



OFFENBACH
MOBIL



Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme



KOKONSULT

BY KRISTINA OLDENBURG

VEP 2035

OFFENBACH AM MAIN

Zwischendokumentation zur Bestandsanalyse

ZIV GmbH & KOKONSULT

Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Offenbach am Main (2035)

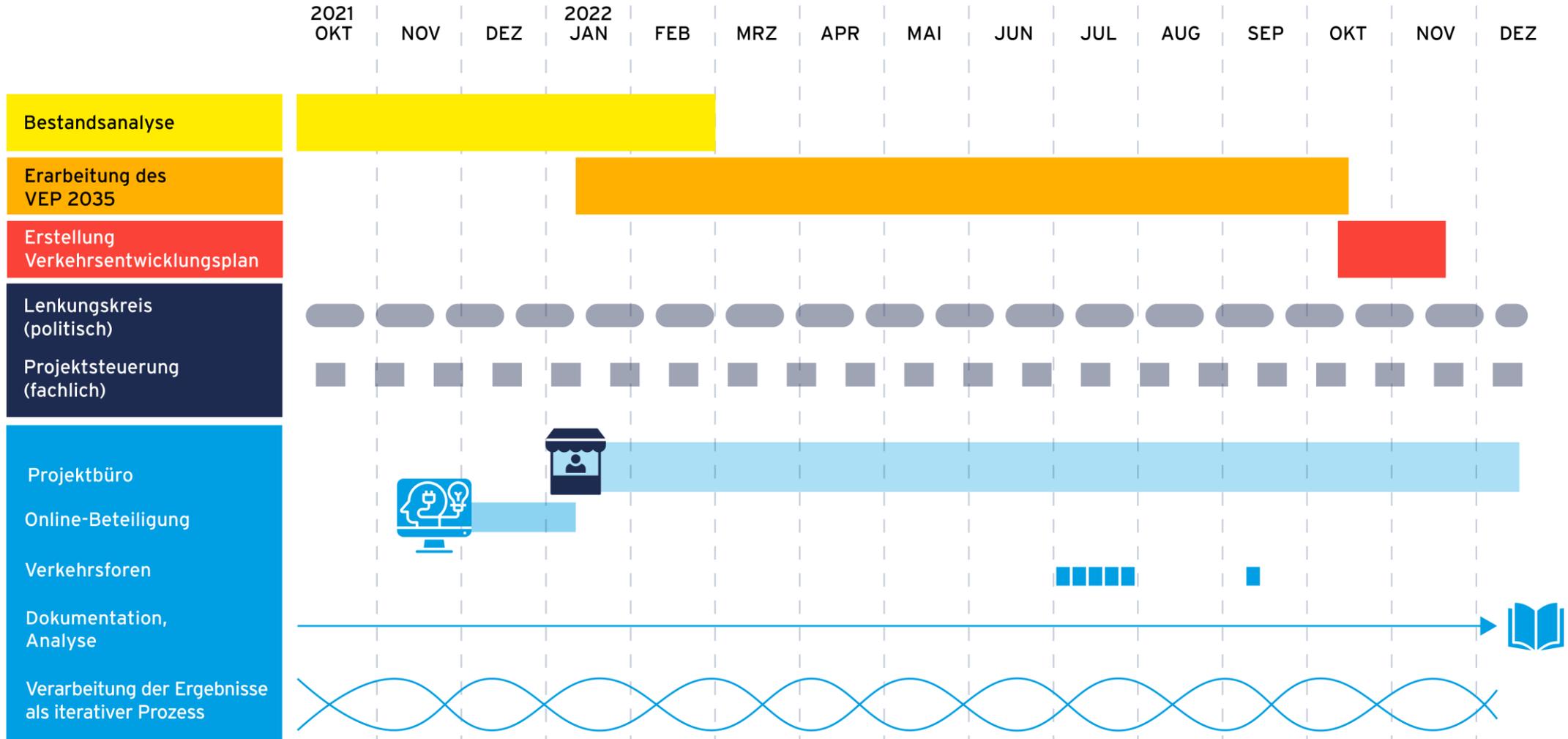


Die Stadt Offenbach am Main möchte mit der Weiterentwicklung des Verkehrsmanagementplans (VMP) 2015 zu einem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) den Grundstein für eine nachhaltige Mobilitätsplanung legen.

Die Verkehrsentwicklung der Stadt Offenbach am Main wird in den kommenden Jahren unter anderem durch technische Innovationen (Bsp. Elektromobilität, Digitalisierung), Veränderungen in der Gesellschaft (demographischer Wandel) sowie dem grundlegenden Umbau des Verkehrssystems auf eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität beeinflusst. In diesem Zusammenhang soll der VEP die Weichen und den Handlungsrahmen für eine zielgerichtete Mobilitätsstrategie bis zum Zielhorizont 2035 festlegen.

Im Zuge der Bearbeitung werden die bestehenden Schwachstellen des Verkehrssystem im Stadtgebiet mittels Analyse vorliegender Verkehrskonzepte/ -gutachten und einer breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung (Online-Umfrage der Bürgerschaft bzw. des Wirtschaftssektors, Projektbüro, Akteursbeteiligung) aufgenommen und zusammengetragen. Unter Berücksichtigung des Bearbeitungszeitraums (Abschluss VEP bis Ende 2022) wird auf eine detaillierte Bestandsaufnahme vor Ort verzichtet. Abschließend werden mit Hilfe eines abgestimmten verkehrlichen Leitbildes separate Handlungsfelder bzw. Einzelmaßnahmen der unterschiedlichen Verkehrsträger (Fuß- und Radverkehr, Kfz- und Wirtschaftsverkehr sowie ÖV) ausgearbeitet und Schlüsselmaßnahmen für eine effektive Verbesserung der Mobilität im Stadtgebiet benannt.

Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Offenbach am Main (2035)



Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Offenbach am Main (2035)

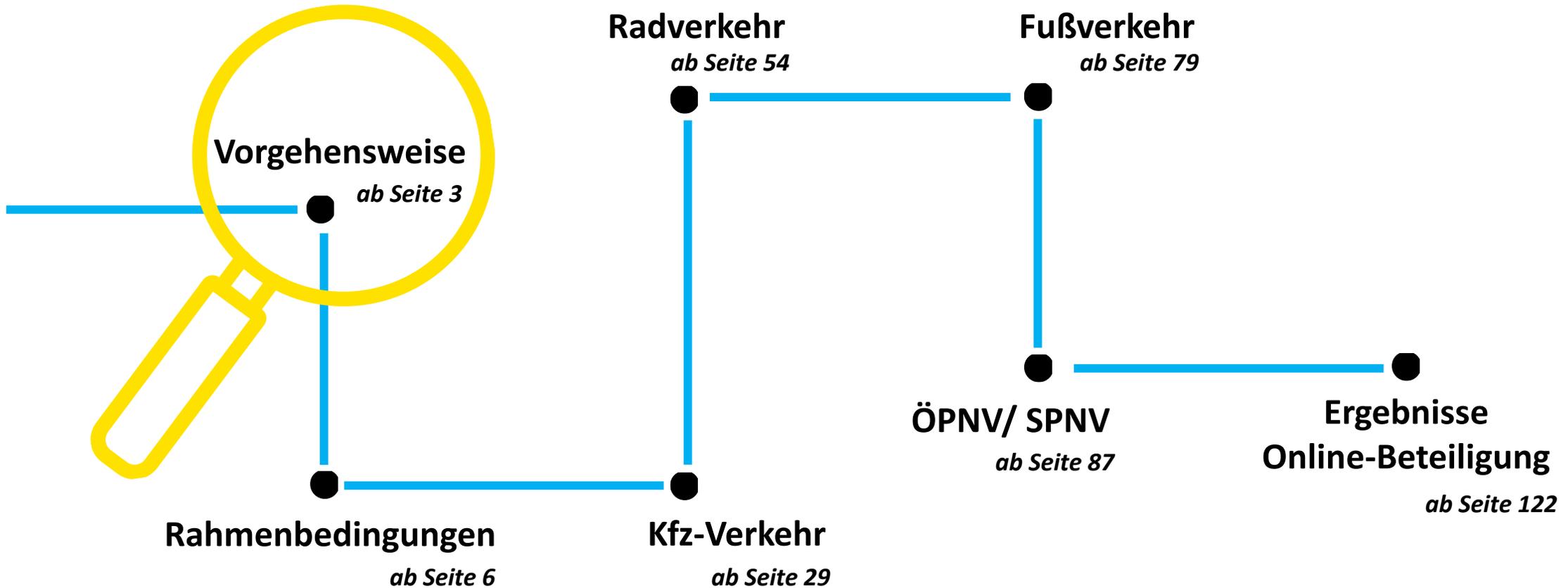
Auf den nachfolgenden Seiten werden **die zentralen Ergebnisse der Bestandsanalyse** der Stadt Offenbach am Main dargestellt.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und der darauf aufbauende Leitbildentwurf wurden der gemeinsamen Projektsteuerungs- und Lenkungsgruppe in separaten Sitzungen präsentiert und diskutiert. Anmerkungen und Hinweise wurden nachträglich eingearbeitet und berücksichtigt.

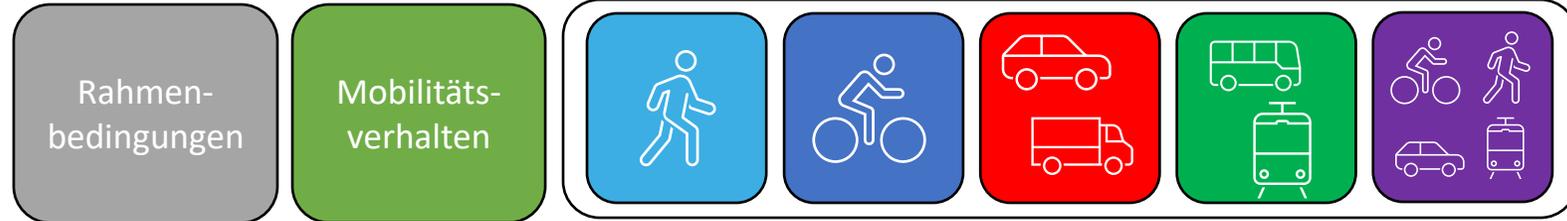
Die Erkenntnisse aus der Bestands- und Schwachstellenanalyse gehen in die weiteren Bearbeitungsschritte des VEP ein und werden im Rahmen der Maßnahmenkonzeption und der Leitbildunterstützung berücksichtigt.

An dieser Stelle möchten wir uns ebenfalls ausdrücklich bei allen Beteiligten für die aktive Unterstützung im Rahmen der Online-Beteiligung bzw. der Anregungen aus dem VEP-Projektbüro oder den projektbegleitenden Gremien bedanken!

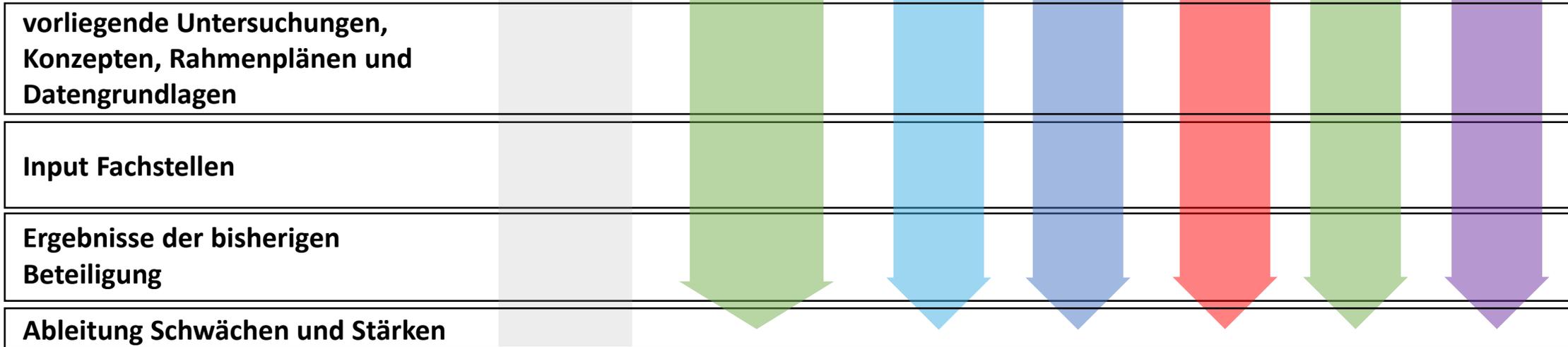
Inhaltsverzeichnis - Bestandsanalyse



Vorgehensweise - Bestandsanalyse

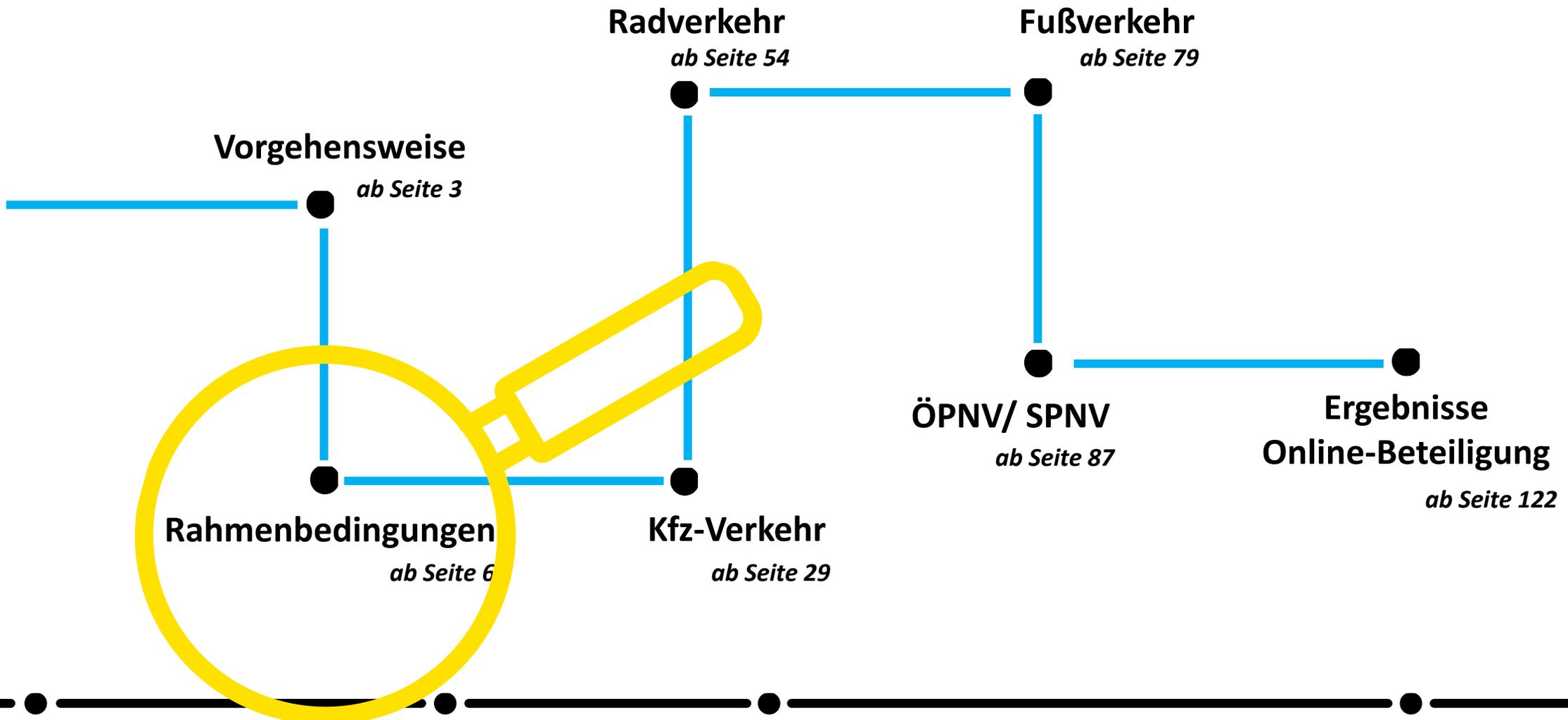


Analyse von:



Ableitung übergeordnete Handlungsbedarfe, Herausforderungen und Chancen

Inhaltsverzeichnis - Bestandsanalyse



Bestandsanalyse der Stadt Offenbach – Mehrstufiges Verfahren

1. Stufe – Sichtung der Planungsgrundlagen



Planungsgrundlagen ab Seite 7

- Bestehende Untersuchungen (Soll/Ist-Vergleich)
- Überregionale Planungen

2. Stufe – Allgemeine Entwicklungen



Stadtentwicklung ab Seite 8

- Bevölkerung und -entwicklung
- Altersstruktur
- Beschäftigte und Betriebe
- Pendlerstatistik
- Flächennutzung und Gebietsentwicklung



Klima & Umwelt ab Seite 18

- Luftschadstoffe
- Lärmbelastung



Unfallstatistik ab Seite 20

- Unfälle im Stadtgebiet
- Unfallauffälligkeiten



Mobilitätsverhalten ab Seite 23

- Modal-Split
- Pkw-Dichte

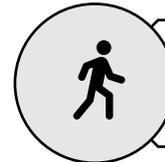
3. Stufe – Verkehrsmittelbezogene Bestandsaufnahme



Kfz-Verkehr ab Seite 29



Radverkehr ab Seite 54

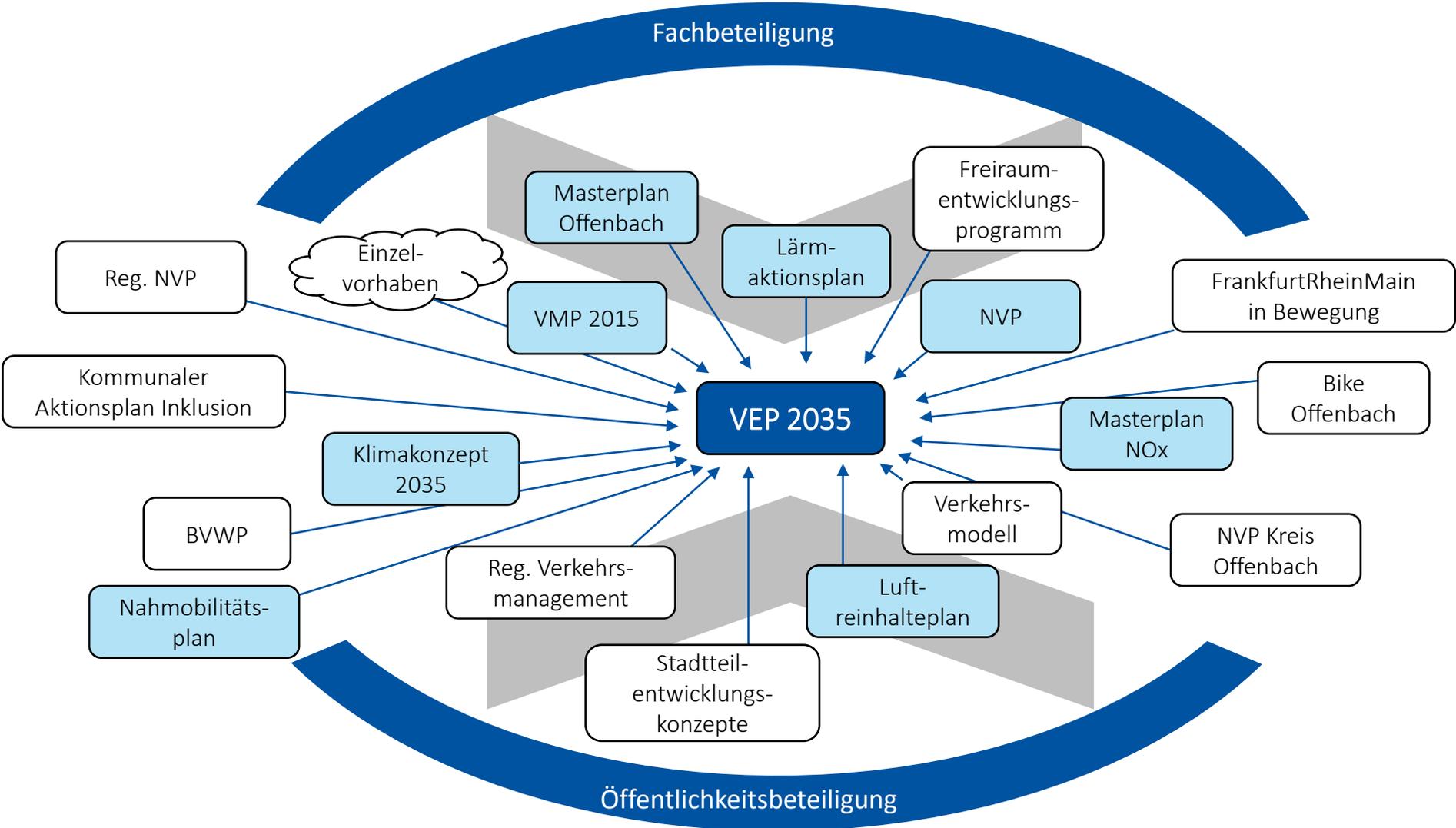


Fußverkehr ab Seite 79



Öffentlicher Verkehr (ÖPNV & SPNV) ab Seite 87

Bestandsanalyse der Stadt Offenbach – Planungsgrundlagen



Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung - Bevölkerung

Bevölkerungsentwicklung 2011 – 2020

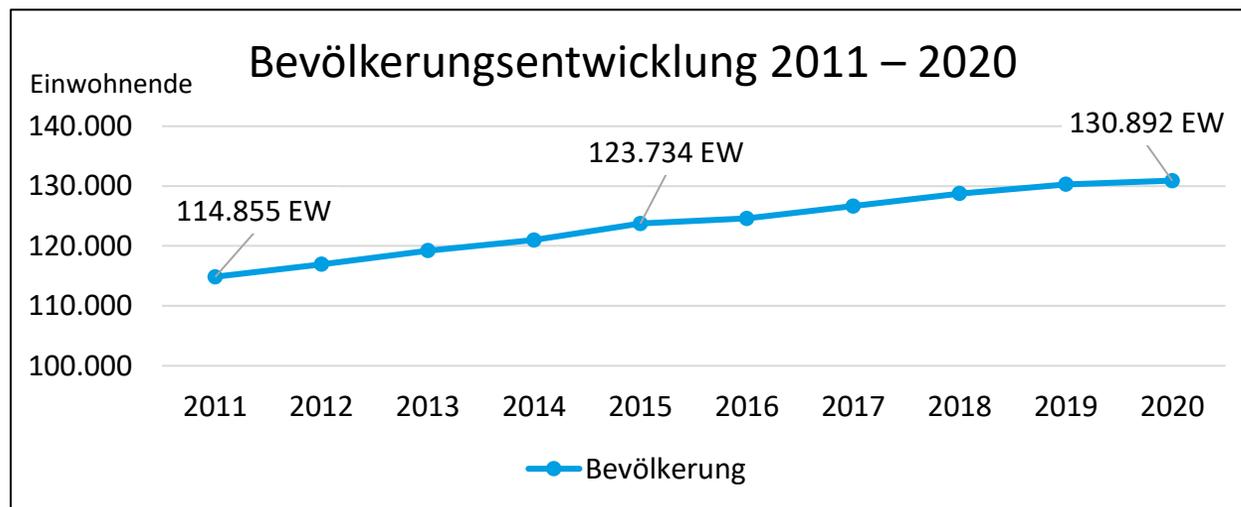
Offenbach	14,0 %
Frankfurt	12,9 %
Darmstadt	9,1 %
Wiesbaden	2,8 %
Bundesdurchschnitt	1,7 %

Die Stadt OF ist im Betrachtungszeitraum überdurchschnittlich stark gewachsen und tut dies auch zukünftig

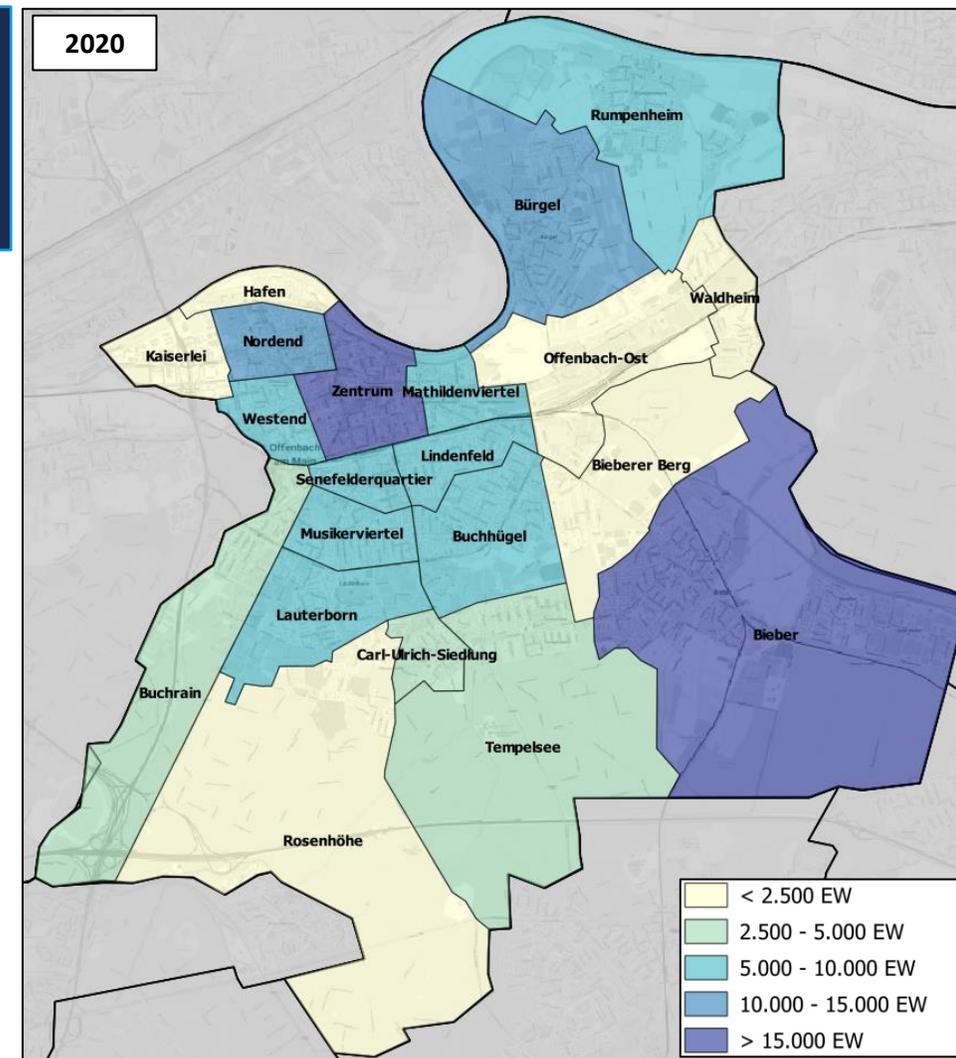
Entwicklungsperspektive von 2018 – 2040: + 14,0 %

31.12.2040: ca. 147.000

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, 2019



Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, Statistisches Bundesamt



Quelle: Stadt Offenbach – Offenbach in Zahlen, Hintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung - Bevölkerung

Einwohnerzuwächse in Offenbach (2020)

Geburten: 1.588

Sterbefälle: 1.177

→ Natürliches Bevölkerungswachstum von +411

Zuzüge: 11.467

Fortzüge: 11.307

→ Wanderungssaldo von +160

Anteil Nicht-Deutsche Bevölkerung

Offenbach	36,9 %
Frankfurt	29,6 %
Darmstadt	30,8 %
Wiesbaden	20,2 %
Bundesdurchschnitt	12,7 %

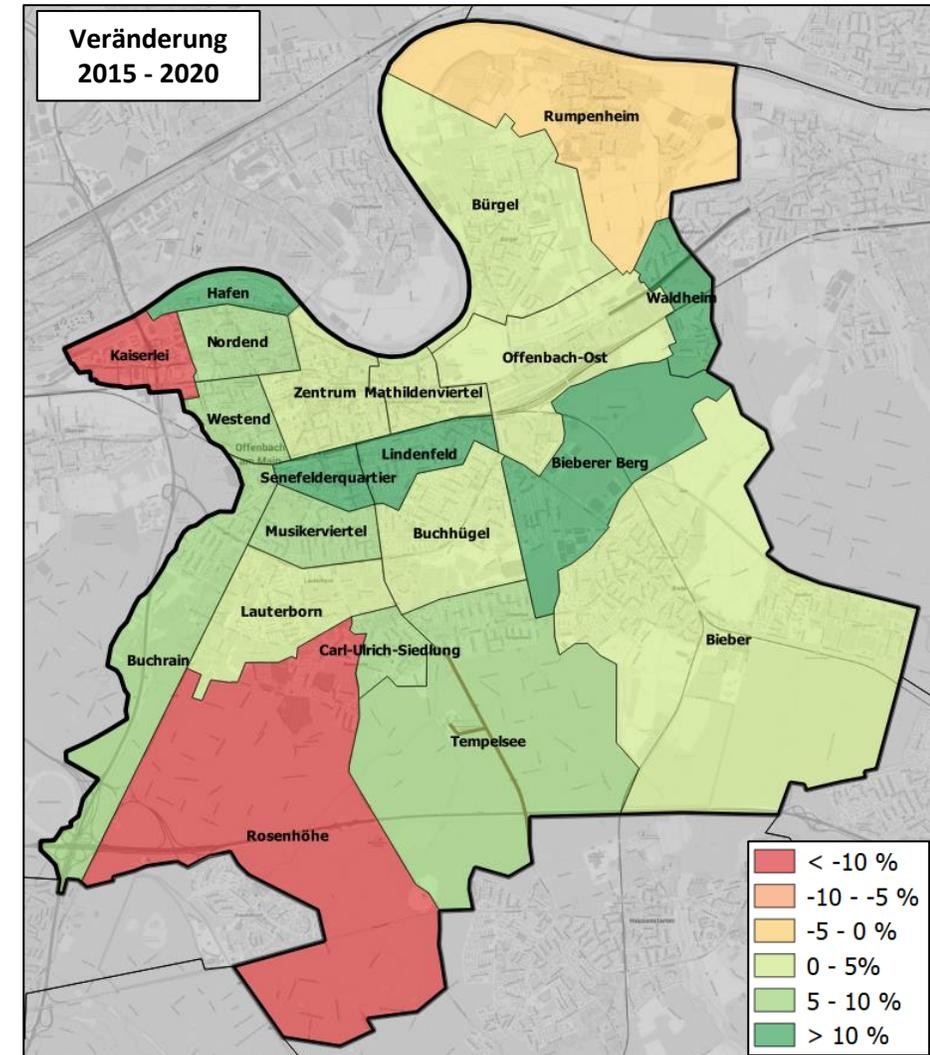
Quelle: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/liste-zensus-geschlecht-staatsangehoerigkeit.html>, Hessisches Statistisches Landesamt

Am stärksten gewachsene Stadtteile:

Hafen, Senefelderquartier, Lindenfeld, Bieberer Berg, Waldheim

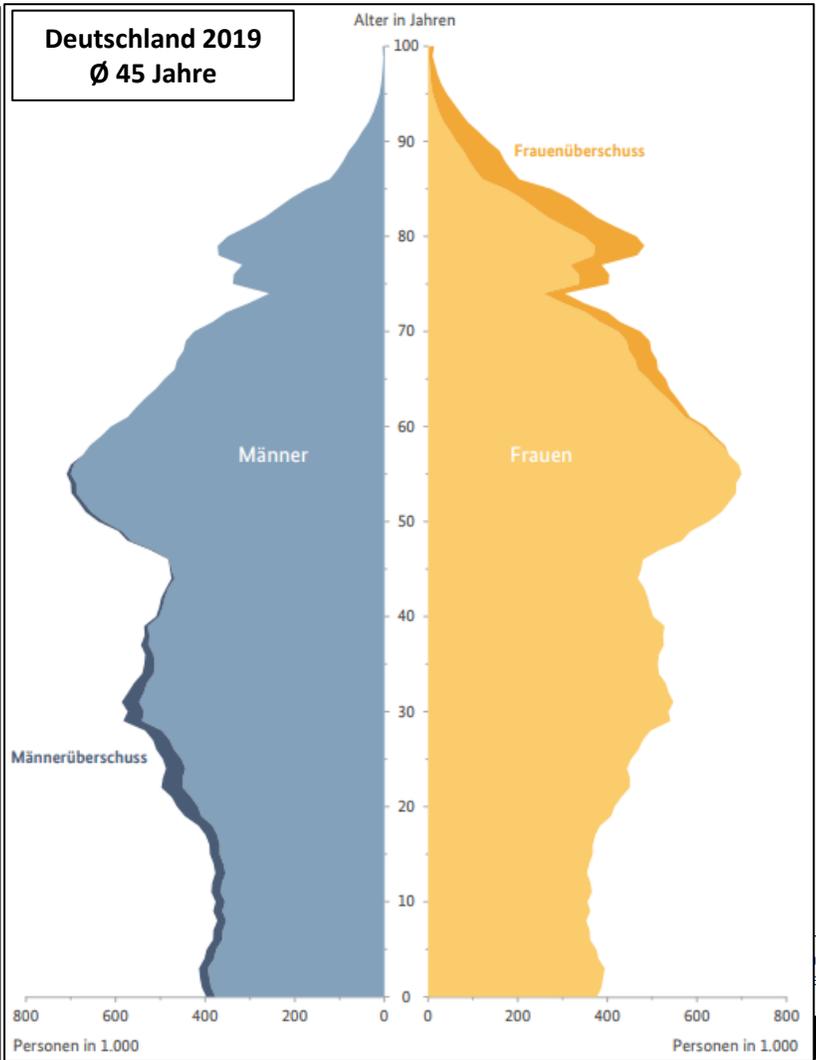
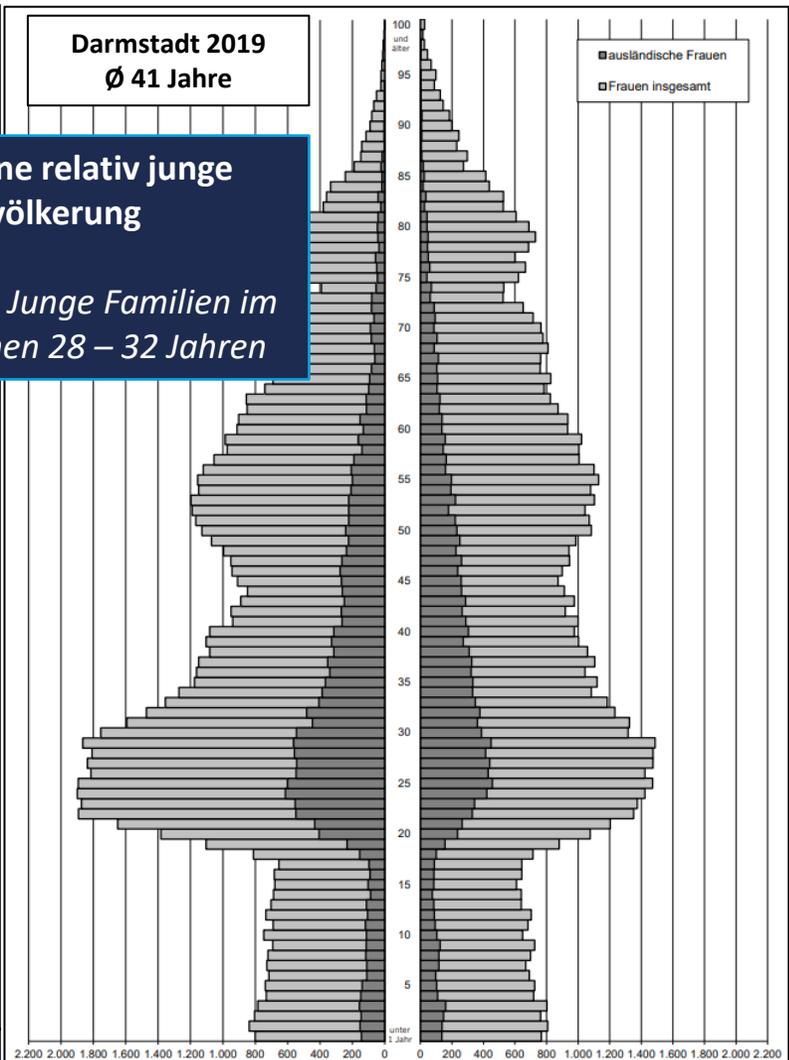
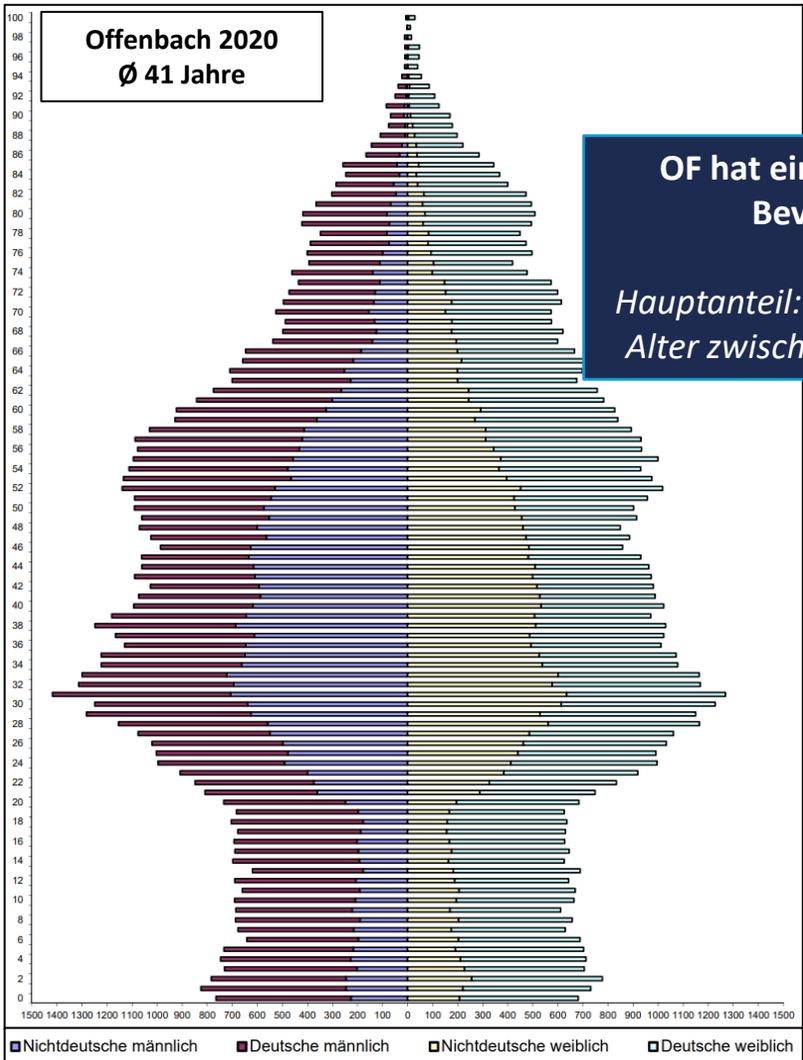
OF zeigt eine relativ starke Einwohner-Fluktuation und stark unterschiedliche Entwicklungen je nach Stadtteil

OF hat eine überdurchschnittlich international geprägte Bevölkerung



Quelle: Stadt Offenbach – Offenbach in Zahlen, Hintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung – Altersstruktur



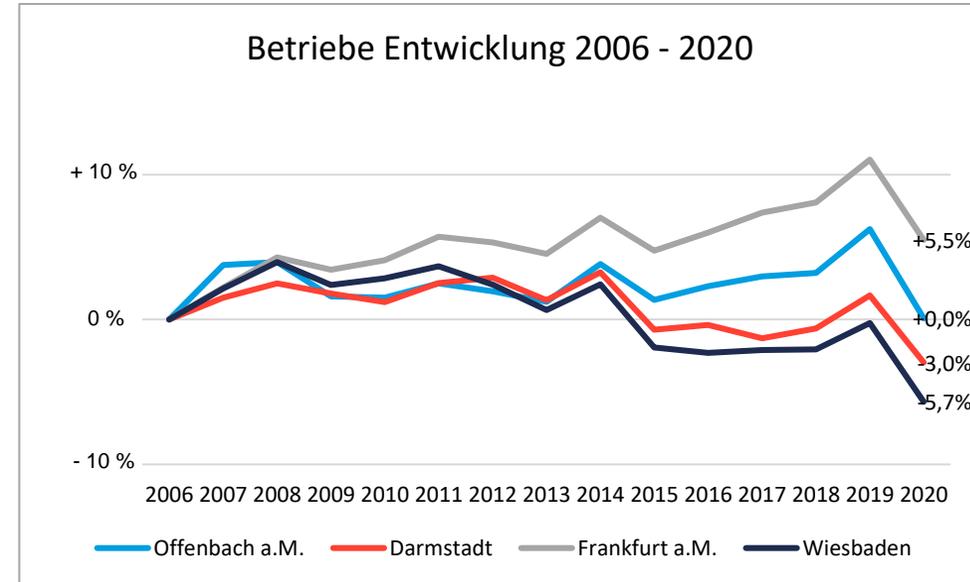
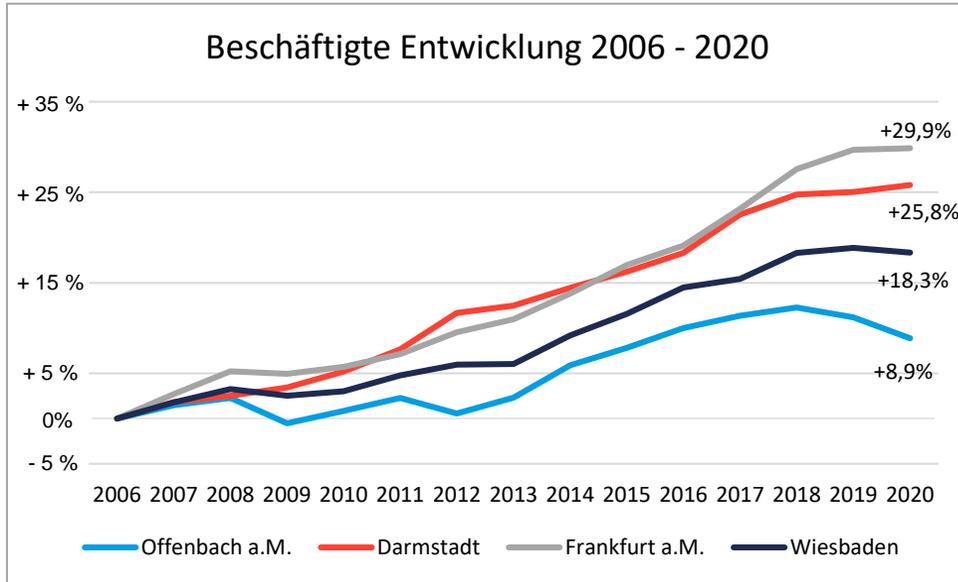
OF hat eine relativ junge Bevölkerung
 Hauptanteil: Junge Familien im Alter zwischen 28 – 32 Jahren

Quelle: Stadt Offenbach – Offenbach in Zahlen

Quelle: Stadt Darmstadt – Statistik und Stadtforschung, Bevölkerung

Quelle: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Altersaufbau in Deutschland

Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung – Beschäftigte/Betriebe



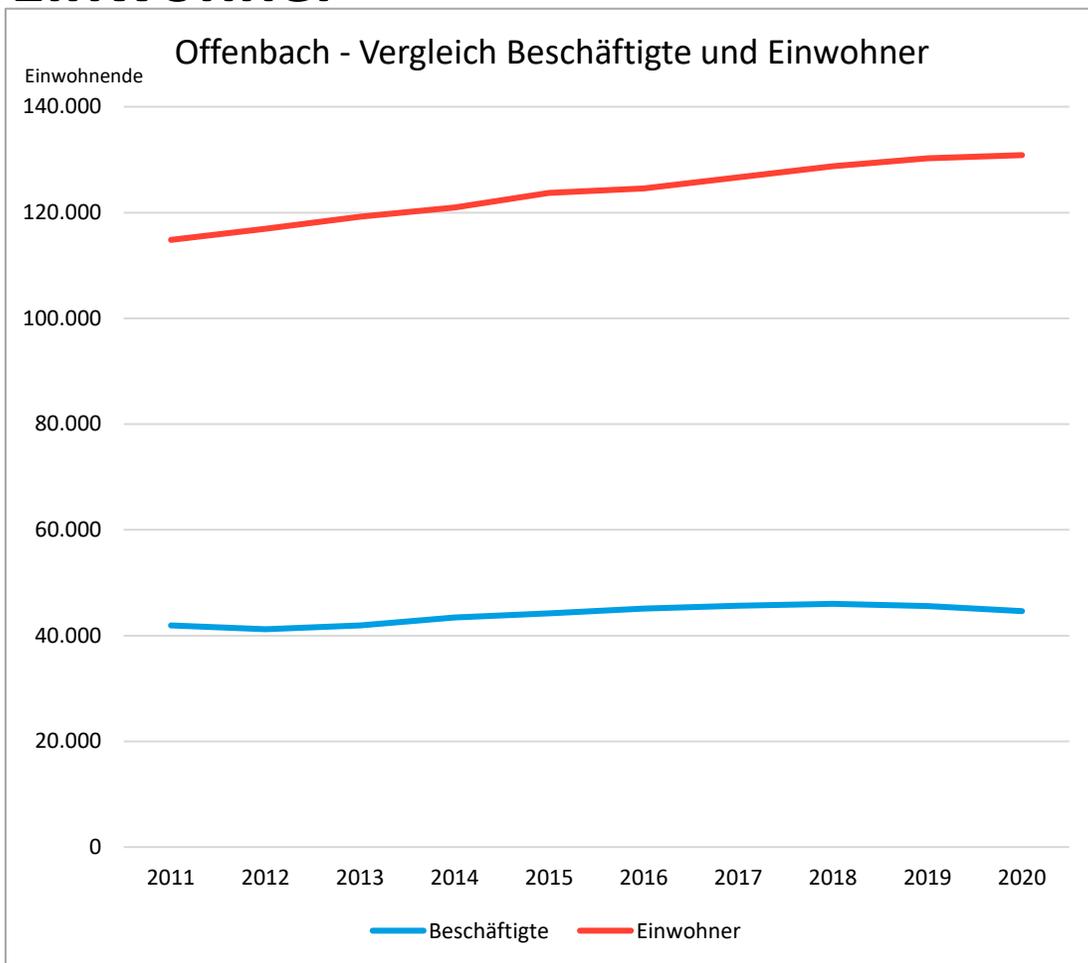
OF zeigt bei der Beschäftigtenentwicklung eine vergleichsweise unterdurchschnittliche Entwicklung im Rhein-Main-Gebiet auf.

