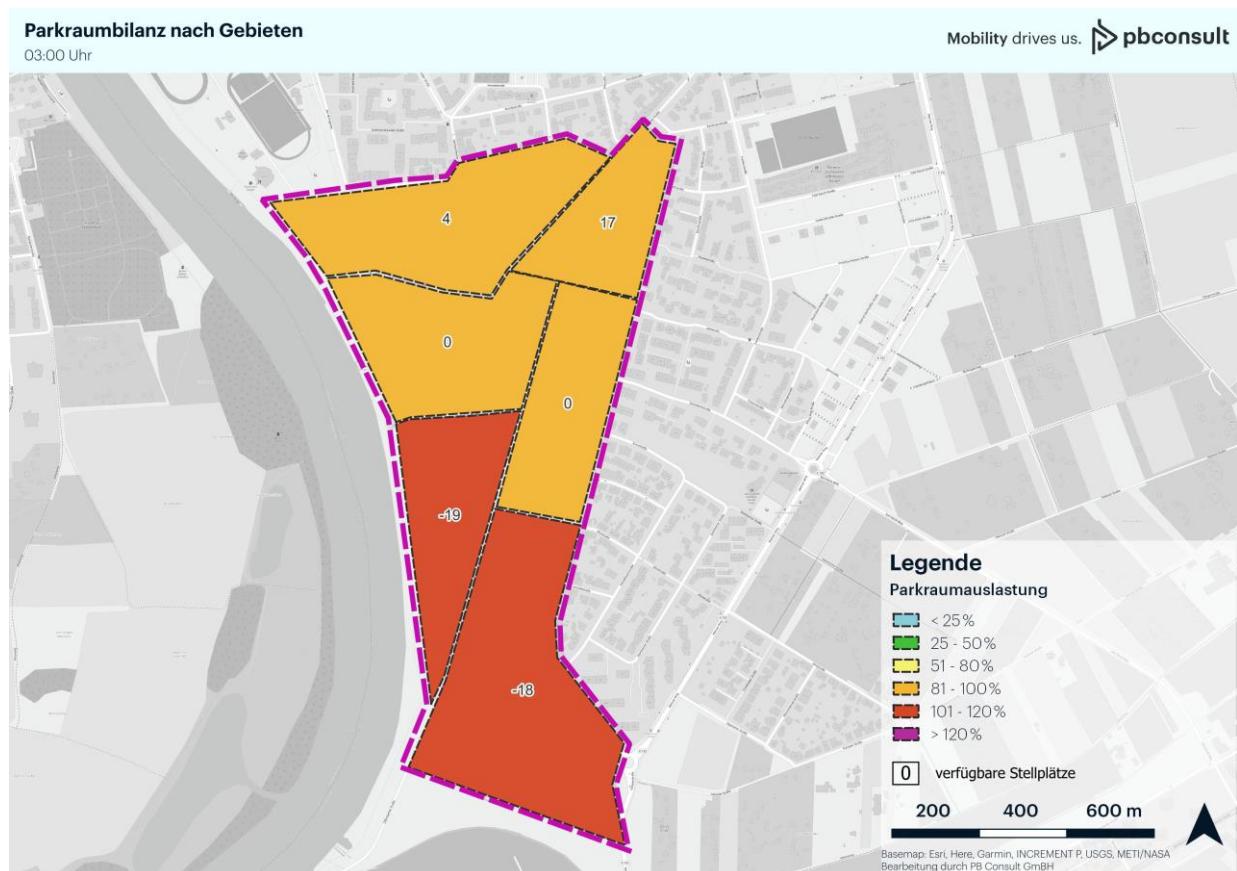


Abbildung 6: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bürgel um 03:00 Uhr (eigene Darstellung)

Im weiteren Verlauf des Tages nimmt die Auslastung des Parkraums bis zum Nachmittag in den meisten Gebieten zunächst ab, bevor sie dann gegen Abend wieder ansteigt, wie in den folgenden Abbildungen (Abbildung 7 bis Abbildung 9) deutlich wird.

In Abbildung 7 ist die Parkraumauslastung und -bilanz um 09:00 Uhr in Bürgel dargestellt. Der Parkdruck ist in allen Teilgebieten deutlich gesunken, sodass wieder mehr freie Parkplätze zur Verfügung stehen. In den zentralen Teilgebieten, also im Bereich des Ortskerns und dem Zentrum Bürgels, ist die Parkraumauslastung etwas höher als in den anderen Gebieten und liegt zwischen 81 und 100%. Die grundsätzlich deutlich gesunkene Auslastung im Untersuchungsgebiet im Vergleich zur Auslastung um 03:00 Uhr nachts ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass der Parkraum vor allem von Anwohnenden genutzt wird.

Im weiteren Tagesverlauf nimmt die Parkraumnutzung vor allem im Zentrum und den Ortskernstraßen weiter ab (vgl. Abbildung 8), sodass in fast allen Gebieten die Auslastung zwischen 51-80% lag. An dieser Stelle ist positiv hervorzuheben, dass in allen Teilgebieten ausreichend freie Parkstände verfügbar sind und dies sich nicht auf einen bestimmten Bereich konzentriert. Insgesamt lag die Auslastung um 13:00 Uhr im Untersuchungsgebiet bei knapp 75%, was nach den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der FGSV (EVE) einem mittleren Parkdruck entspricht².

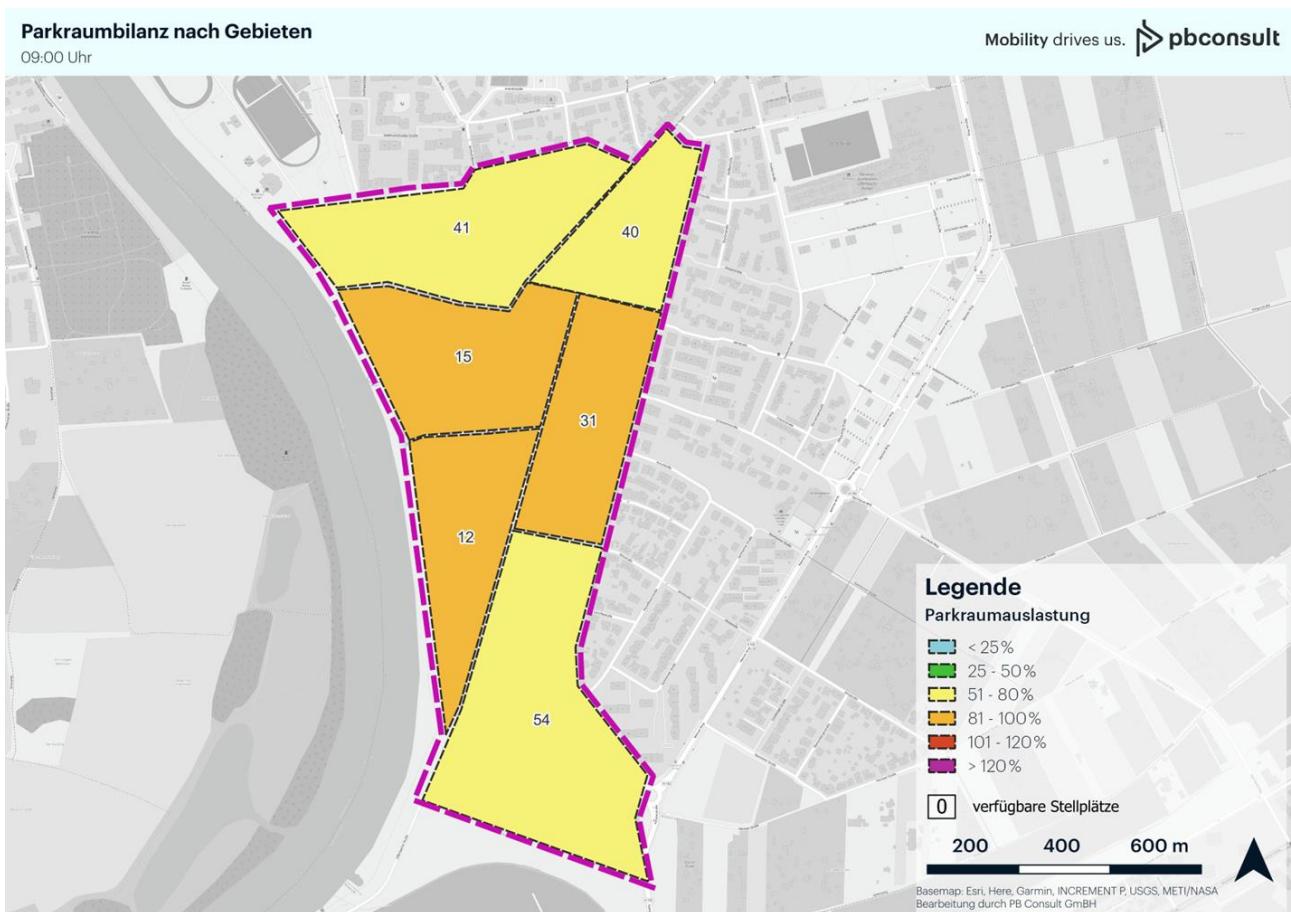


Abbildung 7: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bürgel um 09:00 Uhr (eigene Darstellung)

² Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.) 2012: Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). S. 41 ff.

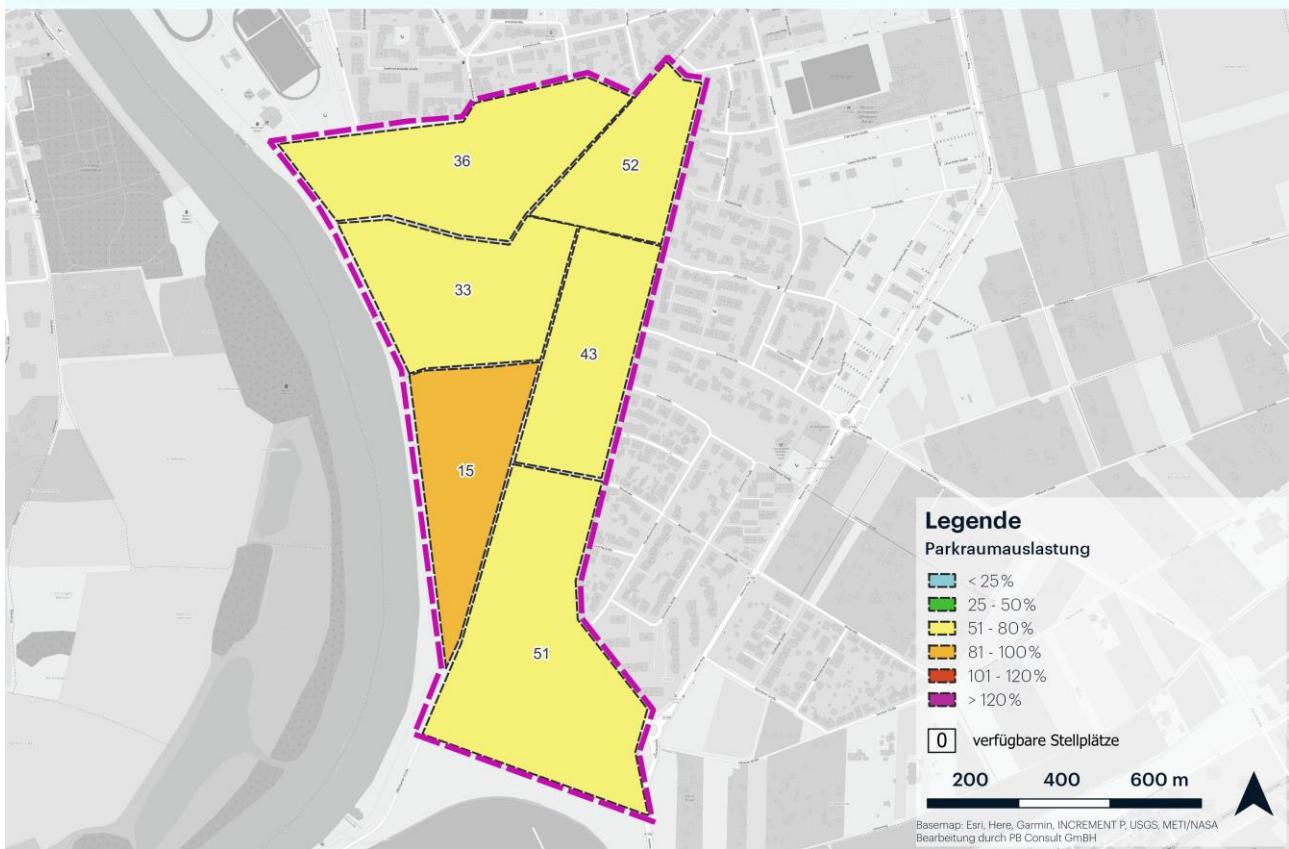


Abbildung 8: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bürgel um 13:00 Uhr (eigene Darstellung)

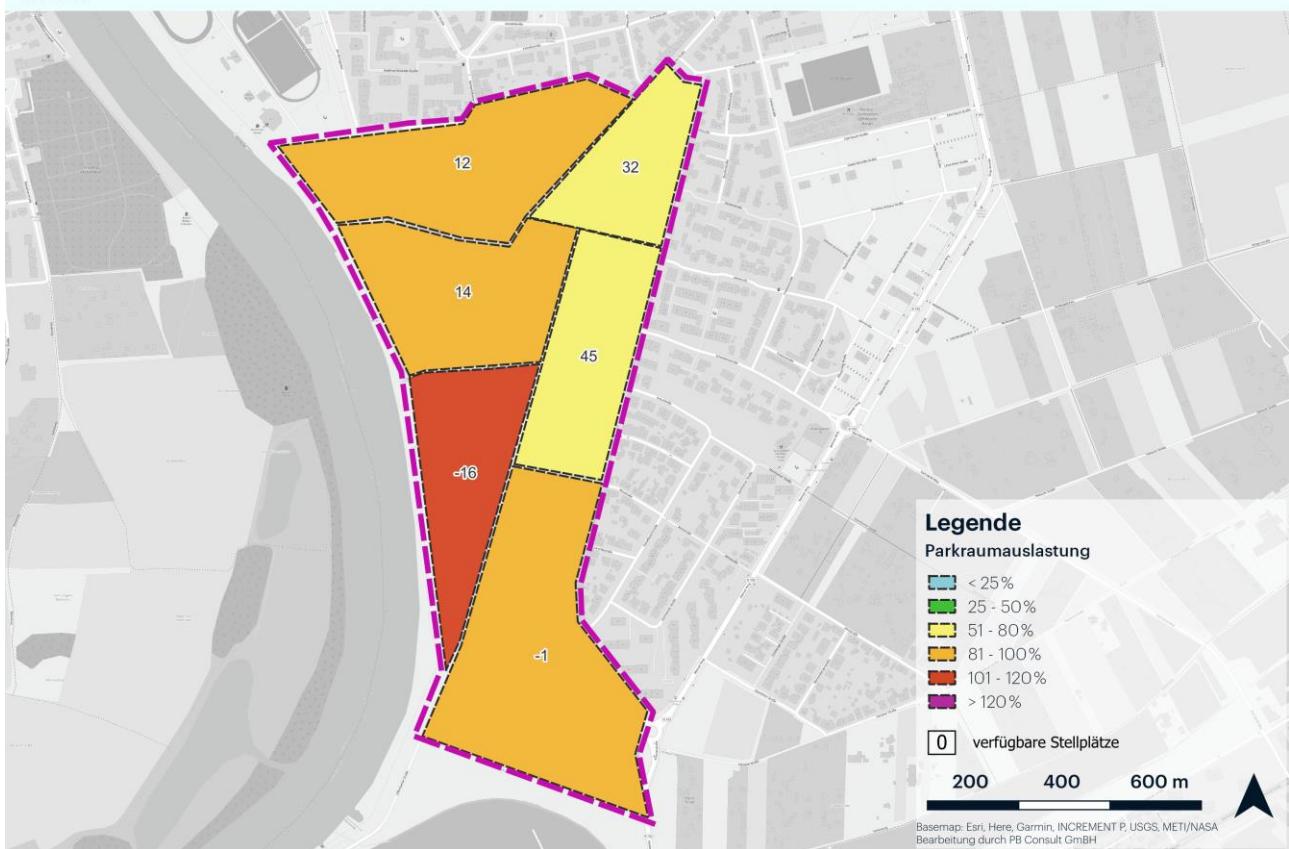


Abbildung 9: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bürgel um 21:00 Uhr (eigene Darstellung)

Zum Tagesende steigt der Parkraumdruck in allen Teilgebieten deutlich an (vgl. Abbildung 9). Besonders im Süden des Stadtteils ergibt sich um 21:00 Uhr ein Parkraumdefizit. Der Parkdruck ist hier durch die Anwohnenden dementsprechend sehr hoch. In den nördlichen Teilgebieten ist ebenfalls eine zunehmende Auslastung der Parkräume zu erkennen, die Auslastung liegt hier jedoch noch unter 100%, es besteht in diesen Gebieten zu diesem Zeitpunkt kein Parkraumdefizit.

Zusammenfassend ist für den Parkraum im Untersuchungsgebiet in Bürgel festzuhalten, dass der Verlauf der Auslastung über den Tag betrachtet deutlich darauf hinweist, dass die Anwohnenden die größte Nutzergruppe darstellen. Die maximale Auslastung wurde bei der Erhebung in der Nacht gemessen, die minimale Auslastung in den Mittagsstunden. In den nächtlichen Stunden wird der Parkraum fast ausschließlich von Anwohnenden genutzt. Eine Nutzergruppendurchmischung entsteht während des Tages, wenn neben den Anwohnenden auch der Kunden-, Besucher- und Beschäftigtenverkehr hinzukommt. Da tagsüber die Auslastung des Parkraums jedoch am geringsten ist und in allen Teilgebieten freie Parkmöglichkeiten verfügbar sind, sind keine Konflikte der Nutzergruppen abzuleiten. Besonders hoch ist der Parkdruck in den südlichen Gebieten, hier übersteigt die Parkraumnachfrage das Angebot deutlich, sodass Fahrzeuge regelwidrig abgestellt werden. Hier sollten vor allem Maßnahmen zur Strukturierung sowie Möglichkeiten zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs untersucht werden.