Entwicklung 2006-2020 [%]		
	Beschäftigte*	Betriebe
Offenbach a.M.	+8,9%	+0,0%
Frankfurt a.M.	+29,9%	+5,5%
Wiesbaden	+18,3%	-5,7%
Darmstadt	+25,8%	-3,0%

*sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Betrieben

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt – Unternehmen und Betriebe in Hessen, 2006-2017

Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung – Vergleich Beschäftigte/ Einwohner



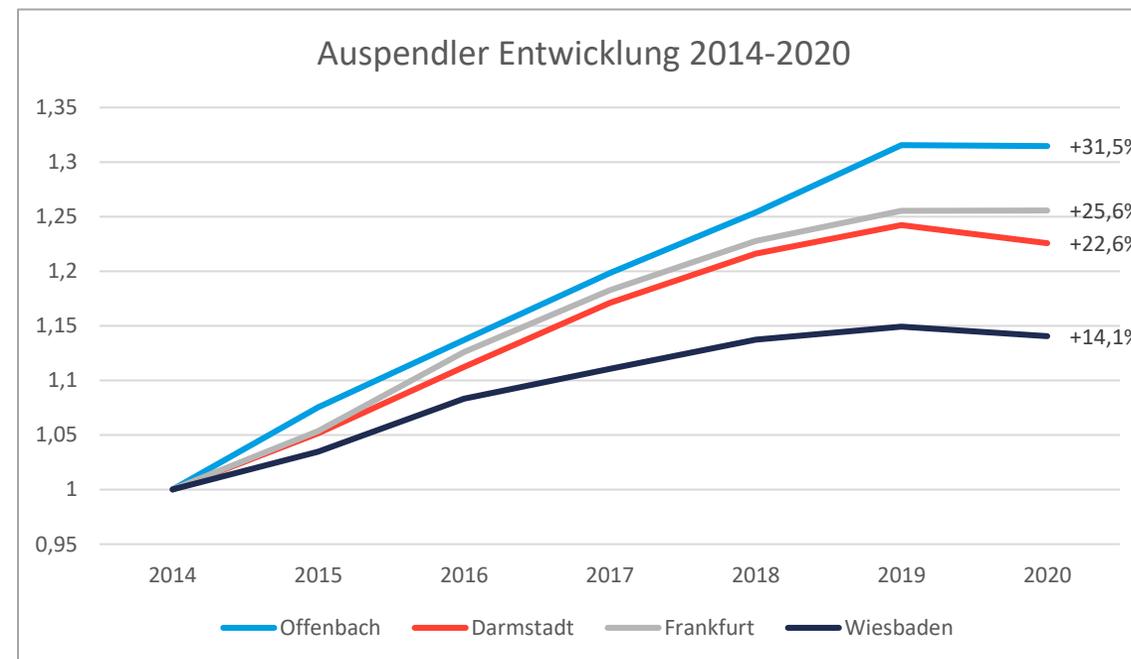
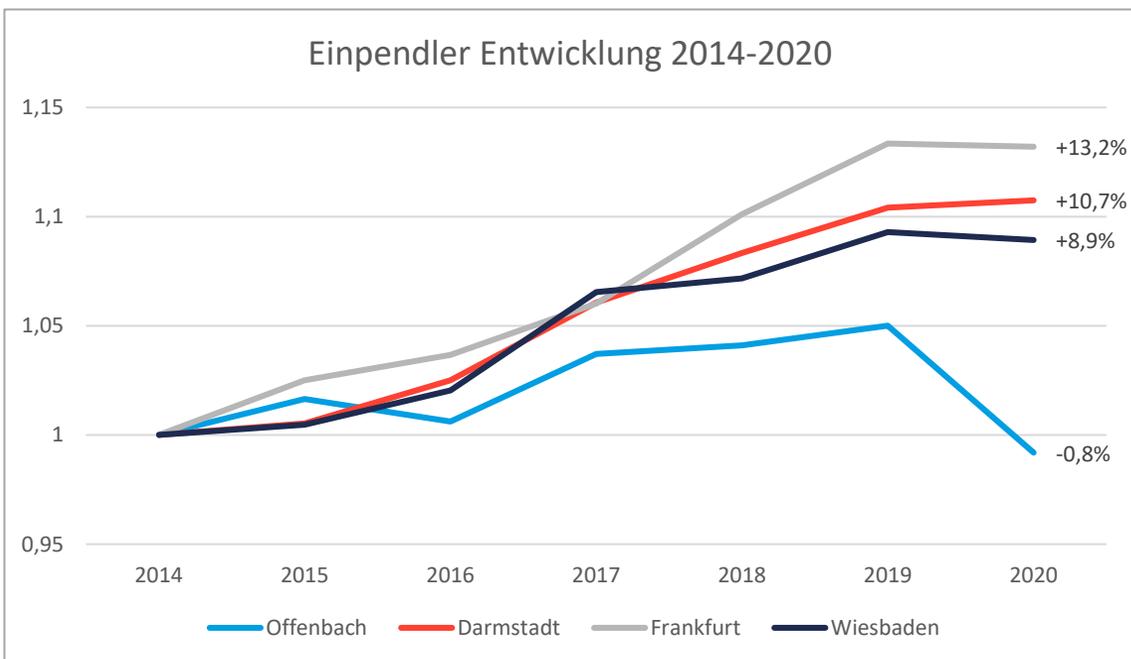
Bezugsjahr 2020	Beschäftigte*	Einwohner	Verhältnis
Offenbach a.M.	44.617	130.892	34%
Frankfurt a.M.	588.713	764.000	77%
Wiesbaden	122.733	278.600	44%
Darmstadt	100.587	159.200	63%

*sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Betrieben

In OF ist die Schere zwischen Arbeitsplätze und Einwohner in den letzten Jahren weiter aufgegangen

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt – Rechtliche Einheiten und Niederlassungen in Hessen, 2018-2020 & Hessisches Statistisches Landesamt – Unternehmen und Betriebe in Hessen, 2006-2017 & Statistisches Bundesamt – Statista 2022

Pendlerstatistik – Entwicklung 2014-2020



In OF hat die Zahl der Berufsauspendelnden in den letzten Jahren stark zugenommen

-> Einpendelndenquote ins Stadtgebiet ist sogar rückläufig

	Entwicklung 2014-2020 [%]	
	Einpendler	Auspendler
Offenbach a.M.	-0,8%	+31,5%
Frankfurt a.M.	+13,2%	+25,6%
Wiesbaden	+8,9%	+14,1%
Darmstadt	+10,7%	+22,6%

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt – Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in Hessen, 2014-2020

Pendlerstatistik – Überregionale Ebene (Pendleratlas 2020)

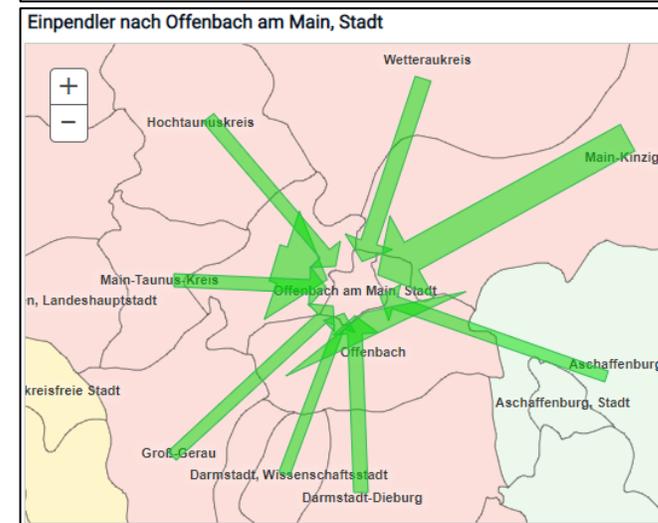
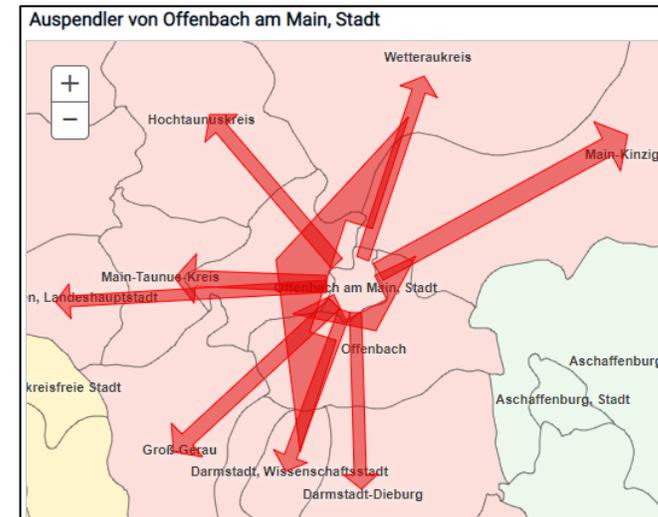
Kreis/ Kreisfreie Stadt	Auspendelnde pro Tag	Einpendelnde pro Tag
Frankfurt a. M.	20.806	5.476
Kreis Offenbach	6.886	10.887
Main-Kinzig-Kreis	1.791	4.064
Main-Taunus-Kreis	1.328	721
Groß-Gerau	1.136	675
Hochtaunuskreis	960	728
Wetteraukreis	669	1.327
Stadt Darmstadt	543	362
Darmstadt-Dieburg	416	1.022
Wiesbaden	411	k.A.
Aschaffenburg	k.A.	600
Summe	34.946	25.862

Maßgebliche Pendlerbeziehungen:

- 1: Frankfurt am Main
- 2: Kreis Offenbach
- 3: Main-Kinzig-Kreis

Datengrundlage: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

In OF liegt die Großteil der Pendlerbeziehungen im Nahbereich der Stadt



Quelle: Bundeagentur für Arbeit, Pendleratlas (Stand 2020)

Pendlerstatistik – Regionale Ebene (Pendlerrechnung Hessen 2015)

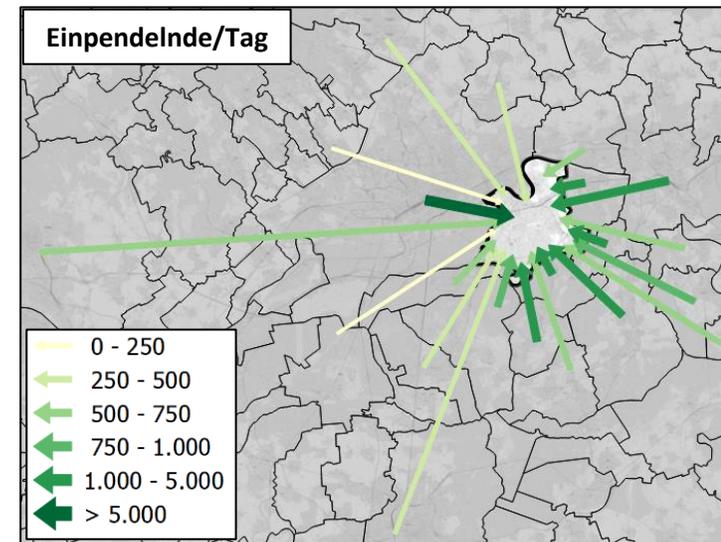
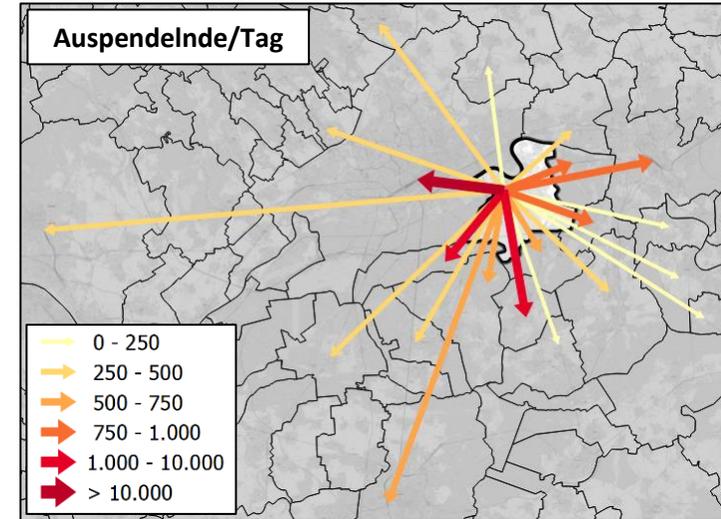
Top 10 der Pendlerbeziehungen in Offenbach

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

Datengrundlage: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Beamte, geringfügig Beschäftigte

**Arbeitswege in OF sind
außerordentlich stark nach
FFM ausgerichtet**

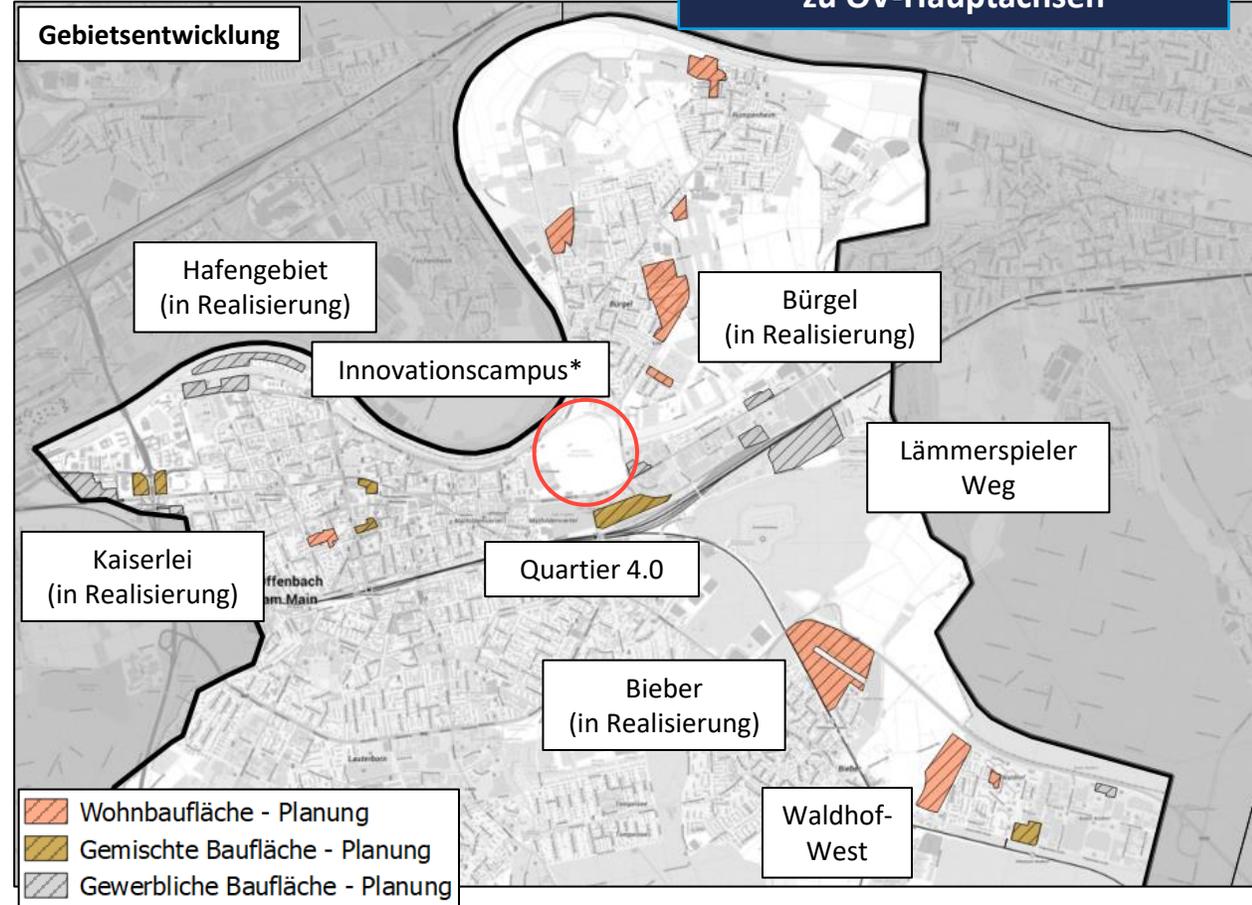
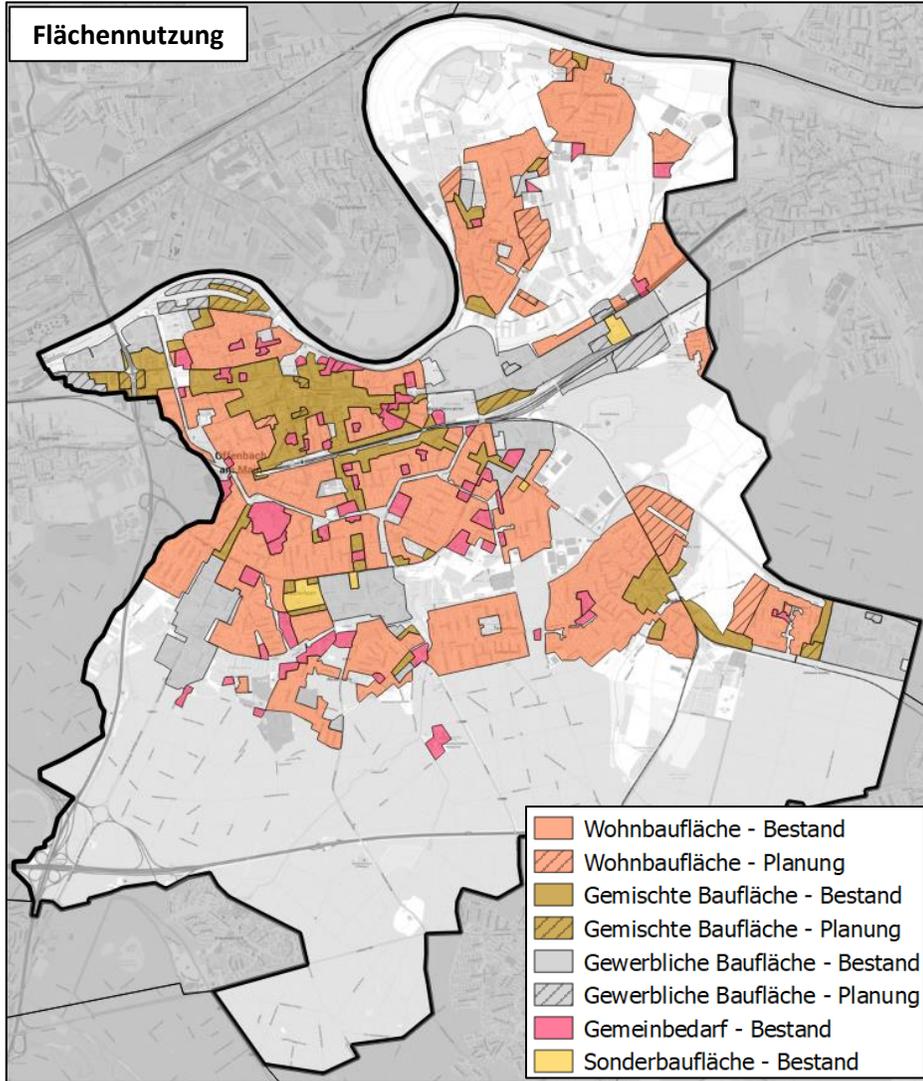
Quelle: Pendlerrechnung Hessen (2015)



Quelle: Pendlerrechnung Hessen (2015) [Eigene Darstellung]

Flächennutzung und Gebietsentwicklung

Entwicklung Wohnbauflächen in OF überwiegend im östlichen Stadtgebiet, teilweise peripher zu ÖV-Hauptachsen



*gewerbliche Baufläche
Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan
zugestimmt

Entwicklung gewerbliche Bauflächen in OF überwiegend peripher zum überregionalen Straßennetz

Quelle: Flächennutzungsplan/ Masterplan 2030, Hintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

+ Chancen

Kompakte Stadtstruktur und fahrradfreundliche Topografie

junge Bevölkerung und viele Einwohner-Zuzüge bieten gute Voraussetzungen, um Änderungen im Mobilitätsverhalten zu etablieren

Entwicklungsflächen und –gebiete können als Keimpunkte einer attraktiven und stadtverträglichen Mobilitätsentwicklung dienen

Arbeitswege finden überwiegend im näheren Umfeld und entlang vorhandener ÖV-Hauptachsen statt

Das Autobahnnetz um OF wird zukünftig leistungsfähiger sein

— Herausforderungen

Zunehmende Wohnbevölkerung und die angestrebten wirtschaftlichen Entwicklungen (Gebietsentwicklungen) erhöhen die Verkehrsnachfrage im Stadtgebiet

Relativ geringe Arbeitsplatzdichte führt zu einem hohen Pendlerdruck

Einbeziehung einer international geprägten Bevölkerung bei dem erforderlichen Wandel des Mobilitätsverhaltens (sprachliche Barrieren)

Lage der Entwicklungsflächen im Stadtgebiet zu den Verkehrsachsen (Erschließungskonzepte)

Klima und Umwelt - Schadstoffe

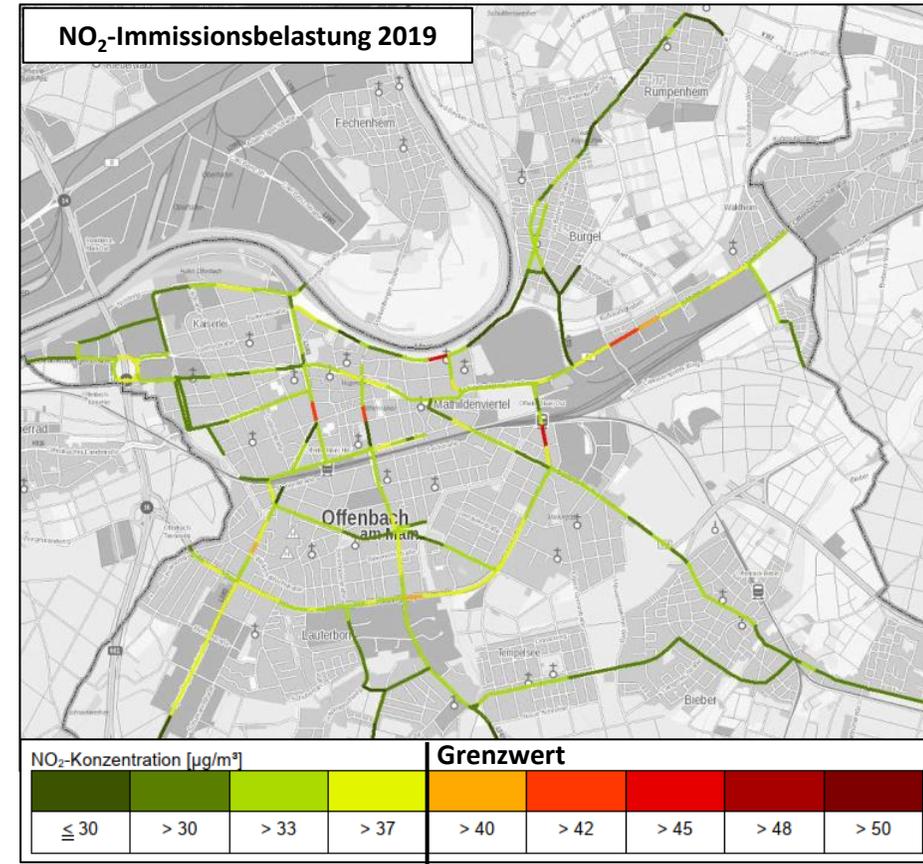
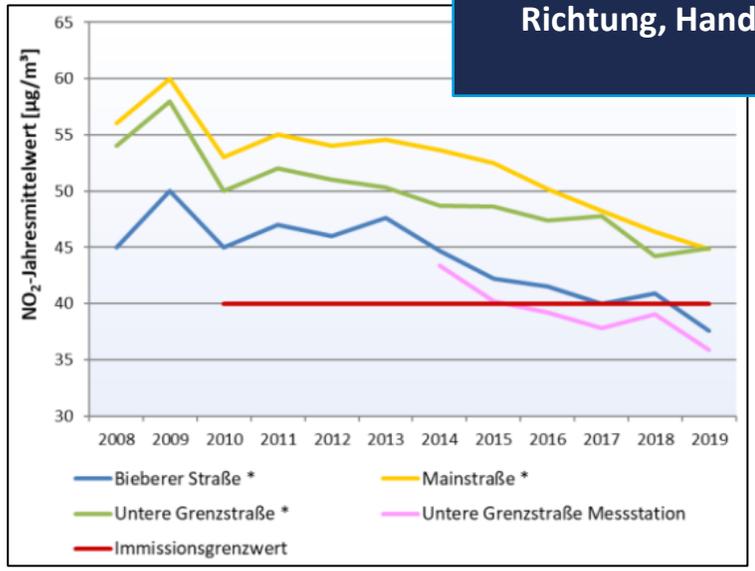
Ziele:

- Klimakonzept 2035: 2020 - 2050 soll der Wert von ca. 7t pro Einwohner*in (CO₂eq) alle 5 Jahre um 1t reduziert werden
- Luftreinhalteplan: Grenzwerte einzelner Schadstoffe einhalten

Streckenabschnitte die Immissionsgrenzwert für NO₂ überschreiten:

- Kaiserstr., Mainstr., Mühlheimer Str., Spessartring, Sprendlinger Landstr., Untere Grenzstr., Waldstr.

Entwicklung der NO₂-Belastung geht in die richtige Richtung, Handlungsbedarf ist aber weiterhin vorhanden



Quelle: Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Offenbach am Main

Klima und Umwelt - Lärm

Ziele:

- Lärmaktionsplan: Einhaltung der Auslösewerte von 65 dB(A) tagsüber, 55 dB(A) nachts

Anzahl Personen die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind:

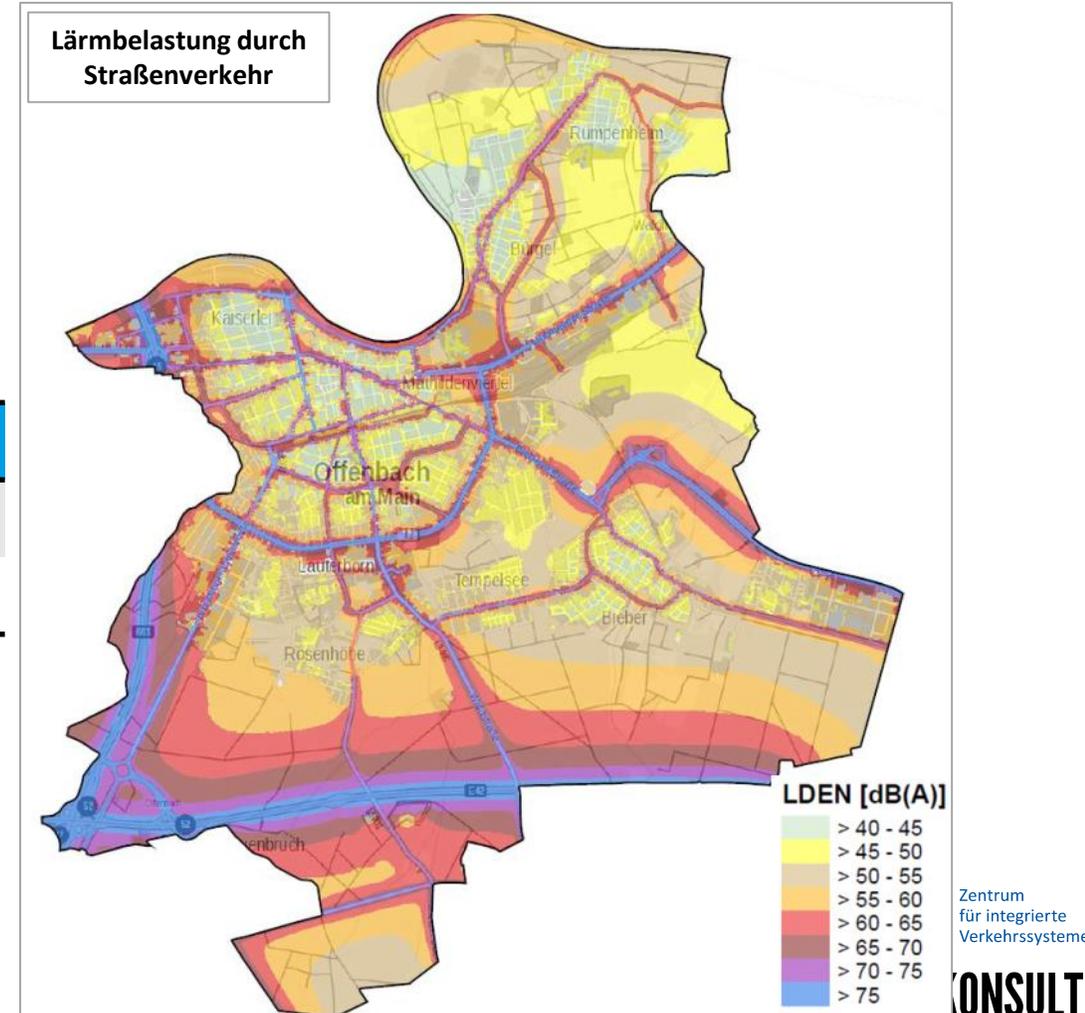
u.A.: Bieberer Straße, B43/ B448, Mainstr.

Grenzwert tagsüber

dB(A)	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe
ganztags	-	7.490	5.500	6.190	6.130	1.120	26.430
nachts	6.140	6.690	5.200	1.080	0	-	19.110

Grenzwert nachts

In OF werden tagsüber rd. 10 % der Personen (rd. 13.000) vom Straßenverkehrslärm beeinträchtigt, nachts sind es ebenfalls rd. 10 % (rd. 13.000)



Quelle: Lärmaktionsplan Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt, Offenbach und Wiesbaden

Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme

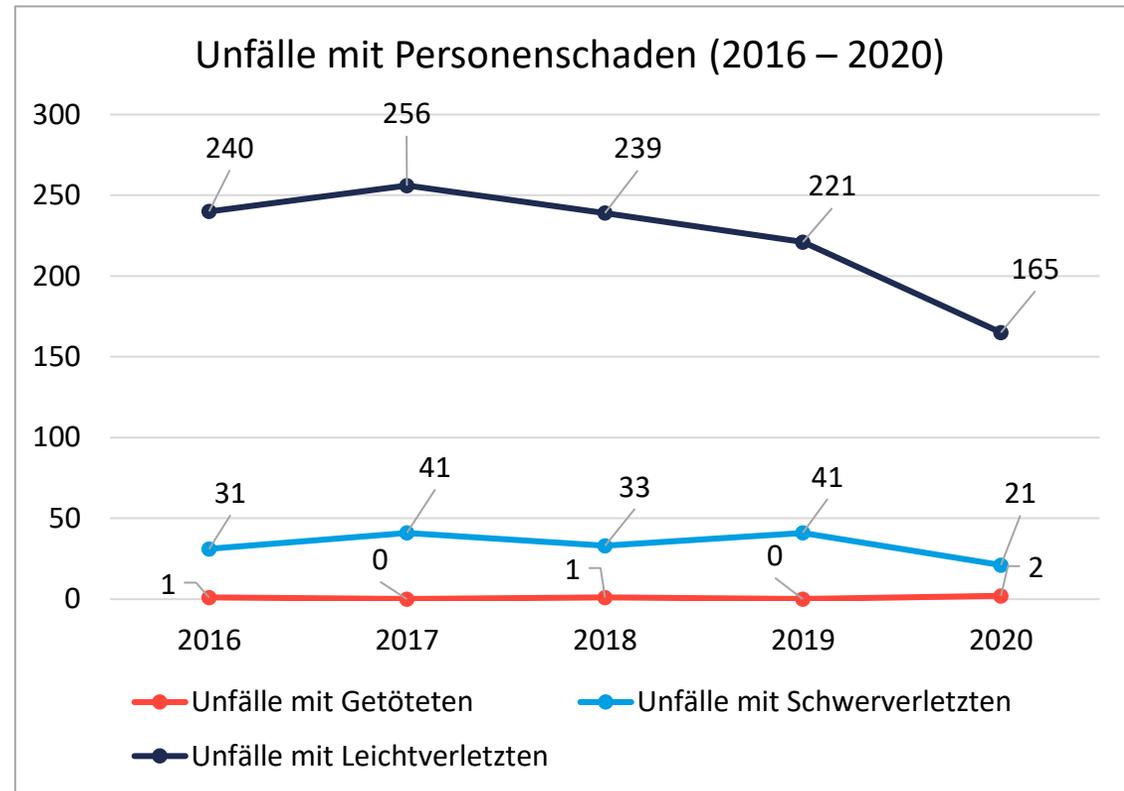
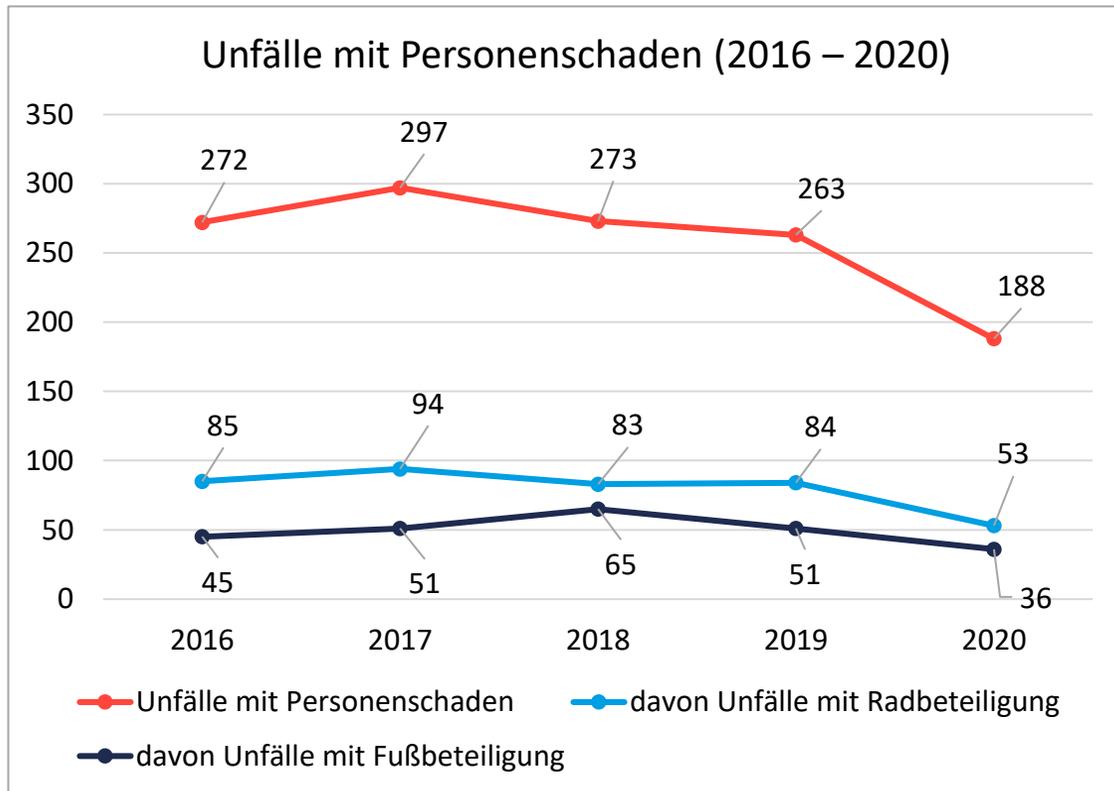
ONSULT
BY KRISTINA OLDENBURG

Unfälle im Stadtgebiet

Die Verkehrssicherheit in OF hat sich verbessert. Im Gegensatz zu vielen anderen Städten nimmt insbesondere die Anzahl an Unfällen mit Radbeteiligung (-> Elektromobilität/ Steigerung RV-Anteil) auf Stadtstraßen nicht zu.

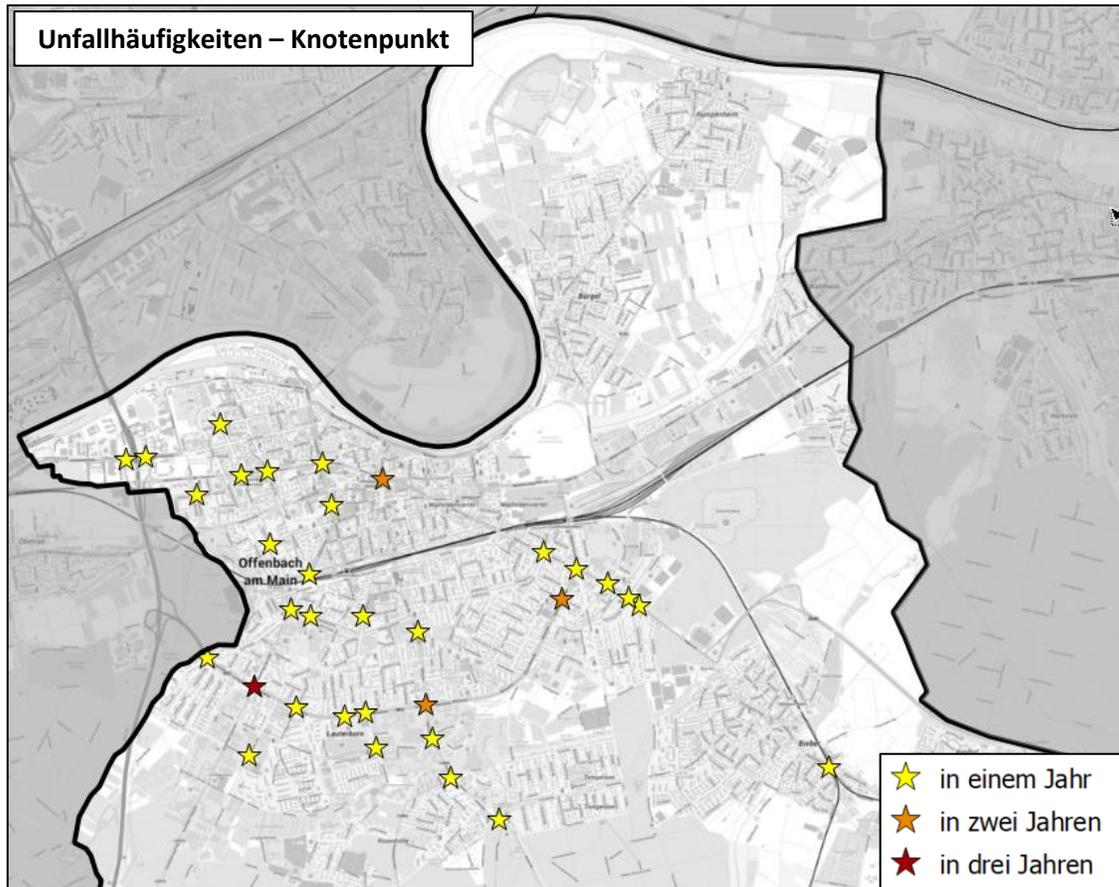
Datengrundlagen:

- Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Zeitreihe 2016 – 2020)
- Nur Unfälle mit Personenschaden (Bundesautobahn, Bundesstraßen und Landesstraßen nicht berücksichtigt)

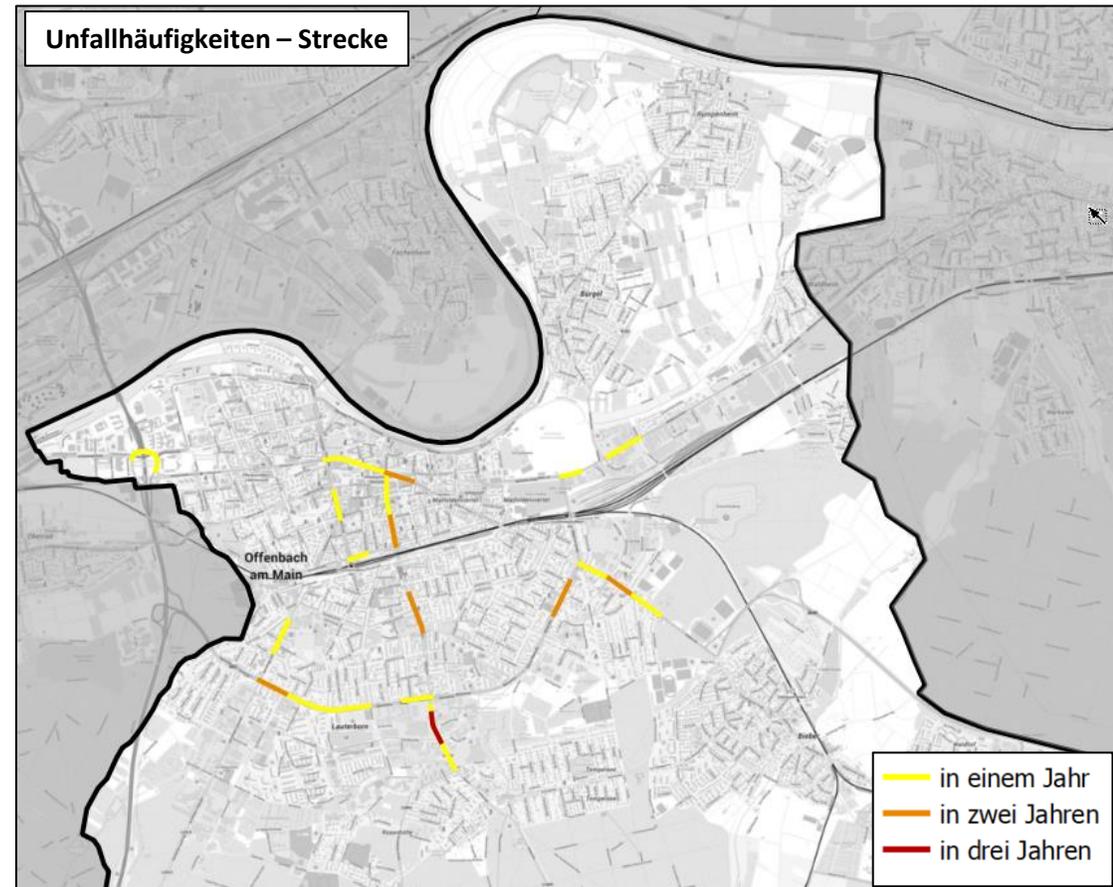


Quelle: Unfallatlas | Kartenanwendung (statistikportal.de)

Unfallauffälligkeiten im Stadtgebiet – 2018 - 2020



- Odenwaldring/ Sprendlinger Landstraße
- Odenwaldring/ Waldstraße
- Röhnstraße/ Ahornstraße
- Berliner Straße/ Waldstraße



- Berliner Straße
- Waldstraße
- Odenwaldring/ Röhnstraße
- Bieberer Straße

Quelle: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

Für mehrere Unfall-Hotspots besteht aber weiterer Handlungs- und Untersuchungsbedarf

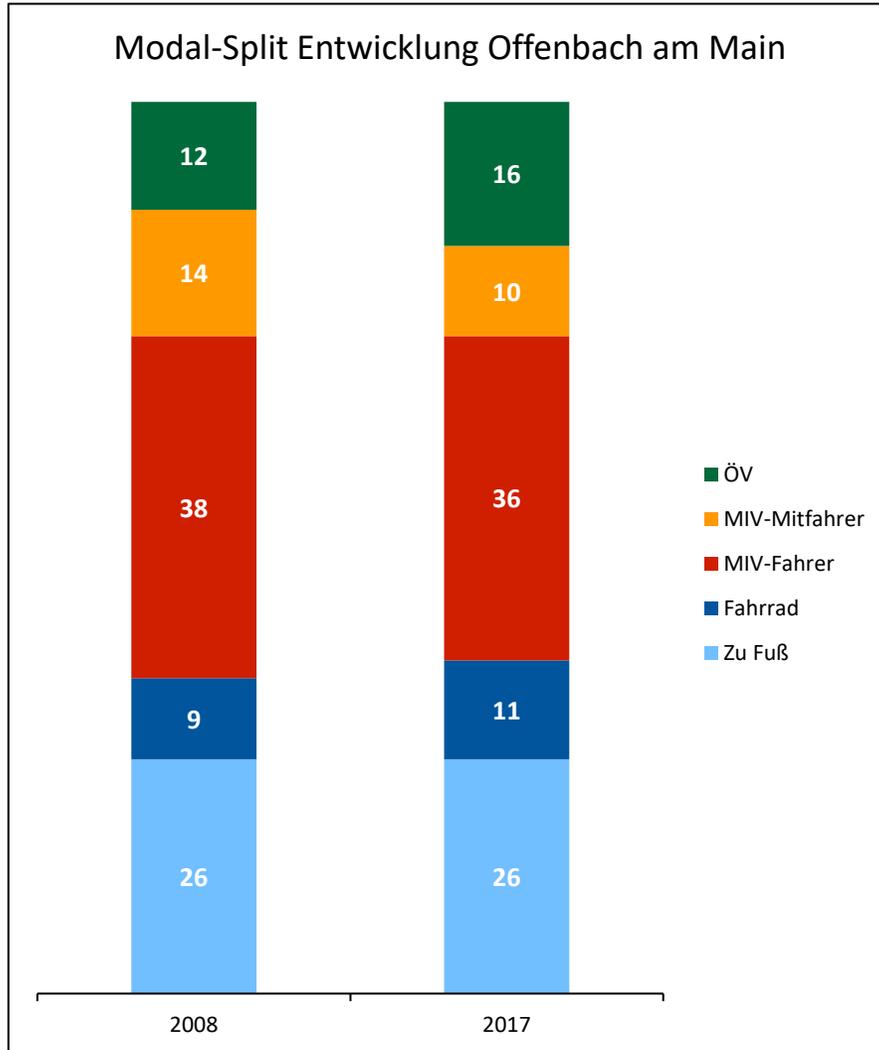
+ Stärken und Chancen

- **Viele Optimierungsmaßnahmen im Bereich Kfz-Verkehr wurden in den letzten Jahren umgesetzt oder befinden sich in der Umsetzung**
 - Bau der Verbindungsstraße
 - Umbau Kaiserlei
 - Lkw-Durchfahrtsverbot Mainstr. (nachts)
 - Verkehrsverflüssigung
 - ...
- **Unfallzahlen und Schadstoffemissionen sind tendenziell rückläufig**

— Herausforderungen

- **Wende zu klimaneutraler Verkehrsabwicklung vorantreiben**
- **Beseitigung der Beeinträchtigungen durch Straßenverkehrslärm und Schadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs**
- **Minderung der Unfallzahlen mit Personenschaden (Vision Zero)**

Modal Split in Offenbach



→ Gestiegener Anteil an Verkehrsmitteln des Umweltverbundes

- Öv: +4%
- Fahrrad: +2%

→ Reduzierung des MIV (als Fahrer und Mitfahrer) um 6%

→ Keine Veränderung im Fußverkehr über 9 Jahre

Die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) konnte in den letzten Jahren bereits deutlich reduziert (von 52% auf 46 %-Anteil) werden.

Allerdings ist der Besetzungsgrad im MIV durchschnittlich gesunken

Die Fahrleistung im Kfz-Verkehr wird unter Berücksichtigung der Bevölkerungszunahme im gleichen Zeitraum daher vermutlich gestiegen sein

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD 2017) – Regionalbericht für die Stadt Offenbach am Main, Mai 2019
 NiO Nahverkehr in Offenbach GmbH – Nahverkehrsplan Stadt Offenbach 2013-2017, November 2012 auf Grundlage MiD 2008

Modal Split in Offenbach

Analysierte Städte nach Stadtgröße Tabelle 1

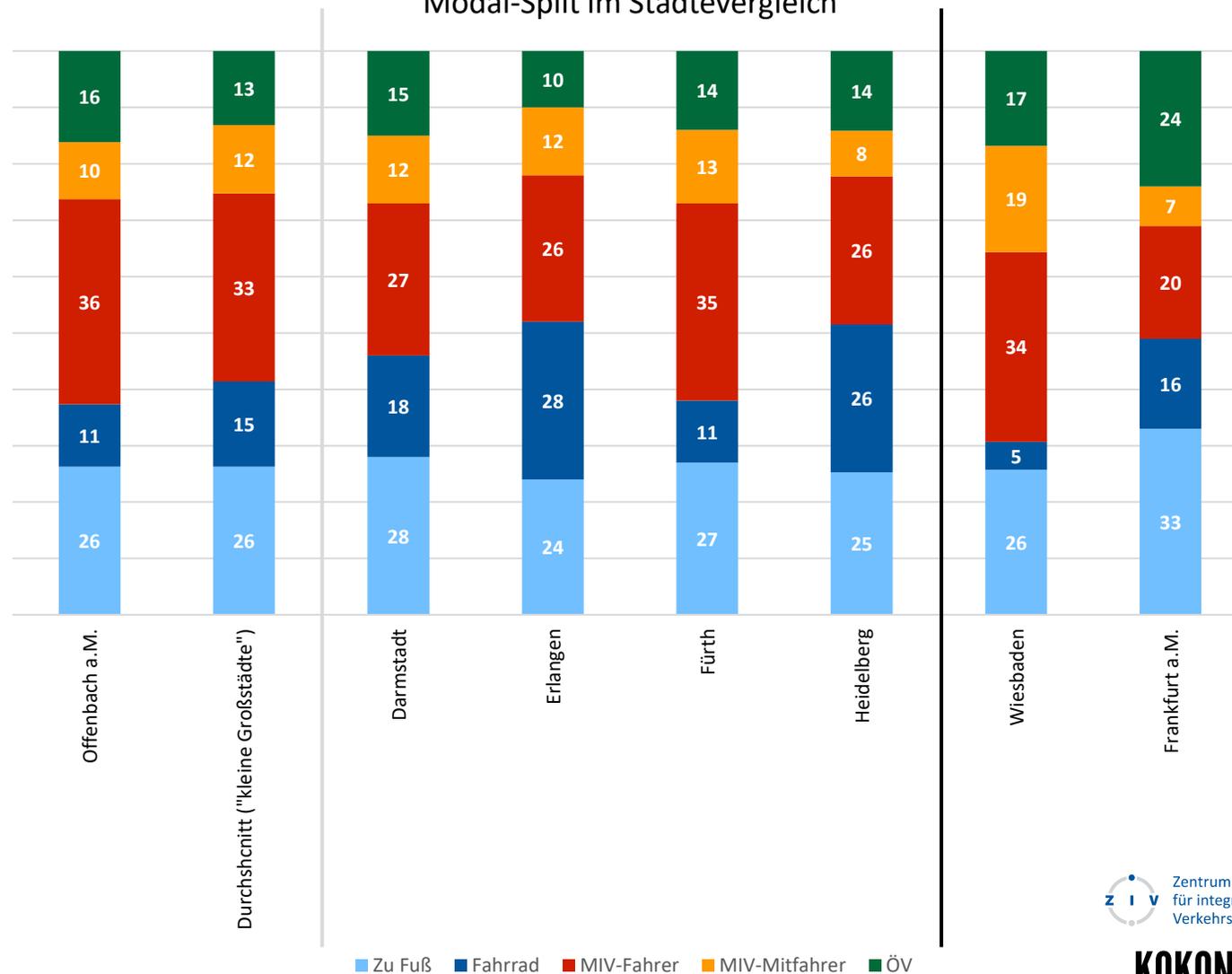
Stadtgruppen nach Einwohnerzahl				
Metropolen	große Großstädte	kleine Großstädte	große Mittelstädte	kleine Mittelstädte
500.000 und mehr	200.000 bis <500.000	100.000 bis <200.000	50.000 bis <100.000	20.000 bis <50.000
Berlin	Aachen	Darmstadt	Aschaffenburg	Ansbach
Bremen	Bonn	Erlangen	Fulda	Brühl
Frankfurt am Main	Freiburg im Breisgau	Fürth	Ludwigsburg	Fürstenfeldbruck
Hamburg	Karlsruhe	Heidelberg	Neuwied	
Hannover	Kassel	Koblenz	Schwerin	
Köln	Lübeck	Offenbach am Main		
München	Mannheim	Pforzheim		
Nürnberg	Wiesbaden	Ulm		
Stuttgart	Wuppertal	Würzburg		

Quelle: Agora Verkehrswende, Städte in Bewegung, Mai 2020 auf Datengrundlage MiD 2017

Durchschnittliche Verkehrsmittelverteilung im Vergleich zu anderen Städten, relativ viele MIV-Fahrer. Andere Städte zeigen, dass Verlagerungspotential für OF insbesondere beim Radverkehr besteht!

Hinweis: Die aktuellsten Zahlen stammen aus dem Jahr 2017. Die evtl. Auswirkungen der zwischenzeitlich erfolgte Maßnahmen für den Radverkehr zeigen sich hier nicht!

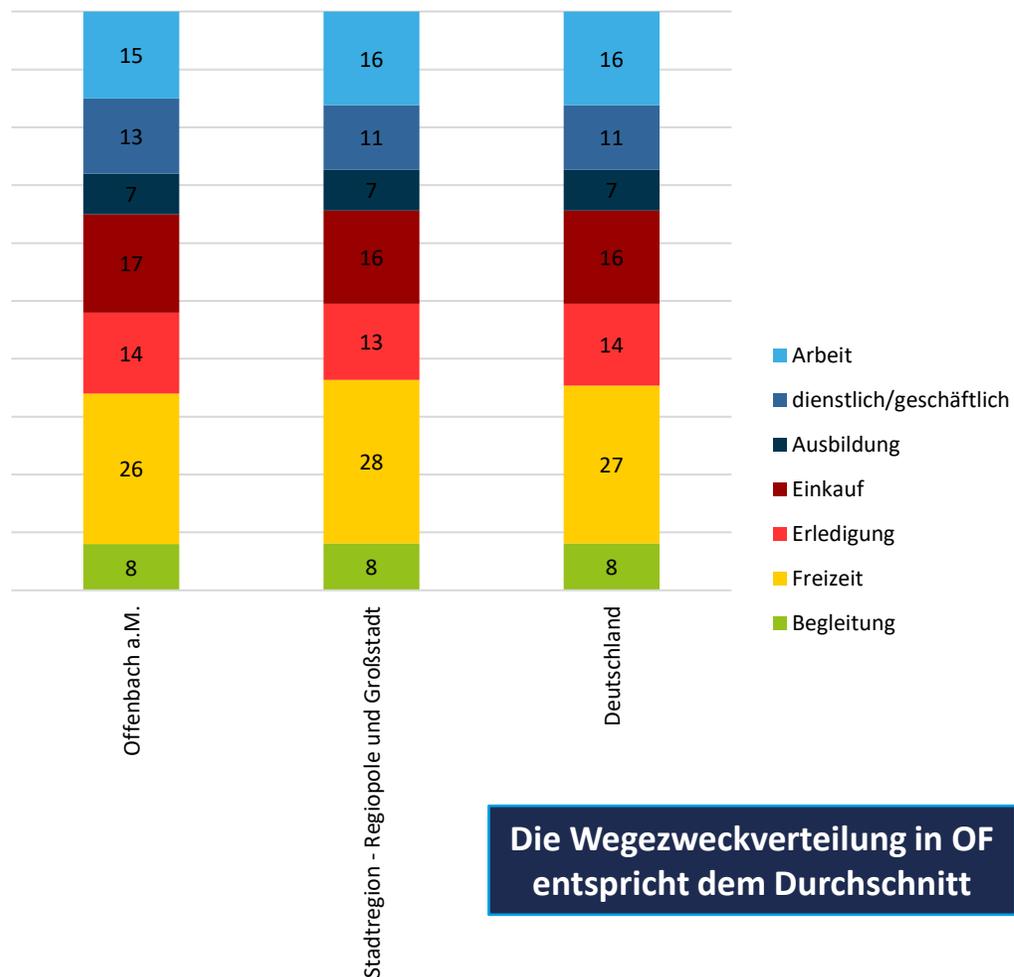
Modal-Split im Städtevergleich



Quelle: Agora Verkehrswende, Städte in Bewegung, Mai 2020 auf Datengrundlage MiD 2017
Eigene Darstellung

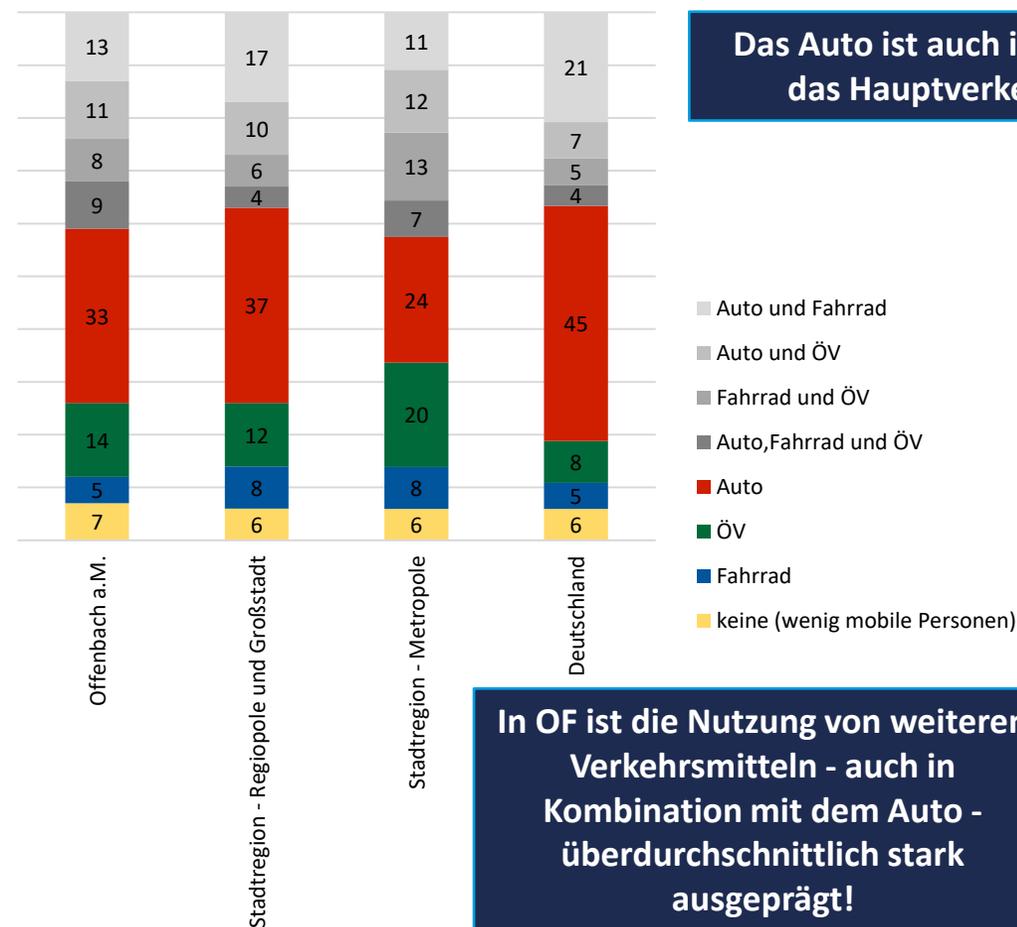
Modal Split in Offenbach

Wegezweck - Anteil Wege



Die Wegezweckverteilung in OF entspricht dem Durchschnitt

Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (welche Verkehrsmittel werden im üblichen Wochenverlauf genutzt)



Das Auto ist auch in OF für viele das Hauptverkehrsmittel

In OF ist die Nutzung von weiteren Verkehrsmitteln - auch in Kombination mit dem Auto - überdurchschnittlich stark ausgeprägt!

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD 2017) – Regionalbericht für die Stadt Offenbach am Main, Mai 2019

Pkw-Dichte in Offenbach

2010: 42.435 Fahrzeuge
119.734 Einwohner*innen
→ Pkw-Dichte: **354 Pkw/1.000 EW**

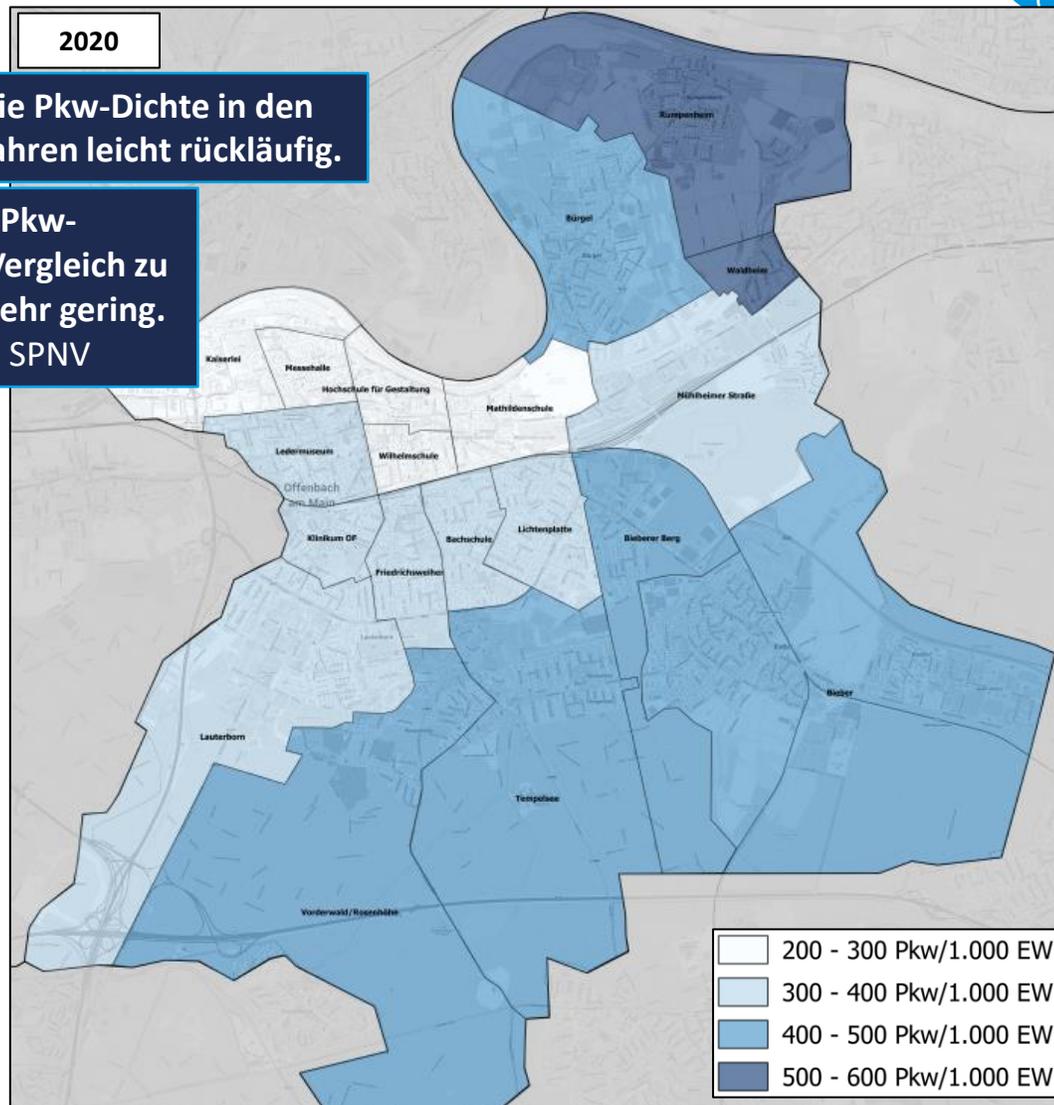
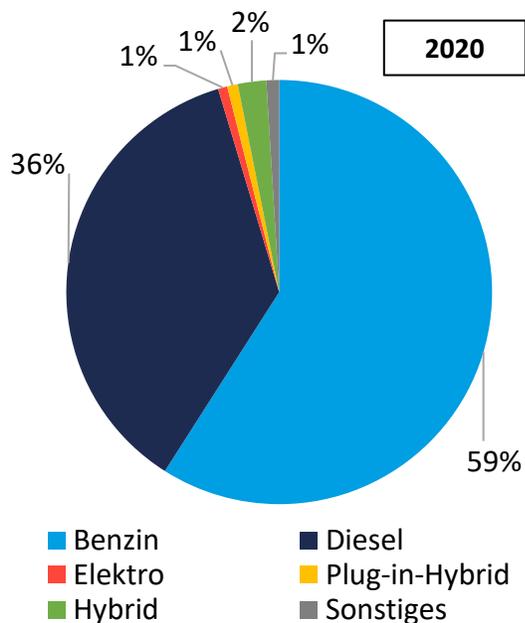
2020: 48.603 Fahrzeuge
140.496 Einwohner*innen
→ Pkw-Dichte: **346 Pkw/1.000 EW**

In OF ist die Pkw-Dichte in den letzten 10 Jahren leicht rückläufig.

In OF ist die Pkw-Verfügbarkeit im Vergleich zu anderen Städten sehr gering. -> Anbindung SPNV

Quelle: <https://www.offenbach.de/rathaus/stadtinfo/offenbach-in-zahlen/statistik/fz-wesen.php#SP-grouplist-0-1:1>

Vergleichsstadt	Pkw-Dichte 2020 [Pkw/1.000EW]
Koblenz	569
Ulm	521
Würzburg	498
Fürth	494
Erlangen	491
Pforzheim	484
Darmstadt	460
Heidelberg	376



Daten: Stad Offenbach – Offenbach in Zahlen, Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

Quelle: Stadt Darmstadt, Stadt Erlangen, Regierung Mittelfranken, Stadt Heidelberg, Stadt Koblenz, Kfz-Serviceportal,

+ Chancen

Wendepunkt im Mobilitätsverhalten weg vom MIV ist erkennbar

- Reduzierung MIV-Anteil
- Geringe und rückläufige Pkw-Dichte

Gute Rahmenbedingungen für eine weitere Reduzierung der Dominanz des MIV im städtischen Umfeld sind vorhanden.

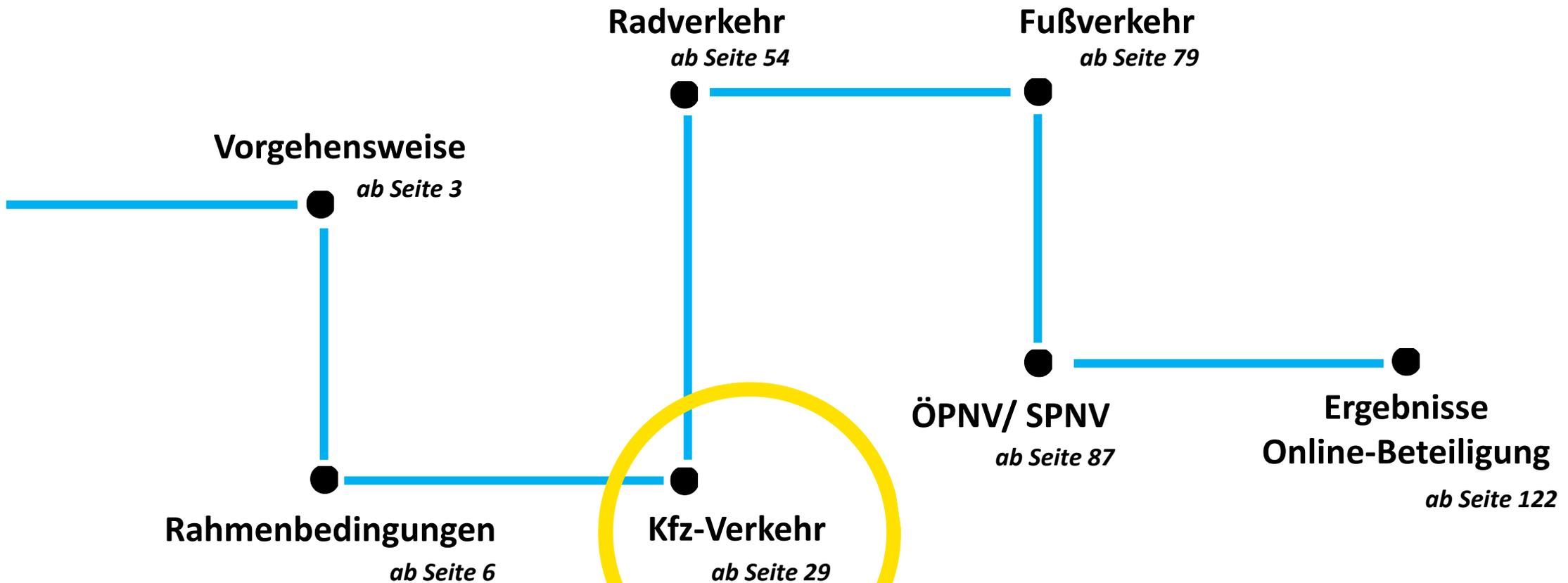
Insbesondere im Radverkehr bestehen Chancen zur Stärkung der Nahmobilität

— Herausforderungen

Wachsende Wohnbevölkerung und die zunehmende Bedeutung des Pendelndenverkehrs (weite Wege) haben vermutlich einer Zunahme der Kfz-Fahrleistung bewirkt

Stärkung des Umweltverbundes (insbesondere Radverkehr) durch Flächenumverteilung

Inhaltsverzeichnis - Bestandsanalyse



Bestandsanalyse der Stadt Offenbach – Mehrstufiges Verfahren

1. Stufe – Sichtung der Planungsgrundlagen



Planungsgrundlagen ab Seite 7

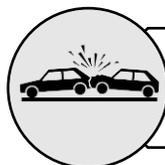
2. Stufe – Allgemeine Entwicklungen



Stadtentwicklung ab Seite 8



Klima & Umwelt ab Seite 18



Unfallstatistik ab Seite 20



Mobilitätsverhalten ab Seite 23

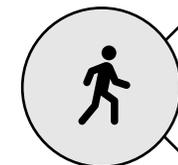
3. Stufe – Verkehrsmittelbezogene Bestandsaufnahme



Kfz - fließend	Kfz – ruhend	<i>ab Seite 29</i>
- Straßennetz	- Stellplatzsatzung	
- Tempo 30 Zonen	- P+R-Anlagen	
- Steuerung des Kfz-Verkehrs	- Öffentliches Stellplatzangebot	
- Verkehrsmengen	- Parkhäuser	
- Verkehrsbehinderungen	- Bewohnerparkzonen	
- Erreichbarkeitsanalyse		
- Car-Sharing Angebote		
- Elektroladesäulen		



Radverkehr ab Seite 54

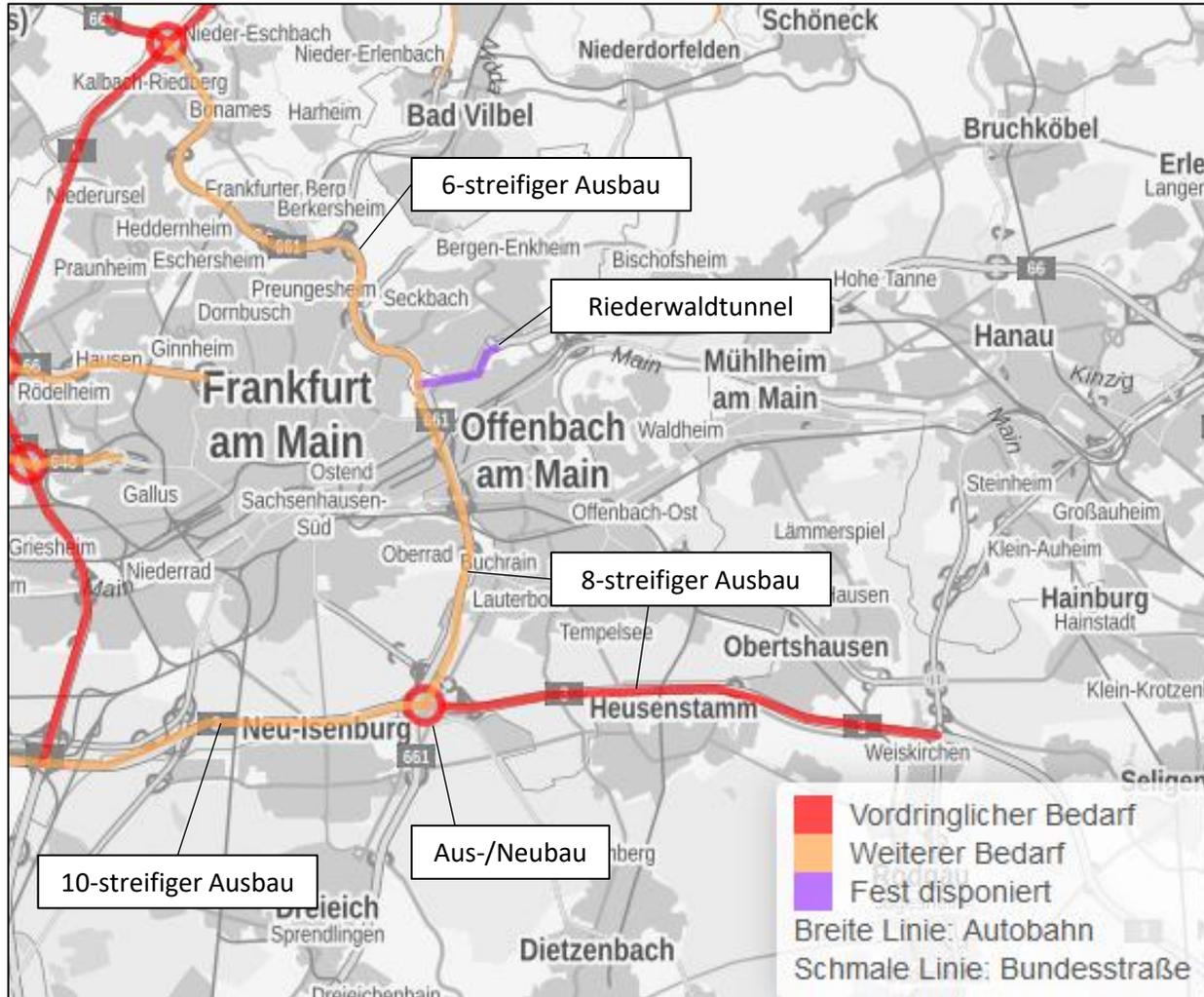


Fußverkehr ab Seite 79



Öffentlicher Verkehr ab Seite 87

Planungsgrundlagen – Bundesverkehrswegeplan 2030



Quelle: BVWP 2030

BVWP 2030:

- Autobahnnetz in und um Offenbach a.M. wird ausgebaut
u.a. *Riederwaldtunnel: Lückenschluss A66 – A661*
8-streifiger Ausbau A3/ A661
Aus-Neubau Offenbacher Kreuz
- Durch den geplanten Ausbau der Fahrstreifen soll eine Entlastung des bestehenden Autobahn-Netzes erfolgen
- Der Bedarf wird besonders bei dem Ausbau der A3 zwischen AK Offenbach und AS Hanau als vordringlich eingestuft

Das Autobahnnetz um OF wird in Zukunft leistungsfähiger sein

Planungsgrundlagen – Verkehrsmanagementplan 2015 (2007)

Oberziele des VMP 2015:

- Sicherheit
- Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Attraktivität des Wohnstandortes
- Erreichbarkeit von Gewerbe und wichtigen Zielen
- Schutz der Umwelt
- Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems

Handlungsfelder VMP 2015:

- Parkraumkonzept
- Verkehrskonzept Innenstadt
- Sonderhandlungsfeld Luftreinhaltung/ Lärminderung
- Mobilitätsmanagement
- Datenmanagement und Verkehrsstrategien
- Radverkehrskonzept
- Barrierefreie Netze
- Bürgerticket

Maßnahmen:

- Parkraumbewirtschaftung: Ausweitung Bewohnerparkzonen – **in Umsetzung**
- Parkleitsystem: Modifikation u. Erneuerung – **umgesetzt**
- Ringerschließung Innenstadt – **umgesetzt**
- Lkw-Durchfahrtsverbot Mainstr. (nachts) – **umgesetzt**
- Umbau Marktplatz – **in Umsetzung**
- Verbesserung der Koordinierung (LSA) – **in Umsetzung**
- Mängelbehebung zentrale Parkhäuser – **nicht umgesetzt**

Viele Maßnahmen des damaligen VMP 2015 zum Thema Kfz-Verkehr sind in Planung oder wurden bereits umgesetzt

Planungsgrundlagen – Masterplan Offenbach 2030 (2015)

Schlüsselprojekte des Masterplans:

- Neupositionierung des Kaiserlei
- Entwicklung des Offenbacher Ostens
- Anbindung Offenbachs
- Neue Baugebiete
- Aufwertung der Innenstadt
- Quartiers- und Stadtteilentwicklung
- Gesamtstädtische Freiraumqualitäten verbessern und vernetzen
- Entwicklung des Designports
- Entwicklung des Innovationscampus
- Gewerbeflächen-Marketing

Maßnahmen:

- Umbau Nordring – **umgesetzt**
- Umbau Marktplatz– **in Umsetzung**
- Umbau Kaiserlei-Kreisels – **in Umsetzung**
- Bau Quartier 4.0 – **in Umsetzung**
- Bau der Verbindungsstraße – **in Planung**
- Innovationscampus – **in Planung**
- Barrierefreier Umbau Hauptbahnhof – **nicht umgesetzt (Bahnhofsanierungsprogramm DB)**
- Bebauung Bieber Waldhof-West – **nicht umgesetzt (ab 2026)**
- Lückenschluss Goethering – **in Umsetzung**

Viele Maßnahmen des Masterplans 2030 werden derzeit umgesetzt oder sind in Planung

Planungsgrundlagen – Nahmobilitätsplan (2017)/ Nahverkehrsplan (2017)

Oberziele des Nahmobilitätsplans:

- Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele für den Rad- und Fußverkehr
- Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Handlungsfelder – MIV:

- Ordnen des ruhenden Verkehrs (im Sinne einer Rückgewinnung des öffentlichen Raums)
- Nahmobilitätsfreundliche Regelung der Kfz-Zufahrt der Fußgängerzone

Maßnahmen:

Überlegungen zu Quartiersgaragen – laufender Prozess

Verkehrskontrollen – laufender Prozess

Regelung Kfz-Zufahrt zur Fußgängerzone – Prüfauftrag

Unfallpunkt Parkplatzausfahrt KOMM – k.A.