3.2.2. Bieber

Auch für den Stadtteil Bieber wurden die im Rahmen der Parkraumerhebung 2017 definierten Teilgebiete übernommen und auf dieser Ebene hinsichtlich der Parkraumauslastung untersucht.

Die farbliche Markierung der Teilgebiete in Abbildung 10 zeigt die hohe Auslastung des Parkraums in Bieber um 03:00 Uhr nachts. Vor allem im Bereich zwischen Bergstraße und Langener Straße übersteigt die Parkraumnachfrage das bestehende Angebot. Dies bedeutet, dass zahlreiche Fahrzeuge regelwidrig geparkt werden. Auch in den anderen Teilgebieten war die Auslastung hoch, im Durchschnitt lag sie im gesamten Untersuchungsgebiet in Bieber um 03:00 Uhr nachts bei ca. 93%, was gemäß EVE einem sehr hohen Parkdruck entspricht. Die Tatsache, dass dies im Tagesverlauf dem Maximalwert entspricht, deutet wie auch in Bürgel darauf hin, dass die Anwohnenden die größte Nutzergruppe stellen.

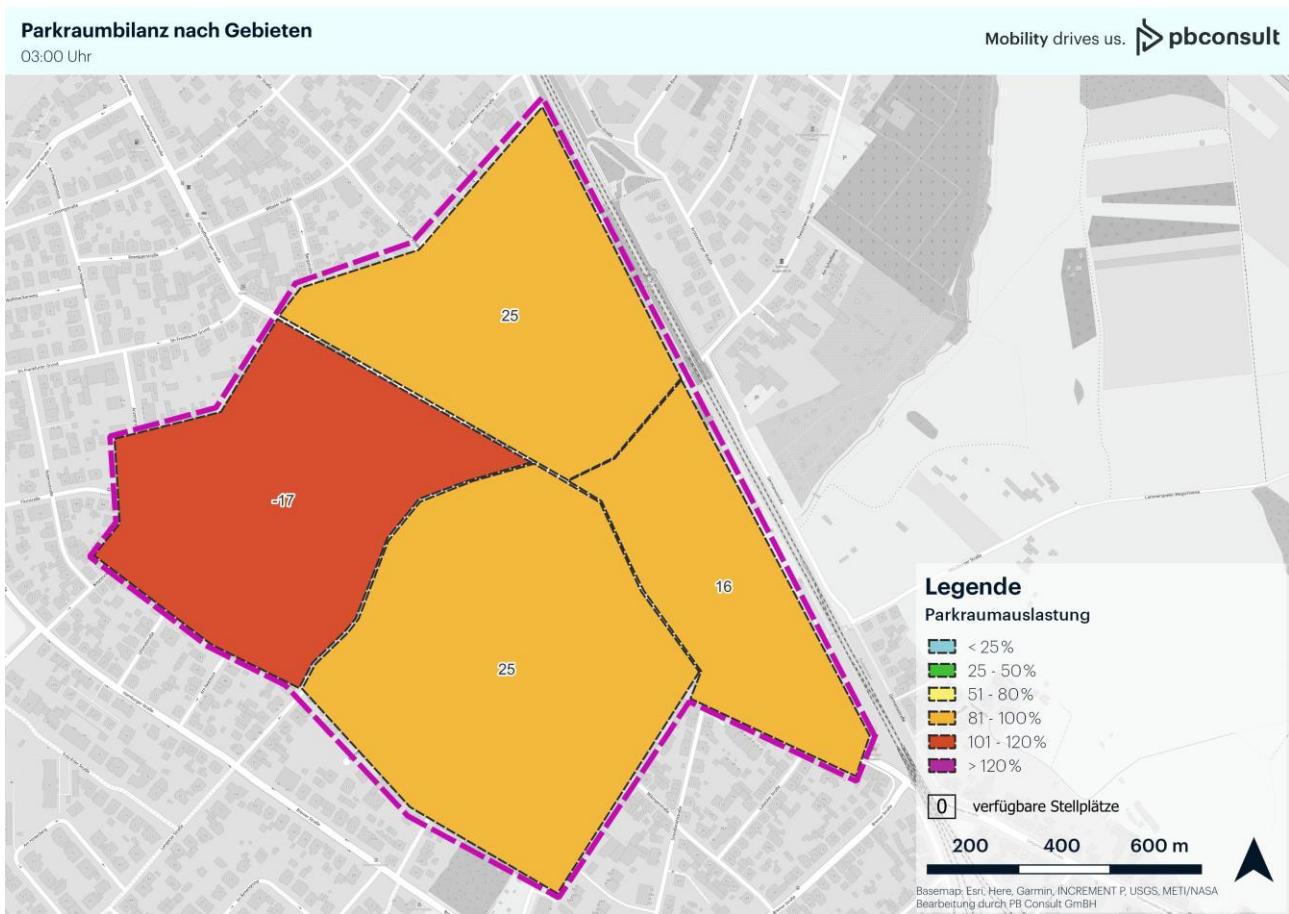


Abbildung 10: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bieber um 03:00 Uhr (eigene Darstellung)

In Abbildung 11 ist die Auslastung des Parkraums um 09:00 Uhr dargestellt. In den beiden Teilbereichen südlich der Aschaffenburger Straße, wo sich der Ortskern von Bieber befindet, sinkt die Auslastung im Vergleich zur Nacht deutlich. In den beiden Gebieten nördlich der Aschaffenburger Straße bleibt hingegen die Auslastung auf dem gleichen Niveau. Im weiteren Verlauf des Tages sinkt die Auslastung im gesamten Untersuchungsgebiet. Abbildung 12 zeigt die Parkraumbilanz der einzelnen Teilgebiete um 13:00 Uhr – lediglich im nördlichen Teilgebiet liegt die Auslastung noch über 80 %, in allen anderen liegt sie zwischen 50 und 80%. Insgesamt wurde um 13:00 Uhr die geringste Gesamtauslastung im Untersuchungsgebiet erhoben. Dies ähnelt dem Trend im Stadtteil Bürgel. Auch dies weist wieder darauf hin, dass der Parkraum überwiegend von Anwohnenden nachgefragt wird.

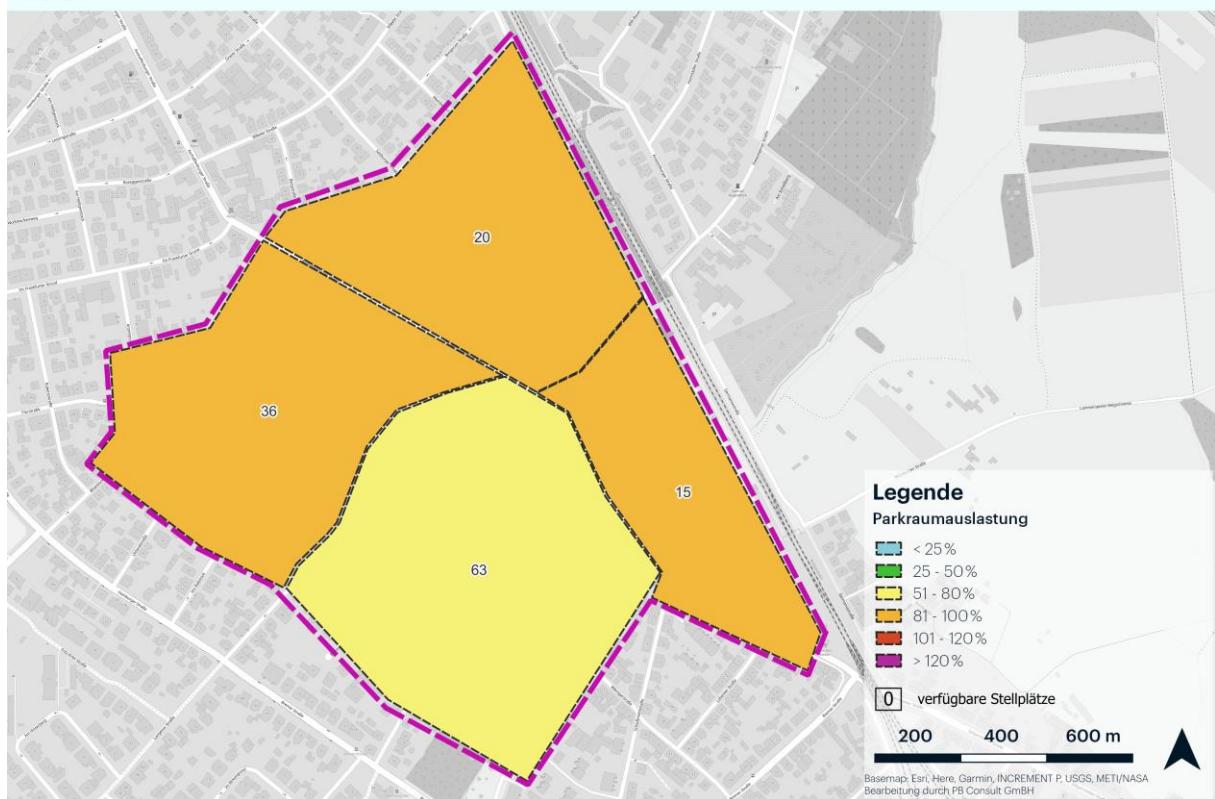


Abbildung 11: Parkraumbilanz und -bilanz nach Teilgebieten in Bieber um 09:00 Uhr (eigene Darstellung)

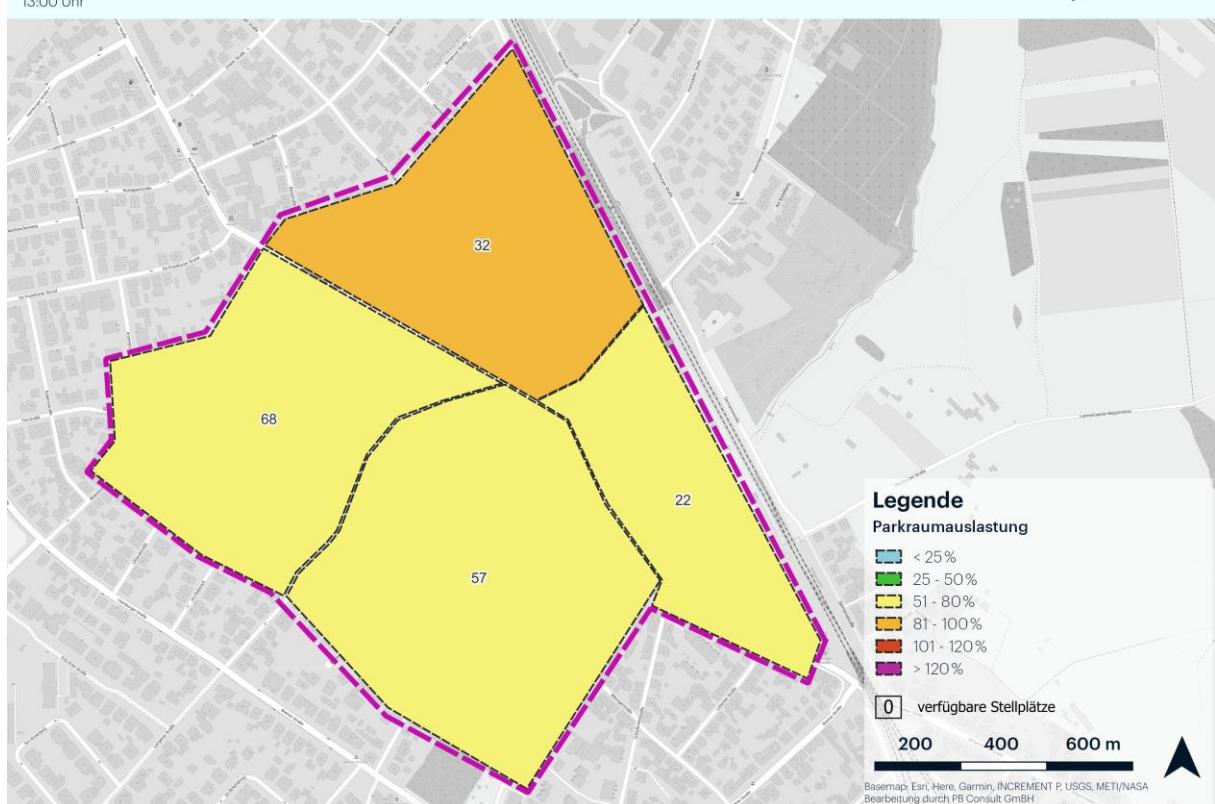


Abbildung 12: Parkraumbilanz und -bilanz nach Teilgebieten in Bieber um 13:00 Uhr (eigene Darstellung)

Nach 13:00 Uhr nimmt die Parkraumauslastung in fast allen Teilgebieten stetig zu, sodass sie im gesamten Untersuchungsgebiet zwischen 80 und 100% liegt. Lediglich im nördlichen Bereich ist die Anzahl an verfügbaren Parkmöglichkeiten gestiegen. Dies deutet darauf hin, dass in diesem Gebiet verschiedene Nutzergruppen vertreten sind und es zu einer höheren Fluktuation der Belegung kommt. So beispielsweise durch Kundinnen und Kunden des Einzelhandels in der Aschaffenburger Straße, Beschäftigte und Pendelnde auf dem P&R-Platz am Bahnhof, sowie Anwohnende im Siedlungsgebiet.

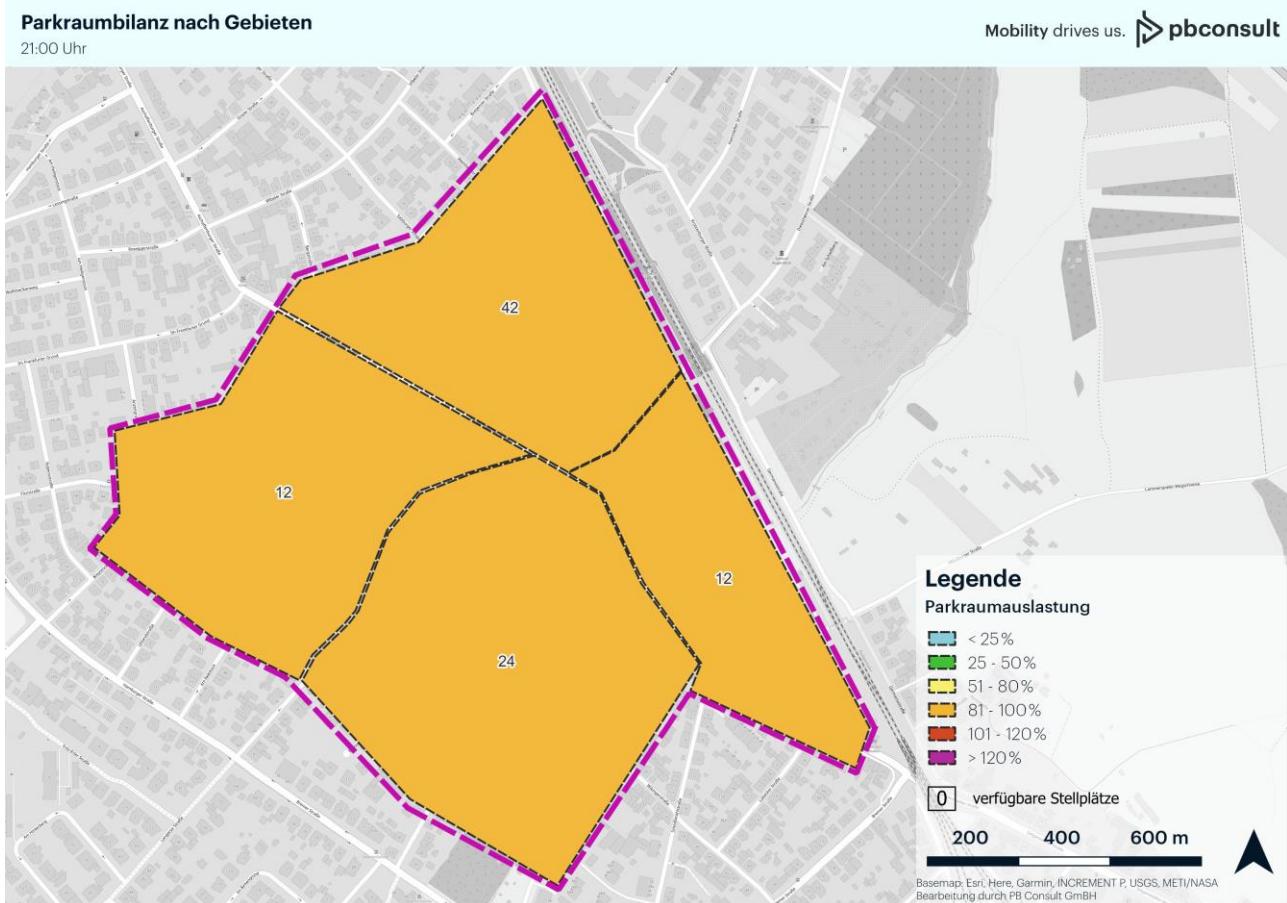


Abbildung 13: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bieber um 21:00 Uhr (eigene Darstellung)

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Parkraumnachfrage im Untersuchungsgebiet in Bieber sehr hoch ist und vor allem nachts im Bereich des Ortskerns nicht vollständig vom öffentlichen Parkraumangebot bedient werden kann. Der Verlauf der Auslastung über den Tag deutet darauf hin, dass in den meisten Teilbereichen die größte Nutzergruppe die Anwohnenden bilden. Lediglich das Gebiet zwischen Aschaffenburger Straße und Bahnhof weist einen etwas abweichenden Verlauf auf, was auf eine andere Mischung der Nutzergruppen hinweist. Grundsätzlich sollte eine Strukturierung des Parkraums untersucht werden, um das regelwidrige Abstellen von Fahrzeugen zu verhindern und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Außerdem sollte eine Strukturierung der Nutzergruppen vor allem im nördlichen Teilgebiet untersucht werden, um Nutzergruppenkonflikte zu vermeiden.

3.3. Ergänzende Analyse

Zusätzlich zu der Analyse der Parkraumauslastung wurde auch die Struktur des Parkraums untersucht. Dabei galt es die Anordnung der Parkplätze, Markierungen, Gehweg- und Straßenbreiten und die Oberflächenbeschaffenheit zu betrachten. Diese ergänzende Analyse wurde sowohl durch eine Vor-Ort-Befahrung, vor allem aber durch öffentlich vorhandenes Karten- und Fotomaterial (Google Streetview) durchgeführt.

Hinsichtlich der Anordnung und Markierung des Parkraums fällt auf, dass der Großteil der Parkflächen nicht markiert oder strukturiert ist. Vor allem im Bereich der Ortskerne ist die fehlende Struktur auffällig. Hier sind zudem oftmals keine oder nur sehr schmale Gehwege vorhanden. Dadurch, dass der ruhende Verkehr dort sehr nah an den Hauswänden oder ordnungswidrig auf dem Gehweg parkt, ist der Fußverkehr gezwungen, über die Straßenmitte auszuweichen (vgl. Abbildung 14). In zahlreichen Straßen in den Ortskernen wird der ohnehin schmale Straßenraum durch den ruhenden Verkehr zusätzlich in dem Maße verengt, dass die notwendige Restfahrbahnbreite von 3,05 Metern (§ 12 Abs 1 Nr. 1 StVO) häufig nicht mehr gegeben ist.



Abbildung 14: Beengte Platzverhältnisse für Fußverkehr in Bieber (links) und Bürgel (rechts); (Quelle: Google Streetview)



Abbildung 15: Aufgesetztes Parken in gründerzeitlichen Straßen in der Strackgasse (Bürgel); (Quelle: Google Streetview)

Aufgrund der etwas breiteren Straßenquerschnitte im Vergleich zu den Ortskernstraßen, sind in den gründerzeitlichen Straßen meist beide Fahrbahnseiten dicht beparkt, was den vorherrschenden Parkdruck verdeutlicht. Die oftmals vorhandenen Gehwege werden durch aufgesetztes Parken häufig in der Breite eingeschränkt. Wie in Abbildung 15 dargestellt, wird das Gehwegparken vielerorts praktiziert, auch wenn es nicht explizit erlaubt ist. Auch die Oberflächenbeschaffenheit der Gehwege ist vielerorts mangelhaft und hinsichtlich der Barrierefreiheit ungenügend.

Entlang der Geschäftsstraßen, in denen der Parkraum tagsüber vorwiegend vom Kundenverkehr genutzt wird, sind oft markierte Parkflächen vorzufinden, welche teilweise bereits bewirtschaftet sind. Die Parkflächen sind während der Öffnungszeiten des Gewerbes stark ausgelastet, wodurch sie eine sehr starke Trennwirkung für den Fußverkehr erzeugen. Wie auch in den Ortskernstraßen und den gründerzeitlichen Straßen wird die Dominanz des ruhenden Verkehrs deutlich.



Abbildung 16: beidseitig hohe Auslastung der Parkflächen entlang der Geschäftsstraße (Quelle: Google Street-view)

3.4. Zusammenfassung

Die Parkraumnutzung ist in beiden Stadtteilen sehr ähnlich. Es herrscht vor allem nachts ein sehr hoher Parkdruck durch die Anwohnenden, vielerorts werden Fahrzeuge auch ordnungswidrig im öffentlichen Raum abgestellt, wodurch die Verkehrssicherheit eingeschränkt wird. Eine Vermischung der Nutzergruppen findet nur im Bereich der Geschäftsstraßen statt, wo bereits jetzt stellenweise nur temporär eingeschränktes Parken erlaubt ist. Im restlichen Untersuchungsgebiet ist die überwiegende Nutzergruppe die der Anwohnenden, sodass keine grundsätzlichen Nutzergruppenkonflikte festzustellen sind. Auffällig ist die sehr häufig fehlende Markierung von Parkflächen, was oft zu ungeordnetem und teils unbewusst ordnungswidrigem Parken führt.

4. Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger vor allem bei der Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes ist von großer Bedeutung, da sie Transparenz schafft und das Vertrauen der Bürger in die Stadtverwaltung stärkt. Es ist wichtig die Wünsche und Anregungen der Bevölkerung ernst zu nehmen und in den Prozess einzubinden, um letztlich auch eine hohe Akzeptanz bei der Umsetzung von Maßnahmen zu erreichen. Bürger kennen oft spezifische lokale Probleme, die in theoretischen Planungen übersehen werden könnten. Die Ermittlung dieser Anregungen führt schließlich zu einem besser abgestimmten Parkraumkonzept und höherer Zufriedenheit in der Bevölkerung. Aus diesen Gründen wurde auch für das Parkraumkonzept für Bieber und Bürgel eine Öffentlichkeitsbeteiligung in Form einer Bürgerveranstaltung vor Ort sowie einer Online-Beteiligung durchgeführt.

4.1. Bürgerveranstaltung

Die Bürgerveranstaltung fand am 23.04.2024 von 18 bis 20 Uhr im Stadtteilbüro in der Aschaffenburger Straße im Stadtteil Bieber statt. Die Einladung erfolgte per Pressemitteilung im städtischen Newsletter, im Verteiler der Lokalen Partnerschaft sowie dem Newsletter der AG „Öffentlichkeitsarbeit“ und Aushängen in beiden Stadtteilen.



Abbildung 17: Bürgerveranstaltung 23.04.2024 (PBC)

Zunächst wurden durch PB Consult die grundsätzlichen Projektziele, der Projektablauf und die Ergebnisse aus der Parkraumanalyse vorgestellt. In dem darauffolgenden interaktiven Teil konnten die Bürgerinnen und Bürger schließlich ihre Anmerkungen und Hinweise in den Untersuchungsgebieten auf Karten markieren und auf angehängten Beiblättern zu den jeweiligen Punkten Kommentare formulieren. Um die Hinweise zu strukturieren, wurden dabei drei Kategorien definiert: Mängel/Kritik, Ideen/Wünsche und sonstige Hinweise.

Grundsätzlich bestätigten die Anwesenden die aus der Parkraumanalyse ermittelten Erkenntnisse zum hohen Parkdruck in beiden Stadtteilen und die damit verbundenen Konfliktsituationen. Im Stadtteil Bieber betrafen die meisten Anmerkungen die Aschaffenburger Straße. So wurden hier unter anderem Umgestaltungsmaßnahmen, beispielsweise in Form von Baumpflanzungen oder

Fahrradständer eingebracht. Gleichzeitig wurde betont, dass Parkmöglichkeiten für den Kundenverkehr erhalten bleiben müssen. Durch ungeordnetes Parken entstehen zudem häufig Konfliktsituationen oder Gefahrenstellen unter anderem im Bereich der Mauerfeldschule oder des Bieberer Bahnhofs.

In Bürgel wurden zu enge Straßen sowie zugeparkte Einfahrten und weitere Konflikte durch parkende Fahrzeuge bemängelt. Am Bürgerplatz, dem „Dalles“, wurde von einigen Teilnehmenden angemerkt, dass zahlreiche gewerbliche Fahrzeuge im öffentlichen Raum parken.

Aus den Wortmeldungen wurde auch der Konflikt deutlich, dass die Anwohnenden sowohl Parkraum für den eigenen Pkw im öffentlichen Raum möchten, sich aber gleichzeitig auch eine höhere Aufenthaltsqualität und geordnetere Parkraumsituation in den beiden Stadtteilen wünschen.

4.2. Online-Beteiligung

Um eine möglichst breite Masse einzubeziehen, wurde ergänzend zur vor-Ort-Beteiligung auch die Möglichkeit zur digitalen Beteiligung bereitgestellt. Diese erfolgte in Form einer interaktiven Karte, auf welcher die Bürgerinnen und Bürger Hinweise aus den Kategorien Falschparker, Parkdruck, Potenzialflächen, Vorschläge und Sonstiges setzen konnten. Die Karte wurde am Tag der Bürgerbeteiligung freigeschaltet (23.04.2024) und stand bis zum 10.05.2024 zur Bearbeitung zur Verfügung. Insgesamt wurden etwa 450 Anmerkungen eingetragen.

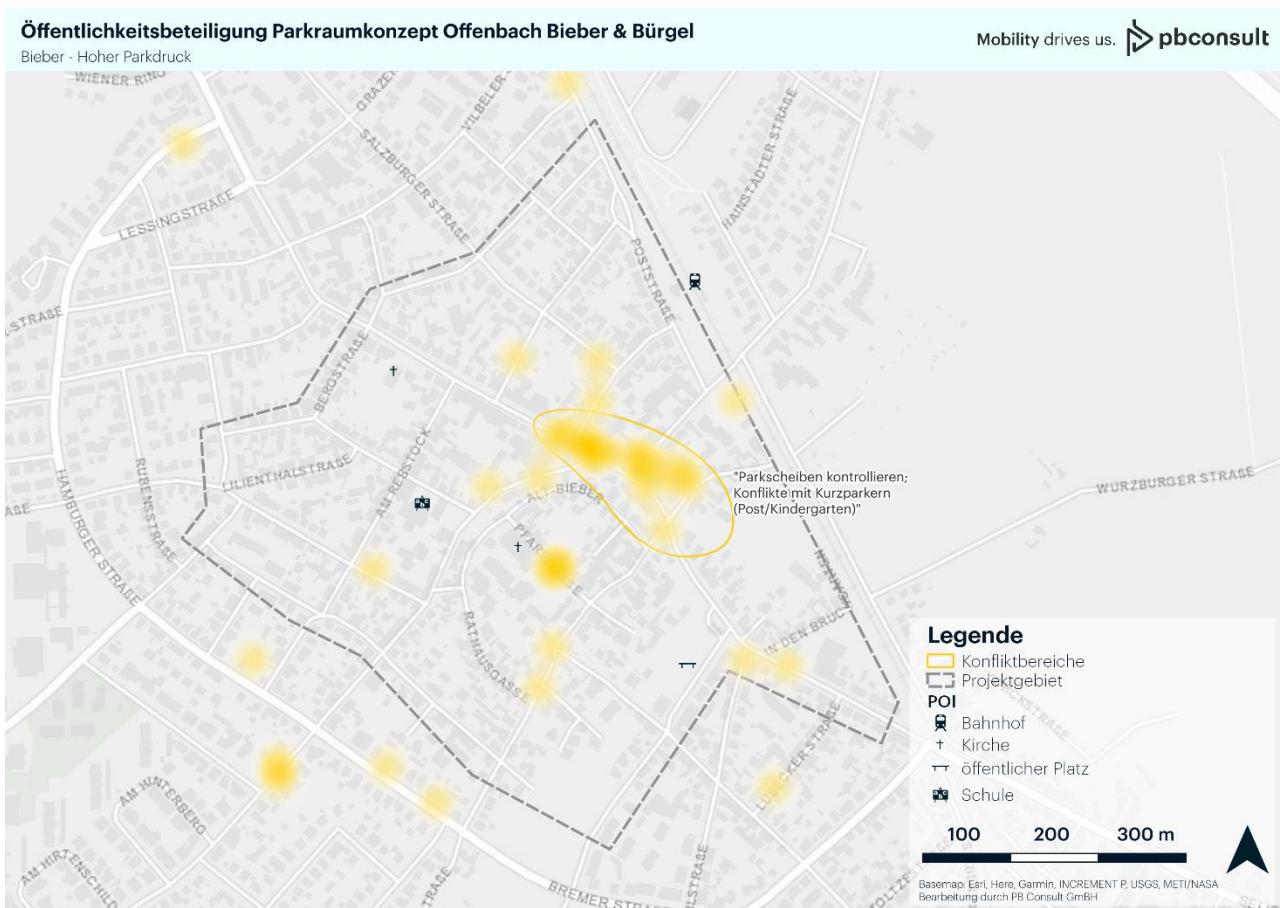


Abbildung 18: Interaktive Karte - Hoher Parkdruck Bieber

Hohen Parkdruck nehmen die Teilnehmenden in Bieber vor allem in der Aschaffenburger Straße wahr. Auch Markierungen aus der Kategorie Falschparker konzentrieren sich auf diesen Bereich.

Häufig werden in diesem Kontext Konflikte mit Kurzzeitparkern angegeben. Viele Teilnehmenden äußerten den Wunsch, im Bereich der Aschaffenburger Straße die Parkmöglichkeiten für Kundinnen und Kunden zu erhalten bzw. auszubauen. Gleichzeitig beinhalteten viele Vorschläge die Entsiegelung und Umgestaltung des Straßenraums mittels Begrünung oder der Errichtung von Fahrradabstellanlagen. Zusätzlich wurde der Wunsch nach einem Carsharing-Angebot im Stadtteil geäußert.

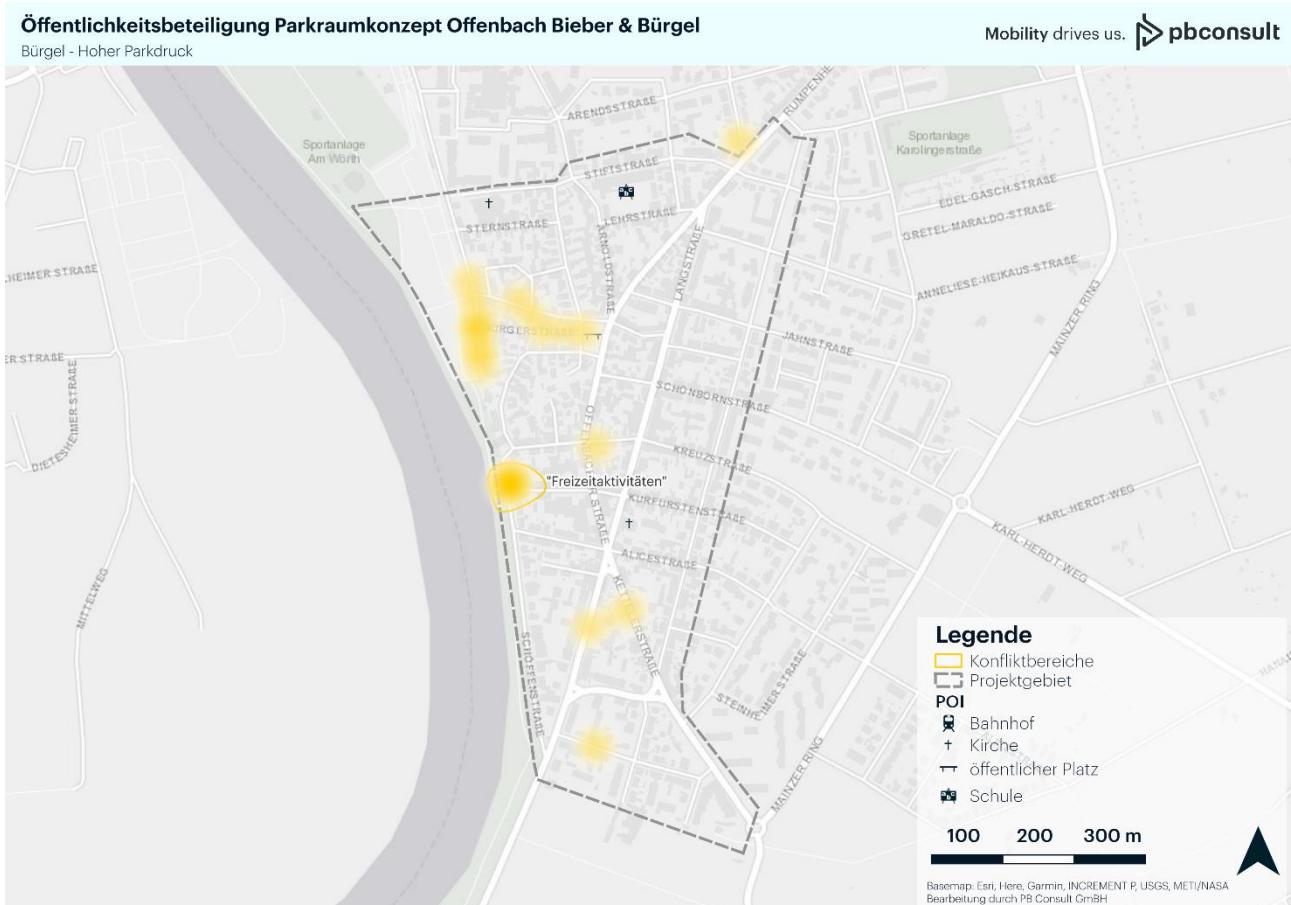


Abbildung 19: Interaktive Karte - hoher Parkdruck Bürgel

Auf der interaktiven Karte zu Bürgel wurden Hinweise zu hohem Parkdruck vor allem im Bereich der Schöffenstraße und Kreuzstraße gesetzt, sowie im Bereich des Mainufers und am Dalles. Hinweise zur Kategorie „Falschparker“ handelten meist von Konflikten in Kreuzungsbereichen und eingeschränkten Sichtverhältnissen. Zudem wurde von vielen Teilnehmenden auf die mangelhafte Qualität und Breite der Gehwege hingewiesen, die gerade im Bereich der Uhlandschule zu Gefahrensituationen führen.

4.3. Zusammenfassung

In der Bürgerveranstaltung und der Online-Beteiligung wurde der gewonnene Eindruck zum Parkraum aus der Analyse der Erhebung seitens der Bürgerschaft für beide Stadtteile bestätigt. Die Bürgerinnen und Bürger nehmen einen sehr hohen Parkdruck wahr, häufiges Falschparken und dadurch bedingte Konfliktsituationen im Straßenraum. Einige Teilnehmende äußerten den Wunsch nach mehr Parkraum in den Stadtteilen, gleichzeitig wurde jedoch auch von vielen eine Steigerung der Aufenthaltsqualität beispielweise durch eine Umgestaltung von Parkflächen und Begrünung gewünscht. Zudem wurde in beiden Untersuchungsgebieten der Zustand der Gehwege und stellenweise auch der Fahrbahn bemängelt.

5. Konzeptionelle Leitgedanken zur Maßnahmenfindung

Im Rahmen des Konzeptes sollen vor allem Lösungen dafür gefunden werden, die Dominanz des ruhenden Verkehrs im Untersuchungsgebiet zu reduzieren und den Straßenraum neu zu ordnen. Der dadurch gewonnene Raum kann für die Qualitätssteigerung von Mobilitätsformen abseits des motorisierten Individualverkehrs (MIV) genutzt werden, um beispielsweise die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Im Fokus steht zudem die Steigerung der Aufenthaltsqualität für die Anwohnenden, die derzeit in allen Straßen stark durch ungeordnet parkende Fahrzeuge eingeschränkt wird. Es sollen Maßnahmen definiert werden, die langfristig den Parkdruck und damit verbunden auch den Parksuchverkehr reduzieren.