Oberziele des Nahverkehrsplan:

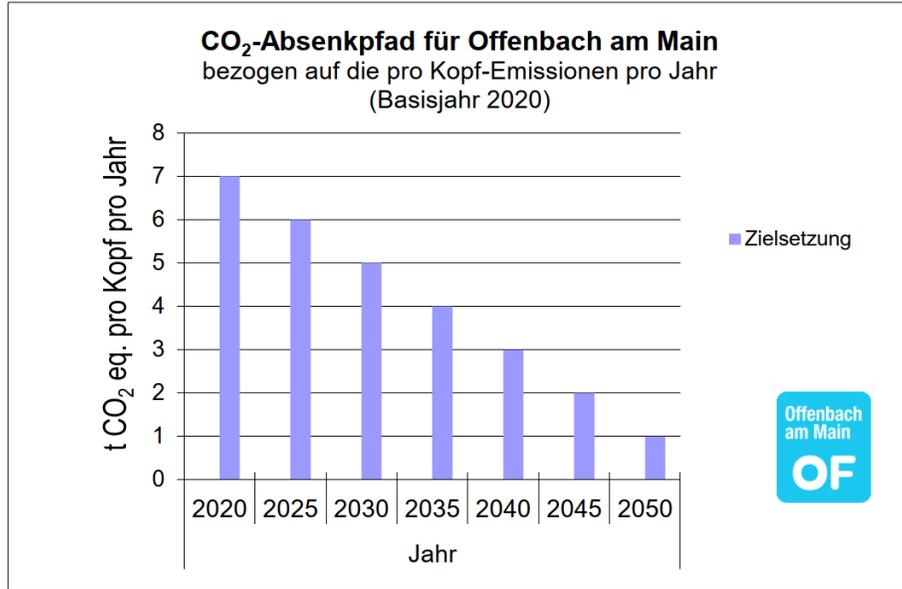
- Nachhaltige Weiterentwicklung des Mobilitätssystems (Einhaltung umwelt- und insbesondere klimapolitische Zielsetzungen → Reduzierung MIV durch Optimierung ÖPNV)

Maßnahmen:

Wohnortnahe P+R-Anlagen im Umland – keine Umsetzung, regionales Thema

Planungsgrundlagen – Klimakonzept 2035 (2020)/ Masterplan NO_x (2018)

Oberziele des Klimakonzepts 2035:



Quelle: Klimakonzept 2035

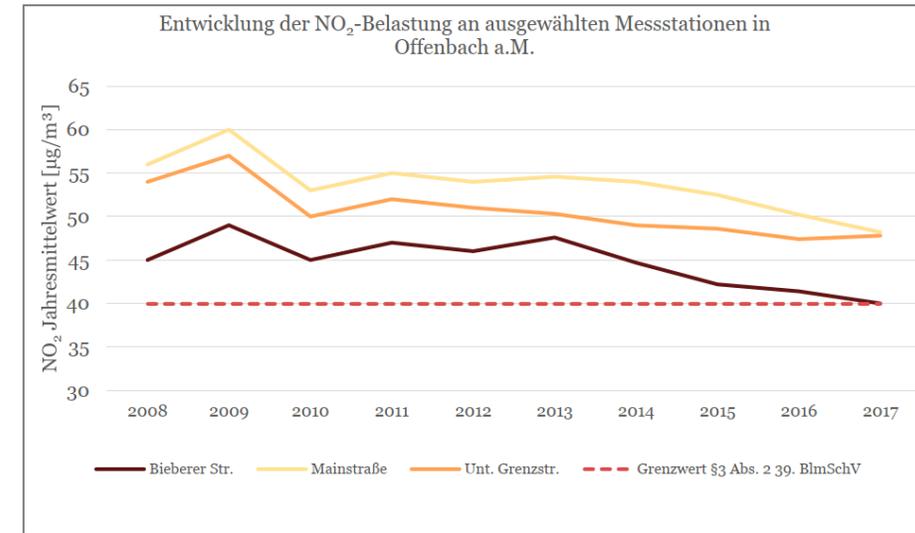
Maßnahmen:

- Temporeduzierung im Stadtgebiet – teilweise umgesetzt
- Erstellung Parkraummanagement-Konzept – nicht umgesetzt
- Fortschreibung Stellplatzsatzung – in Umsetzung
- Ausbau Ladeinfrastruktur – in Planung

Wende zur klimaneutralen Verkehrsabwicklung wird eine Kernaufgabe der kommenden Jahre sein!

Oberziele des Masterplan NO_x:

- Verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund
- Umweltverträgliche Abwicklung des Straßenverkehrs



Quelle: Masterplan NO_x

Maßnahmen:

- Verkehrsverflüssigung – in Umsetzung
- Umweltsensitive Verkehrssteuerung – keine Umsetzung
- Lkw-Durchfahrtsverbot – bisher kein Arbeitsauftrag, in Widerspruch zu Luftreinhalteplan

Planungsgrundlagen – Luftreinhalteplan (2020)/ Lärmaktionsplan (2020)

Oberziele des Luftreinhalteplans:

- Einhaltung der Immissionsgrenzwerte

Maßnahmen:

Temporeduzierung im Stadtgebiet – teilweise umgesetzt

Ausweitung Parkleitsystem – umgesetzt

Ausweitung Bewohnerparkzonen – in Umsetzung

Verkehrsverflüssigung – in Umsetzung

Ausbau Ladeinfrastruktur – in Planung

Lkw-Durchfahrtsverbot – bisher kein Arbeitsauftrag, in

Widerspruch zu Luftreinhalteplan

Oberziele des Lärmaktionsplans:

- Einhaltung der Auslösewerte von 65 dB(A) tagsüber, 55 dB(A) nachts

Maßnahmen:

Ausweitung Parkleitsystem – umgesetzt

Verkehrsverflüssigung – in Umsetzung

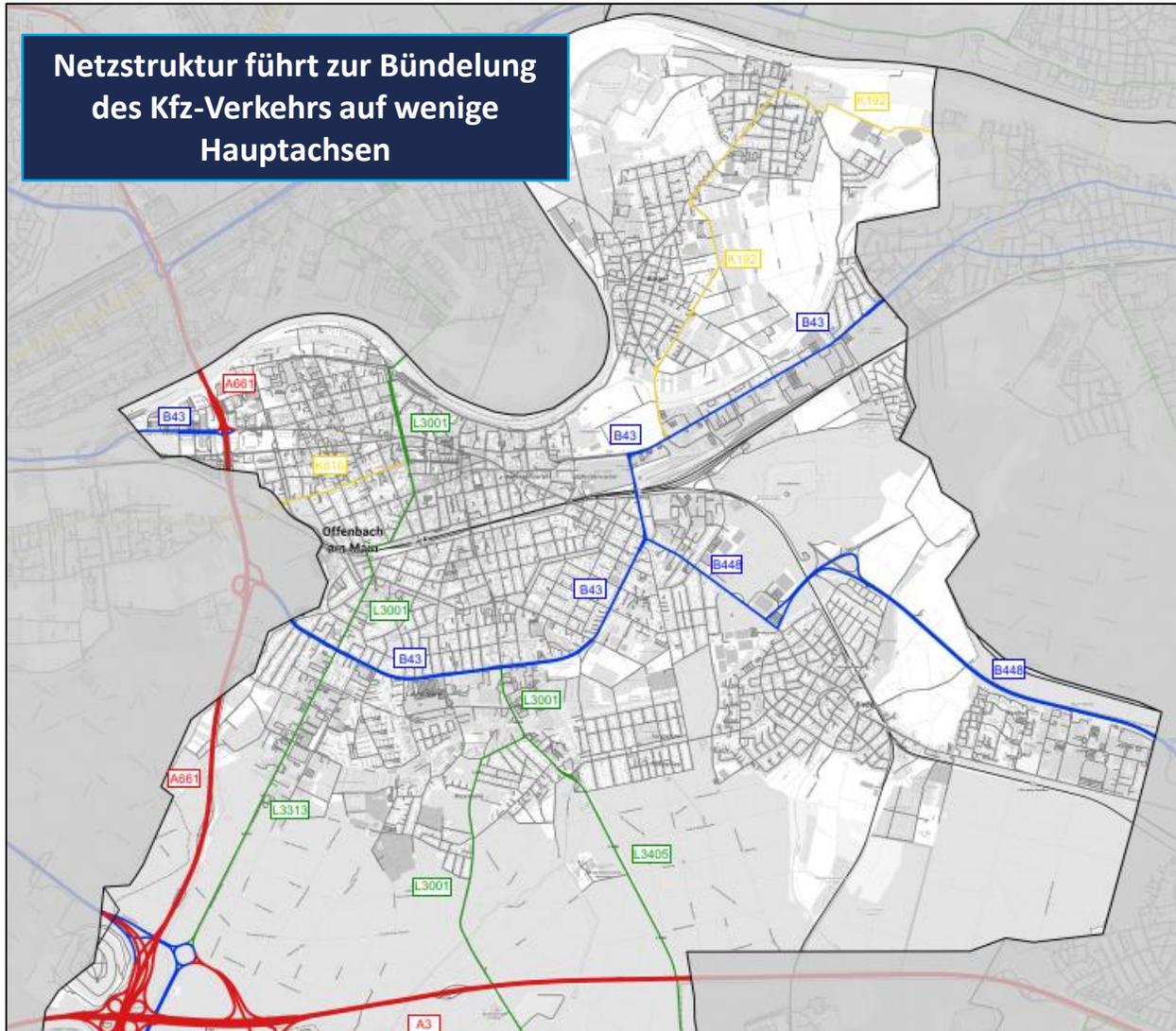
Umbau Marktplatz – in Umsetzung

Stadtweite umweltsensitive Verkehrssteuerung – keine Umsetzung

Lkw-Durchfahrtsverbot – bisher kein Arbeitsauftrag, in

Widerspruch zu Luftreinhalteplan

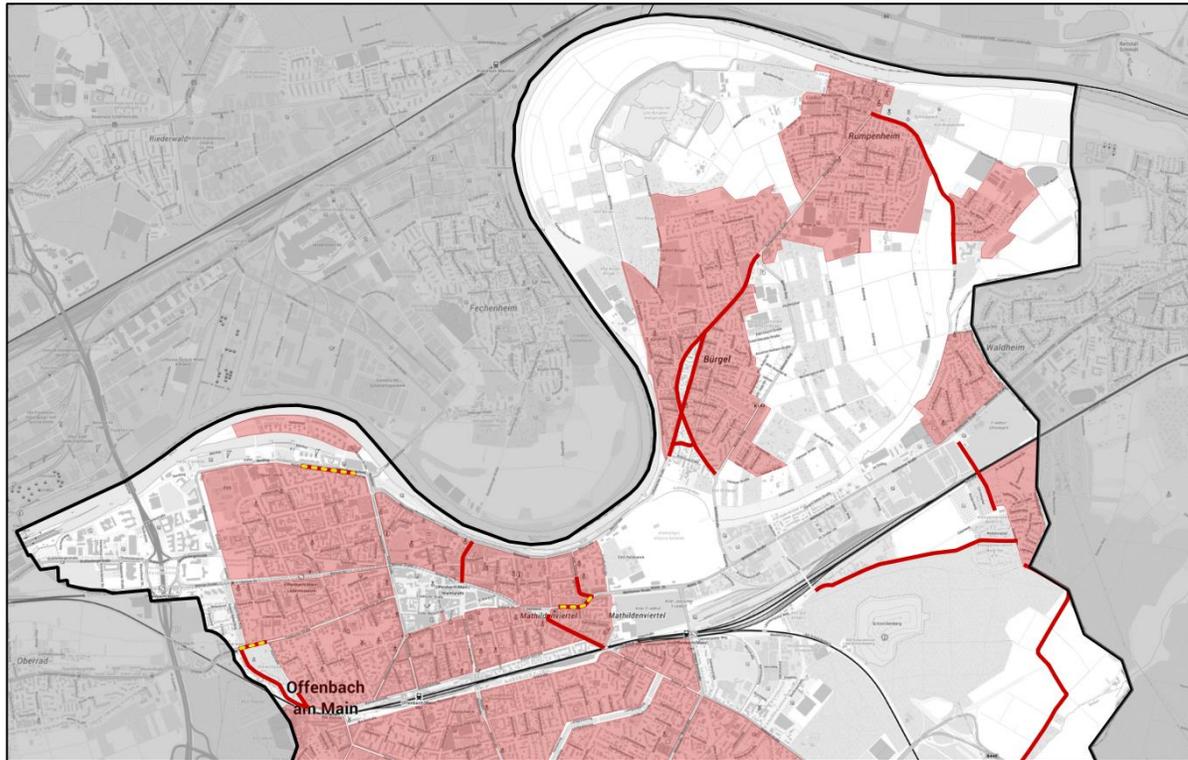
Einzelne Maßnahmen des Luftreinhalteplans/
Lärmaktionsplan sind bereits umgesetzt oder in Planung



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

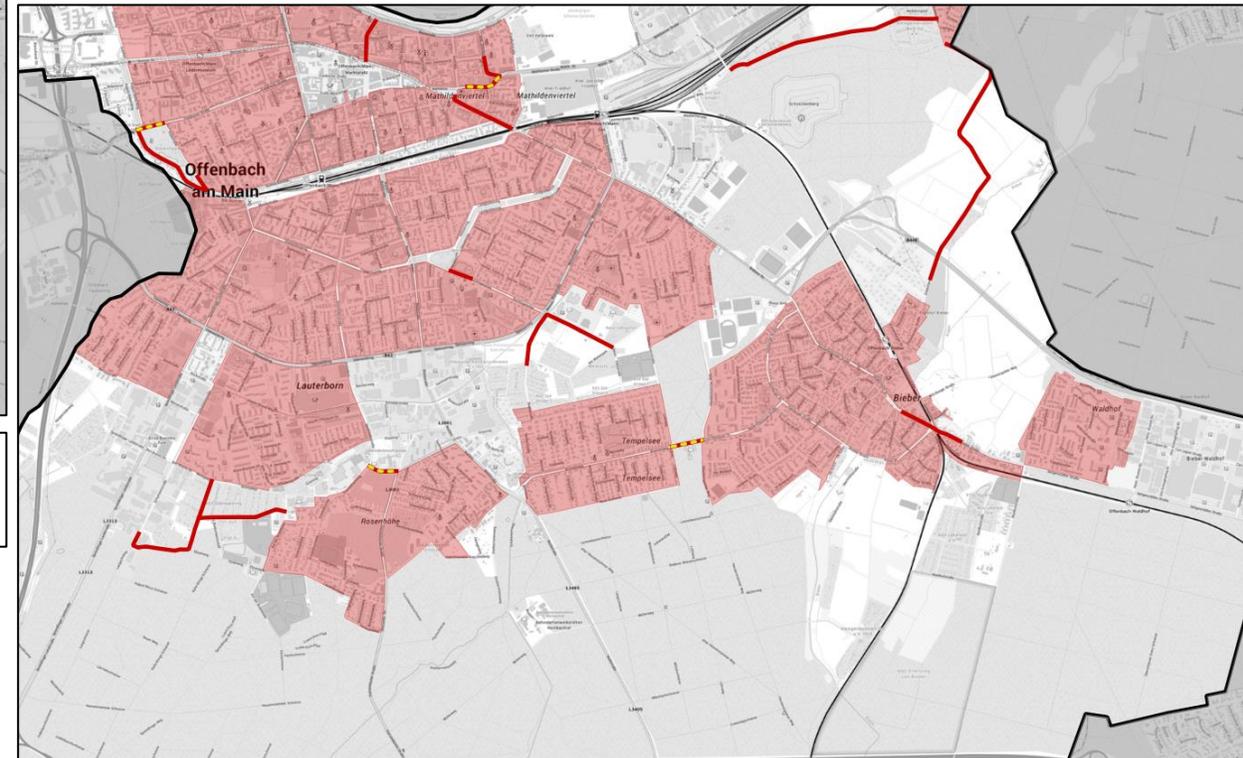
- Anbindung OF an Autobahnnetz primär über A661, weitere Anbindungen in weiterer Entfernung an die A3
- Verbindung zu benachbarten Kommunen jeweils auf wenig Achsen gebündelt
- Über den Main zwei Straßenverbindungen (Carl-Ulrich-Brücke/A661) und eine Fährverbindung (Rumpenheimer Fähre) mit beschränktem Bedienungsangebot (Mo-Fr 6-19 Uhr, Sa 9-18 Uhr, So/Feiertage kein Betrieb) → **sonst keine Verbindung über den Main im Norden**
- Ost-West-Achsen (B43, Berliner Str., Mainstr.) haben überörtliche Funktion. Insb. Verkehrsbeziehungen von/nach Mühlheim a. M. in Richtung Westen/ Nordwesten verlaufen durch OF (Durchgangsverkehr)
- Sonst aufgrund Netzstruktur im Normalfall nur geringe Durchgangsverkehre
- B43 und B448 werden als Ausweichroute bei Verkehrsbehinderungen im Verlauf der A3 genutzt

T30-Zonen



-  T30-Zonen
-  Streckengebot T30
-  Streckengebot T30 Mo-Fr 7-20 Uhr

Großteil des Offenbacher Stadtgebietes ist Tempo-30-Zone.
Auf Hauptverkehrsstraßen gilt 50 km/h ausgenommen rote Streckenzüge.



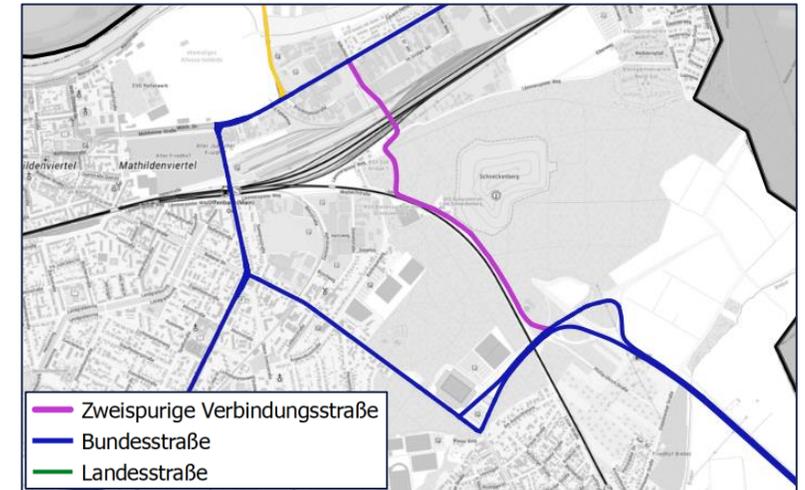
Straßennetz – Maßnahmen

Umbau Kaiserlei-Kreisel



Quelle: Geoportal Frankfurt –Luftbilder 2016 und 2021

Bau der Verbindungsstraße (zw. Mühlheimer Str. – B 448) - in Planung



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

- Machbarkeitsstudie wurde durchgeführt
- Grund für die Untersuchung:
Entlastung der Bieberer Str. und Unteren Grenzstraße (bereits heute stark durch Lärm und Schadstoffe belastet)

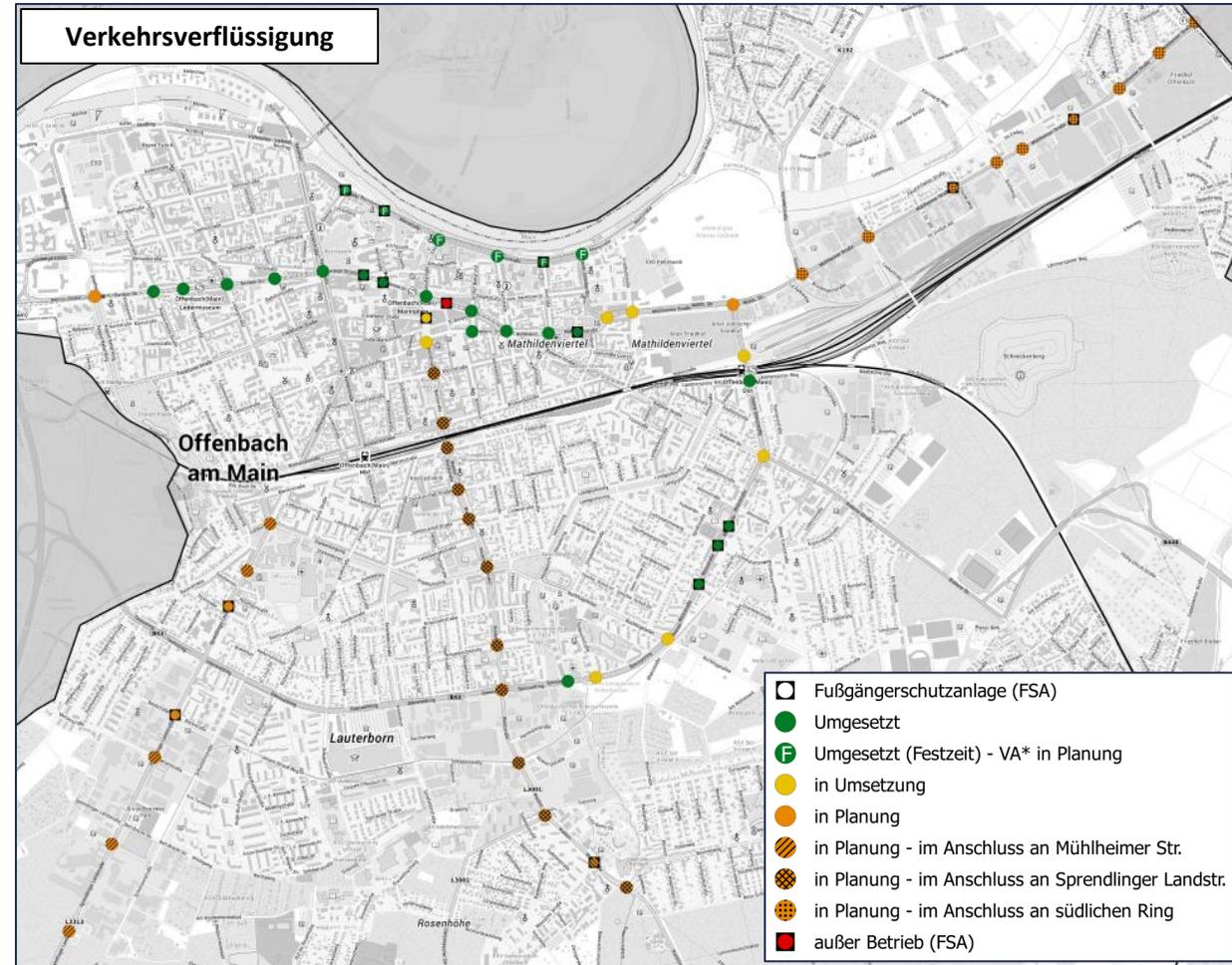
Steuerung des Kfz-Verkehrs

- Verkehrsverflüssigung über Signalsteuerung ist in Umsetzung
 - 2021 sind die Straßenzüge Berliner Straße, Mainstraße und Südlicher Ring weitgehend umgesetzt
 - 2022 sollen hier weitere Maßnahmen umgesetzt werden
 - Mühlheimer Straße, Sprendlinger Straße und Waldstraße in Planung

Parkleitsystem im Bereich der Innenstadt (11 Ziele)

- 10 dynamische Anzeigen
- 9 statische Anzeigen

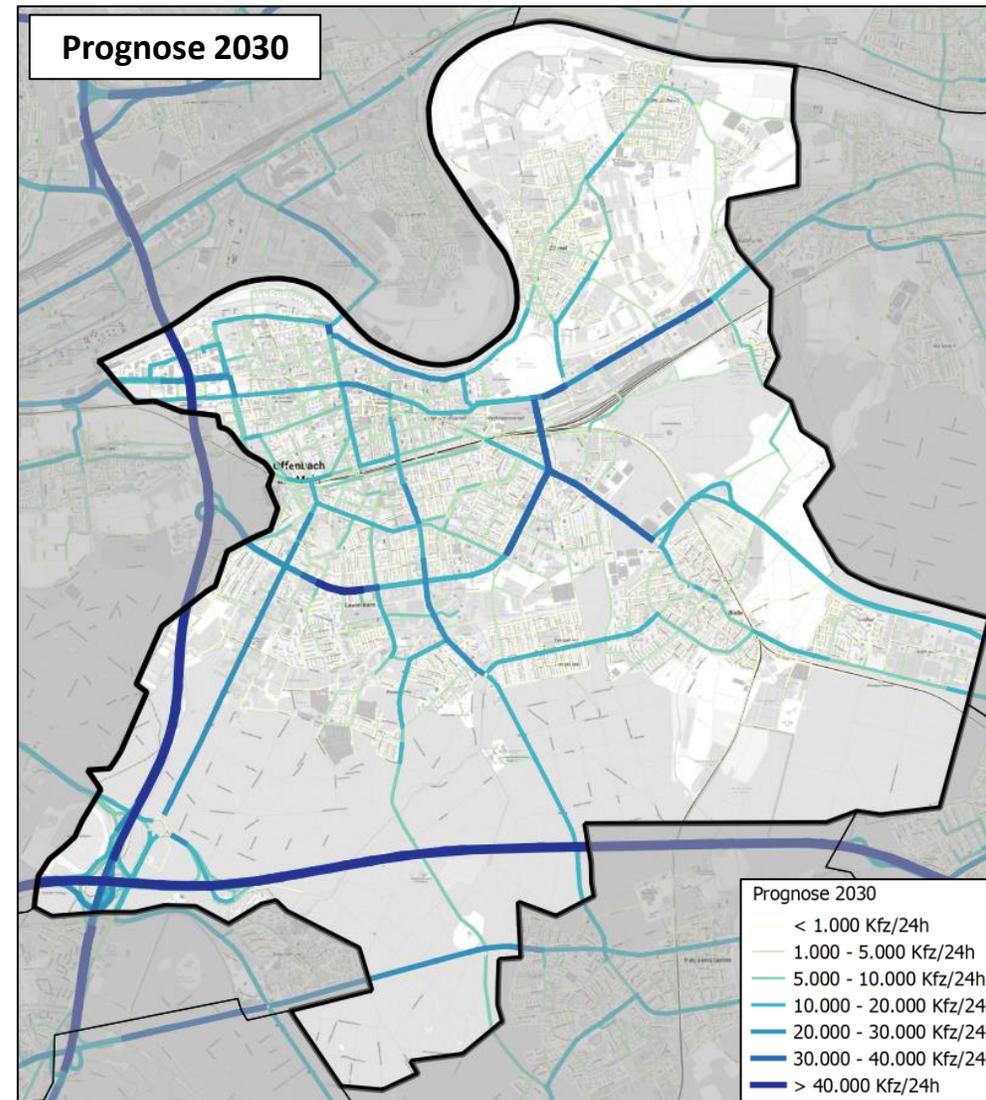
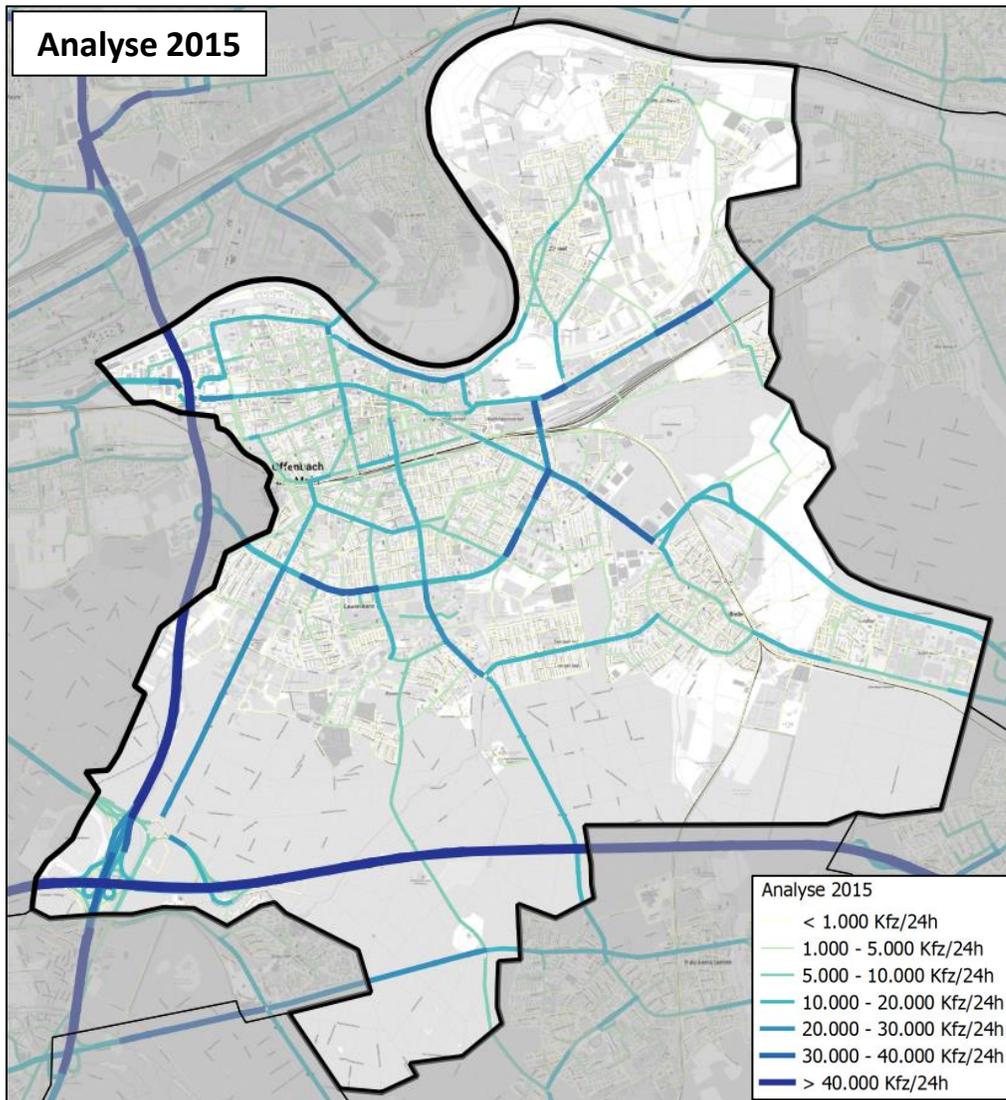
OF verfügt in Zukunft über eine moderne und vernetzte Steuerungsmöglichkeit des Kfz-Verkehrs im Hauptverkehrsnetz



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung], Daten: Stadt Offenbach

Verkehrsmengenverteilung – Kfz/24h

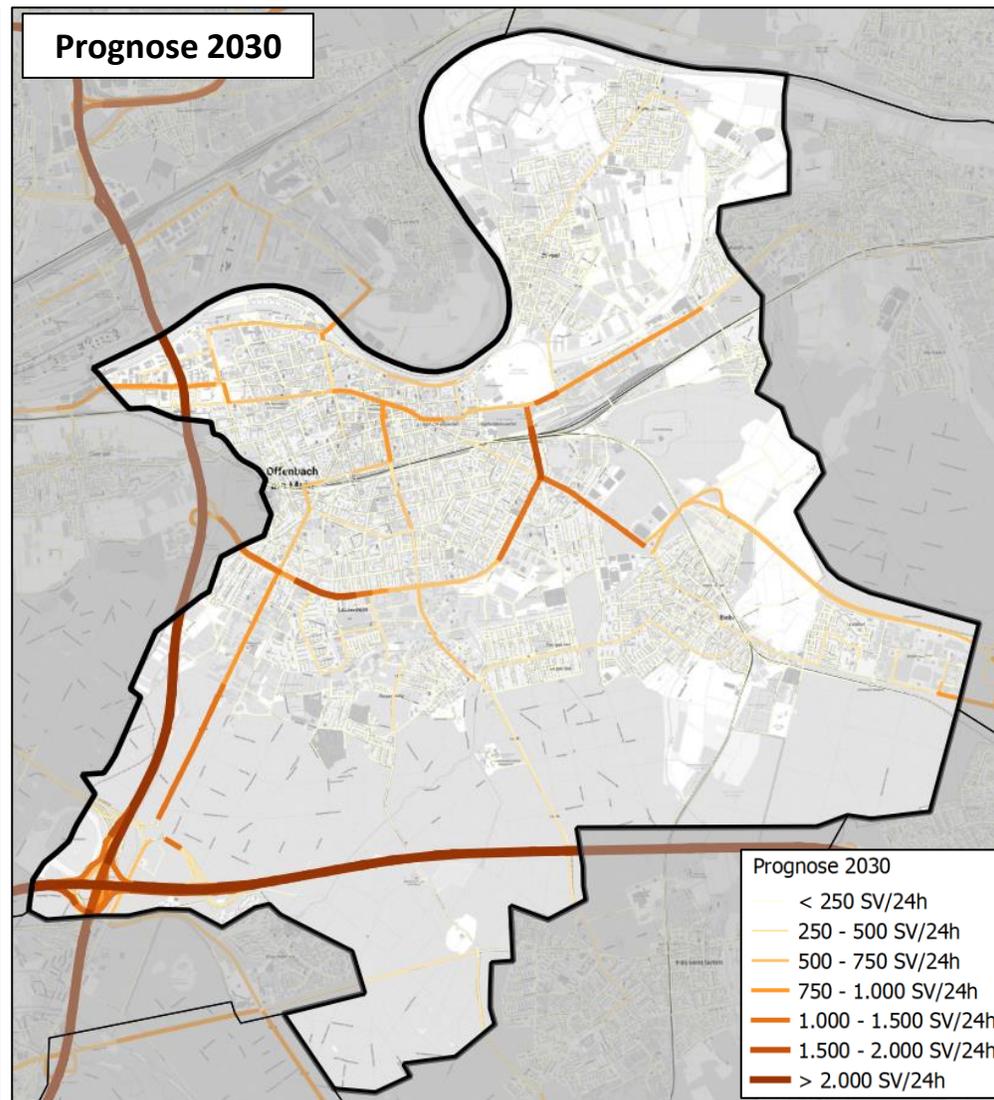
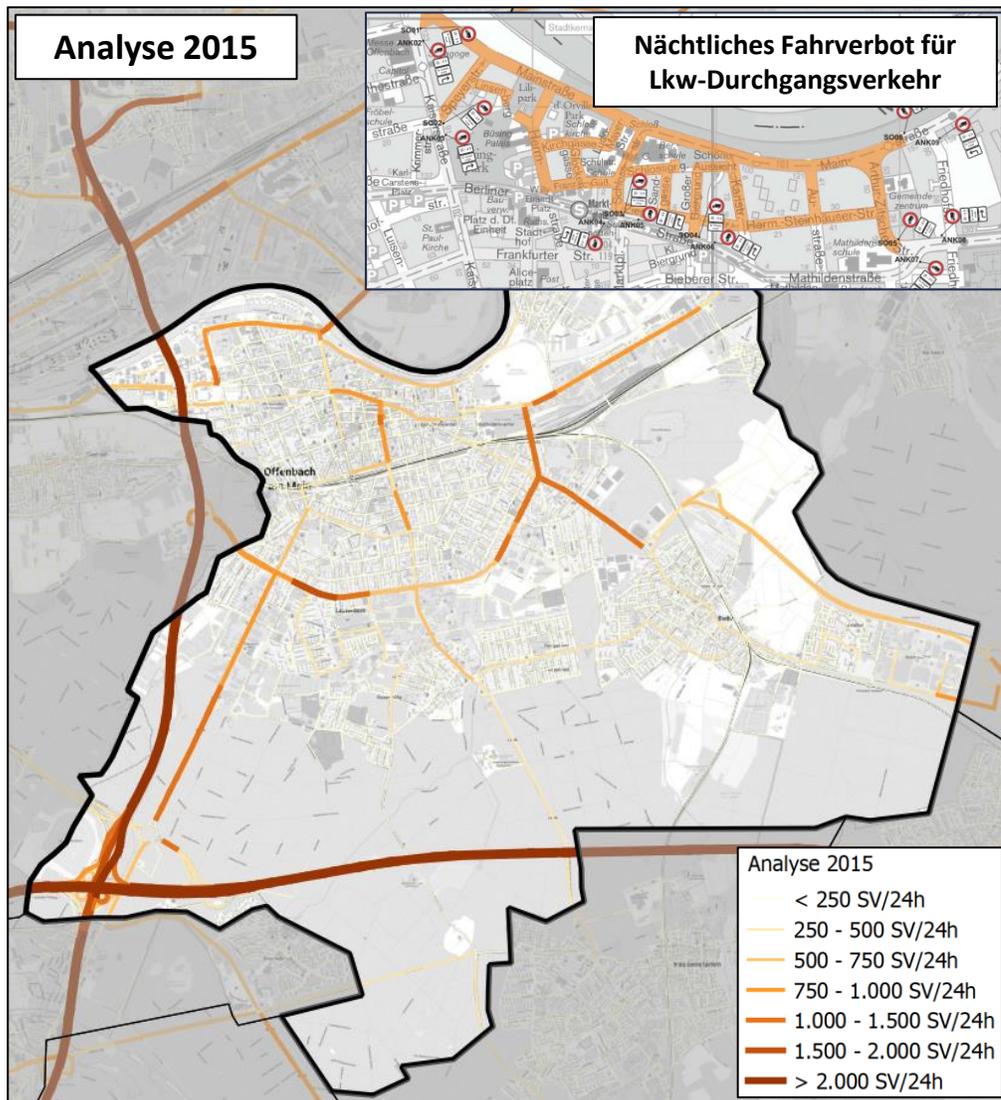
Abschnittsweise über 40.000 Kfz/24h im städtischen Straßennetz (B43, B448)
Trendentwicklung zeigt Zunahmen



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung], Daten: Verkehrsmodell Stadt Offenbach