In beiden Untersuchungsgebieten herrscht, wie zuvor beschrieben, in einigen Straßen ein sehr hoher Parkdruck, was häufig zu ungeordnetem Falschparken und so zu einer Überlastung des öffentlichen Raumes führt. Dies hat besonders Folgen für die Verkehrssicherheit hinsichtlich der Sicht- und Laufachsen im Fußverkehr.

Da weder im Untersuchungsgebiet in Bürgel noch in Bieber Ausweichflächen wie Parkhäuser, größere Parkplätze, Freiflächen oder Tiefgaragen vorhanden sind, ist kaum Verlagerungspotenzial für den ruhenden Verkehr gegeben. Daher sollten Veränderungen im Straßenraum gezielt ausgewählt werden, um eine ganz konkrete Aufwertung des öffentlichen Raumes zu bewirken. Von einer grundsätzlichen Reduzierung des öffentlichen Parkraums ist zunächst abzusehen, da kaum Kapazitäten verfügbar sind, diesen wachsenden Parkdruck aufzufangen. Um gezielt Veränderungen im Parkraum herbeizuführen, werden bestimmte Leitgedanken bzw. Handlungsfelder definiert, welche sowohl aus den Zielvorgaben der Stadt Offenbach als auch aus den Anmerkungen und Wünschen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet wurden. Basierend auf diesen konzeptionellen Leitgedanken werden anschließend konkrete Handlungsempfehlungen formuliert.

5.1. Belebung und Verkehrsberuhigung der Ortskerne

Ein vordergründiges Ziel ist die Verbesserung der Qualität für Aufenthalts- und Begegnungsflächen. Hierbei geht es vor allem um die beiden Ortskerne und die zentralen Begegnungspunkte, welche sowohl für die Anwohnenden als auch für Freizeitverkehre von Bedeutung sind.

In Bürgel bieten der Bürgerplatz („Dalles“) und die Mainpromenade ein Potenzialgebiet für Begegnungsflächen mit Aufenthaltsqualität. In Bieber bietet vor allem der Ortskern Bedarfe und Möglichkeiten zur Aufwertung. Um die Wertigkeit dieser Bereiche zu steigern, sollte zunächst der Fuß- und Radverkehr gefördert, Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen, eine Entsiegelung von Flächen mit möglicher Begrünung vorangetrieben sowie eine verkehrliche Beruhigung umgesetzt werden. Der notwendige Parkraum sollte in den Ortskernen den Anwohnenden zur Verfügung stehen, Kunden- und Besucherverkehre sollten nach Möglichkeit vermieden werden.

5.2. Erhöhung der Aufenthaltsqualität an den Geschäftsstraßen

Die lebendigen Achsen in beiden Stadtteilen sind die Geschäftsstraßen - die Aschaffenburger bzw. Seligenstädter Straße in Bieber und die Langstraße bzw. Offenbacher Straße in Bürgel. Zwar wird ein geringer Teil des dort vorhandenen Parkraums bereits durch eine temporäre Beschränkung reguliert, jedoch bieten die Straßen derzeit wenig Attraktivität hinsichtlich der Aufenthaltsqualität. Dies liegt vor allem an der starken Dominanz des ruhenden Verkehrs, welcher zum Teil durch

Parkmöglichkeiten auf beiden Straßenseiten eine deutliche Barriere mit Trennwirkung für den Fußverkehr erzeugt. Das Ziel sollte in diesen Geschäftsbereichen eine flächengerechte Raumaufteilung sein, die das Flanieren fördert und Raum für Sondernutzungen wie Warenauslagen schafft. Dadurch könnten die Straßen lebendiger und einladender gestaltet werden, was die Aufenthaltsqualität sowie die Aufenthaltszeit und in der Folge auch den Umsatz für das Gewerbe erheblich steigern würde.

Diese Achsen sollen das lebendige Zentrum der beiden Stadtteile darstellen. Daher sollen hier vor allem der Fuß- und Radverkehr gefördert und die Geschwindigkeit sowie die Dominanz des Kfz-Verkehrs verringert werden, ohne jedoch den ÖPNV einzuschränken. Dies kommt nicht nur der Attraktivität der Straßen zugute, sondern fördert erwiesenermaßen auch den ansässigen Einzelhandel³. Der verbleibende Parkraum für den ruhenden Kfz-Verkehr sollte vor allem tagsüber dem Kunden- und Besucherverkehr zur Verfügung stehen.

5.3. Förderung von Fuß- und Radverkehr

Ein essenzielles Leitbild des Parkraumkonzeptes ist die gezielte Förderung des Fuß- und Radverkehrs, um eine sichere und lebenswerte Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Dabei steht die Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Fokus, insbesondere auf Schulwegen. Derzeit werden die meist sehr schmalen Gehwegbreiten durch aufgesetztes Gehwegparken weiter verringert. Dies stellt insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränken sowie Familien mit Kinderwagen eine Barriere da. Zudem ist die Verkehrssicherheit meist durch den ungeordneten Parkraum und dadurch bedingtes Falschparken deutlich beeinträchtigt. Diese Gefahrenstellen sollen durch eine Neuordnung und bessere Sichtbarkeit des Parkraums verhindert werden.

In den engen Straßen der Ortskerne solle angestrebt werden, die Verkehrsteilnehmenden gleichzustellen. Der Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr sollen sich den öffentlichen Raum sicher und gleichwertig teilen. Um dies zu gewährleisten, wird besonderen Wert auf freie Sichtachsen an Einmündungen und Kreuzungsbereichen, die Vermeidung von Engstellen sowie verkehrsberuhigte Bereiche gelegt. Durch die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen können in vielen Straßen die Bedürfnisse von Fuß-, Rad- und ruhendem Verkehr mit einer gleichzeitigen Steigerung der Aufenthaltsqualität berücksichtigt werden.

5.4. Strukturierung und Verlagerung des ruhenden Verkehrs

Der öffentliche Raum wird in beiden Stadtteilen sehr stark durch den ruhenden Verkehr dominiert, was nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern auch die Lebensqualität vor Ort einschränkt. Grundsätzlich ist es zu empfehlen, das Parken möglichst aus dem öffentlichen Straßenraum zu verlagern und auf größeren Parkflächen, Tiefgaragen oder Parkhäusern zu bündeln, um nutzbaren öffentlichen Raum zu gewinnen. Dabei sollte auch Nutzung privater Stellplätze gefördert werden. Sodass verfügbare Flächen effizient genutzt werden.

Diese prinzipielle Verlagerung des ruhenden Verkehrs wurde auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung mehrfach gewünscht. Im Stadtteil Bürgel wurde ein konkreter Standort für eine Quartiersgarage südlich des Bürgerplatzes vorgeschlagen. Der Standort ist innerhalb des Quartiers gelegen

³ Vgl. Agora Verkehrswende (Hg.) Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis: S. 23f. (Verfügbar unter: [Parkraummanagement_lohnt_sich!](http://Parkraummanagement_lohnt_sich.de), abgerufen am 14.02.2025)

und kann vom Bürgerplatz aus über eine schmale Stichstraße erreicht werden. Auf dem Grundstück befindet sich derzeit ein Wohngebäude, ein Nebengebäude sowie eine Freifläche.

Der Vorschlag wurde aus verkehrsplanerischer Sicht untersucht und bewertet. Zunächst ist festzuhalten, dass es sich um eine eher kleine Fläche handelt, welche nur für schätzungsweise 20 bis 30 Pkw Platz bieten würde. Eine mehrstöckige Bebauung würde aufgrund von Flächenverlusten durch Rampen für Ein- und Ausfahrten kaum Einfluss auf die Kapazität haben, zumal eine grundsätzliche Realisierung mit entsprechenden Schleppkurven fraglich ist. Das Verkehrsaufkommen für den Standort müsste so gering wie möglich gehalten werden, da die Zufahrt zu der Fläche sehr schmal und schlecht einsehbar ist und auch im Parkbereich nur wenig Platz zum Wenden wäre. Die potenziellen Stellplätze müssten also fest vermietet werden, um hohe Suchverkehre zu vermeiden. Aufgrund der voraussichtlich hohen Kosten durch den Erwerb des Grundstücks, den Abriss des Bestands und den Neubau müssten die Preise für die Stellplätze verhältnismäßig teuer angesetzt werden. Mit Blick auf den relativ geringen zu erwartenden Nutzen wird aus verkehrsplanerischer Sicht nahegelegt, die finanziellen Mittel für eine potentielle Quartiersgarage am vorgeschlagenen Standort stattdessen priorisiert für den Ausbau von Sharing-Angeboten und der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr zu verwenden, um auf diese Weise den Stellplatzbedarf zu verringern.

Unter diesen Gesichtspunkten wurde der Standort für die Errichtung einer Quartiersgarage im Stadtteil Bürgel als eher ungünstig bewertet und daher nicht weiterverfolgt. Auch die Suche nach alternativen Potenzialflächen für den ruhenden Verkehr im Stadtteil Bieber ergab keine umsetzbare Möglichkeit.

Eine grundsätzliche Verlagerung der parkenden Fahrzeuge ist demnach weder in Bürgel noch in Bieber möglich. Dies schränkt den Handlungsspielraum hinsichtlich einer Flächengewinnung im Straßenraum deutlich ein, da der ruhende Verkehr, welcher nicht auf privaten Stellflächen unterkommen kann, vom öffentlichen Straßenraum aufgenommen werden muss. Hier gilt es einen Kompromiss zu finden der sowohl die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger nach einer Aufwertung des öffentlichen Raums und der Erhöhung der Verkehrssicherheit berücksichtigt, und andererseits ausreichend Parkraum für Anwohnende zur Verfügung zu stellen.

Vor allem die Ortkernstraßen mit den geringen Straßenbreiten leiden unter dem hohen Aufkommen an parkenden Fahrzeugen. Gleichzeitig bieten diese das größte Potenzial für qualitativ hochwertige Aufenthaltsorte. Je näher am Ortskern gelegen, desto stärker sollte langfristig und prinzipiell der Kfz-Verkehr abnehmen. Dies kann einerseits durch die Bereitstellung von Parkraum aber auch durch ein entsprechendes Parkraummanagement unterstützt werden.

Da keine Flächen zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs ausgemacht werden konnten und der Straßenraum somit diejenige Parkraumnachfrage auffangen muss, welche nicht durch private Stellplätze bedient werden kann, ist es umso wichtiger, den verfügbaren Parkraum sichtbar zu strukturieren. Dies gelingt vor allem durch eine eindeutige Markierung der Parkstände. Diese dient nicht nur einer Gewährleistung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (Restfahrbahnbreite, Einsehbarkeit von Kreuzungen), sondern soll auch verhindern, dass Fahrzeuge unwissentlich falsch abgestellt werden und dient somit als Hilfestellung für die Autofahrenden.

5.5. Optimierung des Parkraummanagements und Verringerung des Parksuchverkehrs

Die Optimierung der bestehenden Parkraumnutzung ist ein weiterer wichtiger Bestandteil des Parkraumkonzeptes, insbesondere vor dem Hintergrund der hohen Nachfrage und der fehlenden Verlagerungsmöglichkeiten. Eine effizientere Nutzung des vorhandenen Parkraums soll dazu beitragen, Konflikte zu reduzieren und die Lebensqualität in den betroffenen Gebieten zu erhöhen.

Ein wichtiger Ansatz ist die klare Strukturierung der Nutzergruppen und deren Nutzungsrecht. Dies erleichtert nicht nur die Zuweisung von Parkflächen, sondern verringert auch den Parksuchverkehr, der zusätzlich zur Verkehrsbelastung beiträgt. Durch eine entsprechende Bewirtschaftung bzw. Regulierung des Parkraums kann darüber hinaus die Nutzung privater Stellflächen gefördert werden, sodass der öffentliche Raum entlastet wird. In den dicht besiedelten Ortskernen liegt der Fokus darauf, den Parkraum primär für die Fahrzeuge der Anwohnenden, welche keine privaten Stellplätze haben, zur Verfügung zu stellen. Die Voraussetzung, dass kein privater Stellplatz zur Verfügung steht, wird in vielen Kommunen bereits formuliert und ist gesetzlich geregelt über die VwV-StVO zu §46.

Durch eine entsprechende Regelung sollte erreicht werden, dass diese Flächen nicht durch andere Nutzergruppen, wie beispielsweise gewerbliche Fahrzeuge, belegt werden. Für diese und andere Nutzergruppen sollte ein Parkraum in weniger beengten Gebieten angeboten werden.

6. Parkraumkonzeption

Bevor die konzeptuellen Überlegungen und Handlungsempfehlungen konkret beschrieben werden, ist es noch einmal wichtig, auf die Komplexität der Parkraumsituation und die unterschiedlichen Wünsche und Bedürfnisse hinzuweisen.

Die Entwicklung eines Parkraumkonzeptes erfordert eine ganzheitliche Betrachtung der vielfältigen Ansprüche. Es gilt, die Bedürfnisse der Anwohnenden nach ausreichendem Parkraum mit einer guten Erreichbarkeit für alle, der Verbesserung der Verkehrssicherheit, dem Wunsch nach attraktiven öffentlichen Räumen und den Anforderungen an Klimaresilienz in Einklang zu bringen, ohne einzelne Nutzergruppen dabei über Gebühr zu benachteiligen.

Im Speziellen ist die Situation in den beiden Stadtteilen Bieber und Bürgel besonders herausfordernd, da der öffentliche Raum Schwierigkeiten hat, die aktuelle Parkraumnachfrage zu bedienen, und mittelfristig auch kein alternatives Angebot geschaffen werden kann. Der derzeit hohe Parkdruck führt zu häufigem Falschparken, was wiederum die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden beschränkt. Vor allem in den Ortskernen trifft die Parkraumnachfrage auf teilweise sehr schmale Straßenquerschnitte, wodurch die dominierende Wirkung des ruhenden Verkehrs nochmals verstärkt wird. Eine Verringerung dieser Dominanz durch eine flächendeckende Reduzierung des Parkraumangebotes ist aufgrund der fehlenden Ausgleichsflächen nicht umsetzbar. Ein Verdrängungseffekt in die umliegenden Gebiete sollte unbedingt vermieden werden. Mit einer Reduzierung des Parkraumangebotes ist daher sensibel umzugehen. Diese sollte im Gleichklang mit dem fortschreitenden Wandel im Mobilitätsverhalten vorgenommen werden. Eine Reduzierung des öffentlichen Parkraums kann von der Bevölkerung in solch einer angespannten Situation nur dann unterstützt werden, wenn durch die Veränderung ein deutlicher und erlebbarer Mehrwert für die Stadt und die Anwohnenden selbst geschaffen wird.

Es gilt also einen Kompromiss zu finden, bei dem das aktuelle Ungleichgewicht in der Verteilung des öffentlichen Raumes zwischen Dominanz des ruhenden Verkehrs versus verfügbarer Straßenraum, reduziert wird. Gleichzeitig soll ein attraktives Parkraumangebot für alle Nutzergruppen zur Verfügung stehen. Hinzu kommt das Bestreben, ein langfristig funktionierendes Konzept mit einer dem Mobilitätsverhalten entsprechenden Flächenverteilung zu erarbeiten. Dies beinhaltet nicht nur die derzeitigen Bedürfnisse der Anwohnenden, sondern auch Schätzungen und Studien zum zukünftigen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu berücksichtigen.

Aus diesen Gründen wurde für die beiden Stadtteile Bieber und Bürgel ein dreistufiges Parkraumkonzept erarbeitet, welches eine schrittweise Veränderung in unterschiedlichen zeitlich gestaffelten Phasen vorsieht. Dadurch können sowohl aktuelle kurzfristige Bedürfnisse an den Parkraum bedient als auch langfristige Ziele einer lebenswerten Umgebung erreicht werden.