Verkehrsmengenverteilung – SV/24h

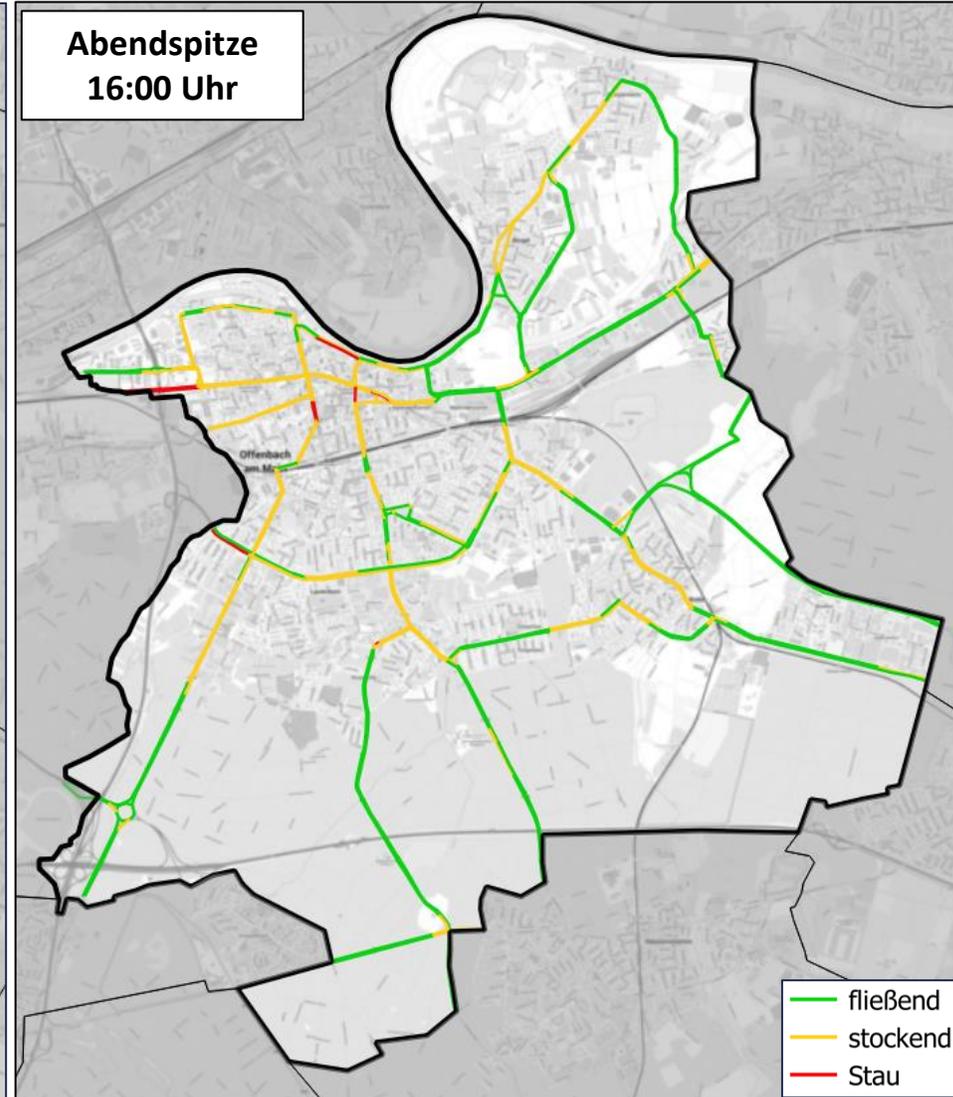
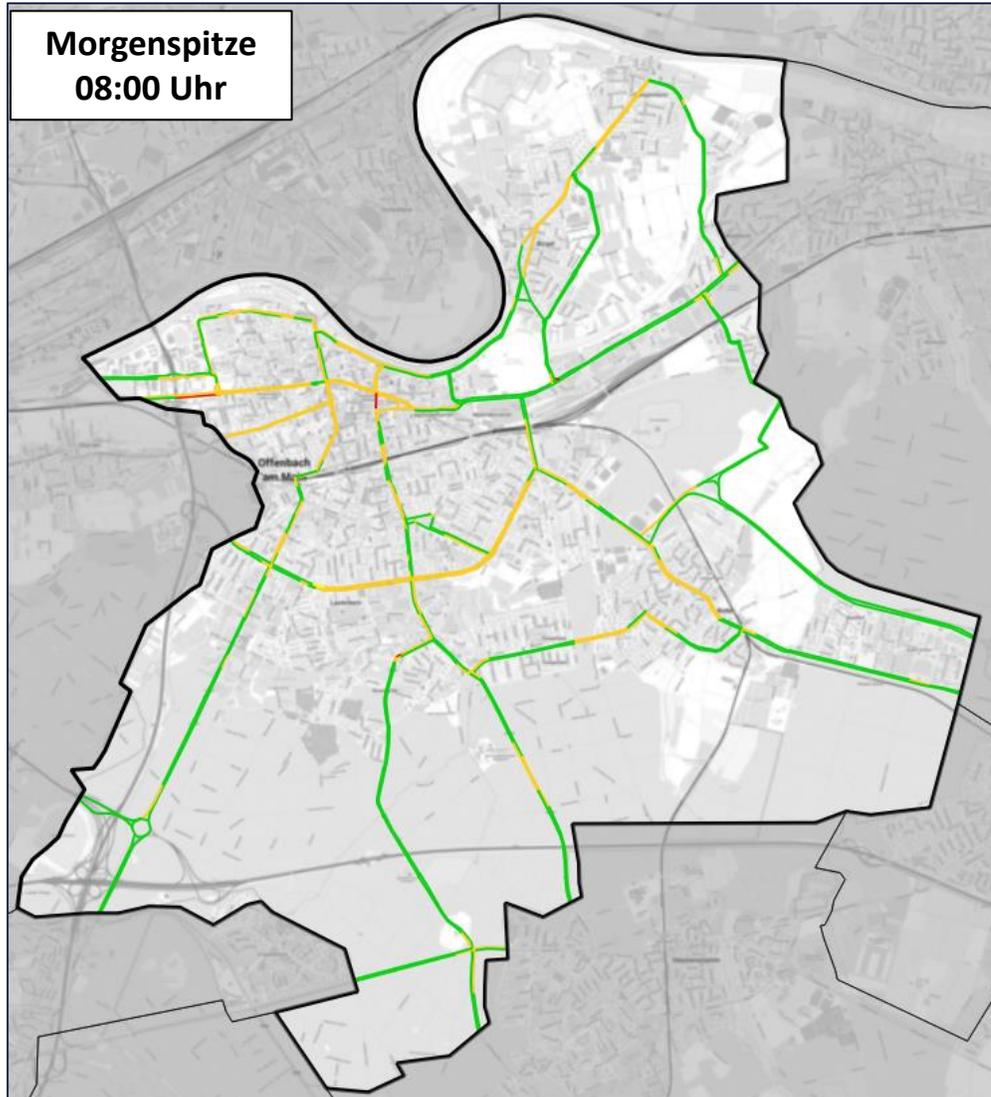
Abschnittsweise über 1.500 SV/24h im städtischen Straßennetz (B43, B448)
Trendentwicklung zeigt ebenfalls Zunahmen



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung], Daten: Verkehrsmodell Stadt Offenbach

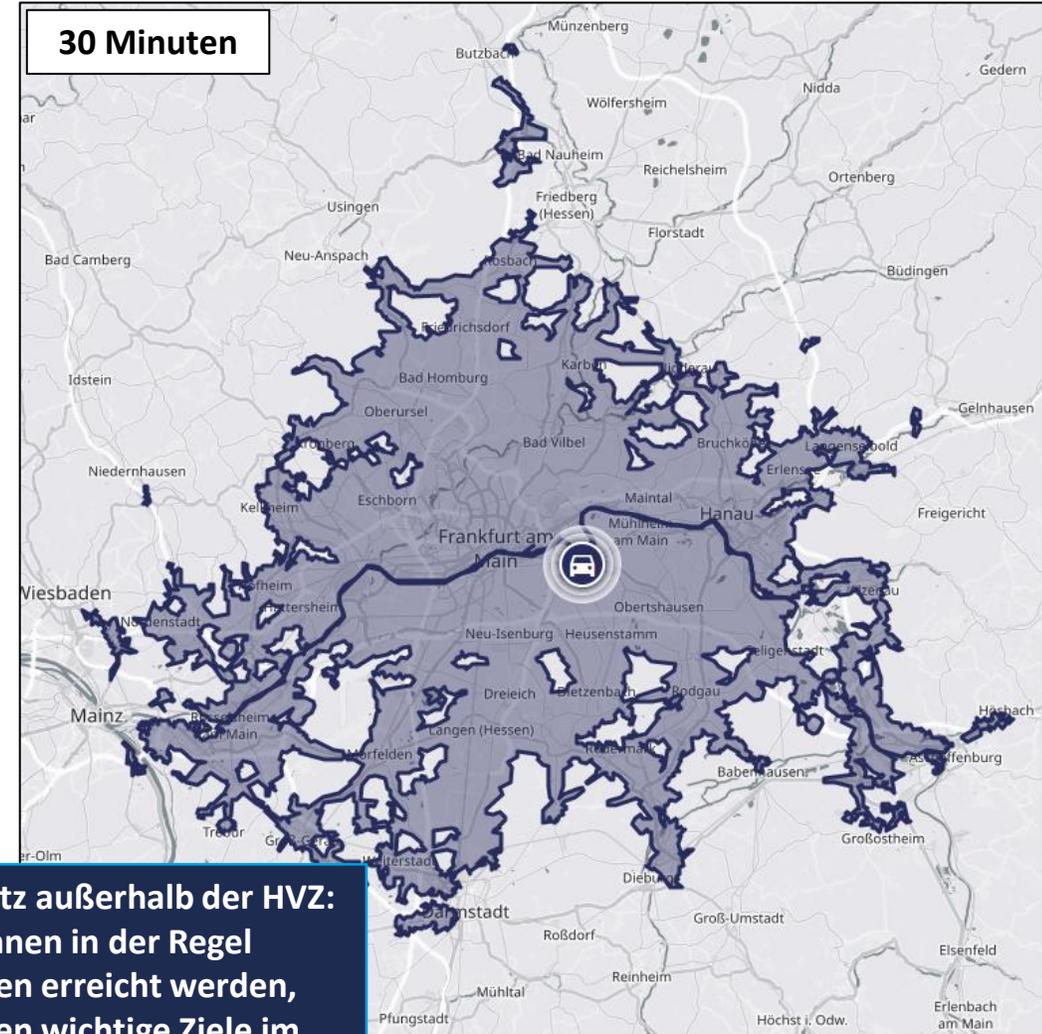
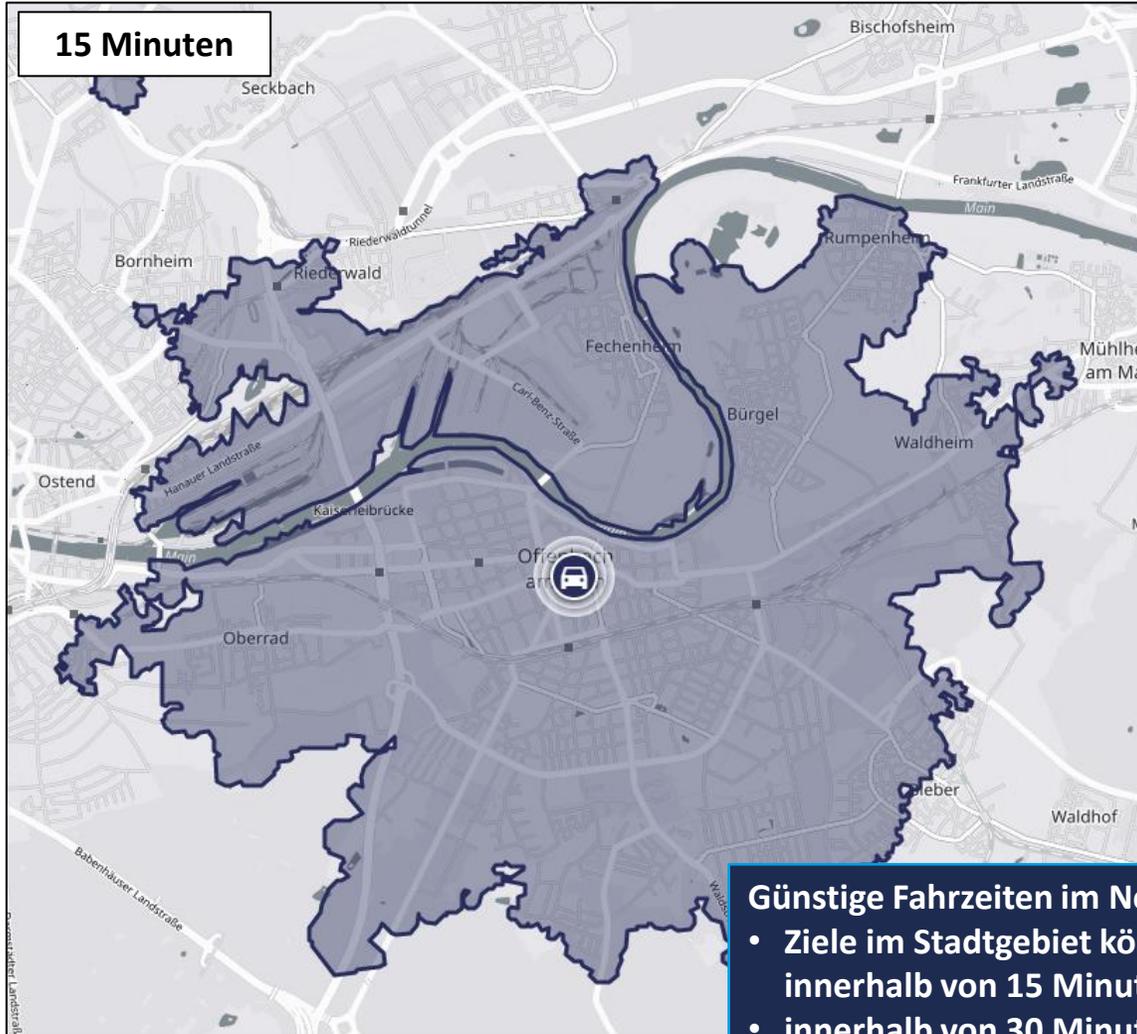
Verkehrsbehinderungen

Allgemeine Kapazitätsengpässe auf HVS in den Hauptverkehrszeiten



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung], Daten: Google Maps

Erreichbarkeit - Reisezeitisochronen



Günstige Fahrzeiten im Netz außerhalb der HVZ:

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

Quelle: TravelTime.com

+ Chancen

Gute Anbindung an das regionale und überregionale Verkehrsnetz

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

Zukünftige Verbesserung im Kfz-Ablauf durch Verkehrsverflüssigung

OF verfügt in Zukunft über eine moderne und vernetzte Steuerungsmöglichkeit des Kfz-Verkehrs im Hauptverkehrsnetz

— Herausforderungen

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

Allgemeine Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten. Insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen

Verkehrsverflüssigung kann zu zusätzliche Kfz-Verkehrsbelastungen im städtischen Netz führen

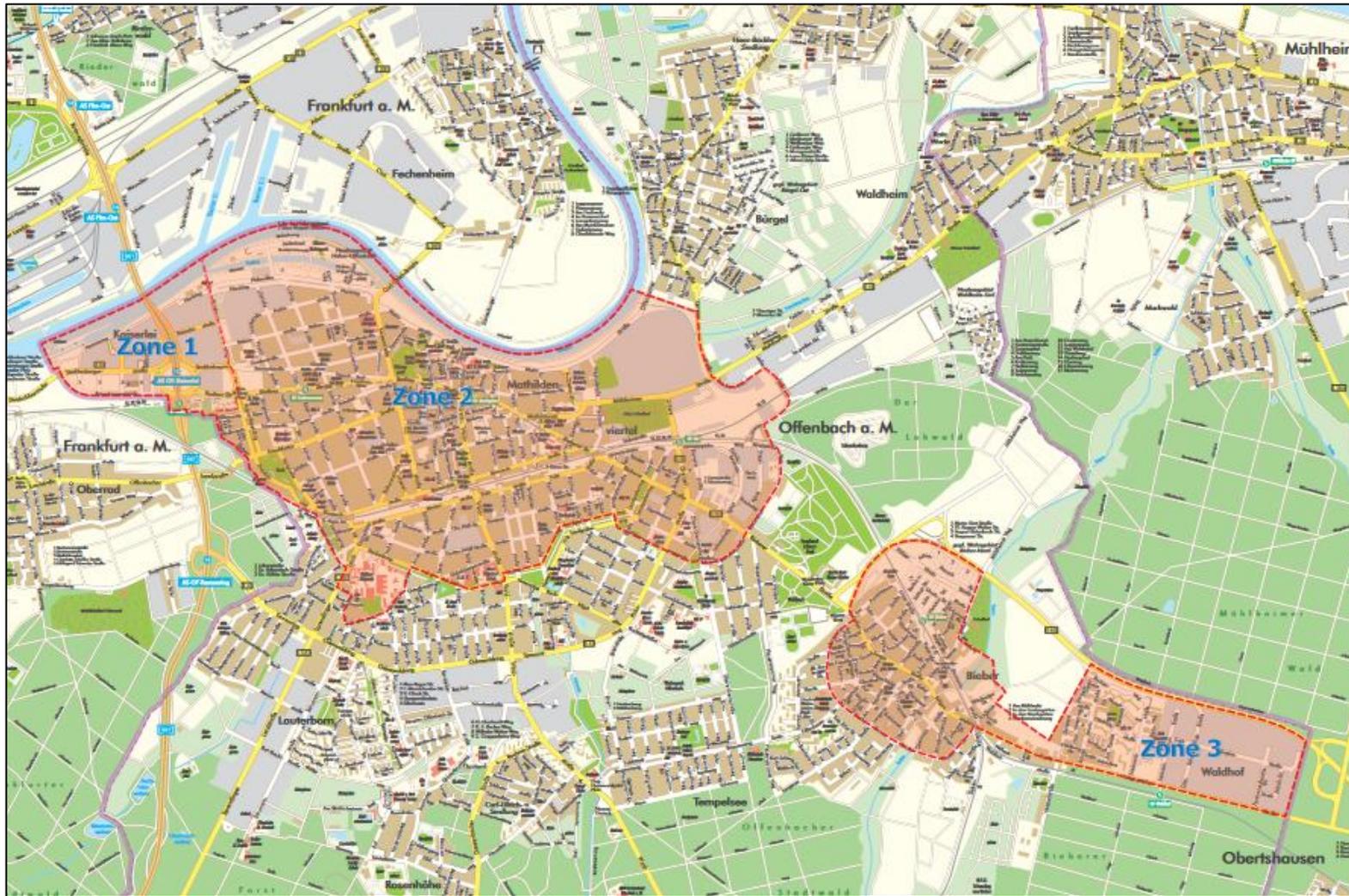
Netzstruktur führt zu hohe Kfz-Belastungen im Stadtgebiet (insb. B43, ...). Hierdurch Trennwirkungen, hohe Flächenansprüche und Nutzungskonflikte mit ÖV, Fuß- und Radverkehr.

Zusätzliche Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet bei Verkehrsbehinderungen entlang der A3

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

Zusätzliche Kfz-Belastungen im Stadtgebiet durch Gebietsentwicklungen zu erwarten

Stellplatzsatzung 2019



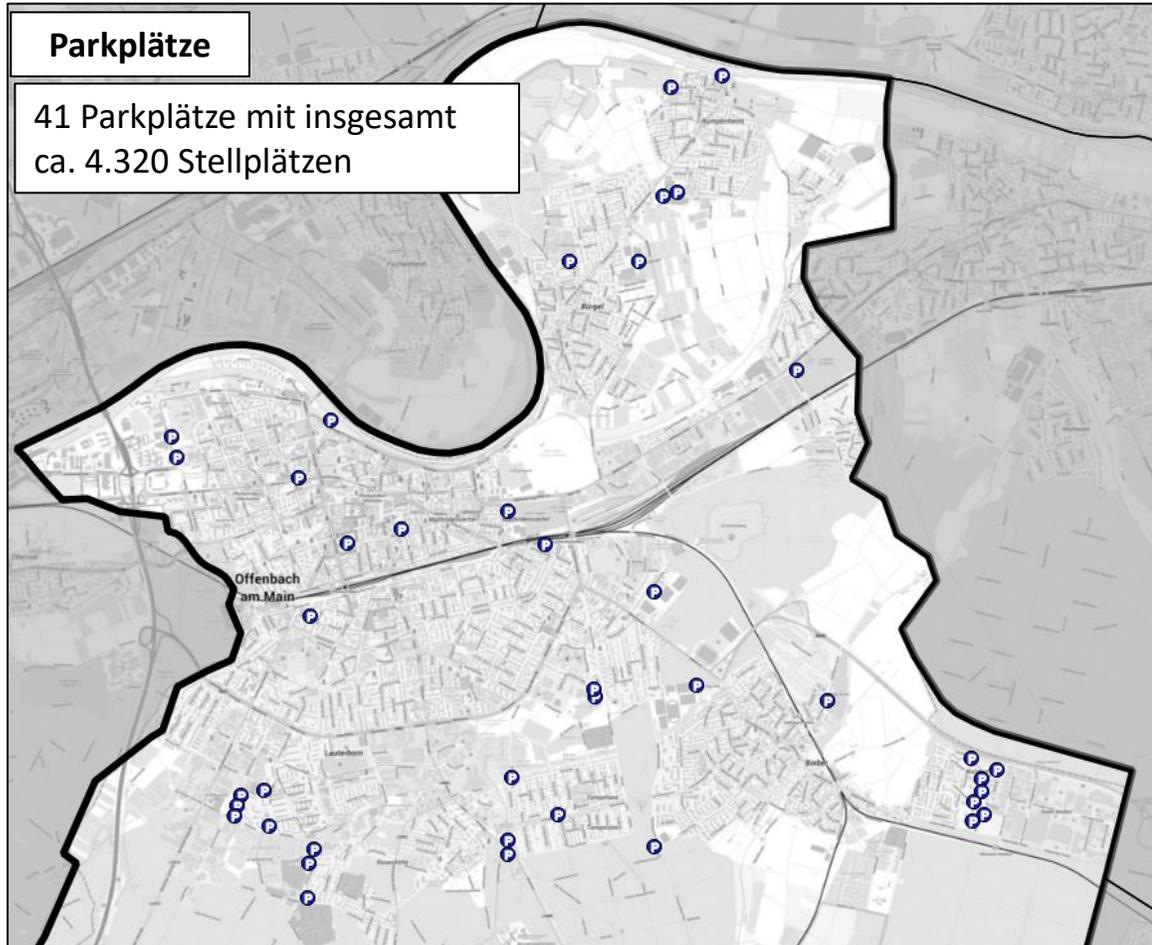
Quelle: Aktuelle Stellplatzsatzung Stadt Offenbach, 2019

Sonderparkzonen (1, 2 und 3)

- Ausgewiesen aufgrund Einzugsbereich von Bahn- und S-Bahnhaltestellen und verkehrlich hoch belasteten Gebieten
- Generell weniger Einstellplätze vorgesehen als im regulären Stadtgebiet (gilt sowohl für private als auch gewerbliche Stellplätze)

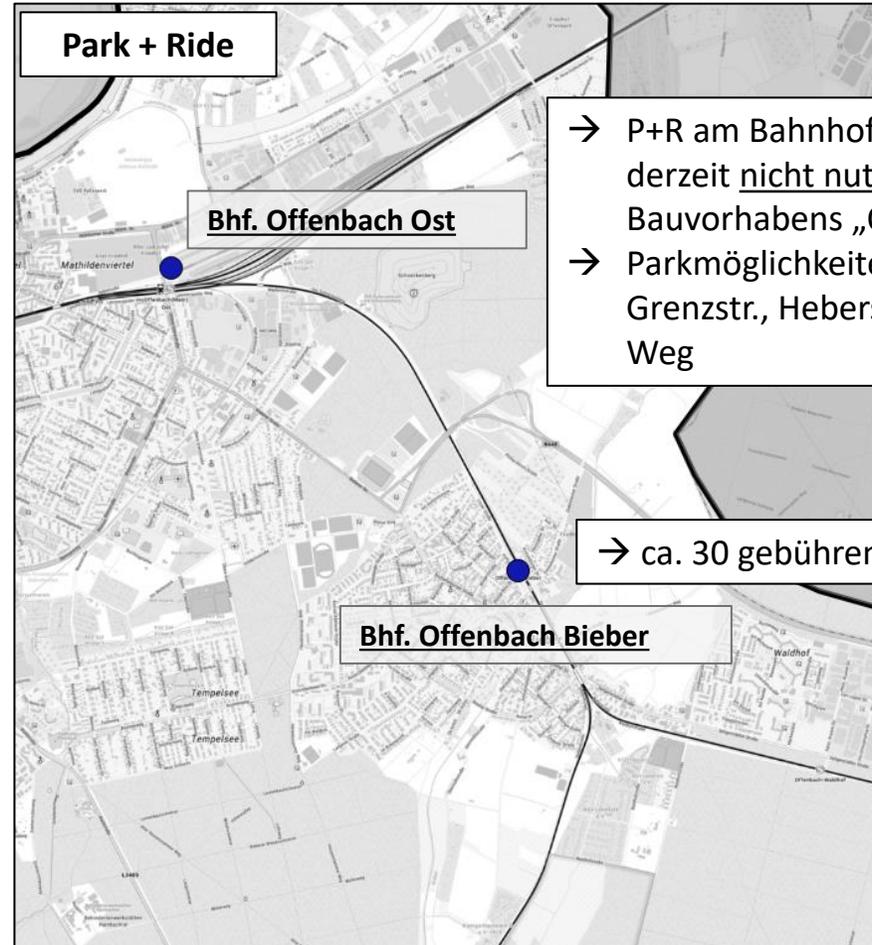
Steuerung des privaten Stellplatzangebots bei Bauvorhaben über eine Stellplatzsatzung in weiten Teilen von OF möglich

Park + Ride und Parkplätze



Parkplätze

41 Parkplätze mit insgesamt ca. 4.320 Stellplätzen



Park + Ride

Bhf. Offenbach Ost

- P+R am Bahnhof Offenbach Ost derzeit nicht nutzbar aufgrund des Bauvorhabens „Quartier 4.0“
- Parkmöglichkeiten entlang Unterer Grenzstr., Heberstr., Lämmerspieler Weg

→ ca. 30 gebührenfreie Stellplätze

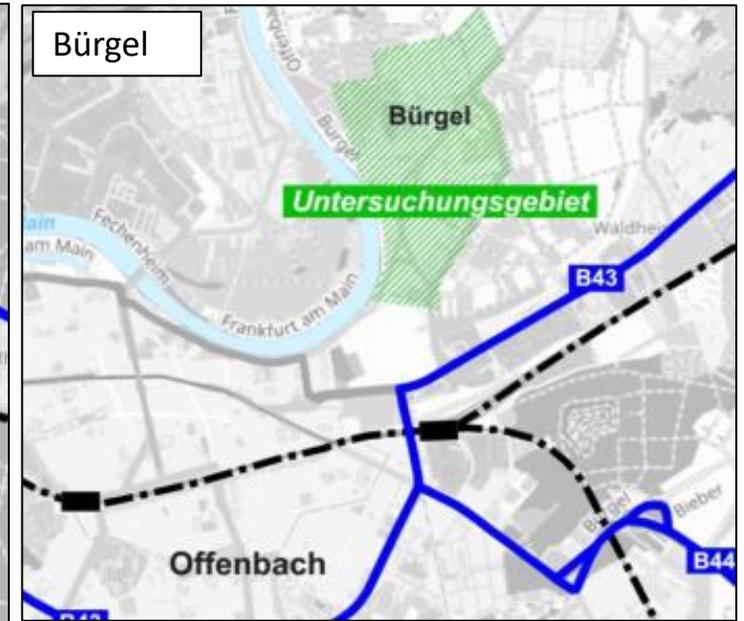
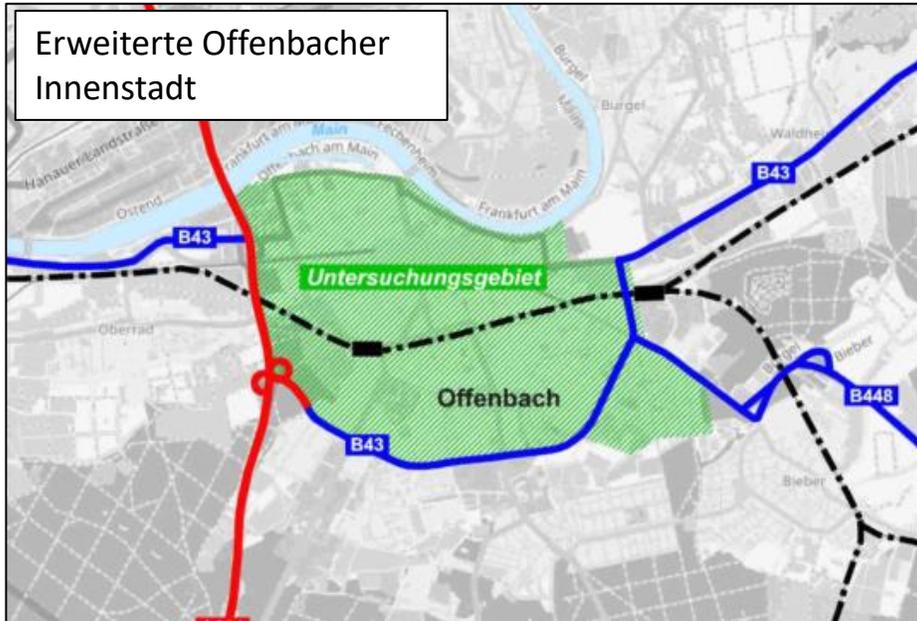
Bhf. Offenbach Bieber

Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung], Daten: Stadt Offenbach

OF verfügt grundsätzlich über ein begrenztes, aber angemessenes P+R-Angebot

Öffentliches Stellplatzangebot

Hohe Auslastung der verfügbaren öffentlichen Stellplätze insbesondere durch Anwohner



	Erweiterte Innenstadt	Bieber	Bürgel
Parkstände Gesamt	15.110	2.834	2.760
- davon bewirtschaftet	5.565	85	46
- davon unbewirtschaftet	9.545	2.749	2.714

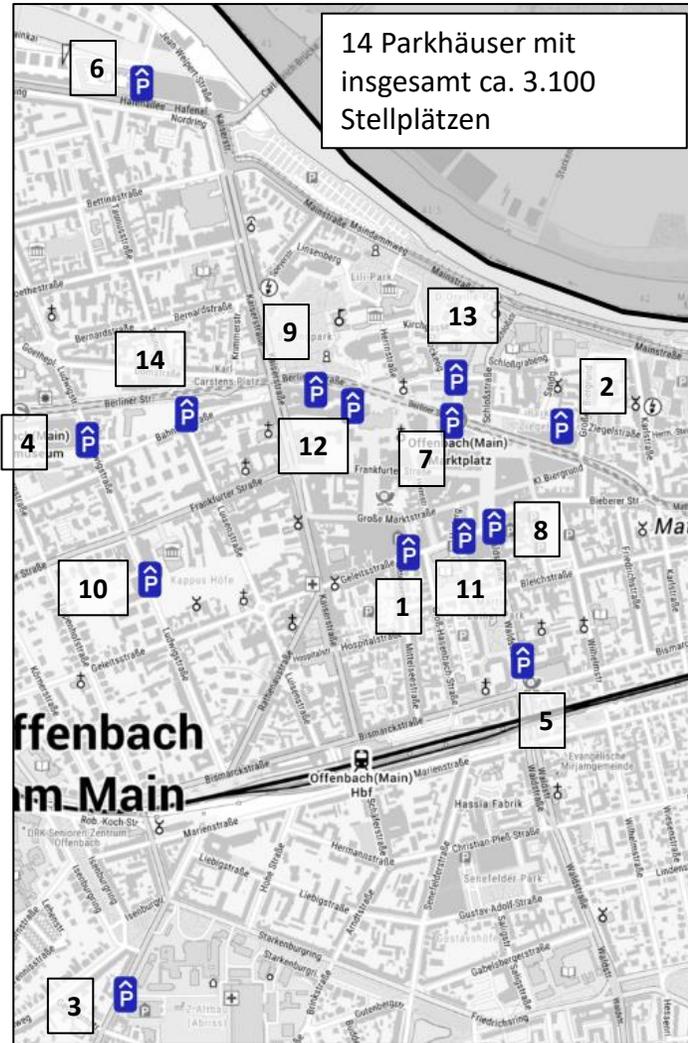
	Erweiterte Innenstadt	Bieber	Bürgel
Auslastung der Parkstände um 03:00 Uhr nachts	87 %	97 %	86 %
Auslastung der Parkstände um 11:00 Uhr vormittags	84 %	79 %	58 %

Quelle: IVP Parkraum Innenstadt, Bieber, Bürgel Juni 2020



KOKONSULT
BY KRISTINA OLDENBURG

Parkhäuser



	Parkhaus	Stellplätze	max. Auslastung
1	Cityparkhaus/ KOMM	584	46 %
2	Ziegelstraße	388	24 %
3	Sana Klinikum	350	k.A.
4	OFF City Center	345	59 %
5	Waldstraße	300	52 %
6	Hafenzentrum	189	63 %
7	Stadthaus	182	57 %
8	Markplatz	154	88 %
9	Haus der Wirtschaft	122	46 %
10	IHK	117	k.A.
11	Geleitsstraße	108	64 %
12	Rathaus	104	95 %
13	Französisches Gäßchen	87	85 %
14	Mitte 160	67	43 %

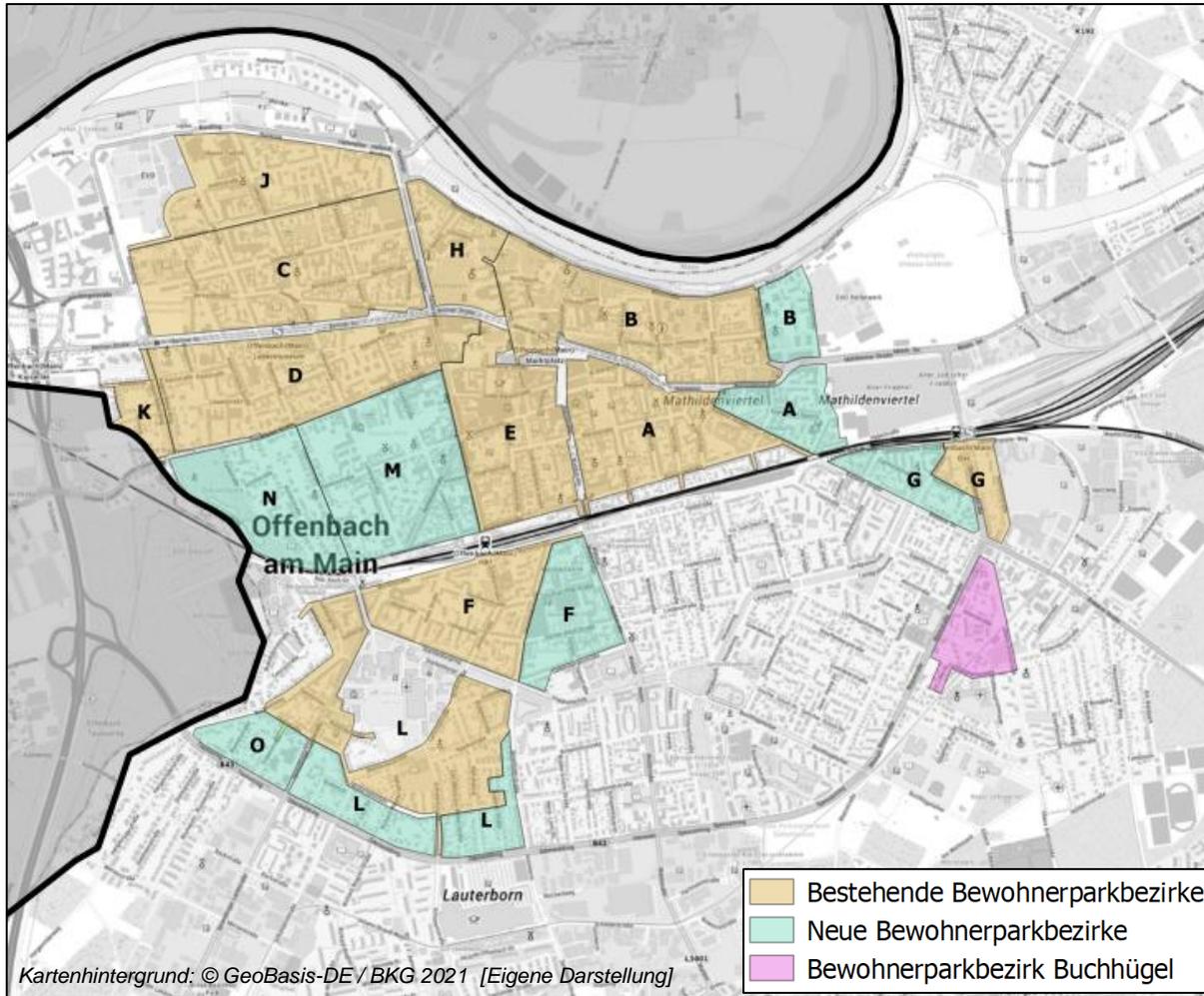
Parkhaus	Ø Auslastung 1. Halbjahr 2018
Rathaus	41,7 %
Mitte 160	28,8 %
Haus der Wirtschaft	21,8 %
Marktplatz	20,5 %
Cityparkhaus/ KOMM	10,6 %

OF verfügt über Überkapazitäten im innerstädtischen Stellplatzangebot

Hierdurch evtl. Kapazitätsreserven in den Parkhäusern in erweiterter Innenstadt als Kompensation für Parkdefiziten im öffentlichen Straßenraum vorhanden

Quelle: IVP Parkraumuntersuchung für die erweiterte Innenstadt von Offenbach – Parkhäuser, 2018

Bewohnerparkzonen



Quelle: Erweiterung und Neuausweisung der Bewohnerparkbezirke in Offenbach, PK zum Magistratsbeschluss, Januar 2021

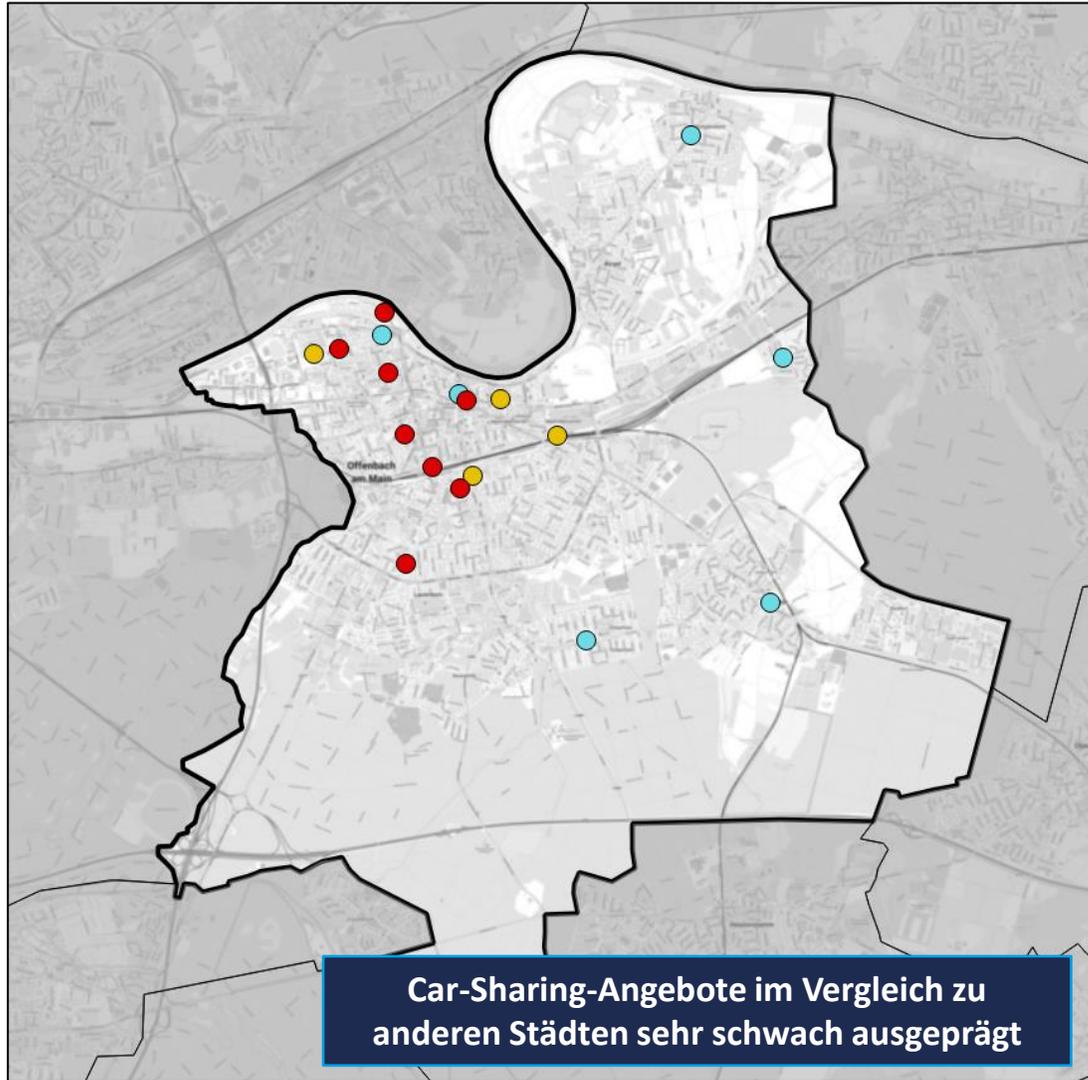
- 30 € jährlich für den Parkausweis für Bewohner des Bezirks
- 70 % der Parkstände eines Bezirks für Bewohner*innen von Montag – Samstag von 07:00 – 20:00 Uhr
- Für Besucher max. 2 Stunden nutzbar
- 30 % ohne Reglementierung, im Bezirk verteilt

Einwohnerparkzonen zur Regulierung des begrenzten Stellplatzangebot im Innenstadtbereich etabliert, weitere Zonen in Planung

Neue Bewohnerparkbezirke: Vergabebeschluss durch den Magistrat, Umsetzung im Sommer 2021

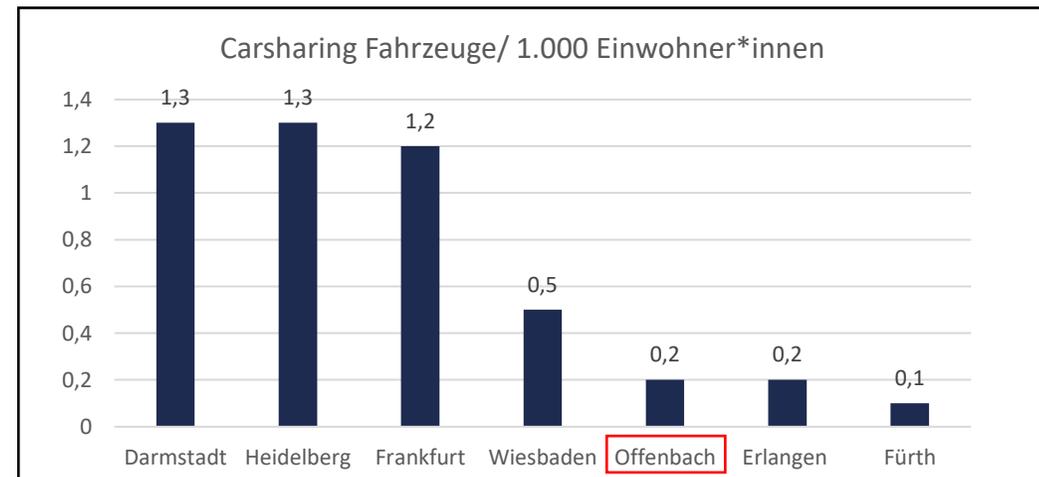
Bewohnerparkbezirk Buchhügel: Umsetzung erst, wenn „für die Beschäftigten des Ketteler Krankenhauses und deren Parkraumnachfrage eine einvernehmliche Lösung gefunden ist“ (Quelle: Stadt Offenbach, 29.12.2021)