Das Konzept sieht im **ersten Schritt** vor, die Nutzung des vorhandenen Parkraums zu optimieren. Hierzu soll in beiden Stadtteilen ein Parkraummanagement eingeführt werden, welches beispielsweise mittels Beschilderung oder Bewirtschaftung den Parkraum bestimmten Nutzergruppen zuweist. Somit kann der verfügbare Parkraum effizienter genutzt und der Parksuchverkehr verringert werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme kann ohne große bauliche Veränderungen vorgenommen werden. Im **zweiten Schritt** soll eine gezielte Umgestaltung ausgewählter Straßen durchgeführt werden, die für die Aufenthaltsqualität im jeweiligen Stadtteil von großer Bedeutung sind,

sodass eine Umgestaltung einen deutlichen Mehrwert für die Bevölkerung bewirkt. Durch diese positiv wahrgenommene Veränderung können weitere Maßnahmen mit einer größeren Akzeptanz in der Bevölkerung getragen werden. Je nach Verwaltungsaufwand und bestehender Planungen in den Ortsteilen kann das Parkraummanagement auch nach der Umgestaltung des Straßenraums geschehen. Der Verwaltungsaufwand für die Anpassung der Bewirtschaftung wird jedoch geringer eingeschätzt, weswegen diese als erster Schritt empfohlen wird. Nachdem sich durch die Regulierung der Nutzergruppen und die Steigerung der Aufenthaltsqualität in den ausgewählten Straßen ein angepasstes Mobilitätsverhalten eingestellt hat, kann langfristig im **dritten Schritt** der Parkraum in den weiteren Straßen der beiden Stadtteile angepasst werden. Dabei sollen die bereits umgestalteten Maßnahmen als Orientierung und Planungshilfe dienen. Durch die Umgestaltung kann langfristig eine nachhaltige Flächengerechtigkeit und ein lebenswerter Stadtraum gewährleistet werden. Diese Vorgehensweise in mehreren Schritten hilft dabei, die erforderliche Neuordnung des Parkraums nachhaltig und erfolgreich umzusetzen. Die einzelnen Stufen sind nachfolgend im Detail erläutert

6.1. Parkraummanagement im Untersuchungsgebiet

Zunächst sieht das Konzept vor, die Nutzung des Parkraums aktiv zu regulieren und somit die Auslastung effizienter zu gestalten. Eine zielgerichtete Bewirtschaftung und Regulierung des Parkraums im Untersuchungsgebiet ist notwendig, um die begrenzten Flächen effizient zu nutzen und den verschiedenen Nutzergruppen (Bewohner, Besucher und Beschäftigte) gerecht zu werden. Wie beschrieben liegt in den beiden Stadtteilen Bürgel und Bieber die Herausforderung darin, dass keine Verlagerungsmöglichkeiten auf größere Parkplätze oder Quartiersgaragen bestehen und daher der gesamte ruhende Verkehr im vorhandenen Straßenraum organisiert werden muss. Aufgrund des räumlich begrenzten Parkraumangebots ist es also notwendig, die verfügbaren Flächen den verschiedenen Nutzergruppen effizient zur Verfügung zu stellen. Derzeit ist in beiden Untersuchungsgebieten das Parken fast überall uneingeschränkt möglich. Trotz geringer Nutzergruppenkonflikte ist eine Regulierung und eine klare Struktur notwendig, um langfristig den Parksuchverkehr zu verringern, den Parkraum den entsprechenden Nutzergruppen zuverlässiger zur Verfügung zu stellen und letztlich auch die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

In den Siedlungsgebieten bzw. den beiden Ortskernen soll der Parkraum vorrangig den Bewohnern zur Verfügung stehen, da diese die größte Nutzergruppe bilden. In diesen Bereichen, in denen ein sehr hoher Parkdruck besteht, soll es Bewohnern ohne privaten Pkw-Stellplatz erleichtert werden, einen Parkplatz in fußläufig zumutbarer Entfernung zu finden, sodass der Parkdruck für diese Nutzergruppe verringert wird. Um Bewohnerparkgebiete einrichten zu können, bestehen gemäß VwV-StVO zu §45 Abs. 1 bis 1e einige notwendige Voraussetzungen:

- es besteht ein Mangel in privaten Stellflächen
- es besteht ein erheblicher Parkdruck
- Anwohnende finden regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz
- der Bereich ist nicht größer als 1.000 m
- werktags von 9:00 Uhr bis 18:00 Uhr dürfen nicht mehr als 50 % der Parkflächen für Bewohner reserviert sein
- in der übrigen Zeit dürfen nicht mehr als 75 % der Parkflächen für Bewohner reserviert sein

Laut §57 StVRÄndV können Kommunen zudem Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung ergreifen, um schädliche Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden und die städtebauliche Entwicklung zu unterstützen. Die Stadt Offenbach hat für die beiden Untersuchungsgebiete im ISEK festgehalten, langfristig die Dominanz des ruhenden Verkehrs zu reduzieren. Um die dafür notwendige Reduzierung und Neuordnung des Parkraums umzusetzen und gleichzeitig den Bewohnern ohne privaten Stellplatz eine öffentliche Parkmöglichkeit anzubieten, ist eine Regulierung der Parkraumnutzung über eine Bewohnerparkzone zwingend notwendig.

PB Consult sieht die Voraussetzungen für die Einrichtung von Bewohnerparkzonen gemäß der gültigen Rechtslage als erfüllt an. Eine Bewohnerparkzone hätte auf den Parkdruck für Bewohner ohne privaten Stellplatz eine positive Wirkung, auch ohne eine merkliche Nutzergruppendifferenzierung. Einerseits werden so gewerbliche Fahrzeuge aus der Zone verdrängt, sodass der Parkraum ausschließlich den Anwohnenden zur Verfügung steht. Andererseits werden Bewohner ohne privaten Stellplatz gegenüber Bewohnern mit privatem Stellplatz bevorteilt, was den Parkdruck in diesen Bereichen entsprechend verringern sollte.

Die Vergabe von Bewohnerparkausweisen sollte festgelegten Kriterien folgen. Zu empfehlen ist, zunächst eine kontingentierte Ausgabe von Berechtigungen einzuführen, sodass pro Haushalt bzw. Wohneinheit ein Parkausweis beantragt werden kann. Als Voraussetzung für die Erteilung einer Parkberechtigung sollte zwingend festgelegt werden, dass kein privater Stellplatz zur Verfügung steht. Die Anzahl der ausgegebenen Ausweise sollte die Anzahl der verfügbaren Bewohnerparkflächen nicht um den Faktor 1,5 übersteigen. Hinsichtlich der Bepreisung für die Anwohnerparkausweise sollte die Umsetzbarkeit einer fahrzeugabhängigen Gebühr diskutiert werden, welche sich nach der Größe des Fahrzeugs richtet, wie es beispielsweise in Koblenz⁴ umgesetzt wird. Bei der Antragsstellung könnten beispielsweise die Länge und Breite des Fahrzeugs abgefragt werden, wodurch über eine hinterlegte Berechnungsformel eine fahrzeugspezifische Gebührenhöhe berechnet werden könnte.

Um in den Bewohnerparkgebieten auch dem Lieferverkehr, Pflegediensten oder Besuchenden Parkmöglichkeiten zu gewähren, sollten auch in den Siedlungsgebieten tagsüber zeitlich begrenzte Parkstände vorgesehen werden.

Entlang der Geschäftsstraßen empfiehlt sich die Einführung von Kurzzeitparkzonen, um eine hohe Fluktuation zu gewährleisten und somit die Erreichbarkeit der Geschäfte zu verbessern. Parkmöglichkeiten für Beschäftigte sollten eher am Rand der Stadtteile geschaffen werden. Da diese Nutzergruppe aufgrund der längeren Standzeit in der Regel längere Fußwege akzeptiert als der Kundenverkehr, kann so der Straßenraum in den zentralen Bereichen entlastet werden. Die prinzipielle Empfehlung zur Strukturierung der Nutzergruppen ist in Abbildung 20 dargestellt, in den nachfolgenden Kapiteln wird dies näher erläutert und die Bewirtschaftung konkretisiert.

⁴ Vgl. Bürgeramt der Stadt Koblenz – Hinweis Bewohnerparkausweise: verfügbar unter <https://www.koblenz.de/rathaus/verwaltung/stadtverwaltung/aemter-eigenbetriebe/buergeramt-der-stadt-koblenz/erlaeuterung-anwohnerparkgebuehren-2024/> (abgerufen am 16.03.2025)

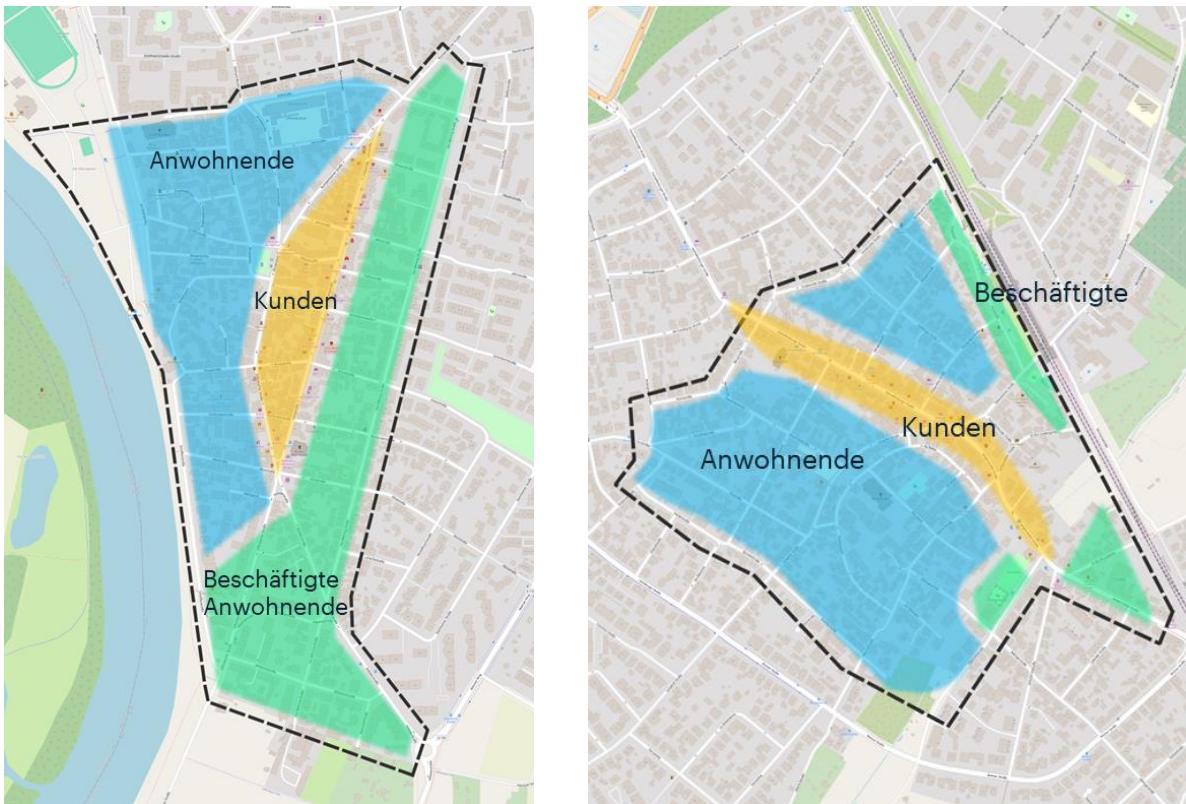


Abbildung 20: Prinzipdarstellung der empfohlenen Strukturierung der Nutzergruppen

Vor und etwa ein Jahr nach der Anpassung des Parkraummanagements sollte in beiden Stadtteilen eine Erhebung des Parkraums durchgeführt werden, um die Wirkung der Maßnahmen zu kontrollieren und ggfs. Anpassungen vornehmen zu können.

6.1.1. Bürgel

Der Stadtteil Bürgel bietet vor allem im Mainufernahen Ortskern eine hohe Attraktivität bei gleichzeitig sehr engen Straßenquerschnitten und einer sehr geringen Durchmischung der Nutzergruppen. Das Ziel der Strukturierung des Parkraums sollte daher sein, den verfügbaren Parkraum in den Ortskernstraßen den Bewohnern ohne privaten Stellplatz vorzuhalten. Über eine Bewohnerparkregelung für den Bereich zwischen Mainufer und Offenbacher bzw. Rumpenheimer Straße sollte der Parksuchverkehr aller anderen Nutzergruppen aus diesem Gebiet herausgehalten werden. Die Bewohnerparkzone sollte sich über das gesamte Untersuchungsgebiet erstrecken, sodass die Bildstockstraße im Süden und die Stiftstraße im Norden inbegriffen sind. Dadurch, dass alle Parkplätze im Untersuchungsgebiet (ca. 900 Parkstände) in eine Bewohnerparkzone einbezogen werden, ergibt sich ein Anteil von weniger als 50% tagsüber bzw. 75% nachts an Parkflächen, die für Bewohner reserviert sind. Somit wäre dieses Kriterium für die Einrichtung einer Bewohnerparkzone ebenfalls erfüllt.

Zusätzlich zu den Bewohnerstellplätzen in den Ortskernstraßen sollten Parkplätze für Liefer- oder Besucherverkehr vorgesehen werden. Diese könnten entweder dezentral vereinzelt in den jeweiligen Straßen eingerichtet werden oder vermehrt in einer Straße. Letztere Variante hätte einen positiveren Einfluss auf den Parksuchverkehr.

Aufgrund der geringen Nutzergruppenvermischung könnte zunächst auch auf die Einrichtung einer Bewohnerparkzone verzichtet werden. Jedoch besteht dabei das Risiko eines höheren Parksuchverkehrs, einer geringeren Nutzung von privaten Stellplätzen sowie einer Nutzung der Parkflächen durch gewerbliche Fahrzeuge.

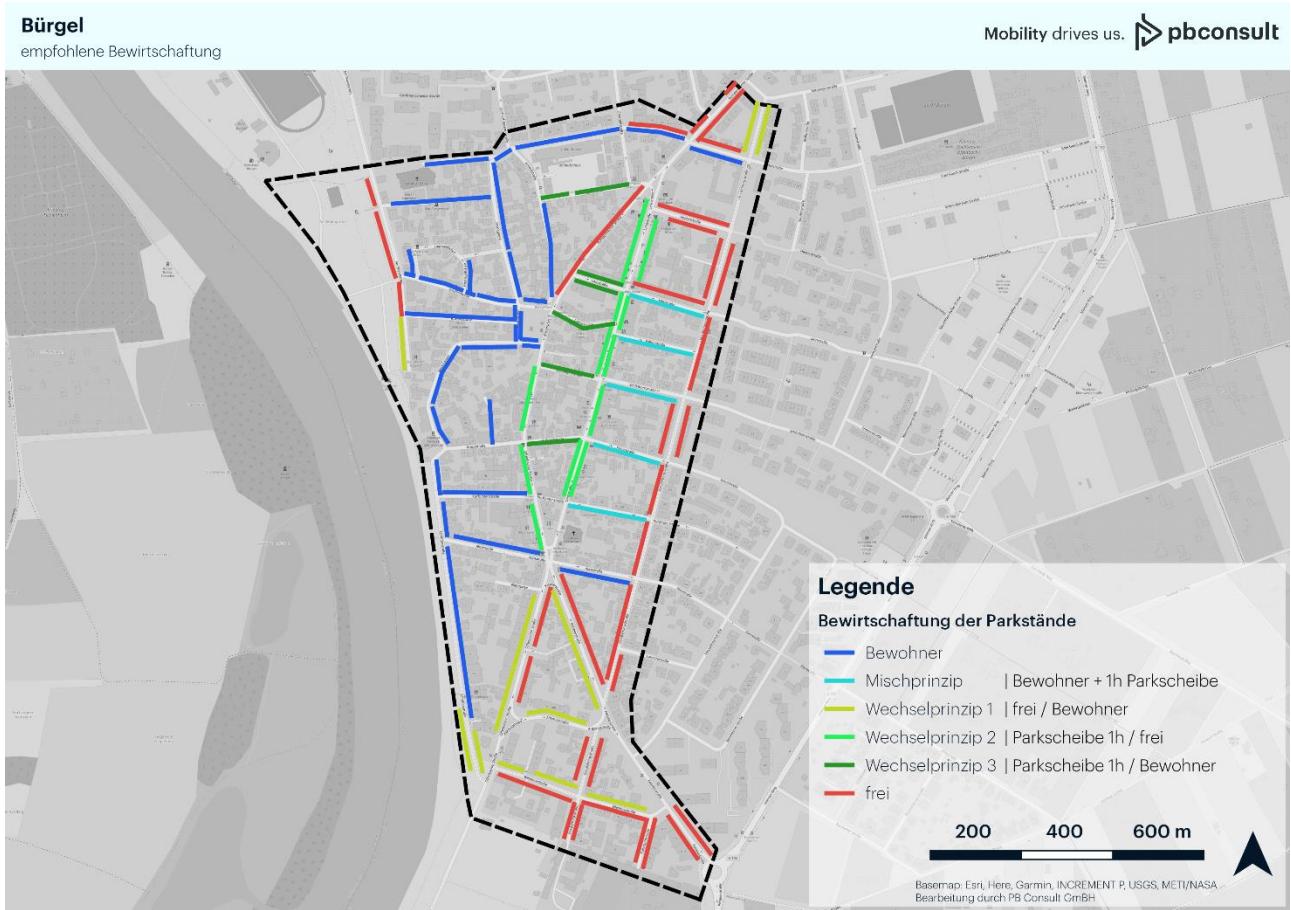


Abbildung 21: Darstellung der empfohlenen Bewirtschaftung in Bürgel (eigene Darstellung)

Der Kundenverkehr des Einzelhandels reagiert aufgrund der eher kurzen Standzeiten sehr sensibel auf die Entfernung zwischen Parkplatz und Zielpunkt. Daher sollten die Parkflächen im Bereich der Langstraße bzw. Offenbacher Straße tagsüber für den Kundenverkehr als Kurzzeitparkplätze vorgesehen werden. Außerhalb der Öffnungszeiten des Gewerbes sollten die Parkflächen allen Nutzergruppen zur Verfügung stehen (in Abbildung 27 gekennzeichnet als „Wechselprinzip 2“).

Beschäftigte reagieren weniger sensibel auf längere Wege zwischen Parkplatz und Arbeitsort, da sie meist deutlich länger stehen. Für Nutzergruppen, die einen Parkplatz für ca. 2-8 Stunden benötigen, sollte daher möglichst außerhalb des Zentrums und außerhalb der Ortskernstraßen ein Parkraumangebot bestehen, um den Verkehr dort zu reduzieren. Um dieser Nutzergruppe in den entsprechenden Bereichen das Parken zu ermöglichen, sollten die Parkplätze zunächst frei bzw. unbewirtschaftet bleiben. Dadurch steht der Parkraum allen Nutzergruppen zur Verfügung. Die tagsüber frei werdenden Kapazitäten durch arbeitstätige Bewohner sollten für die Beschäftigten, deren Aufkommen aufgrund des überschaubar vorhandenen Gewerbes in Bürgel eher gering geschätzt wird, ausreichen. Dies bestätigt sich durch den Verlauf der Auslastung laut der Parkraumerhebung aus dem Jahr 2017.

Sollte sich nach einer erneuten Erhebung herausstellen, dass es zu Nutzergruppenkonflikten kommt und die Kapazitäten für Beschäftigte tagsüber nicht ausreichen, oder Anwohnenden aus

den bewirtschafteten Bereichen zunehmend in die unbewirtschafteten Bereiche ausweichen, um das Geld für einen Bewohnerausweis zu umgehen, sollte über eine Bewirtschaftung (beispielsweise mittels Parkschein) nachgedacht werden.

In den Verbindungsstraßen zwischen Langstraße und Von-Behring-Straße wird empfohlen, ein Mischprinzip mit Bewohner- und Kurzzeitparken einzurichten. Der Parkraum würde dabei sowohl für Anwohnende mit Bewohnerausweis als auch von Kurzzeitparkern mit Parkscheibe genutzt werden. Dadurch wird die Nutzergruppe der Anwohnenden zwar priorisiert, bei verfügbaren Kapazitäten kann der Parkraum in der nahen Umgebung des Einzelhandels jedoch auch vom Kundenverkehr genutzt werden.

Durch Strukturierung der Nutzergruppen soll der Parkdruck und der Parksuchverkehr im gesamten Stadtteil verringert werden. Dies ist ein Baustein einer konsequenten und nachhaltigen Organisation des Parkraums bzw. der öffentlichen Flächen.

6.1.2. Bieber

Wie auch im Stadtteil Bürgel sind in den Ortskernstraßen und den Siedlungsbereichen in Bieber die Parkflächen primär für die Bewohnenden vorzuhalten. Dies bezieht sich vor allem auf die in Abbildung 22 blau gekennzeichneten Bereiche nördlich sowie südlich der Aschaffenburger Straße. Da die Aschaffenburger Straße hier jedoch eine deutliche Trennwirkung zwischen den beiden Gebieten erzeugt und die Anwohnenden aus dem nördlichen Siedlungsgebiet nicht in den südlichen Ortskern verlagert werden sollten, ist zu empfehlen, zwei separate Bewohnerzonen einzurichten. Dabei sollte die Bewohnerzone nördlich der Aschaffenburger Straße jedoch nicht mit der Grenze des Untersuchungsgebietes enden, sondern auch den weiter nördlich gelegenen Bereich berücksichtigen. Andernfalls ist ein größerer Verdrängungseffekt zu erwarten. Genauso sollte sich die Bewohnerzone südlich der Aschaffenburger Straße über den gesamten Bereich bis zur Hamburger Straße erstrecken. Bei der konkreten Umsetzung sind in beiden Gebieten auch eine Anzahl an temporär beschränkten Parkmöglichkeiten für den Lieferverkehr oder Besuchende vorzusehen – gesammelt oder in den Straßen verteilt.

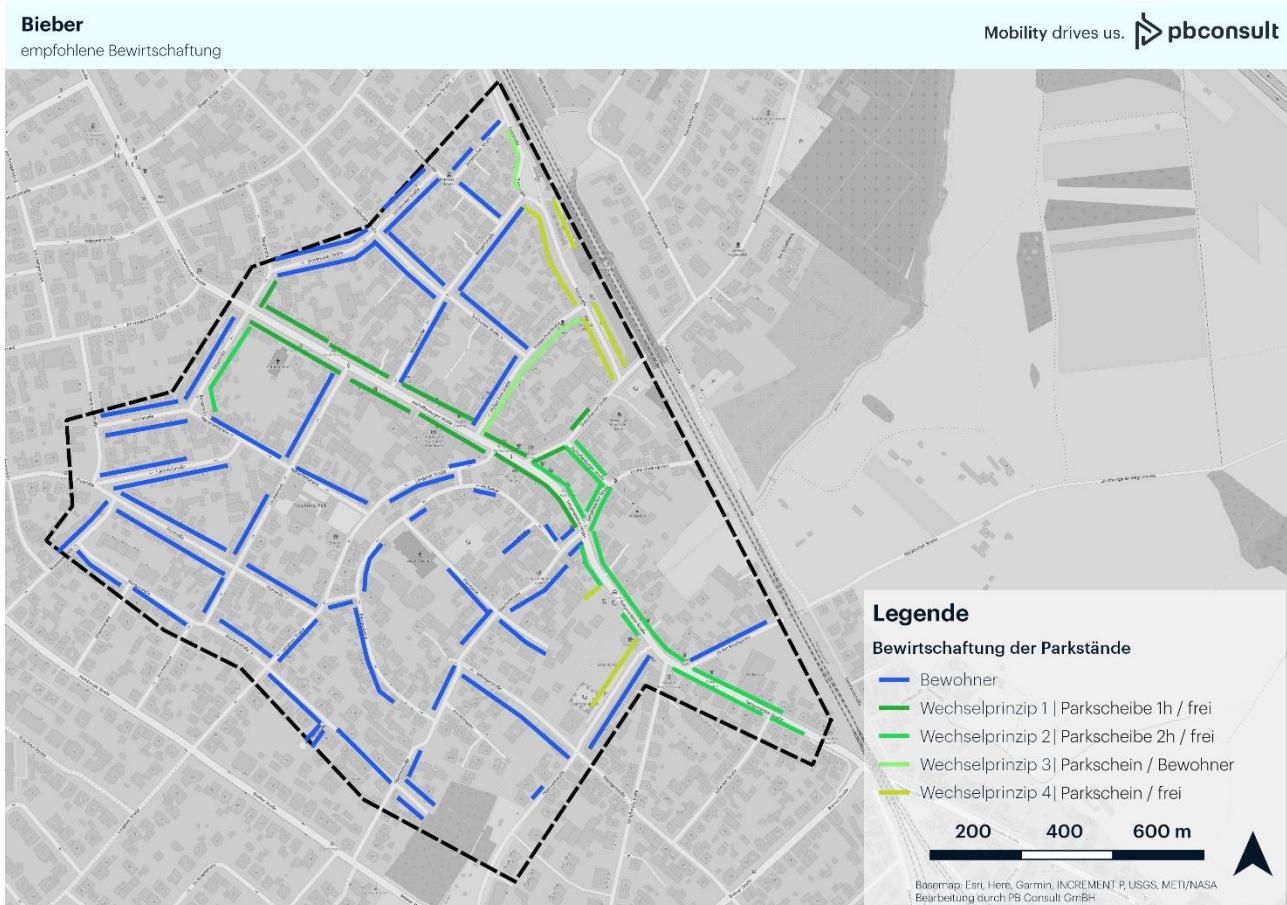


Abbildung 22: Darstellung der empfohlenen Bewirtschaftung in Bieber (eigene Darstellung)

Da der Einzelhandel sich im Stadtteil sehr stark entlang der Aschaffenburger bzw. Seligenstädter Straße bündelt, sollten die Parkflächen hier tagsüber für den Kundenverkehr als Kurzzeitparkplätze reserviert werden. Dies sollte über eine Parkscheibenregelung mit einer maximalen Parkdauer von 1 bis 2 Stunden geregelt werden. Somit kann eine hohe Fluktuation gewährleistet werden und die Parkflächen können entsprechend schnell wieder zur Verfügung stehen, was letztlich die Erreichbarkeit der Geschäfte verbessert. Auch hier sind vereinzelt Flächen für Liefer- und Ladezonen zu berücksichtigen.

Für die weiteren Nutzergruppen mit einer Standzeit von ca. 2 bis 8 Stunden sollten die Parkmöglichkeiten außerhalb der Ortskernstraßen und des Zentrums vorgesehen werden. Optimalerweise kann diese Nutzergruppe örtlich gebündelt werden, sodass der Parksuchverkehr möglichst gering gehalten wird. Hierzu bieten sich vor allem der Bereich am Ostendplatz sowie der Bereich am Bahnhof an. Daher wird empfohlen, diese Parkflächen tagsüber über ein Parkschein-System zu bewirtschaften und nachts allen Nutzergruppen zur Verfügung zu stellen. Die P&R-Stellplätze sollten zwingend für Nutzende des ÖV vorgehalten und nicht tagsüber durch Anwohnende belegt werden. Um eine Hürde für die Anwohnenden zu schaffen, sollen die Parkplätze zwar über ein Parkschein-System bewirtschaftet werden, allerdings sollte hier ein sehr günstiger Tarif (z.B. Tagesticket für 1€) gelten, sodass kein erheblicher finanzieller Nachteil für die ÖV-Nutzenden entsteht. Um die Parkmöglichkeiten für den Pendelverkehr zu erweitern, könnten auch die Parkstände entlang der Poststraße analog zur Regelung der P&R-Stellplätze bewirtschaftet werden. Nachts sollten diese jedoch wieder den Anwohnenden zur Verfügung stehen. In Abbildung 22 wird in der Poststraße und der Philipp-Reis-Straße vorgeschlagen, die Parkplätze tagsüber nur mit Parkschein und nachts nur mit Bewohnerparkberechtigung zur Verfügung zu stellen. Denkbar wäre auch, die Parkplätze abends nur für Bewohner zu reservieren, beispielsweise von 17 bis 22 Uhr. Nach diesem Zeitraum könnten die Parkflächen auch von anderen Personen genutzt werden. Diese Regelung könnte jedoch zu einem erhöhten Parksuchverkehr in den betroffenen Straßen führen, da der Parkraum nachts einer größeren Nutzergruppe zur Verfügung stünde. Zudem besteht das Risiko, dass Personen ohne Bewohnerparkausweis während der reservierten Zeit parken und darauf spekulieren, vor 22 Uhr nicht kontrolliert zu werden.

Sollte die Einrichtung eines Parkschein-Systems finanziell und verwaltungstechnisch nicht abbildbar sein, könnten die Parkflächen zunächst unbewirtschaftet bleiben, sollten dann aber hinsichtlich der Auslastung beobachtet werden. Es bestünde in diesem Fall das Risiko, dass Anwohnende aus den bewirtschafteten Bereichen ihre Fahrzeuge in den unbewirtschafteten Straßen abstellen, was den Parkdruck dort erhöhen würde. Es wird daher empfohlen, den gesamten Parkraum zu regulieren.

6.2. Gezielte Umgestaltung ausgewählter Straßen

Wie zuvor beschrieben ist eine flächendeckende Reduzierung des Parkraumangebots im gesamten Stadtteil aufgrund der fehlenden Ausgleichsflächen und der sehr hohen Parkraumnachfrage nicht zu empfehlen. Stattdessen sieht das Konzept vor, in beiden Stadtteilen zunächst Straßen und Orte auszuwählen, die hinsichtlich der Aufenthaltsqualität und als Begegnungsort das größte Potenzial bieten, und nur dort den Parkraum durch eine Umgestaltung des Straßenraumes neu zu ordnen. Somit kann an diesen markanten Orten in beiden Stadtteilen eine Flächengerechtigkeit hergestellt und gleichzeitig die Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs berücksichtigt werden. Durch den geschaffenen Mehrwert hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Attraktivität, können diese Straßen als positives Beispiel für zukünftig geplante Veränderungen dienen. Im Rahmen dieses Konzeptes wurden in beiden Stadtteilen jeweils drei Straßen bzw. Straßenabschnitte für diese priorisierte Umgestaltung ausgewählt.

6.2.1. Bürgel

Im Stadtteil Bürgel wurden die Langstraße (zwischen Kreuz- und Schönbornstraße), der Bürgerplatz sowie die Bürgerstraße als diejenigen Straßen ausgewählt, bei denen eine Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes den größten spürbaren Mehrwert für die Bevölkerung hätte. Diese Umgestaltung sollte priorisiert umgesetzt werden. Die dargestellten Ideenskizzen sind keine detailliert ausgearbeiteten Entwurfspläne, sondern dienen der Visualisierung und Konkretisierung der erarbeiteten Handlungsempfehlungen und können als Grundlage für weitergehende Planungen verwendet werden. Um ein besseres räumliches Verständnis für die potenzielle Umgestaltung zu erhalten, wurden für die Ideenskizzen zusätzlich idealtypische Visualisierungen angefertigt. Diese sind im Anhang zu finden. In den Ideenskizzen nicht berücksichtigte Gestaltungsaspekte, welche aber in der vertiefenden Planung zwingend beachtet werden müssen, sind u.a.:

- Straßenbeleuchtung
- Materialauswahl für den Straßenraum
- Auswahl der Ausstattungselemente im öffentlichen Raum
- Baumstandorte unter Berücksichtigung von Leitungstrassen
- Klimarelevante Aspekte (bspw. Umgang mit Niederschlagswasser, Fassadenbegrünung)
- Barrierefreiheit auch im Kontext von Sondernutzungsflächen

6.2.1.1. Langstraße

Die Langstraße befindet sich im Zentrum Bürgels. Sie ist die belebte Achse des Stadtteils, der Großteil des Bürgeler Gewerbes ist dort angesiedelt. Hier befinden sich derzeit die einzigen Parkplätze im Stadtteil, welche tagsüber temporär beschränkt mit Parkscheibe nutzbar sind, sodass sie vorwiegend dem Kundenverkehr zur Verfügung stehen. Dennoch gibt es auch zahlreiche unregulierte Parkmöglichkeiten, teilweise längsangeordnet im Seitenraum. Den öffentlichen Raum in der Langstraße in diesem Maße dem ruhenden Verkehr zur Verfügung zu stellen, stellt eine sehr ineffiziente Flächennutzung dar und bietet nur wenig Aufenthaltsqualität. Hier sollte gezielt die Dominanz des ruhenden Verkehrs reduziert und durch Begrünung, Sitzgelegenheiten und verkehrlicher Beruhigung die Attraktivität des Straßenraums gesteigert werden.

Um die empfohlene Umgestaltung zu veranschaulichen, wurde hierzu ein beispielhafter Straßenabschnitt zwischen Kreuz- und Schönbornstraße ausgewählt und die empfohlenen Maßnahmen skizziert (vgl. Abbildung 23).



Abbildung 23: Neuordnung des Parkraums in der Langstraße (Ideeenskizze)

Die empfohlene Führungsform für die Langstraße ist ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. Dem Kunden- und Besucherverkehr sollte während der Geschäftszeiten des Einzelhandels Parkraum in Form von schräg angeordneten, markierten Parkbuchtten zur Verfügung stehen. Außerhalb der Geschäftszeiten sollte der Parkraum allen Nutzergruppen zur Verfügung stehen. Durch eine klare Sichtbarkeit der Parkplätze wird das Falschparken vermieden, durch eine temporär beschränkte Nutzung tagsüber wird gewährleistet, dass die Parkflächen nicht von Anwohnenden belegt werden, sondern tagsüber für den Kundenverkehr nutzbar sind.

Das derzeit vorherrschende Seitenrandparken sollte reduziert werden. Der Raum sollte stattdessen für den Fußverkehr, Begrünung sowie Aufenthaltsmöglichkeiten genutzt werden. Damit einher geht eine sehr geringe Reduzierung des Parkraums, durch die keine Erhöhung des Parkdrucks zu erwarten ist. Die zulässige Geschwindigkeit sollte ebenfalls deutlich reduziert werden, sodass ein sicheres Queren des Fußverkehrs gewährleistet werden kann. Für den Radverkehr sollten ausreichende und hochwertige Abstellanlagen vorgesehen werden.

Die Langstraße sollte somit zur attraktiven, belebten Achse im gewerblichen Zentrum Bürgels umgestaltet werden. Eine Neuverteilung der öffentlichen Flächen und die weitere verkehrliche Beruhigung für den Kfz-Verkehr ist insofern überfällig, da mit dem Bau des Mainzer Rings der Durchgangsverkehr in Bürgel bereits nach außerhalb verlagert wurde. Das dadurch gewonnene Gestaltungspotenzial zur Aufwertung des Zentrums wurde bislang jedoch noch nicht genutzt.

6.2.1.2. Bürgerplatz

Der Bürgerplatz, genannt „Dalles“ bietet das größte Potenzial für einen attraktiven Erholungs- und Begegnungsort im Zentrum Bürgels. Auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde dieser Ort mehrfach erwähnt und Wünsche zu einer Umgestaltung und verkehrlichen Beruhigung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität geäußert. Im Rahmen des Parkraumkonzeptes wird aufgrund der Komplexität keine Gestaltung des Bürgerplatzes vorgenommen, sondern lediglich auf den Parkraum eingegangen. Zur Platzgestaltung liegen seitens der Stadt bereits Entwürfe vor, an welchen sich die potenzielle Ausrichtung des Platzes grob orientiert. Zur Akzeptanz der veränderten Parkraumsortierung durch die Bevölkerung ist eine attraktive Gestaltung des Platzes unbedingt erforderlich und sollte mit dieser Hand in Hand gehen. Derzeit bieten die unmittelbar am Dalles anliegenden Straßen Raum für etwa 25 Parkstände, auch hier dominiert der ruhende Verkehr das Straßenbild deutlich. Ein zentraler Bürgerplatz sollte jedoch den Anspruch haben, als lebendiger Treffpunkt der Gemeinschaft zu dienen, die Begegnung zu fördern sowie ein Ort der Erholung zu sein.

Wie zuvor erläutert, ist aufgrund des vorherrschenden Parkdrucks allgemein eher vorsichtig mit einer Reduzierung des Parkraumangebotes umzugehen. Das mit dem Parkraumkonzept jedoch nicht nur die Ansprüche des ruhenden Verkehrs, sondern auch soziale und stadtgestalterische Aspekte einhergehen sollen, wird insbesondere im Bereich des Bürgerplatzes deutlich. Um die oben genannten Funktionen des Dalles zu ermöglichen und zu fördern, ist eine Reduzierung der Dominanz des ruhenden Verkehrs durch eine Verringerung des verfügbaren Parkraums zu empfehlen bzw. notwendig. Konkret soll die Anzahl der Stellplätze deshalb von 25 auf 5 reduziert werden.