Carsharing-Angebote



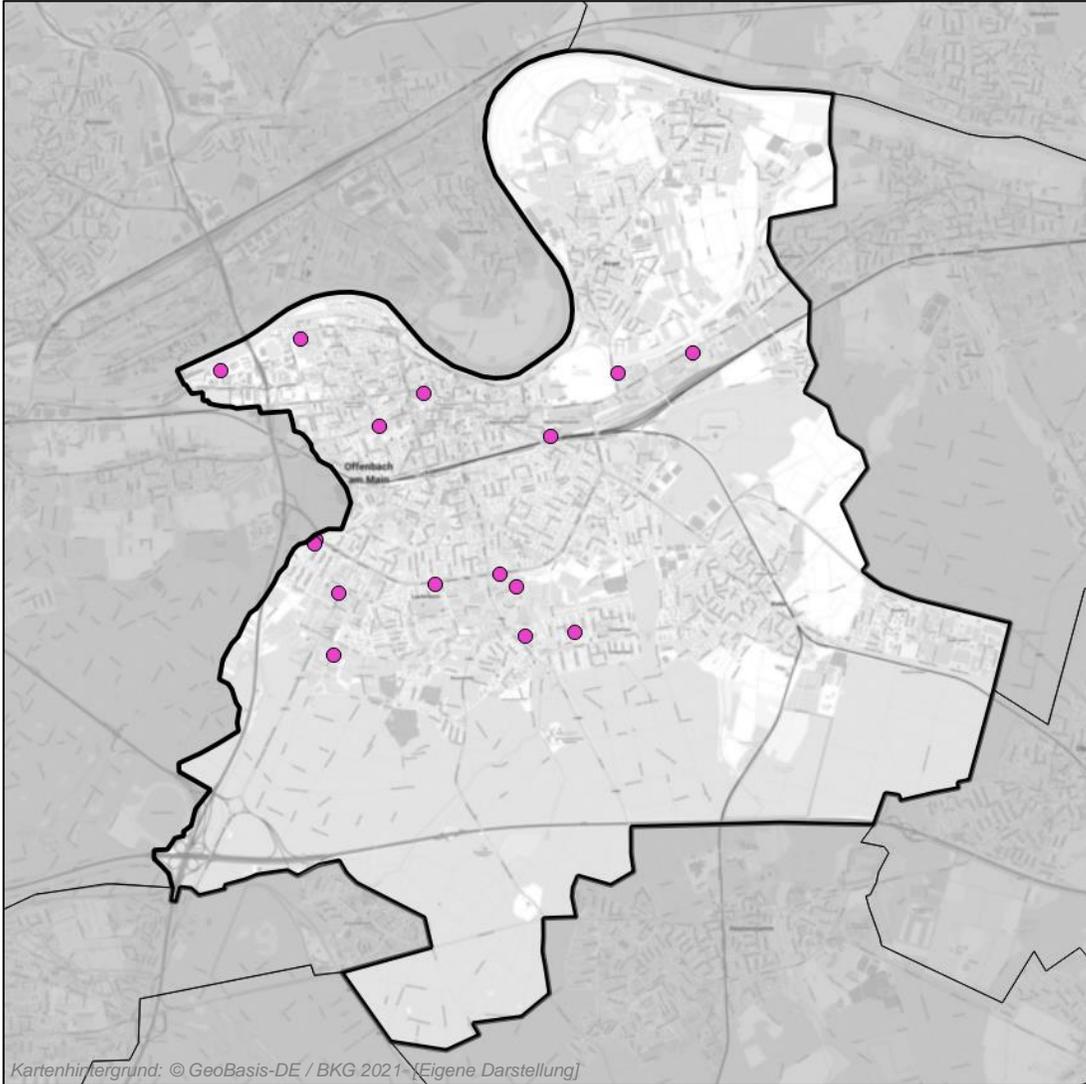
Quelle: IVP Parkraum Innenstadt, Bieber, Bürgel Juni 2020

- 8 Flinkster-Stationen ●
 - Buchung eines Fahrzeugs über App oder Website (Anmeldung erforderlich)
 - Rückgabestation = Fahrtantritsstation
- 4 Stadtmobil-Stationen ●
 - Buchung eines Fahrzeugs über App, Website oder Telefon (Anmeldung erforderlich)
 - Rückgabestation = Fahrtantritsstation
- 6 eMobil-Stationen ●
 - Buchung eines Fahrzeugs über Website (Anmeldung erforderlich)
 - Rückgabestation = beliebige eMobil-Station



Quelle: Agora Verkehrswende, Städte in Bewegung, Mai 2020 auf Datengrundlage MiD 2017
Eigene Darstellung

E-Ladesäulen



→ 16 E-Ladesäulen

- Verschiedene Anbieter
- Kostenfreie Nutzung
- Teilweise ohne Anmeldung nutzbar
- Zeitliche Beschränkung der Maximalladedauer

**Begrenzte Lade-Infrastruktur für E-Fahrzeuge
im öffentlichen Straßenraum**

Quelle: <https://lemnet.org/map/?hl=de&destination=offenbach>

Ruhender Kfz-Verkehr

+ Chancen

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

Einschränkung des privaten Stellplatzangebots bei Bauvorhaben über Stellplatzsatzung vorgesehen

Einwohnerparkzonen im Innenstadtbereich etabliert, weitere Zonen in Planung

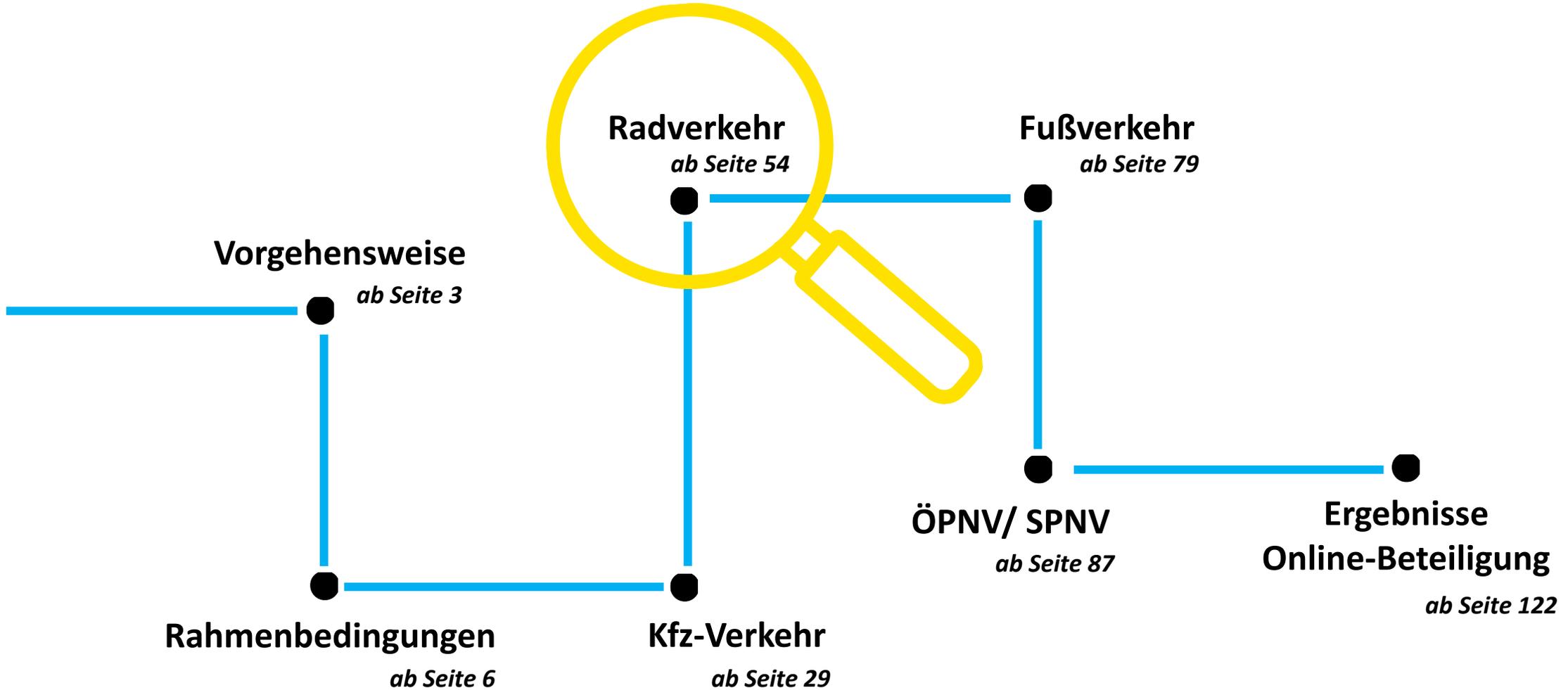
— Herausforderungen

Öffentlicher Raum vielerorts durch ruhenden Kfz-Verkehr übernutzt.

Sharing-Angebote im Vergleich zu anderen Städten sehr schwach ausgeprägt.

Begrenzte Lade-Infrastruktur für E-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum.

Inhaltsverzeichnis - Bestandsanalyse



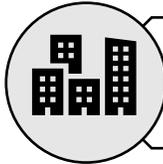
Bestandsanalyse der Stadt Offenbach – Mehrstufiges Verfahren

1. Stufe – Sichtung der Planungsgrundlagen



Planungsgrundlagen *ab Seite 7*

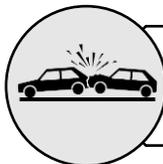
2. Stufe – Allgemeine Entwicklungen



Stadtentwicklung *ab Seite 8*



Klima & Umwelt *ab Seite 18*



Unfallstatistik *ab Seite 20*

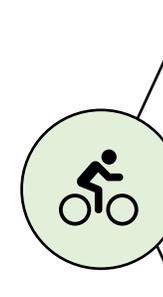


Mobilitätsverhalten *ab Seite 23*

3. Stufe – Verkehrsmittelbezogene Bestandsaufnahme



Kfz-Verkehr *ab Seite 29*



Radverkehr *ab Seite 54*

- Unfälle mit Radbeteiligung
- Rad-Hauptnetz Hessen
- Bike Offenbach
- Regionale/ Überregionale Radrouten
- Radverkehrsnachfrage
- Haupt-/ Nebenrouten
- Führungsangebot
- Erreichbarkeitsanalyse
- B+R-Anlagen
- Bike-Sharing



Fußverkehr *ab Seite 79*

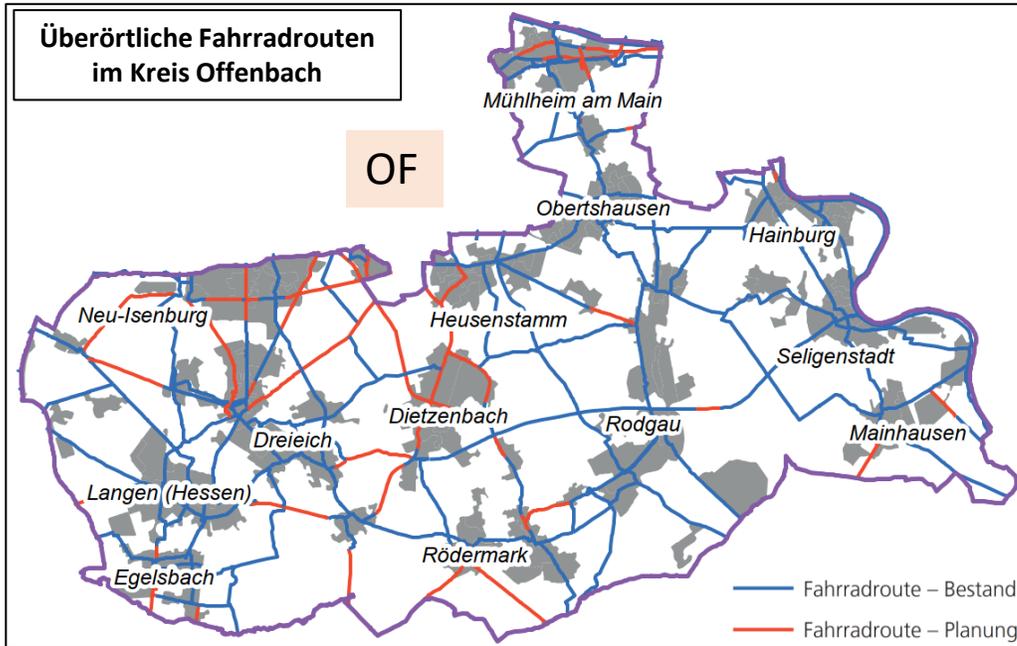


Öffentlicher Verkehr *ab Seite 87*

Planungsgrundlagen – FrankfurtRheinMain in Bewegung

Maßnahmenpaket: Lückenloses Radwegenetz

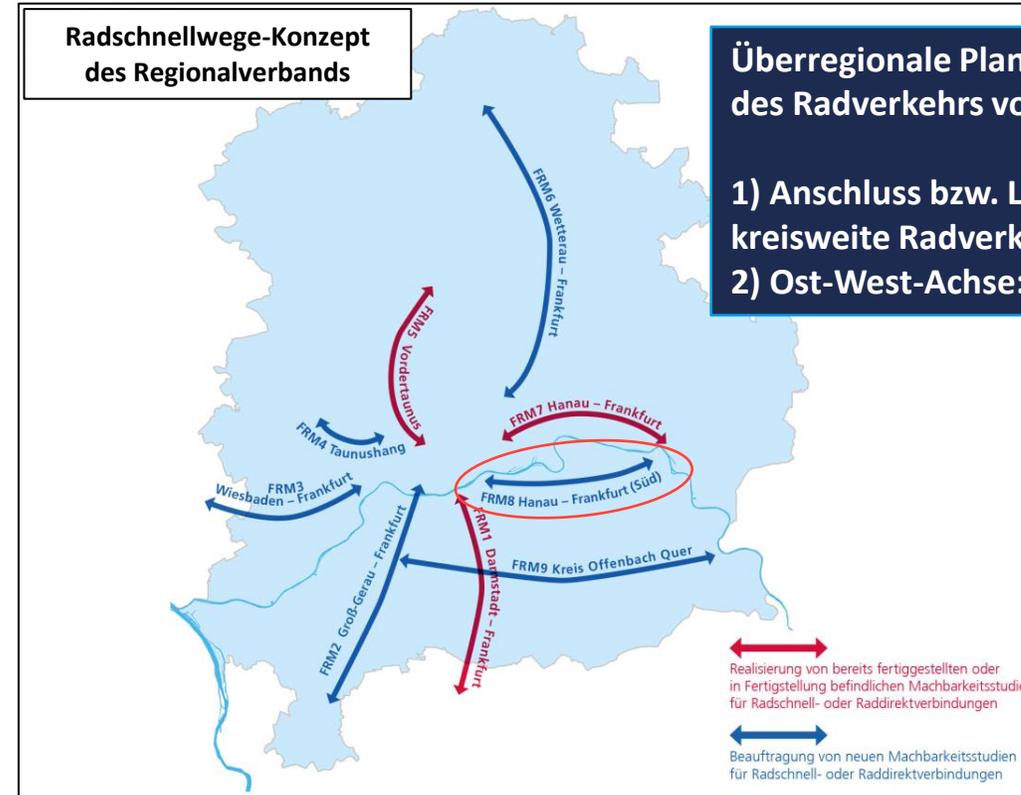
M1: Schließung der Lücken im überörtlichen Fahrradrouthenetz



Länge Netz Kreis Offenbach: 423 km
davon Bestand: 335 km
davon Planung: 87 km

Anzahl Lücken: 55
davon überörtlich: 20

M2: Bau der Radschnellwege FrankfurtRheinMain (FRM 1-9)



Überregionale Planungen zur Stärkung des Radverkehrs vorhanden

- 1) Anschluss bzw. Lückenschluss an das kreisweite Radverkehrsnetz des Kreis OF
- 2) Ost-West-Achse: RSV Hanau – FFM

Realisierung von bereits fertiggestellten oder in Fertigstellung befindlichen Machbarkeitsstudien für Radschnell- oder Raddirektverbindungen

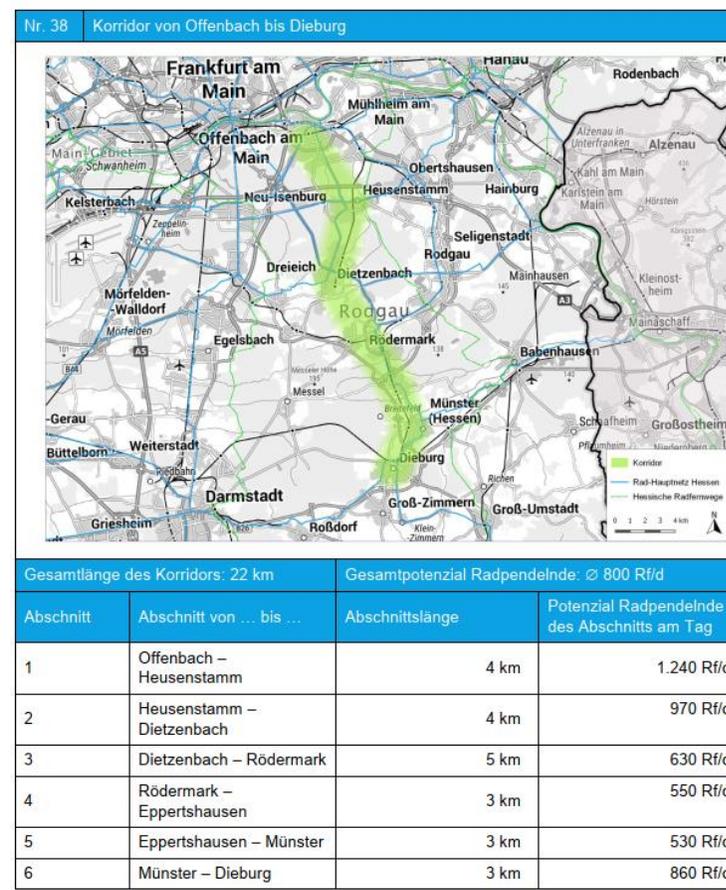
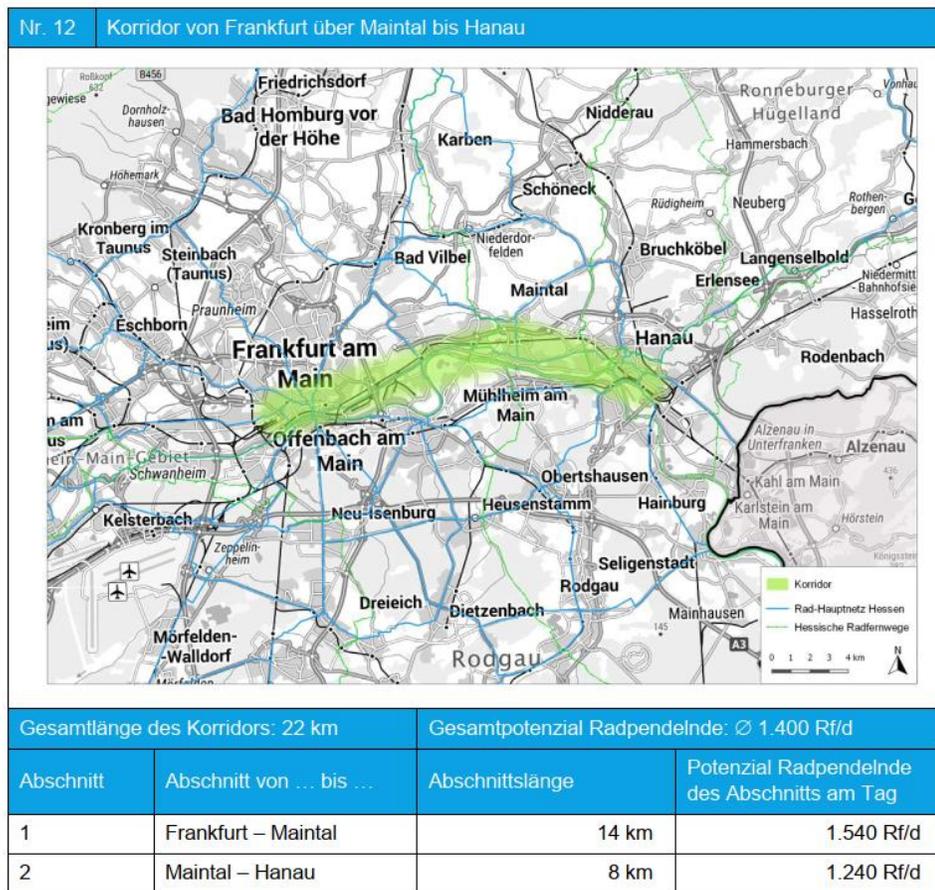
Beauftragung von neuen Machbarkeitsstudien für Radschnell- oder Raddirektverbindungen

Quelle: Regionalverband FrankfurtRheinMain – FrankfurtRheinMain in Bewegung

Planungsgrundlagen – Planungsstände Radschnellverbindungen

Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Hessen, 2019:

- Identifikation von insgesamt 50 Korridoren für potenzielle Radschnell-/ Raddirektverbindungen
- Weitere Betrachtung durch separate Machbarkeitsstudien



Potenzielle Radschnell/ - direktverbindung (FRM 8): FFM – OF – Hanau mit ca. 1.400 Radfahrenden/ Tag
 → Genauere Analyse durch Machbarkeitsuntersuchung

Verbindung OF – Dieburg: ca. 800 Radfahrenden/ Tag
 → Führung im ERA-Standard (Anknüpfung an das Radverkehrsnetz des Kreis Offenbach)

Quelle: HMWEVV, Radschnellverbindungen in Hessen, Identifizierung von Korridoren, 2019

Planungsgrundlagen – Planungsstände Radschnellverbindungen



Quelle: <https://www.region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Mobilit%C3%A4t-in-der-Region/Mit-dem-Rad/Radschnellwege/-Rennen-der-Radschnellwege/>

Planungsgrundlagen – Verkehrsmanagementplan 2015 (2007)

Oberziele des VMP 2015:

- Sicherheit
- Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Attraktivität des Wohnstandortes
- Erreichbarkeit von Gewerbe und wichtigen Zielen
- Schutz der Umwelt
- Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems

Handlungsfelder VMP 2015:

- Radverkehrskonzept
- Parkraumkonzept
- Verkehrskonzept Innenstadt
- Sonderhandlungsfeld Luftreinhaltung/ Lärminderung
- Mobilitätsmanagement
- Datenmanagement und Verkehrsstrategien
- Barrierefreie Netze
- Bürgerticket

Umsetzungsstand: Okt. 2021

Maßnahmen	Anzahl	bereits umgesetzt	in Bearbeitung	noch offen	zu prüfen
Bauliche Maßnahmen, Markierung	24	14	4	4	2
Verkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. Freigabe von Einbahnstraßen)	10	9	-	-	1
Wegweisung	1	1	-	-	-
Abstellanlagen	1	1	-	-	-
Öffentlichkeitsarbeit	1	1	-	-	-
Summe	37	26 (70%)	4 (11%)	4 (11%)	3 (8%)

Quelle: Verkehrsmanagementplan 2015, Umsetzungsstand der Maßnahmen

Viele Maßnahmen (70%) des VMP 2015 sind bereits umgesetzt

Planungsgrundlagen – Masterplan Offenbach 2030 (2015)

Schlüsselprojekte des Masterplans:

- Entwicklung des Offenbacher Ostens
- Anbindung Offenbachs
- Gesamtstädtische Freiraumqualitäten verbessern und vernetzen
- Neupositionierung des Kaiserlei
- Neue Baugebiete
- Aufwertung der Innenstadt
- Quartiers- und Stadtteilentwicklung
- Entwicklung des Designports
- Entwicklung des Innovationscampus
- Gewerbeflächen-Marketing

Maßnahmen:

- Radweg entlang des Mains im Bereich des Hafens – **umgesetzt**
- Einrichten von Fahrradstraßen – **umgesetzt**
- Etablierung Fahrradverleihsystem von Pedelec und Lastenrädern, von Leihstellen der DB – **umgesetzt**
- Schaffung öffentliche Fahrrad-Reparaturstation am S-Bahnhof Marktplatz – **umgesetzt**
- Schließung der Lücke im „Grünring vom Main zum Main“ – **in Umsetzung**
- Prüfung Rad- und Fußverbindung zwischen Isenburger-Schloss und Fechenheim – **bisher nicht in Planung**
- Erweiterung Fahrradabstellanlagen im Umfeld des Hbf – **nicht umgesetzt**
- Barrierefreier Umbau des Hauptbahnhofs – **nicht umgesetzt (Bahnhofssanierungsprogramm, DB)**
- Machbarkeitsstudien zu Schnellradwegen ins Umland – *k.A.*

Wesentliche Maßnahmen des Masterplans 2030 sind umgesetzt, dennoch besteht weiterführender Handlungsbedarf

Planungsgrundlagen – Nahmobilitätsplan (2017)/ Nahverkehrsplan (2017)

Oberziele des Nahmobilitätsplans:

- Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele für den Rad- und Fußverkehr
- Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Handlungsfelder – Radverkehr:

- Vernetzung von Quellen und Zielen mit durchgängigen Verbindungen in hoher Qualität
- Sichern der Erreichbarkeit der Innenstadt

Maßnahmen:

- Barrierefreies Hauptnetz: Festlegen von Hauptrouten die vorrangig ausgebaut werden – **im Rahmen des Fahrradstadtplans umgesetzt**
- B+R-Angebot erweitern – **teilweise umgesetzt**
- Hauptradrouten für alle sichtbar machen – **nicht umgesetzt**

Oberziele des Nahverkehrsplan:

- Nachhaltige Weiterentwicklung des Mobilitätssystems (Einhaltung umwelt- und insbesondere klimapolitische Zielsetzungen → Reduzierung MIV durch Optimierung ÖPNV)

Maßnahmen:

- Fahrradverleihsystem – **umgesetzt**
- Bike+Ride-Anlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten (ausreichende Kapazität, hohe Qualität & Witterungsschutz) – **teilweise umgesetzt**

Maßnahmenumsetzung hat zwar begonnen, ist aber weiter fortzuschreiben

Planungsgrundlagen – Luftreinhalteplan (2020)/ Lärmaktionsplan (2020)

Oberziele des Luftreinhalteplan:

- Einhaltung der Immissionsgrenzwerte

Maßnahmen:

- Einrichtung von Fahrradstraßen – **umgesetzt**
- Einrichten neuer Radverkehrsanlagen – **überwiegend umgesetzt**
- Machbarkeitsstudie RSV FRM8 – **in Umsetzung**
- Integration von Radverkehrsanlagen – **teilweise umgesetzt**
- Ausbau Mainuferradweg über Carl-Ulrich-Brücke – **nicht umgesetzt**
- Einrichten Radabstellanlagen – *k.A.*

Oberziele des Lärmaktionsplans:

- Einhaltung der Auslösewerte von 65 dB(A) tagsüber, 55 dB(A) nachts

Maßnahmen:

- Ausbau eMobil-Stationen – **umgesetzt**
→ **ist ein weiterer Ausbau vorgesehen?**
- Ausbau Fahrradverleihsysteme – **umgesetzt**
→ **ist ein weiterer Ausbau vorgesehen?**

Umsetzung der Maßnahmen hat begonnen

ADFC Fahrradklima-Test 2020

Gesamtbewertung (Schulnote): 3,6

(587 Teilnehmende, Umfragezeitraum: 01.09.2020 – 30.11.2020)

Rangplatz in Ortsgrößenklasse: 6 von 41 Orten

Stärken

1. Fahrradförderung in jüngster Zeit
2. Fahrradmitnahme im ÖV
3. Werbung für das Radfahren

Schwächen

1. Fahrraddiebstahl
2. Konflikte mit Kfz
3. Falschparkerkontrolle auf Radwegen

Wichtig

1. Sicherheitsgefühl
2. Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer
3. Konflikte mit Kfz

Unwichtig

1. Medienberichte
2. Wegweisung für Radfahrende
3. Öffentliche Fahrräder

Städteranking

Ortsgrößenklasse 100.000 bis 200.000 Einwohner

[zum Inhaltsverzeichnis](#)



Rang	Ortsname	Gesamtbewertung	Vergleich mit Gesamtbewertung 2018
1	Göttingen	3,27	o
2	Erlangen	3,29	o
3	Heidelberg	3,53	o
4	Oldenburg (Oldb)	3,55	o
5	Ingolstadt	3,59	o
6	Offenbach am Main	3,64	o
7	Darmstadt	3,66	o
8	Potsdam	3,67	o
9	Fürth	3,76	+
10	Ulm	3,88	o

	2012	2014	2016	2018	2020
Sicherheit beim Radfahren					
Sicherheitsgefühl	4,1	4,2 ➡	4,2 ➡	4,0 🟢	4,2 🟡
Konflikte mit Fußgängern	3,8	3,8 ➡	3,6 🟢	3,4 🟢	3,6 🟡
Konflikte mit Kfz	4,2	4,1 ➡	4,3 🟡	4,1 🟢	4,4 🟡
Hindernisse auf Radwegen	3,9	4,0 ➡	4,2 🟡	4,2 ➡	4,1 ➡
Fahrraddiebstahl	4,9	4,6 🟢	4,9 🟡	4,7 🟢	4,9 🟡
Fahren auf Radwegen & Radfahrstreifen	4,2	4,3 ➡	4,2 ➡	4,1 ➡	4,1 ➡
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,4	4,4 ➡	4,3 ➡	4,3 ➡	4,5 🟡
Komfort beim Radfahren					
Breite der (Rad)wege	4,3	4,3 ➡	4,3 ➡	4,3 ➡	4,3 ➡
Oberfläche der (Rad)wege	4,0	4,3 🟡	4,3 ➡	4,3 ➡	4,0 🟢
Abstellanlagen	3,8	3,9 ➡	4,0 ➡	3,9 ➡	4,0 ➡
Führung an Baustellen	4,7	4,7 ➡	4,7 ➡	4,6 ➡	4,6 ➡
Fahrradmitnahme im ÖV	3,4	3,3 ➡	3,0 🟢	3,0 ➡	3,0 ➡
Infrastruktur & Radverkehrsnetz					
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,7	2,8 ➡	2,6 🟢	2,5 ➡	2,5 ➡
zügiges Radfahren	3,1	3,2 ➡	2,9 🟢	2,8 ➡	2,7 ➡
geöffnete Einbahnstr. in Gegenri.	4,0	3,4 🟢	2,3 🟢	2,1 🟢	2,1 ➡
Wegweisung für Radfahrer	3,7	3,6 ➡	3,4 🟢	2,7 🟢	3,0 🟡
Öffentliche Fahrräder	3,3	3,6 🟡	2,9 🟢	2,9 ➡	3,1 🟡

Offenbach steht im Städtevergleich sehr gut da!

Online-Befragung alle 2 Jahre:
- keine repräsentative Erhebung!

Keine wesentliche Veränderung (+ / -) zum Zeitraum 2018

Handlungsbedarf besteht insbesondere beim Komfort und des Sicherheitsgefühls

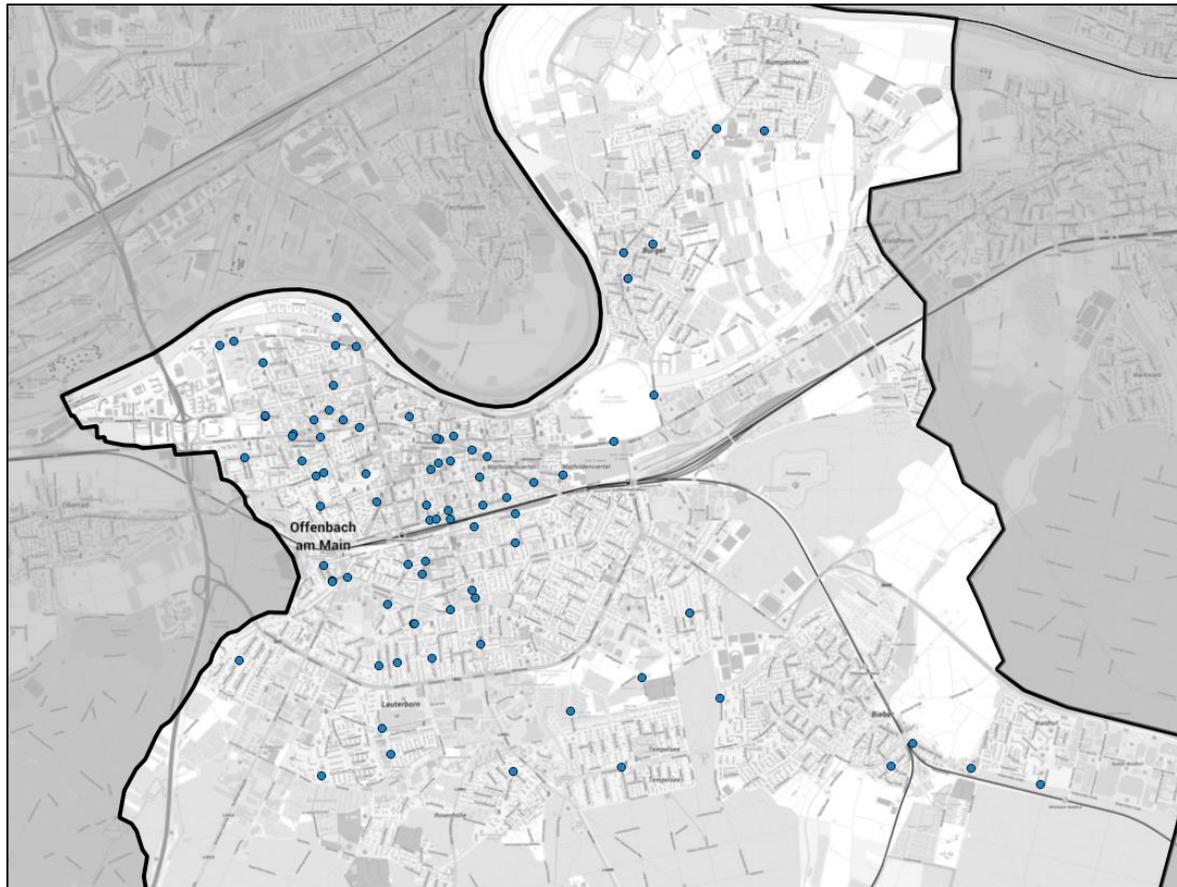


Quelle: ADFC Fahrradklima-Test 2020, Auswertung Offenbach am Main

Unfälle im Stadtgebiet

Datengrundlagen:

- Unfallorte mit Radverkehrsbeteiligung im Jahr 2019



Legende

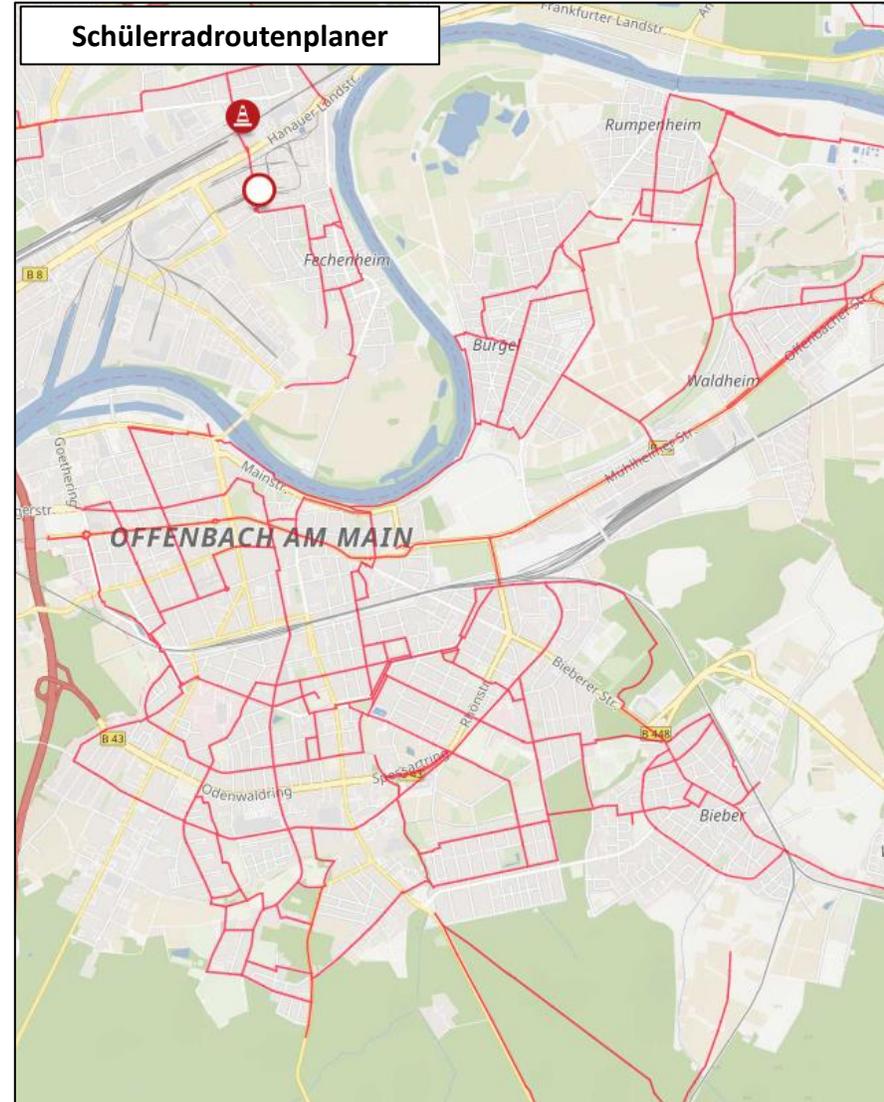
Unfallorte mit Radverkehrsbeteiligung - Jahr 2019

- Unfallpunkt Radverkehr

Unfallpunkte 2019
- insgesamt 84 Stück

- 1) Hauptsächlich im Innenstadtbereich
- 2) Umgebung Hauptbahnhof → Bismarckstraße

Planungsgrundlagen – Fahrradstadtplan (2021)/ Schülerroutenplaner

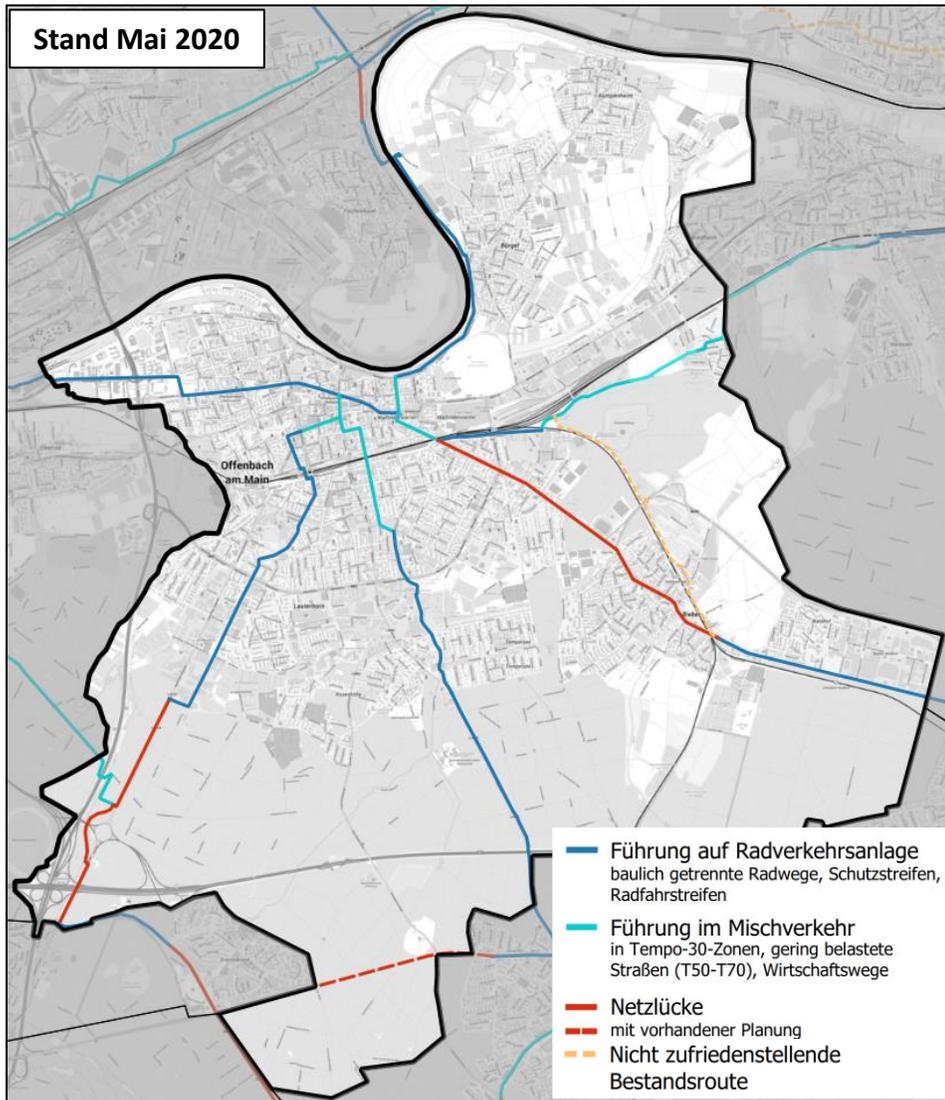


Bündelung des Radverkehrs auf Hauptrouten,
Anbindung der wesentlichen Quell- und
Zielpunkte im Stadtgebiet