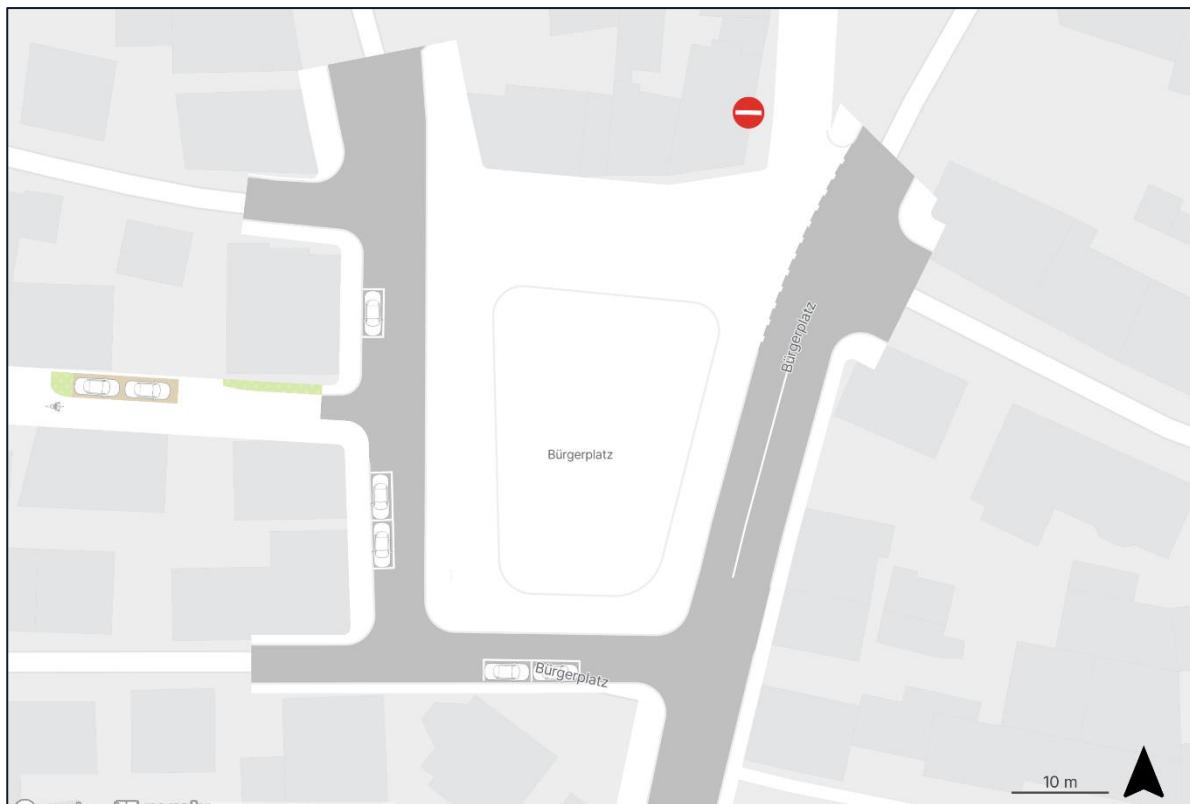


Abbildung 24: Neuordnung des Parkraums am Dalles (Ideenskizze)

In Abbildung 24 ist dargestellt, an welchen Stellen um den Bürgerplatz zukünftig Parkmöglichkeiten vorgesehen werden könnten, um gleichzeitig an nutzbarer Fläche für den Bürgerplatz zu gewinnen. Die im Verhältnis zum gesamten Parkraumangebot in Bürgel leichte Reduzierung führt dazu, dass die Nutzung privater Stellplätze relevanter wird.

Im Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach wird vorgeschlagen, eine Umsetzungsstrategie für Mobilitätsstationen zu entwickeln⁵. Der Dalles sollte in dieser Strategie als potenzieller Standort berücksichtigt werden. Das Mobilitätsangebot sollte dabei durch Car- oder Bikesharing-Angebote erweitert werden. Verschiedene Studien legen nahe, dass der Ausbau von ÖV-Haltestellen hin zu Mobilitätsstationen die Mobilität abseits des eigenen PKW fördert, was wiederum die Parkraumnachfrage im Gebiet reduzieren kann⁶.

Die Neuordnung des Parkraums am Dalles sollte allerdings nur im Rahmen einer grundsätzlichen Umgestaltung und Aufwertung des Platzes vorgenommen werden, damit ein tatsächlicher Mehrwert für die Bevölkerung entsteht.

6.2.1.3. Bürgerstraße

Die Bürgerstraße ist für eine Umgestaltung prädestiniert. Sie verbindet als Achse den Bürgerplatz im Ortskern Bürgels mit dem Mainufer, welches als Naherholungsgebiet dient. Zudem kann ein großer Mehrwert hinsichtlich der Aufenthaltsqualität sowie der Führung des Fuß- und Radverkehrs geschaffen werden. Gleichzeitig kann die Bürgerstraße als positives Beispiel für die anderen Ortskernstraßen dienen.

Oftmals geht bei den schmalen Ortskernstraßen wie der Bürgerstraße das Abstellen eines Pkw mit einer Einschränkung der Gehwegbreiten einher. Parken die Fahrzeuge jedoch so, dass die Gehwege nicht eingeschränkt werden, kann meist die notwenige Restfahrbahnbreite nicht mehr eingehalten werden. Um trotz des schmalen Straßenquerschnitts ausreichende Flächen für alle Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die Parkraumnachfrage zu bedienen, wird als Führungsform die Umsetzung eines verkehrsberuhigten Bereiches empfohlen. Die Verkehrsfläche steht dabei allen Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt zur Verfügung. Dem Fußverkehr steht somit die gesamte Straßenbreite zur Verfügung. Dies hat den Vorteil, dass am Straßenrand zusätzlich stellenweise Parkflächen vorgesehen werden können, welche dann zwingend markiert werden müssen. In Abbildung 25 ist die empfohlene Straßenraumgestaltung skizziert.

⁵ Vgl. Stadtwerke Offenbach (Hg.) (2023): NiO Nahverkehr in Offenbach, S. 24f. (Verfügbar unter: [Nahverkehrsplan | Stadtwerke Offenbach](#), Zugriff am 14.02.2025)

⁶ Vgl. Agora Verkehrswende (Hg.) (2020): Ein anderer Stadtverkehr ist möglich. Neue Chancen für eine krisenfeste und klimagerechte Mobilität, S. 31ff. (Verfügbar unter: [Ein anderer Stadtverkehr ist möglich](#), Zugriff am 17.02.2025)



Abbildung 25: Neuordnung des Parkraums in der Bürgerstraße (Ideenskizze)

Die Anzahl der zu errichtenden Parkplätze könnte in diesem Fall so gewählt werden, dass sie dem bestehenden Parkraumangebot entspricht. Jedoch sollte auch hier ganzheitlich gedacht werden und beispielsweise Versickerungsflächen, Begrünung oder Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten berücksichtigt werden. Die Ideenskizze sieht daher etwa 7 Parkstände vor, welche allesamt eine versickerungsfähige Oberfläche haben. Am westlichen und östlichen Ende der Straße sollte am Straßenrand eine Begrünungsmöglichkeit vorgesehen werden. Da die Straßenbreite für den Zweirichtungsverkehr zu schmal ist, ein verkehrsberuhigter Bereich jedoch nicht als Einbahnstraße ausgewiesen werden kann, sollte die Bürgerstraße als unechte Einbahnstraße gestaltet werden. Dies lässt sich realisieren, indem die Einfahrt in die Straße von einer Seite aus untersagt wird.

Dieses Gestaltungsprinzip könnte auf die anderen Ortskernstraßen übertragen werden, ohne dabei das Parkraumangebot erheblich zu reduzieren, gleichzeitig aber eine gerechtere Flächenaufteilung schaffen.

6.2.2. Bieber

Im Stadtteil Bieber wurden die Aschaffenburger Straße (zwischen Phillip-Reis- und Wingertstraße), die Philipp-Reis-Straße sowie die Oberhofstraße (zwischen Altbieber und Pfarrgasse) als diejenigen Straßen ausgewählt, bei denen eine priorisierte Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes den größten spürbaren Mehrwert für die Bevölkerung hätte. Die drei Straßen wurden auch als repräsentatives Beispiel für die drei Straßenkategorien „Geschäftsstraße“, „Gründerzeitliche Straße“ und „Ortskernstraße“ ausgewählt. Die dargestellten Ideenskizzen sind keine detaillierten Entwurfspläne, sondern dienen der Visualisierung und Konkretisierung der erarbeiteten Handlungsempfehlungen. Sie können aber durchaus als Grundlage für weitergehende Planungen angesehen werden. Um ein besseres räumliches Verständnis für die potenzielle Umgestaltung zu erhalten, wurden für die Ideenskizzen zusätzlich idealtypische Visualisierungen angefertigt. Diese sind im Anhang zu finden. In der konkreten Planungsphase sind die in Kapitel 6.2.1 aufgeführten Gestaltungsaspekte zu berücksichtigen.

6.2.2.1. Aschaffenburger Straße

Ähnlich zur Langstraße in Bürgel ist die Aschaffenburger Straße in Bieber die zentrale Geschäftsstraße, in der sich der Großteil des Einzelhandels befindet. Die Aschaffenburger Straße führt von Offenbach im Norden kommend durch den Stadtteil Bieber und geht in die Seligenstädter Straße über, welche in Richtung Obertshausen führt. Durch die B448 ist der Durchgangsverkehr bereits aus dem Stadtteil verlagert, sodass ein großer Gestaltungsspielraum für eine Aufwertung des Straßenraumes geschaffen wurde. Dieser wurde bisher jedoch noch nicht genutzt. Der Straßenraum besteht derzeit aus einem Fahrstreifen je Richtung, beidseitigen Gehwegen sowie fast durchgehenden, längsangeordneten Parkmöglichkeiten. Zwar ist es wichtig, für den ansässigen Einzelhandel Pkw-Stellplätze vorzusehen, dennoch sollte hier durch eine gezielte Umgestaltung die Aufenthaltsqualität gesteigert und die Dominanz des ruhenden Verkehrs gesenkt werden. In Abbildung 26 ist skizziert, wie diese Umgestaltung aussehen könnte.

Ausschlaggebend ist die Trennwirkung, welche die bisherige Anordnung der Parkflächen mit sich bringt. Diese gilt es zu brechen und den Raum offener für alle Verkehrsteilnehmenden zu gestalten. Daher sollten beidseitig einige Parkstände durch Baumstandorte, Begrünung, Sitzmöglichkeiten, Fahrradabstellanlagen oder außengastronomische Bereiche ersetzt werden. Auch sollten Lücken als großzügige Querungsmöglichkeiten gelassen werden. Besonderer Wert sollte daraufgelegt werden, Einmündungen und Kreuzungsbereiche gemäß der StVO freizuhalten, um so die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Um das Straßenbild aufzulockern, sollten die markierten Parkstände unregelmäßig angeordnet werden. Sie sollten tagsüber ausschließlich dem Kundenverkehr zur Verfügung stehen, demnach also temporär beschränkt werden, beispielsweise mit Parkscheibe. Als Führungsform wird für diesen Abschnitt, wie auch in der Langstraße, ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich empfohlen, mit reduzierter Geschwindigkeit auf Tempo 20 und einer niveaugleichen Fläche.



Abbildung 26: Neuordnung des Parkraums in der Aschaffenburger Straße (Ideenskizze)

Die Aschaffenburger Straße sollte somit zur attraktiven Achse für alle Verkehrsteilnehmenden gestaltet werden. Vor allen Dingen würde die Aufenthaltsqualität und das Stadtbild verbessert werden. Hiervon würde der Einzelhandel, die Anwohnenden und die Kunden gleichermaßen profitieren.

Der Wunsch der Aufwertung und verkehrlichen Beruhigung der Aschaffenburger Straße wurde nicht nur häufig im Rahmen der Bürgerbeteiligung genannt, auch gab es bereits innerhalb der Bürgerschaft detaillierte Vorschläge für eine Umgestaltung dieser. Diese Vorschläge wurden während der Erarbeitung der Ideenskizze (Abbildung 26) berücksichtigt. Einige Punkte wurden als verkehrlich nicht geeignet erachtet. Beispielsweise eine in Schlangenlinien angeordnete Fahrbahn zur Reduzierung der Geschwindigkeit. Da dies jedoch negativ auf den Busverkehr und die Sichtbeziehungen auswirkt sowie bei langen Abschnitten nur bedingt Einfluss auf die Geschwindigkeit hat, wurde dieser Vorschlag nicht übernommen. Hingegen wurden eine wechselseitige Anordnung der Parkstände sowie die Berücksichtigung von Baumstandorten im Seitenraum für den betrachteten Abschnitt übernommen.

6.2.2.2. Philipp-Reis-Straße

Eine bedeutsame Achse von der Aschaffenburger Straße zum Bahnhof Bieber ist die Philip-Reis-Straße. Sie könnte eine attraktive Verbindung vom wichtigen ÖPNV-Haltepunkt zum lebendigen Zentrum darstellen und dadurch auch einen positiven Einfluss auf die Nutzung des ÖPNV-Angebots über den Bahnhof schaffen. Eine Umgestaltung der Straße mit besser organisierten Verkehrsflächen, reduziert Sichtbehinderungen und erhöht dadurch die Verkehrssicherheit und Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmenden.

Aktuell fallen die schlechte Oberflächenbeschaffenheit und die Dominanz des ruhenden Verkehrs auf, was die Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr sowie die Aufenthaltsqualität für Anwohnende deutlich reduziert. Über eine vorwiegend wechselseitige Anordnung der Parkstände und eine Umwidmung einiger Flächen in begrünte Flächen mit Aufenthaltsmöglichkeiten kann der Straßenraum aufgewertet werden. Wichtig für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist die Freihaltung der Seitenräume an Grundstückszufahrten, wie durch Grünbeete, oder Fahrradbügel. Zudem sollten einige Baumstandorte zur Hitzereduzierung geschaffen werden. Die derzeitige Führungsform einer Einbahnstraße (bis Einmündung Salzburger Str.) kann zunächst bestehen bleiben.

Die vorgesehenen Parkstände sind derzeit ganztägig für alle Nutzergruppen freigegeben, sollten jedoch zukünftig primär den Anwohnenden zur Verfügung stehen. Es würde sich daher anbieten, das Parken nachts nur mit Bewohnerausweis zu erlauben. Dieses sogenannte Wechselprinzip wird bereits in anderen Städten, wie Nürnberg oder Fürth, praktiziert. Da Anwohnende oft tagsüber aufgrund von Arbeit oder Besorgungen keinen Stellplatzbedarf im eigenen Quartier haben, stehen die Parkstände am Tag allen Nutzergruppen, ggf. gegen Gebühr oder mit Parkscheibe, zur Verfügung. Am Abend und in der Nacht werden die Parkplätze für die Bewohnenden reserviert. So kann eine optimale Auslastung und Verteilung auf die Nutzengruppen sichergestellt werden. Es ist zu berücksichtigen, dass tagsüber maximal 50%, nachts maximal 75% des Parkraums für Bewohnende reserviert werden darf⁷.

Die Anzahl der Parkmöglichkeiten in der Philipp-Reis-Straße sollte von rund 20 auf ca. 15 Parkstände reduziert werden. Durch diese Reduzierung ist keine merkbare Erhöhung des Parkdrucks zu erwarten, vielmehr wird die Nutzung verfügbarer privater Stellplätze gefördert.



Abbildung 27: Neuordnung des Parkraums in der Philipp-Reis-Straße (Ideen skizze)

⁷ Vgl. VwV-StVO §45

6.2.2.3. Oberhofstraße

Repräsentativ für viele Straßen im Ortskern des Stadtteils Bieber steht die Oberhofstraße, die einen schmalen Querschnitt und eine eher ungeordnete Straßenraumaufteilung vorweist. Sie ist derzeit – im Gegensatz zu einigen anderen Ortskernstraßen – noch in beide Richtungen befahrbar und nicht als Einbahnstraße ausgewiesen. Sie liegt wie auch alle anderen Ortskernstraßen in einer Tempo 30 Zone, dennoch sind die Straßen für den Fuß- und Radverkehr nur wenig attraktiv. Die Verkehrssicherheit unter der ungeordneten Parksituation und dadurch teils schlecht einsehbare Einmündungsbereiche, eigene Gehwege für den Fußverkehr sind nicht vorhanden. Durch eine Umgestaltung der Oberhofstraße könnte nicht nur der Parkraum geordnet und verbessert werden, sondern grundsätzlich eine gleichberechtigte Flächenaufteilung mit erhöhter Aufenthaltsqualität hergestellt werden. Die Oberhofstraße könnte somit eine attraktive Achse zwischen dem Ortskern und dem lebendigen Zentrum in der Aschaffenburger Straße bilden.

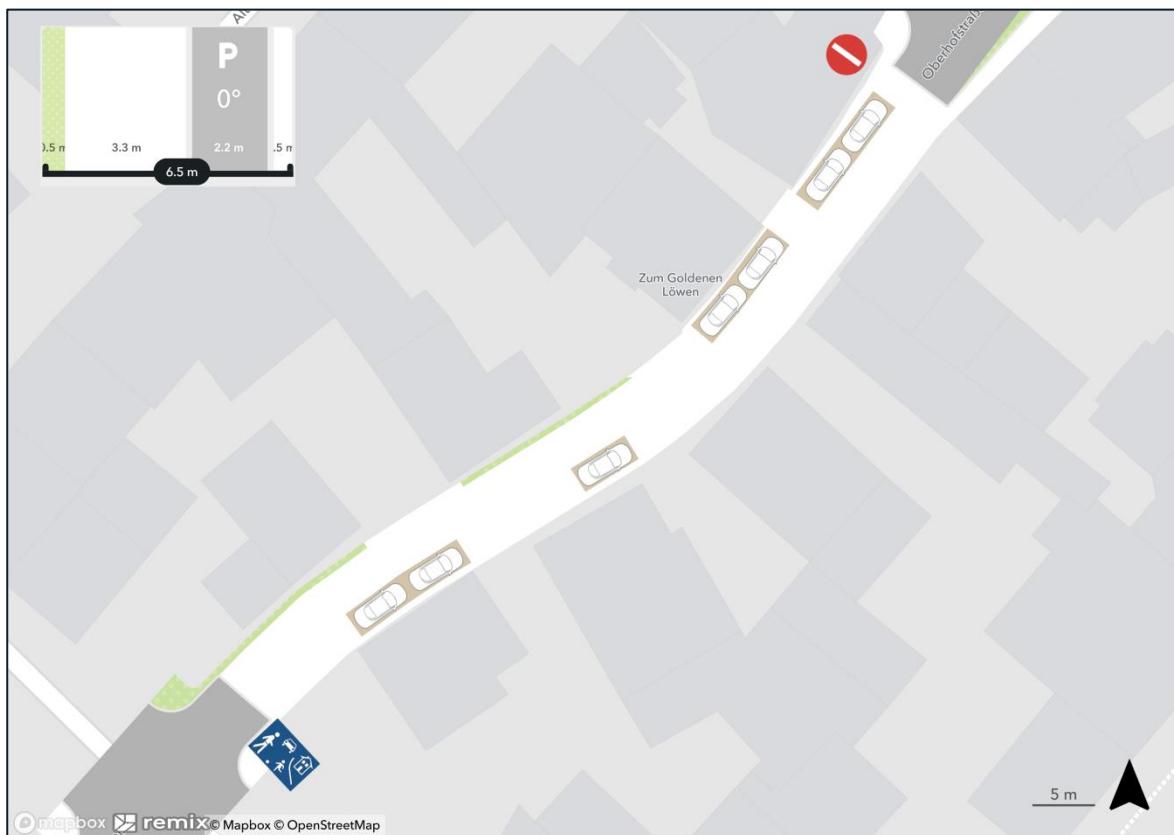


Abbildung 28: Neuordnung des Parkraums in der Oberhofstraße (Ideenskizze)

Bei der derzeit möglichen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist die Führung des Fußverkehrs auf einer gemeinsamem Verkehrsfläche nicht empfehlenswert, da der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten zu groß ist. Wie in Abbildung 28 dargestellt, wird genauso wie in der Bürgerstraße in Bürgel ein verkehrsberuhigter Bereich empfohlen. Dieser soll in eine Fahrtrichtung freigegeben und als niveaugleiche Fläche gestaltet werden. Dadurch können Parkstände am Rand markiert und die erforderliche Restfahrbahnbreite eingehalten werden. Durch die Markierung der Parkstände wird der Parkraum geordnet und strukturiert. Die Parkstände sollten ausschließlich den Anwohnenden zur Verfügung stehen und entsprechend als Bewohnerstellplätze mit Bewohnerparkausweis bewirtschaftet werden.

Um in den engen Straßenräumen Versickerungsmöglichkeiten vorzusehen, sollten die Parkstände mit einer versickerungsfähigen Oberfläche hergestellt werden. Die Möglichkeiten zur weiteren

Begrünung der Ortskernstraßen sind begrenzt. Baumstandorte sind aufgrund der Nähe zu Hauswänden oft nicht möglich. Daher wird als alternative Begrünung empfohlen, an den Grundstücksgrenzen Grünbeete einzurichten. Diese haben nicht nur einen klimatischen und gestalterischen, sondern auch einen sozialen Mehrwert. Diese können beispielsweise als gemeinschaftlich bewirtschaftete Fläche im Rahmen eines Nachbarschaftsprojektes genutzt werden. Weiter wird empfohlen, die Möglichkeiten einer Fassadenbegrünung zu prüfen.

Die Empfehlungen greifen zahlreiche Vorschläge auf, die im Rahmen der Bürgerbeteiligung mehrfach genannt wurden. Hier ist vor allem die Förderung des Fußverkehrs durch verkehrliche Beruhigung und die Sperrung der Durchfahrt hervorzuheben. Zudem wurde der Wunsch nach Entsiegelung und Begrünung von Flächen geäußert. Auch die Reduzierung der Parkflächen und die Einrichtung von Anwohnerparken wurde im Bereich des Ortskerns mehrfach genannt. Die empfohlene Umgestaltung würde also sowohl die Ziele des Parkraumkonzeptes als auch die Wünsche und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger berücksichtigen. Aufbauend auf dieser Umgestaltung könnten langfristig weitere Ortskernstraßen baulich angepasst werden.

6.3. Umgestaltung des Straßenraums

Im dritten und langfristigen Schritt soll schließlich die sukzessive Umgestaltung der weiteren Straßen und der Neuordnung des Parkraums im gesamten Untersuchungsgebiet bzw. Stadtteil erfolgen. Dieser Schritt hat letztlich die Erreichung der gesetzten Ziele für die Organisation des Straßenraums als Ergebnis. Die bereits umgestalteten Straßen und die Erfahrungen hieraus können dabei als Grundlage und Vorbild verwendet werden.

Durch die positiv wahrgenommenen Veränderungen in den drei Fokusstraßen beider Ortsteile wurde bereits dargestellt, dass eine Umgestaltung des Straßenraums und die Neuordnung des Parkraums einen Mehrwert hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität erzeugt. Die Regulierung der Nutzergruppen des Parkraums durch das Parkraummanagement dient dazu den Parkraum effizienter zu verteilen und den Parksuchverkehr zu reduzieren. Die Menschen können sich nun also besser orientieren, um verfügbaren Parkraum für ihren Nutzungszweck zu finden. Auch kann hierdurch grundsätzlich die Nutzung des eigenen Pkw beeinflusst werden, da weniger kostenloser Parkraum zur Verfügung steht und die Menschen die Verkehrsmittelwahl daher hinterfragen könnten. Daran anknüpfend soll langfristig sukzessiv eine gerechtere Flächenverteilung hergestellt werden und die Aufenthaltsqualität weiter gesteigert werden. Dies ist nicht nur eine Reaktion auf das sich verändernde Mobilitätsverhalten, sondern begünstigt und fördert diese Entwicklung aktiv.

Als Orientierung, vor allem für die Ortskernstraßen in beiden Stadtteilen, können die Ideenskizzen aus Kapitel 6.2 dienen, welche grundsätzlich eine angepasste Flächenverteilung des Straßenraums und eine leichte Reduzierung des Parkraumangebots vorsehen. Bei den jeweiligen Planungen ist die Positionierung und Anzahl der Stellplätze individuell zu prüfen, die leichte Reduzierung und Neuordnung des Parkraumangebots und somit die Herstellung einer gerechten Flächenverteilung sollte jedoch immer als oberstes Umgestaltungsziel verfolgt werden.

6.4. Zusätzliche Handlungsempfehlungen

6.4.1. Förderung alternativer Mobilitätsangebote

Die Reduzierung der Dominanz des ruhenden, aber auch des fließenden Verkehrs kann nie ausschließlich über Verdrängungsmaßnahmen (Push-Maßnahmen) erfolgreich gestaltet werden, sondern muss immer in Zusammenhang mit der Förderung von alternativen Angeboten erfolgen. Die beiden Stadtteile liegen sowohl für den ÖPNV als auch den Radverkehr in einer sehr attraktiven Anbindung zum Stadtzentrum Offenbachs. Die Förderung dieser Mobilitätsangebote sollte mit der Neuordnung des Parkraums einhergehen.

Daneben sollte im Zuge der Neuordnung des Parkraums das Carsharing-Angebot, welches in der Stadt Offenbach und auch im Stadtteil Bürgel bereits besteht, ausgebaut werden. Durch einen Carsharing-Stellplatz lassen zwischen fünf und 16 Stellplätze für private Pkw ersetzen⁸. Der Ausbau des Sharing-Angebots hat somit positiven Einfluss auf den Parkdruck in beiden Stadtteilen. Das Angebot sollte möglichst an hochfrequentierten und relevanten Orten positioniert werden, in Bürgel würde sich neben dem Angebot in der Langstraße beispielsweise der Bürgerplatz anbieten, in Bieber wären die Aschaffenburger Straße oder der Bahnhof gut dafür geeignet. Im Zuge der Förderung des Carsharings sollte auch eine mögliche Ausweitung des Bikesharing-Angebots auf die beiden Stadtteile Bürgel und Bieber geprüft werden.

6.4.2. Erwerb verfügbarer Flächen für Quartiersgaragen

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung kam das Thema Quartiersgaragen häufiger auf. Ein Vorschlag für einen Standort in Bürgel wurde wie in Kapitel 5.4 als eher ungeeignet bewertet. Derzeit gibt es im Untersuchungsgebiet und im näheren Umfeld keine Ausgleichsflächen, um den ruhenden Verkehr aus dem Straßenraum dorthin zu verlagern und zu bündeln. Sollte sich langfristig die Möglichkeit ergeben, von städtischer Seite aus Flächen für Quartiersparkhäuser oder Tiefgaragen in attraktiver Lage zu erwerben, sollten diese geprüft werden. In Bieber sollte dabei ein besonderes Augenmerk auf den Bereich um den Bahnhof gelegt werden und Möglichkeiten für die Erweiterung der P&R-Parkplätze geprüft werden. Mit einer entsprechend angepassten Bewirtschaftung könnte darüber das Siedlungsgebiet entlastet werden.

⁸ Bundesverband Carsharing e.V. (Hg.) (o. J.): Verkehrsentlastung durch Carsharing. S. 1ff. (Verfügbar unter [240529_Factsheet_Verkehrsentlastung_final.pdf](https://www.bundesverband-carsharing.de/fileadmin/dateien/Downloads/Factsheets/240529_Factsheet_Verkehrsentlastung_final.pdf), Zugriff am 14.02.2025)

7. Vertiefte Betrachtung – Schöffenstraße, Bürgel

Im Verlauf der Konzepterstellung ergaben sich für den Parkraum in der Schöffenstraße verkehrliche Änderungen. Im Juni 2024 wurde nach einer Bürgerbeschwerde das bis dahin in Teilbereichen der Schöffenstraße (Bürgel) angeordnete Parken auf dem Gehweg durch die Straßenverkehrsbehörde aufgehoben. Aufgrund der geringen Straßen- bzw. Gehwegrestbreiten sind in der Schöffenstraße damit keine ordnungsgemäßen Abstellmöglichkeiten mehr vorhanden. Im Rahmen des Parkraumkonzeptes soll ergänzend untersucht werden, welche Optionen regelkonformes Parken in der Schöffenstraße ermöglichen könnten.

Option 1: Umwidmung der Grünflächen

Nördlich der Fahrbahn verläuft derzeit ein Grünstreifen mit Baumbestand. Aus der Bürgerschaft kam hierzu der Vorschlag, auf dem Grünstreifen Parkmöglichkeiten einzurichten. Grundsätzlich sollte davon abgesehen werden, Grünflächen für den ruhenden Verkehr zu versiegeln. Sollte die Stadt Offenbach bestrebt sein, die Flächen für den ruhenden Verkehr umzuwidmen, so sind die einzuhaltenen Abstände zum Baumbestand zu prüfen. Sollte die Machbarkeit zu einem positiven Ergebnis führen, könnte diese Maßnahme mit einem eher geringen baulichen Aufwand umgesetzt werden.

Option 2: Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs

Eine alternative Möglichkeit, welche sich lediglich auf den bestehenden Straßenraum beschränkt und keine Grünflächen beansprucht, ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs. Dabei ist wichtig zu erwähnen, dass verkehrsberuhigte Bereiche grundsätzlich niveaugleich und ohne Gehwege angelegt sind. Diese Variante ist folglich mit einem größeren baulichen Aufwand verbunden. Verkehrsberuhigte Bereich sind nur bei sehr geringem Verkehrsaufkommen möglich und nur mit dem Ziel einzurichten, die Aufenthaltsfunktion und den Fußverkehr zu fördern. Die Schöffenstraße wäre hierfür besonders geeignet. Das Verkehrsaufkommen ist aufgrund der untergeordneten Bedeutung im Straßennetz gering und die Lage direkt am Mainufer begünstigt eine Straße mit Aufenthaltsfunktion.

Gleichzeitig ist in verkehrsberuhigten Bereichen zu beachten, dass Parkplätze zwingend markiert werden müssen. Da Gehwege nicht separat angelegt werden, können die zu errichtenden Parkplätze an den Rand verlagert werden. In der Schöffenstraße könnten somit auf der östlichen Straßenseite Parkplätze markiert werden, sodass gleichzeitig eine Restfahrbahnbreite von mindestens 3,05 Metern eingehalten werden könnte.

Die versetzte Anordnung der Parkplätze, alternierend auf der östlichen und westlichen Straßenseite, hätte eine massive Reduktion der verfügbaren öffentlichen Parkflächen zur Folge. Um die Ein- und Ausfahrten auf die Grundstücke sowie die Durchfahrt von Einsatz- und Entsorgungsfahrzeugen zu gewährleisten, müsste ein Großteil der öffentlichen Parkplätze entfallen. Daher stellt die Variante mit einseitig angelegten Parkplätzen auf der Ostseite die bessere Lösung dar.

Durch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches in der Schöffenstraße mit einer niveaugleichen Verkehrsfläche und markierten Parkflächen, könnte also das Parken grundsätzlich ermöglicht werden. Bei der Anzahl der Parkflächen, welche in einem verkehrsberuhigten Bereich vorhanden sein sollen, ist zu berücksichtigen, dass die primäre Funktion der Straße (Aufenthaltsfunktion) gewährleistet ist. Die maximal mögliche Anzahl an Parkständen entlang der östlichen Seite der

Schöffenstraße wird derzeit auf ca. 30 Parkstände geschätzt. Laut der der Parkraumerhebung im Jahr 2017 wurden entlang der östlichen Seite der Schöffenstraße 33 Parkflächen erfasst.

Die Anzahl der privaten Stellplätze der Anwohnenden in der Schöffenstraße, welche anhand von Luftbildern ermittelt wurde, wird auf etwa 50 Stellplätze geschätzt. Außerdem wurde anhand der Meldedaten die Anzahl der in der Schöffenstraße gemeldeten privaten Kfz ermittelt, welche bei knapp 60 Fahrzeugen liegt. Vor diesem Hintergrund ist nicht zu empfehlen, die maximal mögliche Anzahl an öffentlichen Stellplätzen in der Schöffenstraße zu errichten, sondern ausreichende Ausweich- und Aufenthaltsmöglichkeiten vorzusehen. In Abbildung 29 ist eine mögliche Anordnung der Parkstände skizziert.



Abbildung 29: Neuordnung des Parkraums in der Schöffenstraße (Ideen-skizze)

Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches in der Schöffenstraße würde folglich nicht nur Potenzial zu Aufwertung der Straße sondern auch zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bieten. In Verbindung mit den im Rahmen der Bürgerbeteiligung häufig gewünschten Parkmöglichkeiten für Anwohnende würde der verkehrsberuhigte Bereich somit einen Kompromiss bilden.

8. Verzeichnisse

Abkürzungen & Begriffe

EVE	Empfehlungen für Verkehrserhebungen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßenverkehr
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Parkplatz	öffentliche Fläche, die für das Abstellen von Fahrzeugen vorgesehen ist und aus mehreren Parkständen bestehen kann
Parkstand	eine spezifische Parkfläche im öffentlichen Raum; mehrere Parkstände zusammen bilden einen Parkplatz
Stellplatz	eine Abstellmöglichkeit für Kfz auf privater Fläche

Abbildungen

Abbildung 1: Umriss der beiden Untersuchungsgebiete (eigene Darstellung)	6
Abbildung 2: Verortung des Gewerbes innerhalb beider Ortsteile (eigene Darstellung)	7
Abbildung 3: Entwicklung des Pkw-Bestands in Bieber und Bürgel (eigene Darstellung / Quelle: Stadt Offenbach).....	8
Abbildung 4: Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze im Untersuchungsgebiet in Bürgel.....	9
Abbildung 5: Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze im Untersuchungsgebiet in Bieber	10
Abbildung 6: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bürgel um 03:00 Uhr (eigene Darstellung)	11
Abbildung 7: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bürgel um 09:00 Uhr (eigene Darstellung)	12
Abbildung 8: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bürgel um 13:00 Uhr (eigene Darstellung)	13
Abbildung 9: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bürgel um 21:00 Uhr (eigene Darstellung)	13
Abbildung 10: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bieber um 03:00 Uhr (eigene Darstellung)	15
Abbildung 11: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bieber um 09:00 Uhr (eigene Darstellung)	16
Abbildung 12: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bieber um 13:00 Uhr (eigene Darstellung)	16
Abbildung 13: Parkraumauslastung und -bilanz nach Teilgebieten in Bieber um 21:00 Uhr (eigene Darstellung)	17
Abbildung 14: Beengte Platzverhältnisse für Fußverkehr in Bieber (links) und Bürgel (rechts); (Quelle: Google Streetview)	18
Abbildung 15: Aufgesetztes Parken in gründerzeitlichen Straßen in der Strackgasse (Bürgel); (Quelle: Google Streetview)	18
Abbildung 16: beidseitig hohe Auslastung der Parkflächen entlang der Geschäftsstraße (Quelle: Google Streetview)	19
Abbildung 17: Bürgerveranstaltung 23.04.2024 (PBC)	20
Abbildung 18: Interaktive Karte - Hoher Parkdruck Bieber	21
Abbildung 19: Interaktive Karte - hoher Parkdruck Bürgel.....	22
Abbildung 20: Prinzipdarstellung der empfohlenen Strukturierung der Nutzergruppen.....	30
Abbildung 21: Darstellung der empfohlenen Bewirtschaftung in Bürgel (eigene Darstellung)	31
Abbildung 22: Darstellung der empfohlenen Bewirtschaftung in Bieber (eigene Darstellung)	33
Abbildung 23: Neuordnung des Parkraums in der Langstraße (Ideenskizze)	36
Abbildung 24: Neuordnung des Parkraums am Dalles (Ideenskizze)	37
Abbildung 25: Neuordnung des Parkraums in der Bürgerstraße (Ideenskizze)	39
Abbildung 26: Neuordnung des Parkraums in der Aschaffenburger Straße (Ideenskizze).....	41
Abbildung 27: Neuordnung des Parkraums in der Philipp-Reis-Straße (Ideenskizze)	42
Abbildung 28: Neuordnung des Parkraums in der Oberhofstraße (Ideenskizze)	43
Abbildung 29: Neuordnung des Parkraums in der Schöffensteinstraße (Ideenskizze)	48

Quellen

Agora Verkehrswende (Hg.) (2020): Ein anderer Stadtverkehr ist möglich. Neue Chancen für eine krisenfeste und klimagerechte Mobilität, S. 31ff. (Verfügbar unter: Ein anderer Stadtverkehr ist möglich, Zugriff am 17.02.2025)

Agora Verkehrswende (Hg.) Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis: S. 23f. (Verfügbar unter: Parkraummanagement lohnt sich!, abgerufen am 14.02.2025)

Bundesverband Carsharing e.V. (Hg.) (o. J.): Verkehrsentlastung durch Carsharing. S. 1ff. (Verfügbar unter 240529_Factsheet_Verkehrsentlastung_final.pdf, Zugriff am 14.02.2025)

Bürgeramt der Stadt Koblenz: Hinweis Bewohnerparkausweise; (abgerufen am 16.03.2025)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.) 2012: Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)

Stadtwerke Offenbach (Hg.) (2023): NiO Nahverkehr in Offenbach, S. 24f. (Verfügbar unter: Nahverkehrsplan | Stadtwerke Offenbach, Zugriff am 14.02.205)

VwV-StVO §45

Anhang

A: Visualisierungen der Ideenskizzen zur gezielten Umgestaltung ausgewählter Straßenabschnitte

Langstraße - Bürgel



Bürgerstraße – Bürgel



Aschaffenburger Straße – Bieber



Philipp-Reis-Straße – Bieber



Oberhofstraße – Bieber