Quelle: Fahrradstadtplan der Stadt Offenbach, Ausgabe 2021

Quelle: <https://www.schuelerrouten.de/map>, Feb 2022

Planungsgrundlagen - Rad-Hauptnetz Hessen



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]; Daten: Radhauptnetz Hessen, AGNH Nahmobilität

Gesamtlänge des Radhauptnetzes im Stadtgebiet Offenbach: ca. 31 km

- Führung auf Radverkehrsanlagen: 17,0 km
- Führung im Mischverkehr: 5,5 km
- Netzlücke: 8,4 km
- Nicht zufriedenstellende Bestandsroute: 2,8 km

2019 identifizierte Netzlücken (Stand 2021):

Abschnitt Sprendlinger Landstraße (stadtauswärts)

Stand heute: Verkehrsversuch abgetrennter Zweirichtungsradweg und Radverkehrsanlage in Planung

Bieberer Str./ Aschaffener Str. –

Stand heute: Bieberer Str. – einseitiger Radfahrstreifen, Netzlücke
Aschaffener Str. – Netzlücke

L3117 (zwischen Heusenstamm – Gravenbruch)

Stand heute: Planung durch Hessen Mobil

Netzlücken bereits beseitigt bzw. weitestgehend in Planung

Projekt - Bike Offenbach (seit 2018)

- **Ziel ist es, innerhalb von drei Jahren ein gut ausgebautes Netz an Radrouten über annähernd das ganze Stadtgebiet zu spannen, das sicherer Wege für alle Generationen schafft**
- 4,53 Mio. € Fördermittel vom Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz und nukleare Sicherheit für Offenbach (Nationale Klimaschutzinitiative)

Projektpartner:

- ADFC Offenbach
- Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen
- Hochschule Darmstadt
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- HfG Hochschule für Gestaltung Offenbach
- Goethe-Universität Frankfurt

In Fahrradstraßen gilt:

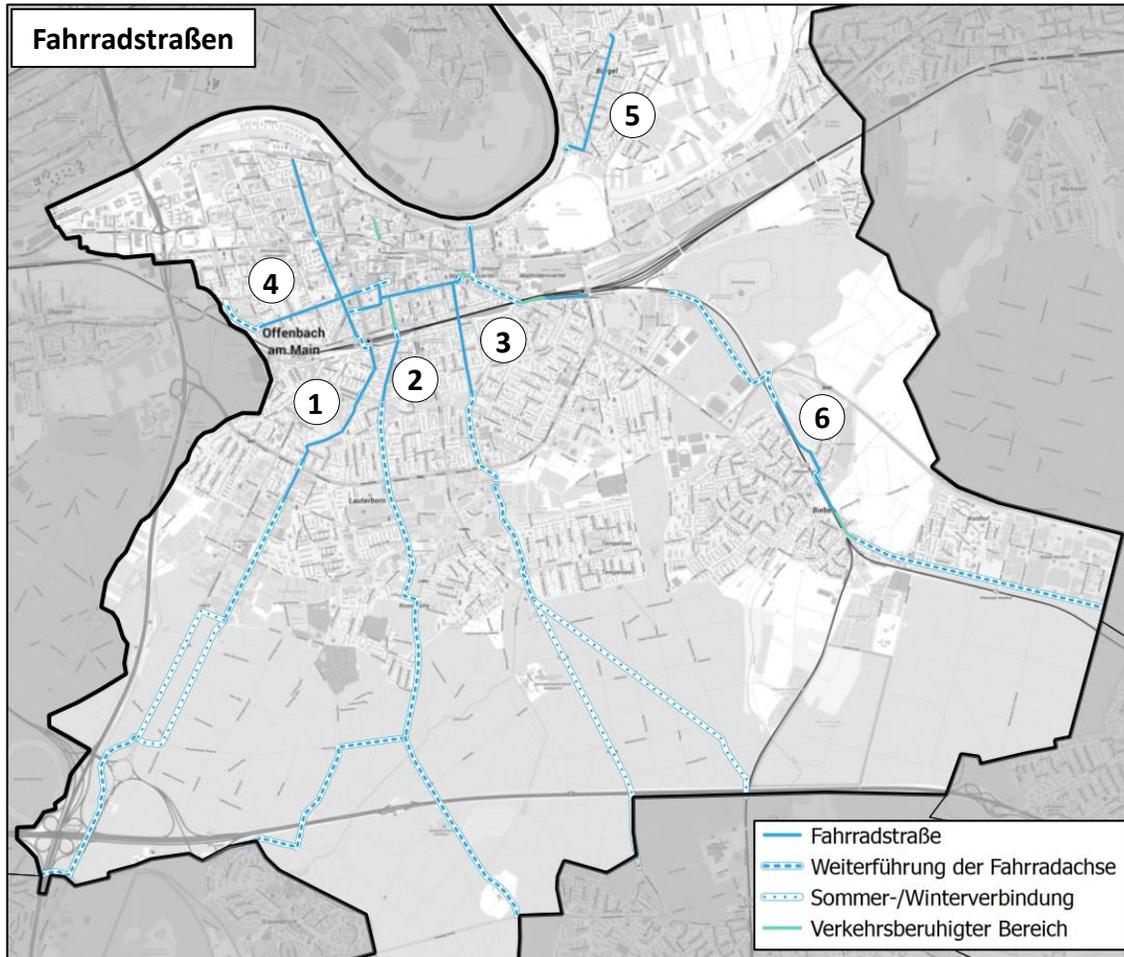
- Tempo 30
- Anlieger frei, kein Durchgangsverkehr
- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren

Quelle: <https://www.offenbach.de/leben-in-of/verkehr-mobilitaet/mit-dem-fahrrad/bike-offenbach/index.php>

Projekt - Bike Offenbach

Fahrradstraßen erschließen den Bereich der erweiterten Innenstadt und stellen ein gutes Angebot für den Radverkehr dar

seit Sep. 2018 sind 9 km Fahrradstraße auf 6 Achsen entstanden



Achse 1: Taunusstr. – Luisenstr. – Schäferstr. – Arndtstr. – Brinkstr. – Lortzingstr. – Beethovenstr. – Schumannstr.

Achse 2: Senefelderstr.

Achse 3: Austr. - Karlstr. – Tempelseestr.

Achse 4: Geleitsstr. – Bleichstr.

Achse 5: Altkönigstr. – Von-Behring-Str. (Bürgel)

Achse 6: Julie-Heraeus-Str. – Krotzenburger Str. – Germaniastr. (Bieber)



Quelle: ZIV GmbH, 2021



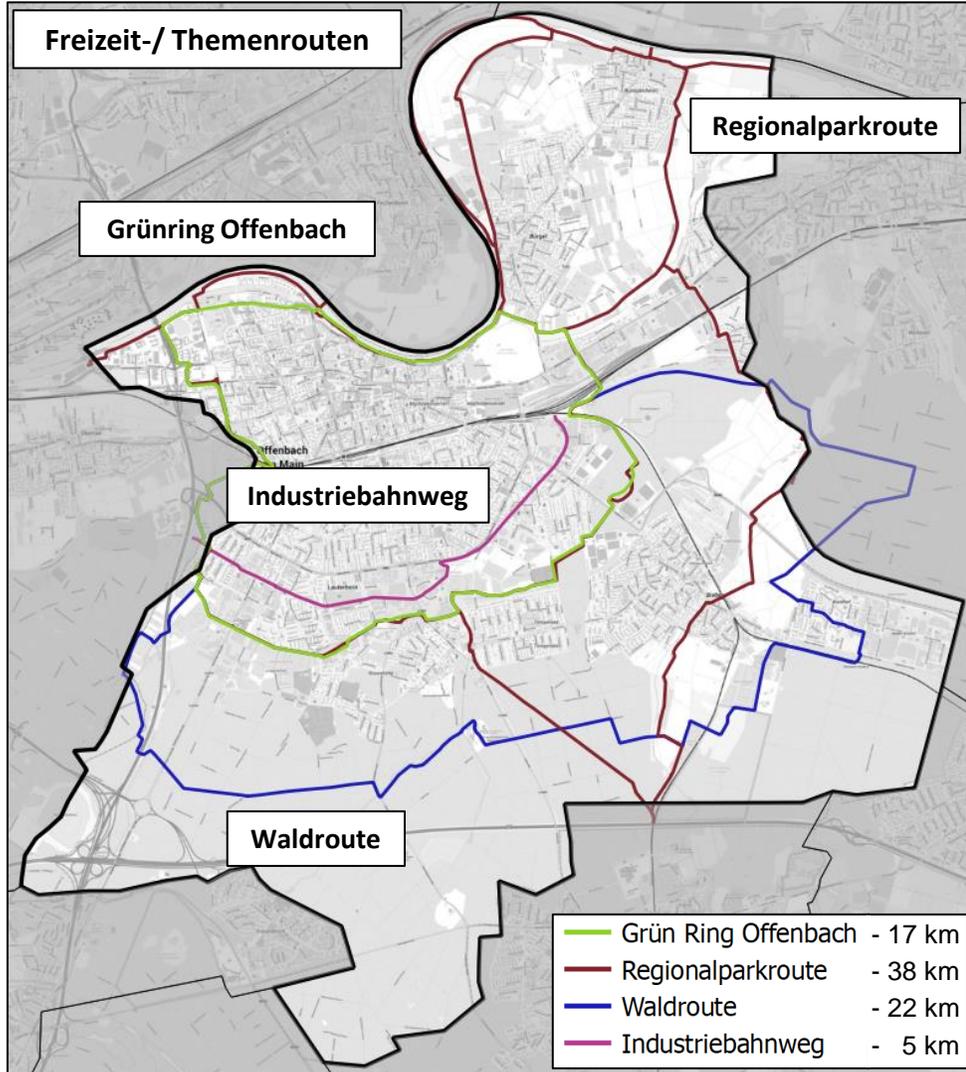
Von-Behring-Straße

Quelle: <https://www.offenbach.de/leben-in-of/verkehr-mobilitaet/mit-dem-fahrrad/bike-offenbach/fahrradstrassen/fahrradstrassen.php>

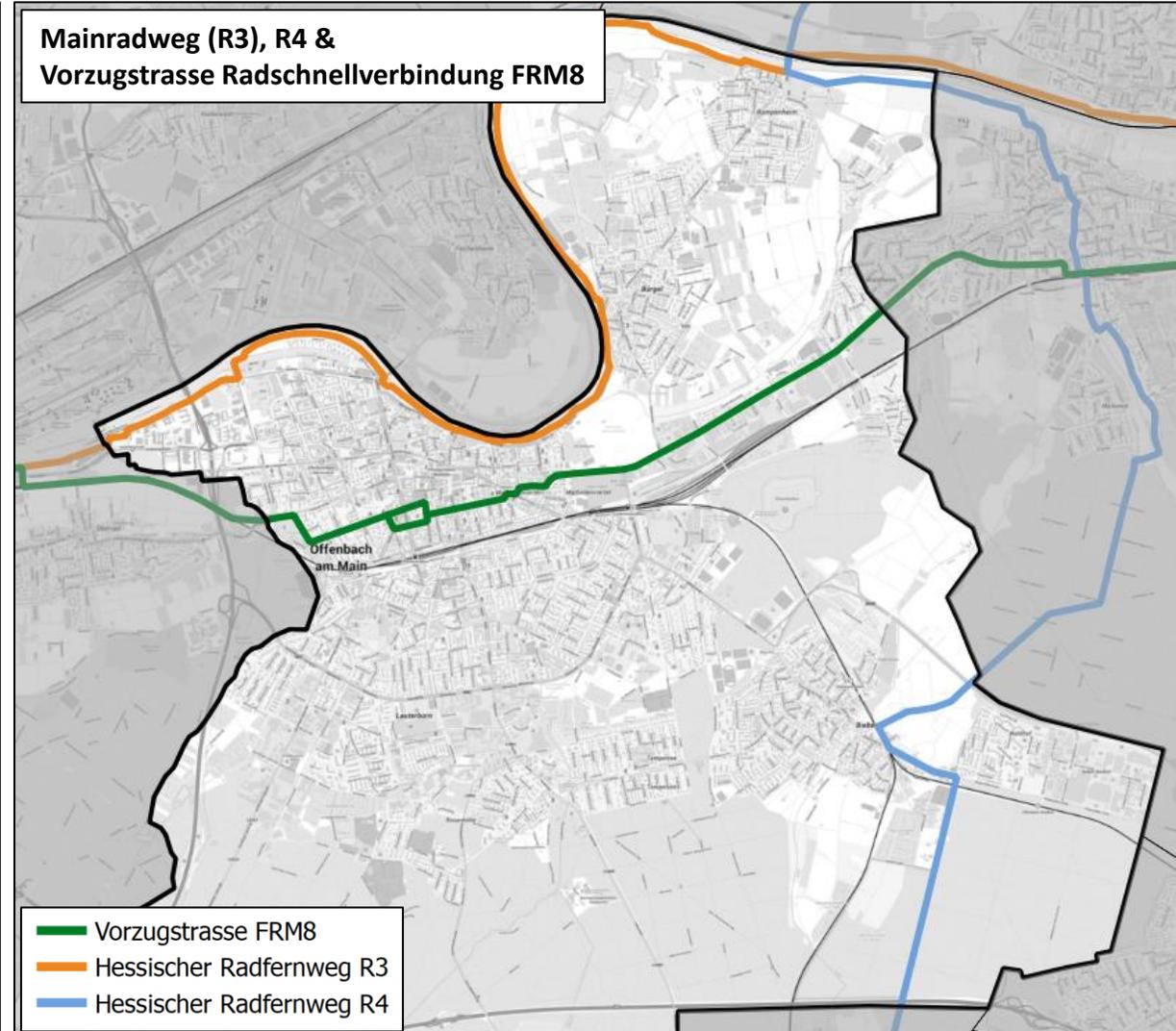
Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme

KONSULT
BY KRISTINA OLDENBURG

Regionale/ Überregionale Radrouten



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

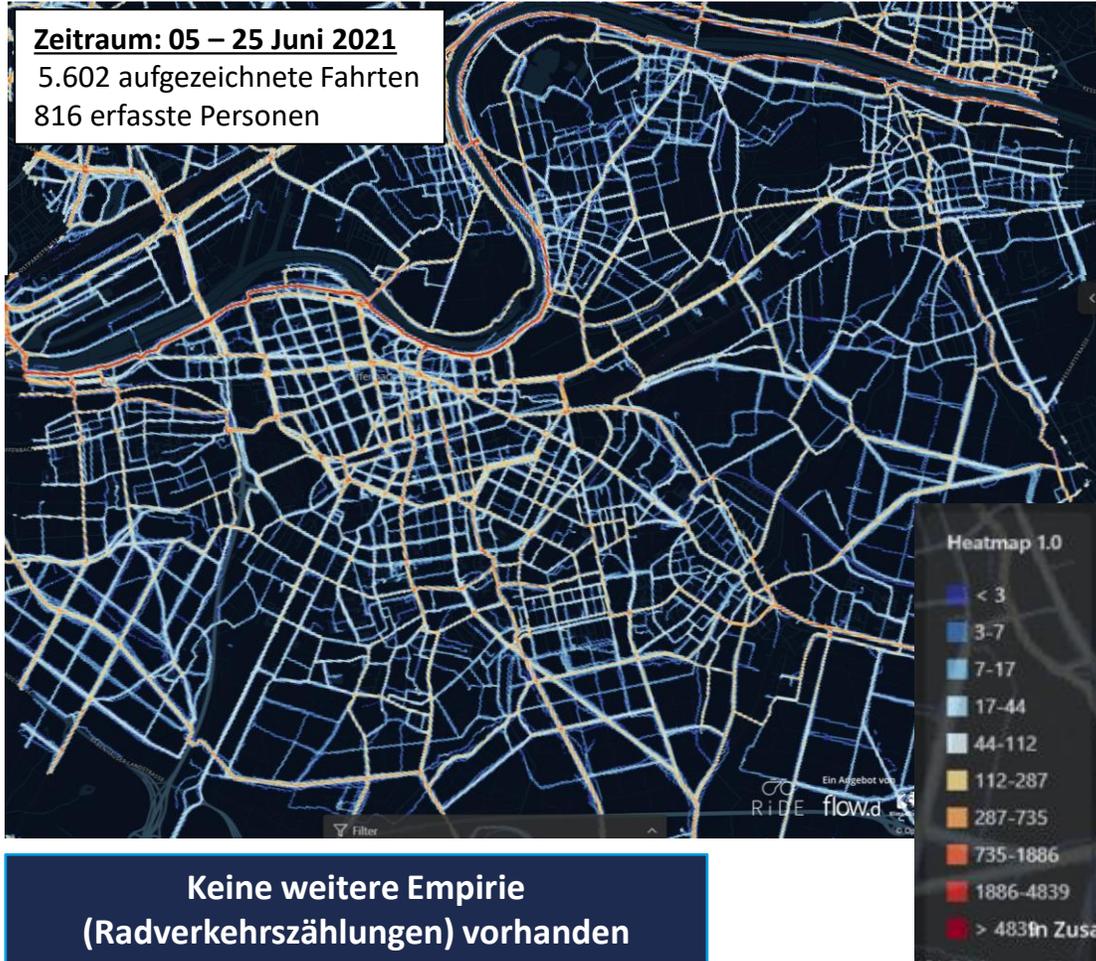


Quelle: Regionalverband FrankfurtRheinMain

Radverkehrsnachfrage

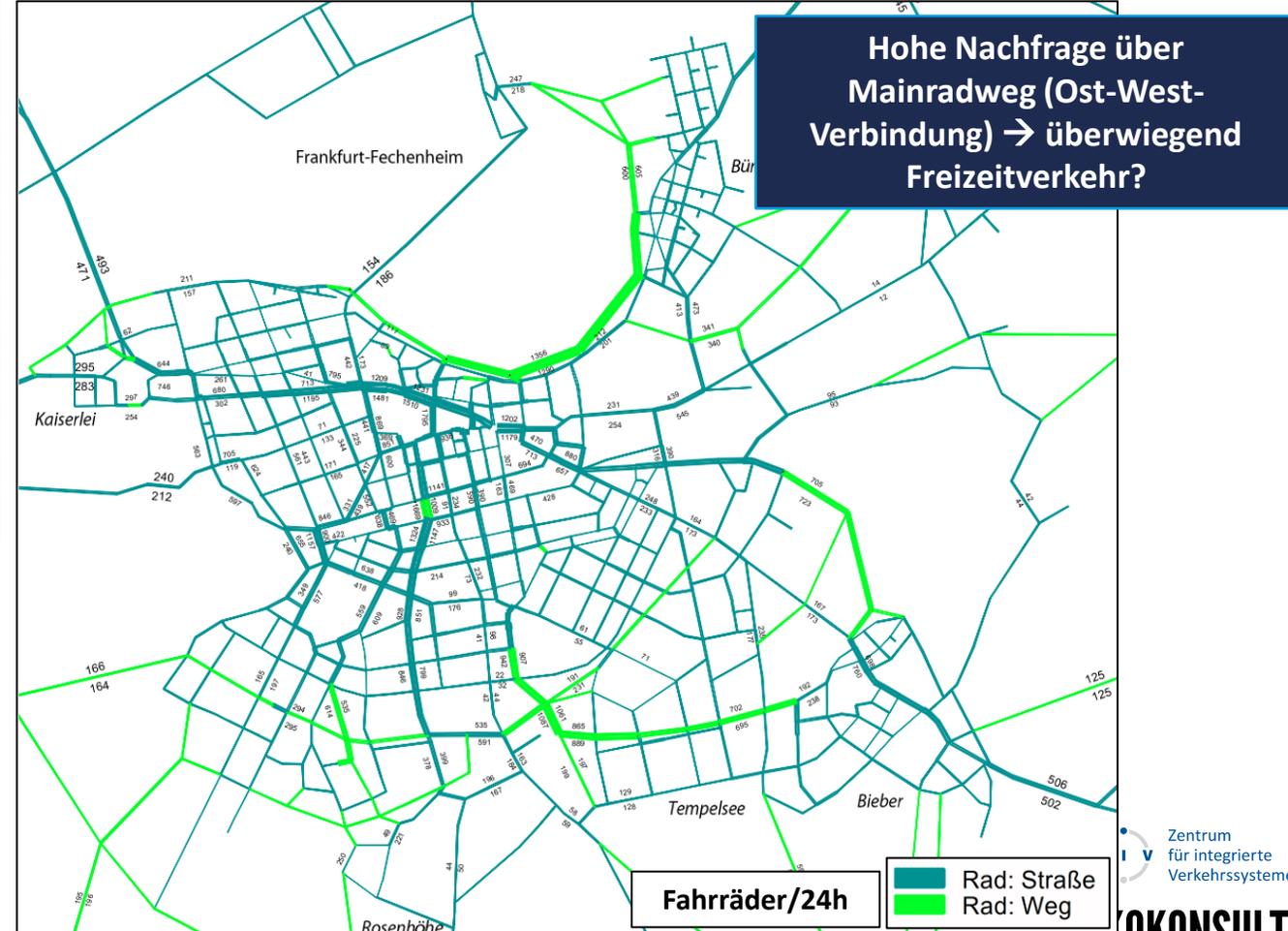
Hauptachsen des Radverkehrs:
 Mainradweg, Berliner Str., Lämmerspieler Weg, Senefelderstr., Sprendlinger Landstr., Starkenburgring, Aschaffener Str., Seligenstädter Str.,

Stadtradeln – Datengrundlage: 2021



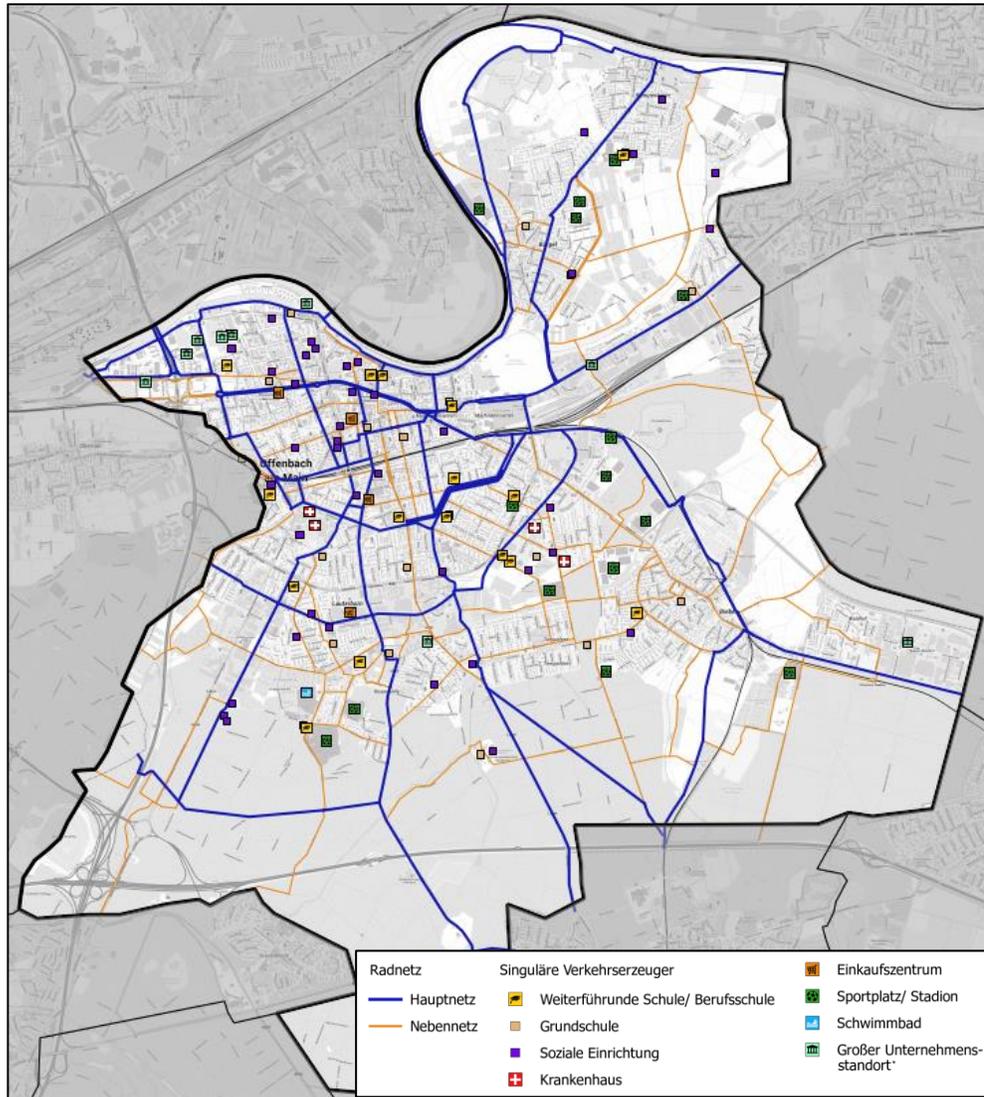
Quelle: Auswertung Stadtradeln 2021, www.radverkehr-in-deutschland.de

Radverkehrskonzept (VMP) – Datengrundlage: 2000



Quelle: Verkehrsmanagementplan 2015 – Radverkehrskonzept, Stadt Offenbach am Main

Radverkehrsnetz – Haupt- und Nebenrouten



Definition des Radhauptnetzes:

- Überlagerung des Radhauptnetzes aus dem VMP 2015 & den Nachfragedaten des Radverkehrs
- Erreichbarkeit und Anbindung wichtiger Quell-/ Zielpunkte bzw. Stadtteile
- Umwegarme Verbindungen bzw. Führung entlang der Hauptverkehrsachsen

Streckenlänge Gesamtnetz: ca. 160 km

davon Hauptnetz: 76 km

davon Nebennetz: 83 km

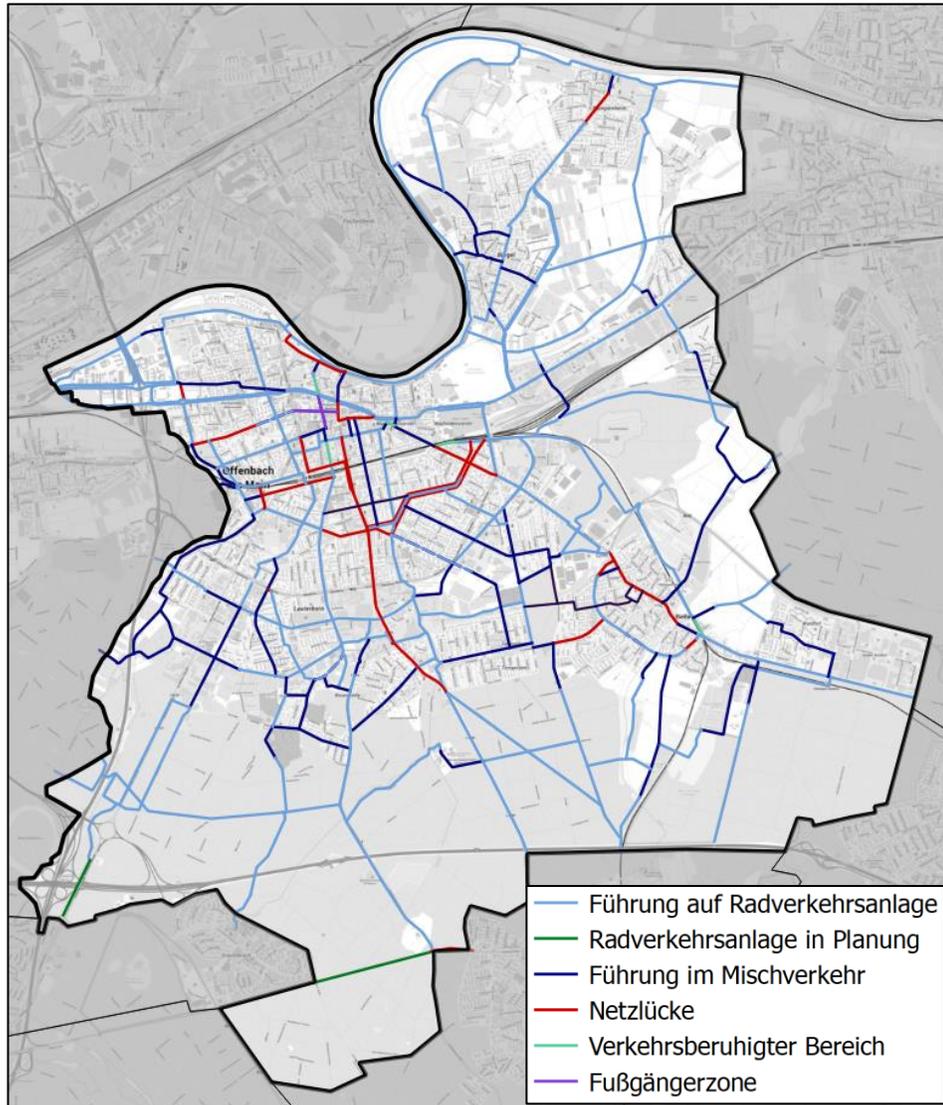
Einführung einer Netzhierarchie zur Analyse der Bestandssituation

- Hauptrouten
- Nebenrouten/ Ergänzungsrouten zur Netzverdichtung

Aktuelles Führungsangebot durch unterschiedliche Angebotsformen und Netzlücken gekennzeichnet

Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

Radverkehrsnetz – Führungsangebot



Radnetz Gesamt: ca. 160 km

davon ca. 103 km (64%) auf Radverkehrsanlagen (Informationen zur Qualität liegen nicht vor!)

davon ca. 35 km (22%) im Mischverkehr

davon ca. 13 km (8%) auf Netzlücken (kein Führungsangebot vorhanden)

Netzlücken (rot markierte Bereiche) = aktuell kein Führungsangebot!

- Aschaffener Straße (Bieber)
- Waldstraße
- Hessenring/ Landgrafenring
- Friedrichsring
- Frankfurter Straße
- Bieberer Straße
- Kaiserstraße
- Bismarckstraße
- Erich-Ollenhauer-Straße

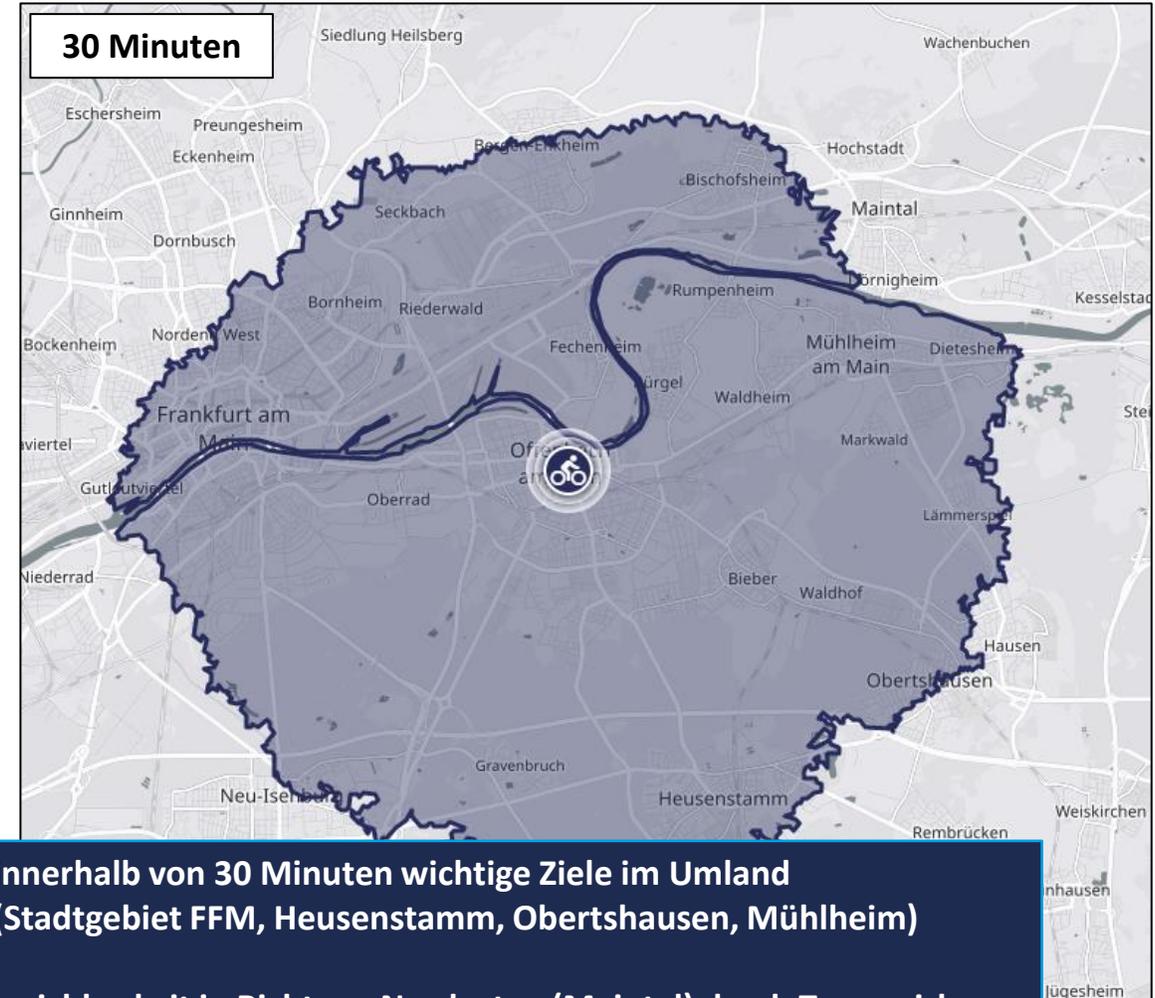
Auf dem Großteil des Radnetzes besteht bereits ein Führungsangebot (64 %) durch unterschiedliche Führungsformen

Bestehende Netzlücken (8 %) sind zu schließen

In detaillierter Kartendarstellung Unterscheidung der Radverkehrsanlage in:

- Fahrradstraße
- Zweirichtungsradweg
- Einrichtungsradweg
- Angebotsstreifen/ Schutzstreifen (einseitig)
- Angebotsstreifen/ Schutzstreifen (beidseitig)
- Freigegebener Gehweg

Erreichbarkeit - Reisezeitisochronen

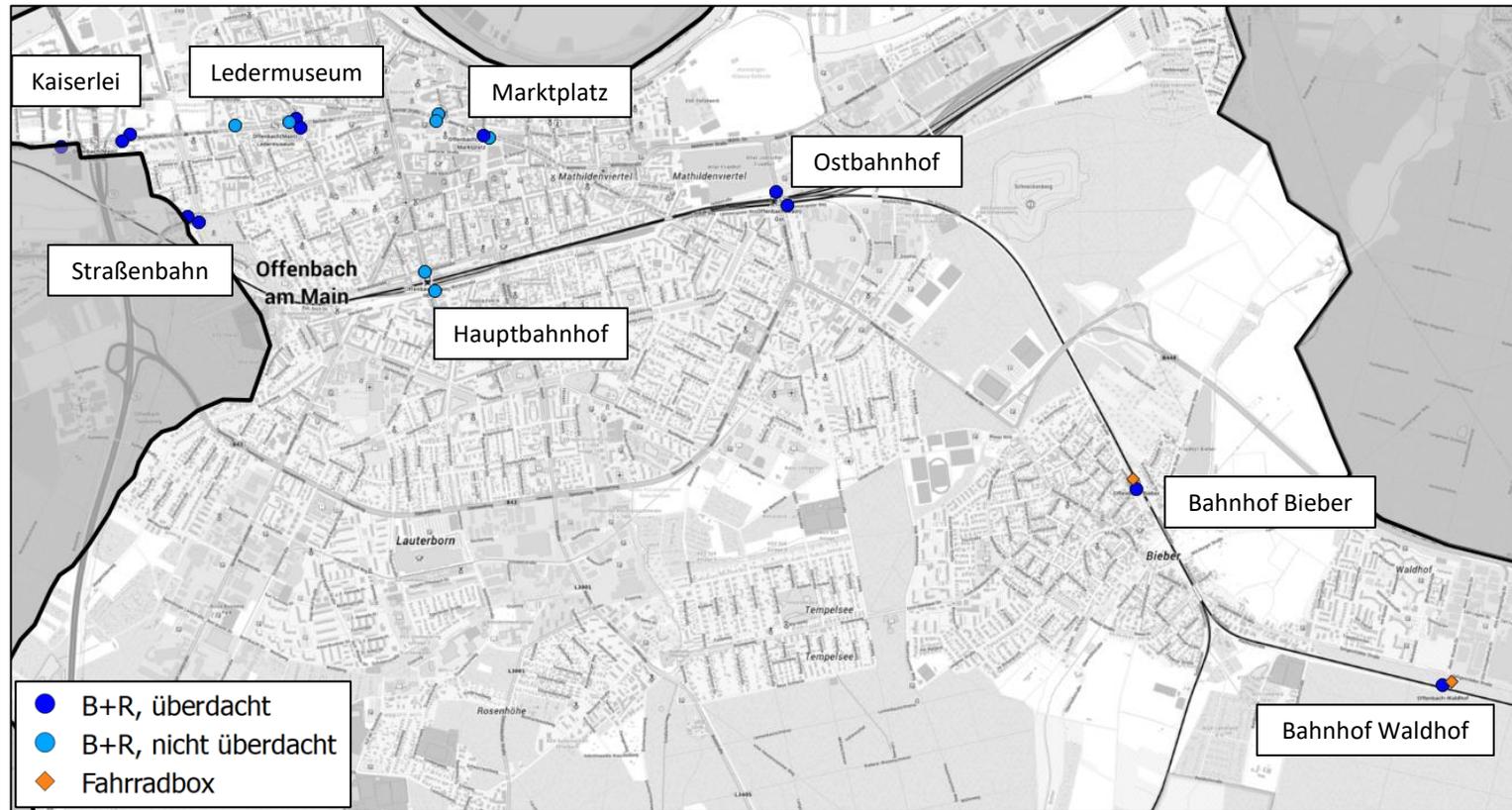


Günstige Fahrzeiten im Netz außerhalb der HVZ:
• Ziele im Stadtgebiet/ Stadtteile können in der Regel innerhalb von 15 Minuten erreicht werden,

- innerhalb von 30 Minuten wichtige Ziele im Umland (Stadtgebiet FFM, Heusenstamm, Obertshausen, Mühlheim)
→ Erreichbarkeit in Richtung Nordosten (Maintal) durch Trennwirkung des Mains beeinträchtigt!

Quelle: TravelTime.com

Bike+Ride-Anlagen & Radabstellanlagen



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]



Bahnhof Bieber



Bahnhof Waldhof

Quelle: <https://www.offenbach.de/leben-in-of/verkehrsmobilitaet/mit-dem-fahrrad/vermietung-von-staedtischen-fahrradboxen.php>

- **Allg. Kapazitätsengpässe an vorhandenen Abstellanlagen (viele Wildparker)**
- **Hauptbahnhof:**
→ Keinerlei Möglichkeit zum witterungsgeschützten Abstellen der Fahrräder

Unmoderne Anlagen (kein Witterungsschutz; keine Beleuchtung); geringe Kapazitäten

Fahrradboxen (5x in Bieber, 5x in Waldhof)

- Vermietung befristet für 60€/ Jahr
- Kündigungsfrist: 1 Monat vor Ablauf des Mietzeitraums

Bike+Ride-Anlagen & Radabstellanlagen



Abstellanlagen Ledermuseum



Abstellanlagen Ostbahnhof



Abstellanlagen Hauptbahnhof

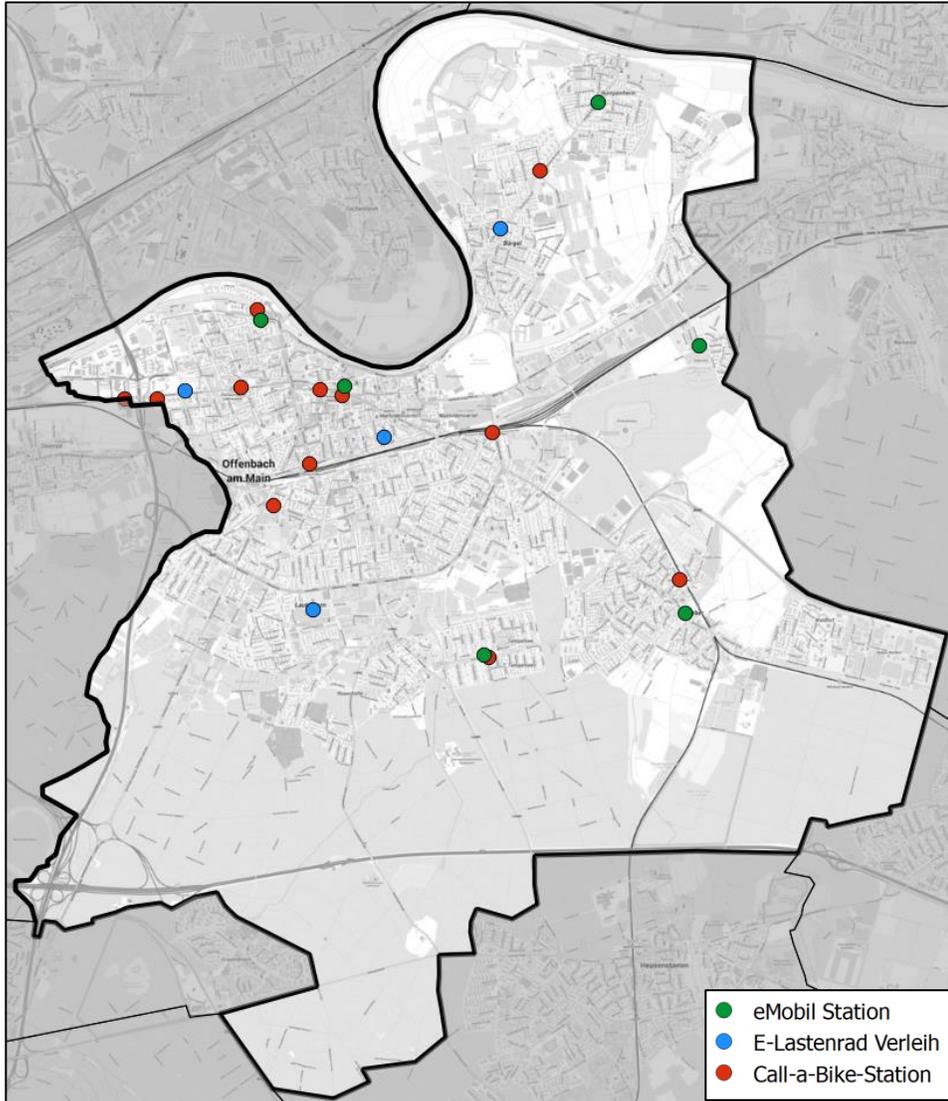


Abstellanlagen Marktplatz



Quelle: ZIV GmbH, 2021

Bike-Sharing-Angebote



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

Bike-Sharing-Angebot an intermodalen Verkehrsknoten (S-Bahn/ Bahnhof) vorhanden (Call-a-bike = DB); kein stadtweites Angebot



Quelle: ZIV GmbH, 2021



Quelle: <https://www.offenbach.de/leben-in-of/verkehr-mobilitaet/mit-dem-fahrrad/e-lastenrad/e-lastenrad.php>

eMobil - Stationen

- 6 Stationen mit insgesamt 20 Pedelecs
- Rückgabe muss nicht an Ausleihstation erfolgen



Quelle: ZIV GmbH, 2021

Call-a-Bike - Stationen

- 12 Stationen
- Rückgabe muss nicht an Ausleihstation erfolgen

Bike-Sharing-Angebote – Rahmenbedingungen

Stadt	Bike-Sharing-Räder*	Bike-Sharing-Räder/ 1.000 Einwohner
Offenbach a.M.	263	2,0
Darmstadt	420	2,6
Heidelberg	400	2,5
Frankfurt a.M.	2.537	3,3
Wiesbaden	183	0,7

Quelle: Agora Verkehrswende, Städte in Bewegung, Mai 2020 auf Datengrundlage MiD 2017 & Statistisches Bundesamt – Statista 2022

*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebots

Bike-Sharing-Angebot im Vergleich zu anderen Städten eher schwach ausgeprägt

+ Stärken und Chancen

Gute Vernetzung der Stadtteile untereinander sowie Erreichbarkeit der wesentliche Quell- und Ziele

Auf dem Großteil des Radnetzes (Haupt- und Nebennetz) besteht derzeit an Angebot für den Radverkehr

Umgesetzte Fahrradstraßen in Offenbach stellen ein gutes Angebot für den Radverkehr dar

Kostenloser E-Lastenradverleih

Fahrradboxen am Standort Bieber und Waldhof (S-Bahn Halt)

Fahrradstaffel der Polizei in Planung

Es sollen weitere Dauerzählstellen im Stadtgebiet integriert werden

— Herausforderungen

Netzlücken im Radverkehrsnetz (Haupt- und Nebennetz) vorhanden

Radschnellverbindung in Ost-West-Verbindung (Hanau – FFM)

Fehlende Abstellmöglichkeiten (ggf. Fahrradboxen) an relevanten Verkehrsknoten (z.B. S-Bahnhöfen)

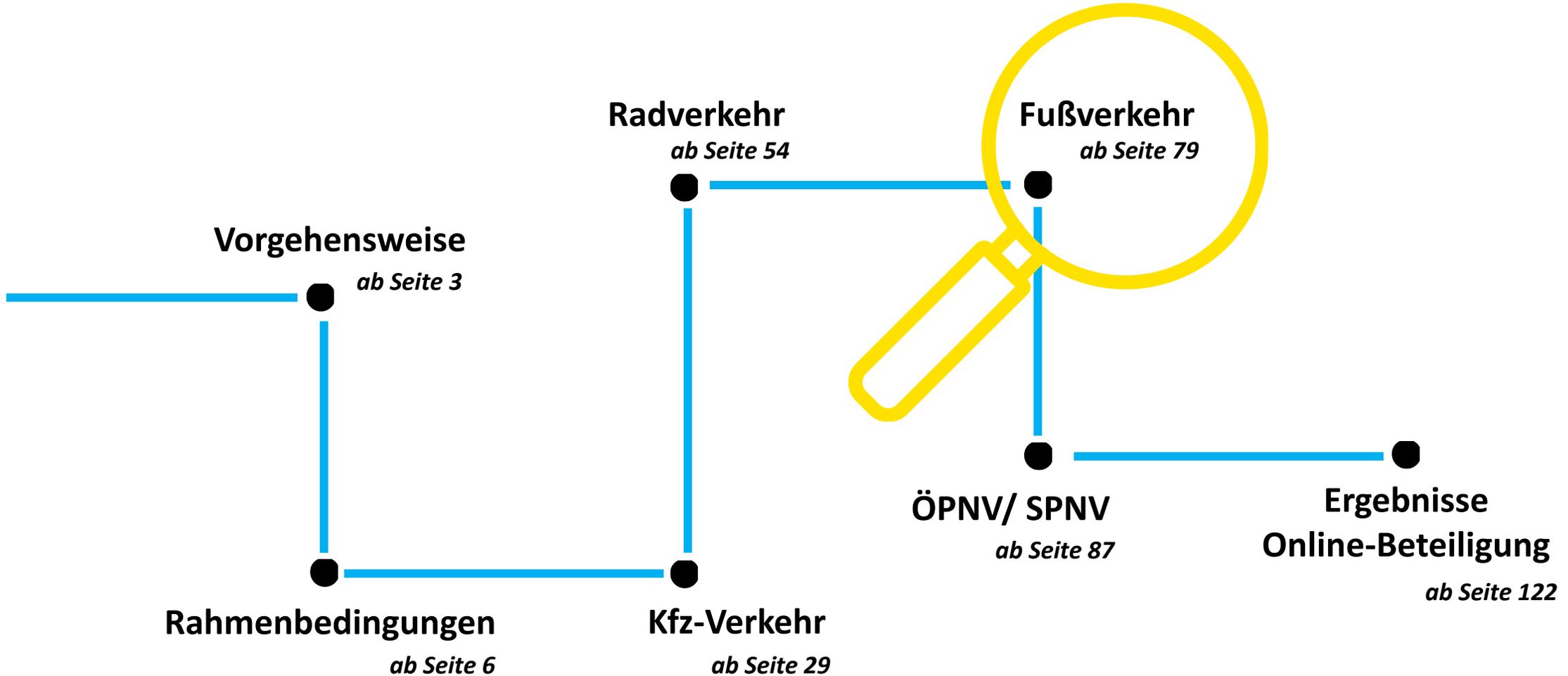
Ausbau Sharing-Angebotes

Querungsmöglichkeit über den Main im Bereich von Rumpenheim (Erreichbarkeit Maintal)

Datenbeschaffung (Empirie) zum Radverkehr zur besseren Nachverfolgung und Trendentwicklung

zu viel Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen

Inhaltsverzeichnis - Bestandsanalyse



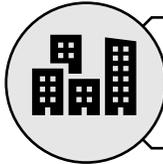
Bestandsanalyse der Stadt Offenbach – Mehrstufiges Verfahren

1. Stufe – Sichtung der Planungsgrundlagen



Planungsgrundlagen *ab Seite 7*

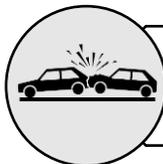
2. Stufe – Allgemeine Entwicklungen



Stadtentwicklung *ab Seite 8*



Klima & Umwelt *ab Seite 18*



Unfallstatistik *ab Seite 20*



Mobilitätsverhalten *ab Seite 23*

3. Stufe – Verkehrsmittelbezogene Bestandsaufnahme



Kfz-Verkehr *ab Seite 29*



Radverkehr *ab Seite 54*



Fußverkehr *ab Seite 79*
- gem. Nahmobilitätsplan



Öffentlicher Verkehr *ab Seite 87*

Planungsgrundlagen – FrankfurtRheinMain in Bewegung

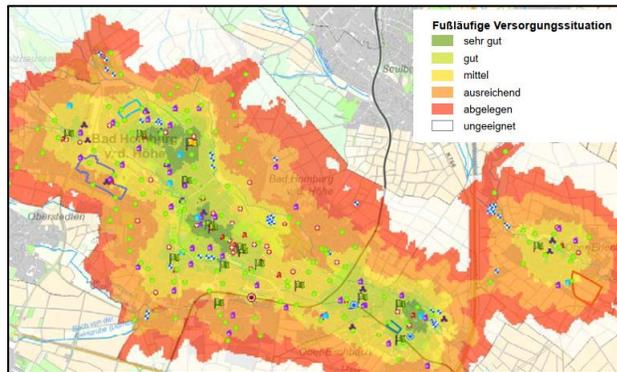
Maßnahmenpaket: Wiederentdeckter Fußverkehr

M7: Gründung des Fußverkehrsforums Rhein-Main

- Gründung im Spätsommer 2020
- Vertreter verschiedener Verbände
- Halbjähriger Turnus
- Wissens- und Fachaustausch fördern, Ideen und Maßnahmen erarbeiten und initiieren etc.

M8: Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen

- Regionalverband hat Erreichbarkeitsanalyse durchgeführt → den Kommunen steht diese zur Verfügung



Quelle: Regionalverband FrankfurtRheinMain – FrankfurtRheinMain in Bewegung

M9: In fünf Minuten fußläufig ein Mobilitätsangebot erreichen

- Regionalverband hat Analyse erstellt
- Nicht die zeitliche Komponente zählt sondern um Qualität

M10: Konzept zur Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Bahnhöfen

- Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit in mehrstufigem Prozess bis 2023

M11: Barrierefreier Ausbau aller Schienenhaltepunkte

- Allen Menschen eine einfach und unkomplizierte Nutzung ermöglichen

Planungsgrundlagen – Verkehrsmanagementplan 2015 (2007)

Oberziele des VMP 2015:

- Sicherheit
- Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Attraktivität des Wohnstandortes
- Erreichbarkeit von Gewerbe und wichtigen Zielen
- Schutz der Umwelt
- Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems

Handlungsfelder VMP 2015:

- Barrierefreie Netze
- Radverkehrskonzept
- Parkraumkonzept
- Verkehrskonzept Innenstadt
- Sonderhandlungsfeld Luftreinhaltung/ Lärminderung
- Mobilitätsmanagement
- Datenmanagement und Verkehrsstrategien
- Bürgerticket

Maßnahmen:

- Nachrüstung Lichtsignalanlagen für Barrierefreiheit – *laufender Prozess*
- Erweiterung Fußgängerzone am Aliceplatz – *k.A.*
- Verbesserung der Umlaufzeit FSA Herronstr./ Mainstr. – *k.A.*
- Attraktive Ausgestaltung wichtiger Wegebeziehungen – *kein eigenständiges Projekt, wenn Umsetzung dann in Kombination mit anderer Umbaumaßnahme*

Umsetzung von Maßnahmen für den Fußverkehr hat kein hoher Priorität?

Planungsgrundlagen – Masterplan Offenbach 2030 (2015)

Schlüsselprojekte des Masterplans:

- Anbindung Offenbachs
- Aufwertung der Innenstadt
- Entwicklung des Offenbacher Ostens
- Gesamtstädtische Freiraumqualitäten verbessern und vernetzen
- Neupositionierung des Kaiserlei
- Neue Baugebiete
- Quartiers- und Stadtteilentwicklung
- Entwicklung des Designports
- Entwicklung des Innovationscampus
- Gewerbeflächen-Marketing

Maßnahmen:

- Barrierefreiheit am Hauptbahnhof – **nicht umgesetzt (Bahnhofssanierungsprogramm, DB)**
- Rad-/ Fußverbindung zwischen Isenburger-Schloss und Fechenheim – **bisher nicht in Planung**
- Gehwegbreiten in der Ludwigstr. – *k.A.*
- Etablierung eines Innenstadtrundgangs mit urbanen Plätzen – *k.A.*
- Gehwegbereich Goetheplatz – *k.A.*
- Querungsmöglichkeit am Anlagenring – *k.A.*

Umsetzung von Maßnahmen für den Fußverkehr hat kein hoher Priorität?

Oberziele des Nahmobilitätsplans:

- Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele für den Rad- und Fußverkehr
- Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Handlungsfelder – Fußverkehr:

- Vernetzung von Quellen und Zielen mit durchgängigen Verbindungen in hoher Qualität
- Sichern der Erreichbarkeit der Innenstadt
- Aufenthaltsqualität verbessern, Attraktivierung der Fußgängerzone

Maßnahmen:

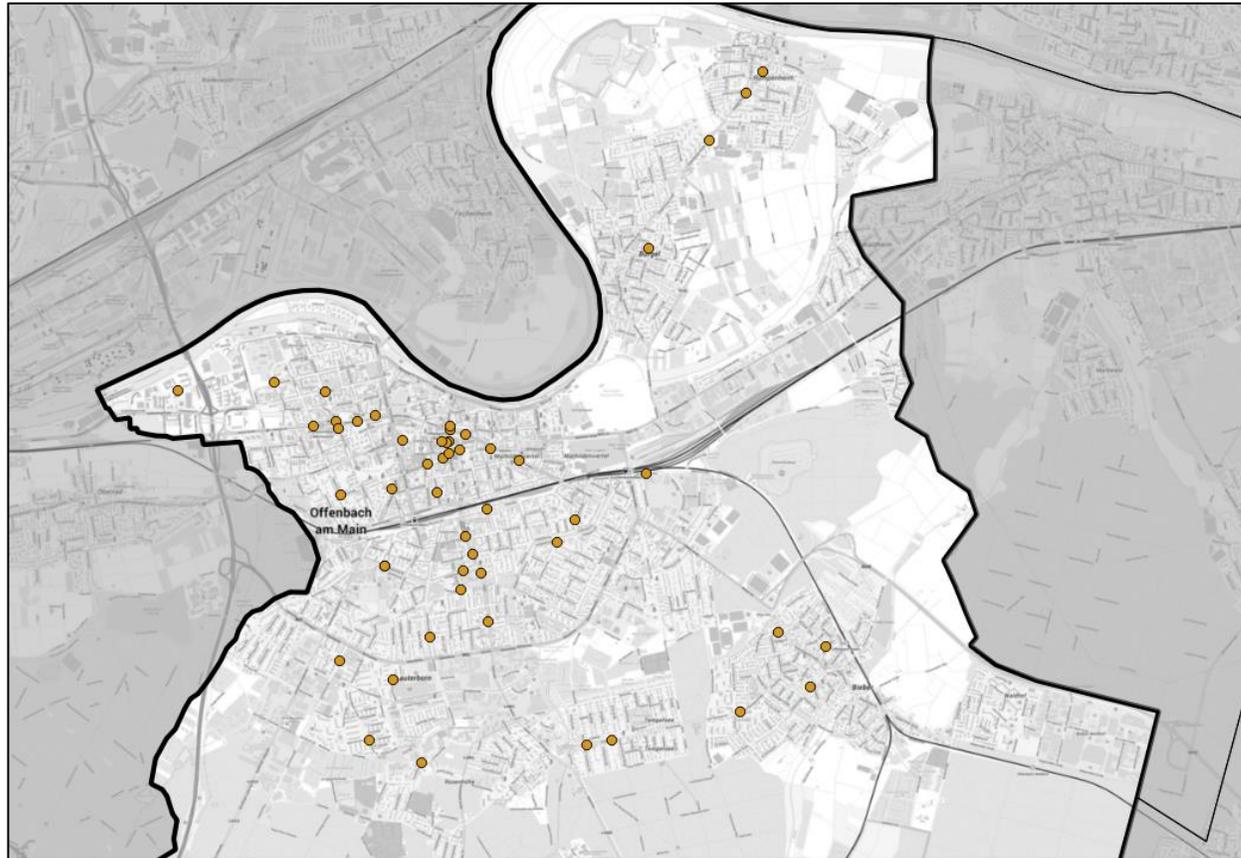
- Überarbeiten/ Aufstellen von Schulwegeplänen – **in Umsetzung**
- Sukzessives Anpassen von Warte- und Grünzeiten an LSA – **in Umsetzung?**
- Durchgängig nutzbare Gehwegbreite von min. 1,5 m – **nicht umgesetzt**
- Aufstellen eines Gehwegzustandskatasters – **nicht umgesetzt**
- Definieren von Spiel- und Sitzrouten in Zuwegung zur Innenstadt – **nicht umgesetzt**
- Ergänzung des Wegweisungssystems mit Minutenangaben zu wichtigen Zielen – **nicht umgesetzt**
- Unfallpunkt Parkplatzausfahrt KOMM – **nicht umgesetzt**
- Barrierefreies Hauptnetz: Festlegen von Hauptrouten die vorrangig ausgebaut werden – *k.A.*
- Querung ermöglichen: Kaiserstr. – *k.A.*
- Querung ermöglichen: Berliner Str. – *k.A.*
- Querungsstellen sichern, z.B. Gehwegvorziehungen – *k.A.*

Umsetzung von Maßnahmen für den Fußverkehr hat kein hoher Priorität?

Unfälle im Stadtgebiet

Datengrundlagen:

- Unfallorte mit Fußverkehrsbeteiligung im Jahr 2019



Legende

Unfallort mit Fußverkehrsbeteiligung - Jahr 2019

- Unfallpunkt Fußverkehr

Unfallpunkte 2019
- insgesamt 51 Stück

1) Hauptsächlich im Innenstadtbereich (Marktplatz)

Online-Beteiligung Fußverkehr

+ Stärken und Chancen

Kompakte Siedlungsstruktur (Ziele < 1km)

Im Binnenverkehr hoher Fußverkehrsanteil (42%)

Querungen: viele Fußgängerüberwege

Potenziale für straßenunabhängige Verbindungen:
Parks, Mainufer, Blockdurchlässe usw.

— Herausforderungen

Fußgängerzone: Beeinträchtigung durch Anwohner-
und Lieferverkehr

Hauptverkehrsstraßen:
Abstände der Querungen > 200 m

Wartezeiten an LSA sind zu lang

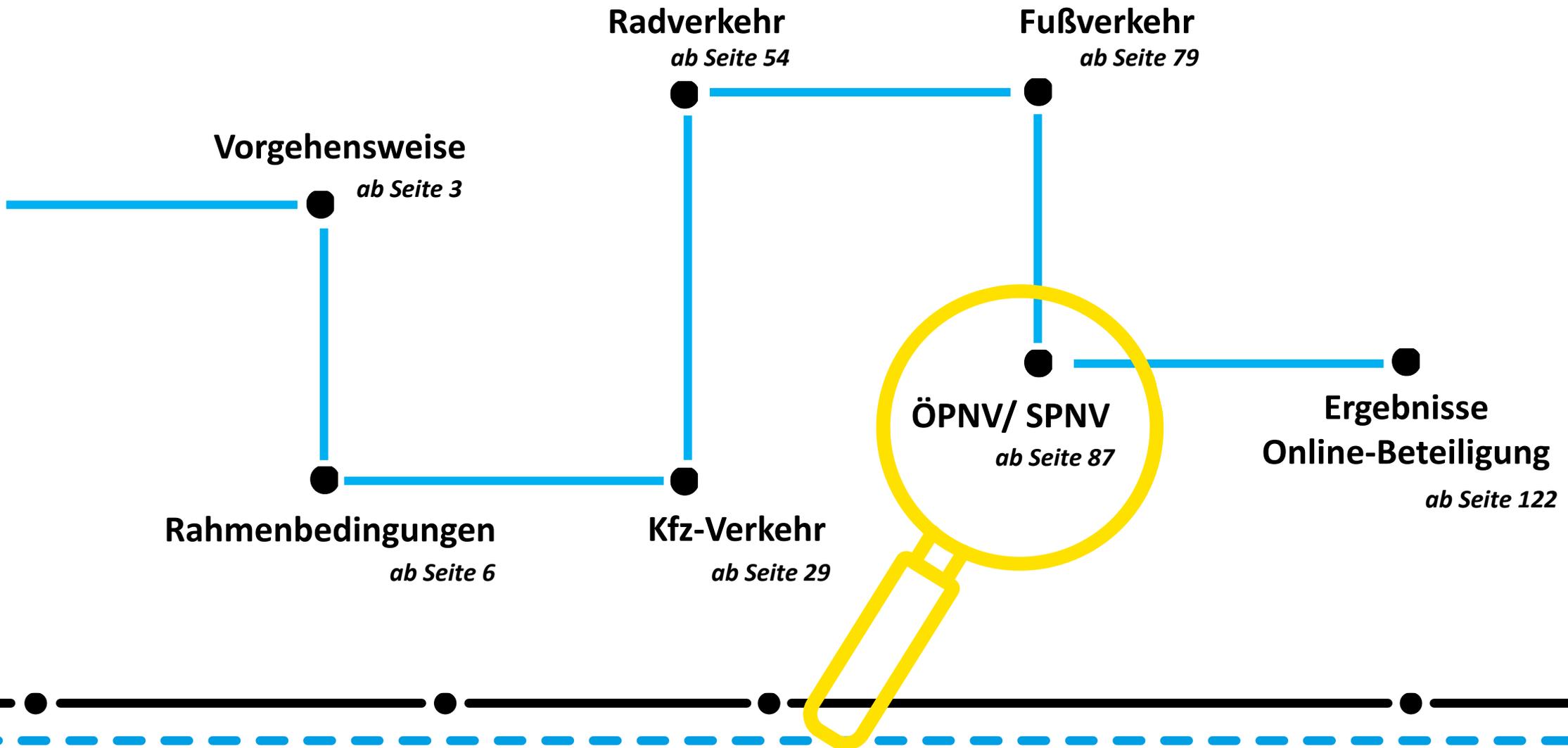
Nutzbare Gehwegbreiten eingeschränkt (ruhender
Verkehr, Radverkehr, Sondernutzungen etc.)

z.T. fehlende Orientierung/ Wegweisung

Zustand des Gehweges ist mangelhaft

Quelle: Nahmobilitätsplan Stadt Offenbach am Main – Innenstadt, Mobilitätslösung, 2017

Inhaltsverzeichnis - Bestandsanalyse



Bestandsanalyse der Stadt Offenbach – Mehrstufiges Verfahren

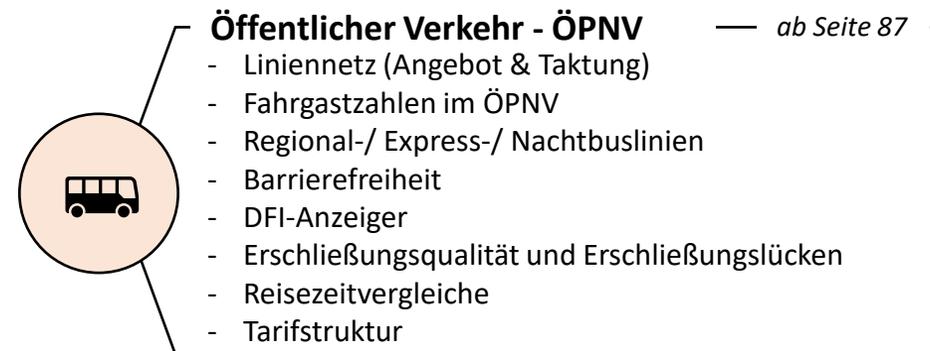
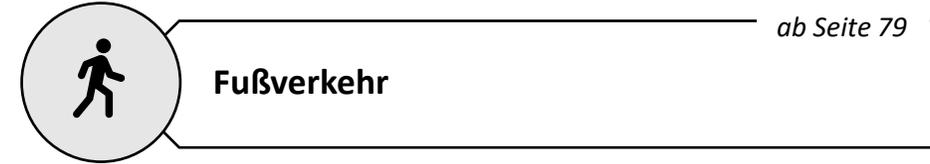
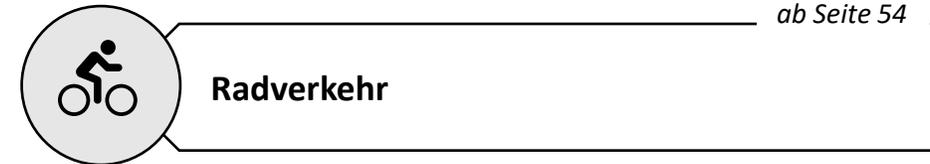
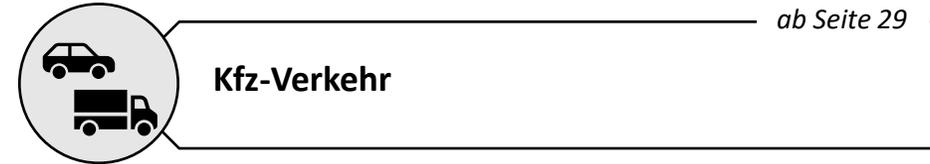
1. Stufe – Sichtung der Planungsgrundlagen



2. Stufe – Allgemeine Entwicklungen



3. Stufe – Verkehrsmittelbezogene Bestandsaufnahme



Planungsgrundlagen – Verkehrsmanagementplan 2015 (2007)

Oberziele des VMP 2015:

- Sicherheit
- Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Attraktivität des Wohnstandortes
- Erreichbarkeit von Gewerbe und wichtigen Zielen
- Schutz der Umwelt
- Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems

Handlungsfelder VMP 2015:

- Datenmanagement und Verkehrsstrategien
- Barrierefreie Netze
- Bürgerticket
- Radverkehrskonzept
- Parkraumkonzept
- Verkehrskonzept Innenstadt
- Sonderhandlungsfeld Luftreinhaltung/ Lärminderung
- Mobilitätsmanagement

Maßnahmen:

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen – **größtenteils umgesetzt**
Einrichtung Fahrgastbeirat und Behindertenbeirat – **umgesetzt**
Angebot für Schulungen bei OVB – **umgesetzt**
Angepasstes ÖV-Angebot in Abendstunden und am Wochenende – **umgesetzt**
Nutzergerechte Tarife / Einführung Bürgerticket – **nicht umgesetzt**
Teilpriorisierung des ÖPNV am KP Kaiserstraße/ Bismarckstraße – **nicht umgesetzt**

Planungsgrundlagen – Masterplan Offenbach 2030 (2015)

Schlüsselprojekte des Masterplans:

- Aufwertung der Innenstadt
- Quartiers- und Stadtteilentwicklung
- Entwicklung des Offenbacher Ostens
- Anbindung Offenbachs
- Gesamtstädtische Freiraumqualitäten verbessern und vernetzen
- Neupositionierung des Kaiserlei
- Neue Baugebiete
- Entwicklung des Designports
- Entwicklung des Innovationscampus
- Gewerbeflächen-Marketing

Maßnahmen:

Neuordnung des ZOB am Hauptbahnhof – **nicht umgesetzt**

Planungsgrundlagen – Nahverkehrsplan 2018-2022 (2017)

Oberziele des Nahverkehrsplans:

- Nachhaltige Weiterentwicklung des Mobilitätssystems (Einhaltung umwelt- und insbesondere klimapolitische Zielsetzungen → Reduzierung MIV durch Optimierung ÖPNV)

Handlungsfelder:

- Stadt-Umland-Verbindungen
- Ausbau ÖPNV-Angebot in der Stadt Offenbach (Liniennetz und Fahrplan)
- Verbesserung der Anschlusssituation/ Verknüpfungssituation
- Intermodale Verknüpfungsstellen/ Mobilstationen
- Anpassungen in der Infrastruktur (verbunden mit ÖPNV-Angebot)
- Mobilitätsmanagement
- Kundenorientierung
- Tarif
- Umweltbewusstsein
- Qualitätskontrolle

Maßnahmen:

- Barrierefreier Ausbau – **größtenteils umgesetzt**
- Einrichtung neue Haltestellen – **größtenteils umgesetzt**
- Umstellung auf Elektrobusse – **fortlaufende Umsetzung**
- Einführung Busbeschleunigungssysteme – **fortlaufende Umsetzung**
- Verdichtung ÖPNV – **umgesetzt**
- Ausweitung des Bedienzeitraums nachts – **umgesetzt**
- Schnellbuslinien X83, X97 – **umgesetzt**
- Nebenverkehrszeit im 15-Minuten-Takt – **umgesetzt**
- Wegfall von Haltestellen – **umgesetzt**
- Ausbau/Errichtung Mobilstationen – **umgesetzt**
- Anbindung Entwicklungsgebiete – **umgesetzt**
- Harmonisierung Tag- und Spätverkehr – k.A.
- Anpassungen in Stadtbuslinienführungen – **umgesetzt**
- Verlegung von Haltestellen – **umgesetzt**
- Errichtung neue Wendeanlagen – **Kaiserlei umgesetzt, Bieber Waldhof → in Planung**
- Ausbau DFI-Anlagen – **in Planung, Umsetzung läuft an**

Planungsgrundlagen – Klimakonzept 2035 (2020)

Oberziele Klimakonzept 2035:

- Beitrag zum Klimaschutz
- Einhaltung der Immissionsgrenzwerte

Handlungsfeld – Mobilität:

- Neue Verkehrsträger
- Förderung und Ausbau des ÖPNV
- Parkraummanagement
- Fortschreibung der Stellplatzsatzung
- Temporeduzierung im Stadtgebiet
- Förderung Elektromobilität und anderer klimafreundlicher Antriebsformen
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Umgestaltung des Verkehrsraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs
- Initiativen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs
- Mobilitätsmanagement für den Stadtkonzern
- Mobilitätskonzept für die Siedlungs- und Quartiersentwicklung
- Nutzung der Chancen der Digitalisierung zur Verminderung verkehrsbedingter Emissionen
- Mobilitätsmanagement für Kitas und Schulen
- Mobilitätsmanagement in Betrieben
- Reduzierung des Lieferverkehrs und Optimierung der Lieferprozesse

Maßnahmen:

Barrierefreier Ausbau – **größtenteils umgesetzt**

Ausbau DFI-Anlagen – **in Planung, Umsetzung läuft an**

Alternativer Verkehrsträger Straßenbahn – **in Planung, Machbarkeitsstudie in Bearbeitung**

Alternativer Verkehrsträger interkommunale Seilbahn – **nicht umgesetzt**

Alternativer Verkehrsträger elektrische Personenfähre – **nicht umgesetzt**

Begrünung Haltestellendächer – **nicht umgesetzt**

Planungsgrundlagen–Luftreinhalteplan (2020)/Lärmaktionsplan (2020)

Oberziele des Luftreinhalteplan:

- Einhaltung der Immissionsgrenzwerte

Maßnahmen:

Ausweitung des Bedienzeitraums nachts – **umgesetzt**
Erhöhung Taktung Linie 101, 102, 104, 105, 106 und 108 –
umgesetzt
Verlängerung und Veränderung von Linienführungen – k.A.

Oberziele des Lärmaktionsplans:

- Einhaltung der Auslösewerte von 65 dB(A) tagsüber,
55 dB(A) nachts

Maßnahmen:

Umstellung auf Elektrobusse – **fortlaufende Umsetzung**
Verdichtung ÖPNV – **umgesetzt**
Neubürgerticket – **umgesetzt**
Seniorenschulungen – **umgesetzt**
Ausbau DFI-Anlagen – **in Planung, Umsetzung läuft an**
Komprimierung Informationen des ÖPNV auf eine zentrale
Internetseite – k.A.
Anschreiben von Grundschulen und Eltern bzgl. Schülerticket
Hessen – k.A.
Anpassung jährliche Kundenbefragung von NiO und OVB –
Steigerung Bekanntheit Mobilitätszentrale – k.A.

ÖPNV – wo steht Offenbach?

Teilnehmende: ca. 500 Haushalte

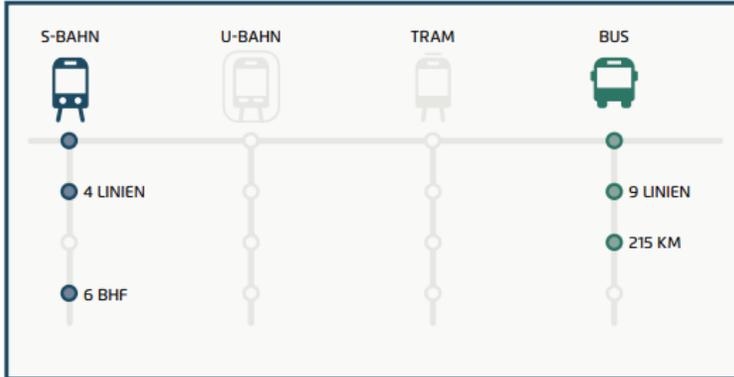
Offenbach

ÖPNV

Trotz des hohen Anteils am Verkehrsmittelmix ist der öffentliche Verkehr in Offenbach weniger beliebt als in anderen Städten ähnlicher Größe. Die meisten Fahrgäste nutzen Einzelfahrscheine. Der Anteil der Zeitkarten ist leicht überdurchschnittlich.

46%

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV



Frankfurt am Main

ÖPNV

Verglichen mit anderen Metropolen nutzen überdurchschnittlich viele Fahrgäste in Frankfurt Busse und Bahnen mit Einzelfahrscheinen. Die Beliebtheit der öffentlichen Verkehrsmittel liegt im Mittelfeld der Metropolen.

62%

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV



Fahrkarten

51%

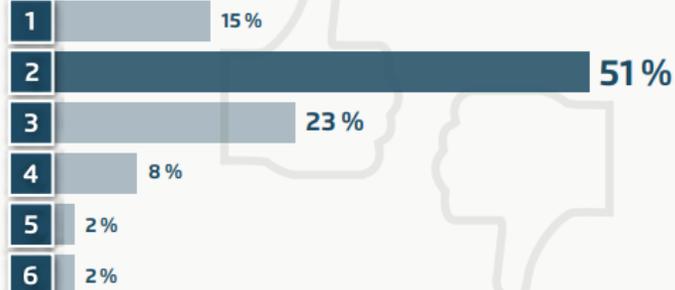
EINZELFAHRSCHHEIN
(2,60 EURO)

25%

ZEITKARTE
(711 EURO)*

*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



1=sehr gut; 2=gut; 3=befriedigend; 4=ausreichend; 5=mangelhaft; 6=ungenügend

Fahrkarten

48%

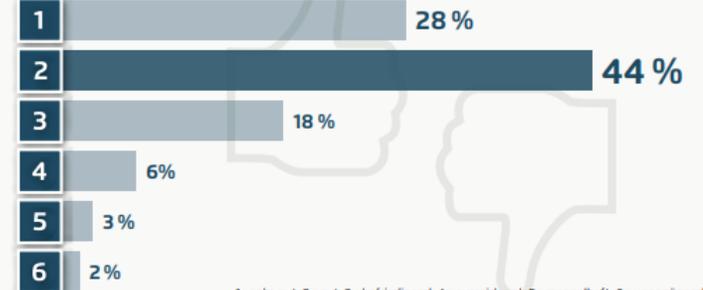
EINZELFAHRSCHHEIN
(2,75 EURO)

36%

ZEITKARTE
(904,20 EURO)*

*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV

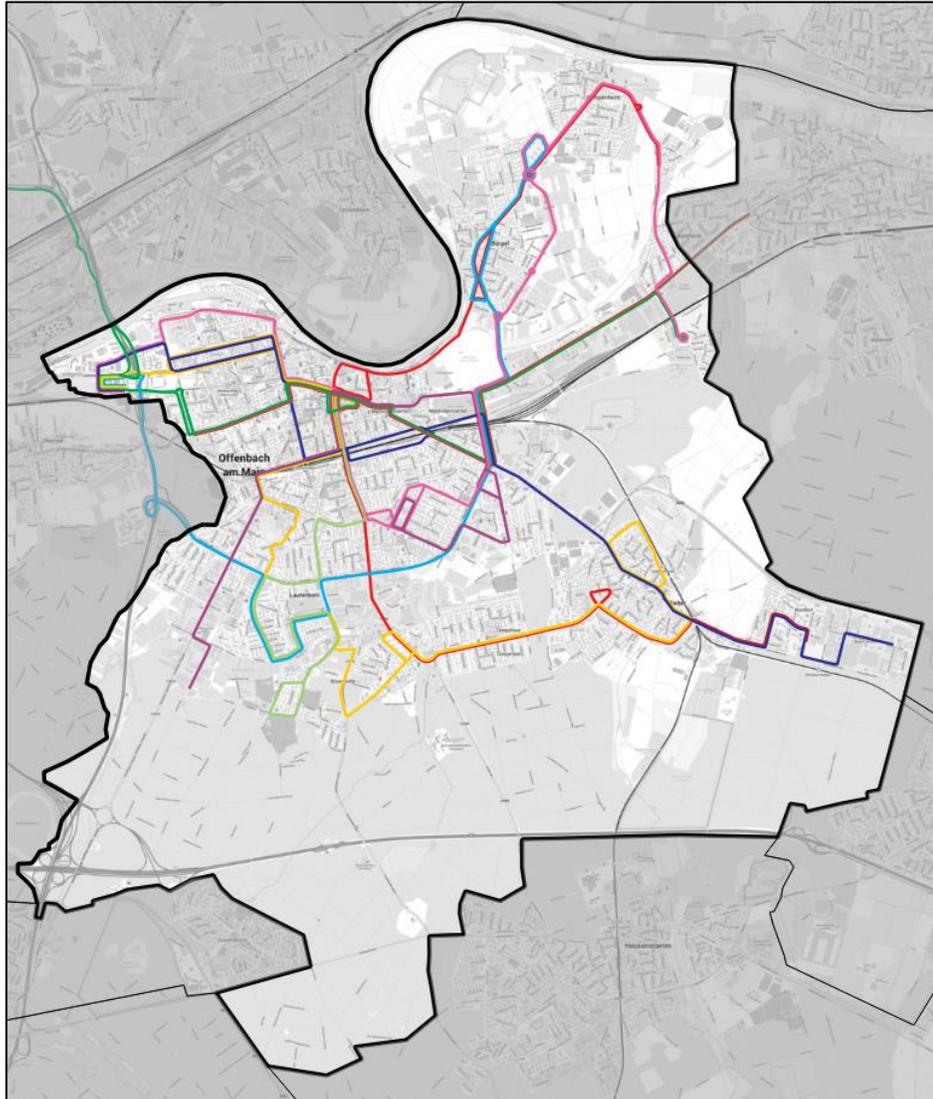


1=sehr gut; 2=gut; 3=befriedigend; 4=ausreichend; 5=mangelhaft; 6=ungenügend

Quelle: Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten Mai 2020 auf Datengrundlage MiD 2017, eigene Darstellung

65% der Befragten sind sehr zufrieden (Schulnoten 1 oder 2) mit dem städtischen ÖPNV-Angebot

Busliniennetz – Stadtbuslinien



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

Linie	04:00 – 06:00 Uhr	06:00 – 09:00 Uhr	09:00 – 13:00 Uhr	13:00 – 18:00 Uhr	18:00 – 20:00 Uhr	20:00 – 23:00 Uhr	23:00 – 01:00 Uhr
101	30 Min.	7/8 Min.	10 Min.	7/8 Min.	10 - 15 Min.	30 Min.	60 Min.
102	30 Min.			15 Min.		30 Min.	60 Min.
103				30 Min.			60 Min.
104	30 Min.			15 Min.		30 Min.	60 Min.
105	30 Min.			15 Min.		30 Min.	60 Min.
106	30 Min.			15 Min.		30 Min.	60 Min.
107				30 Min.		-	-
108	30 Min.			15 Min.		30 Min.	60 Min.
120				30 Min.		-	-

Betreiber: NiO GmbH

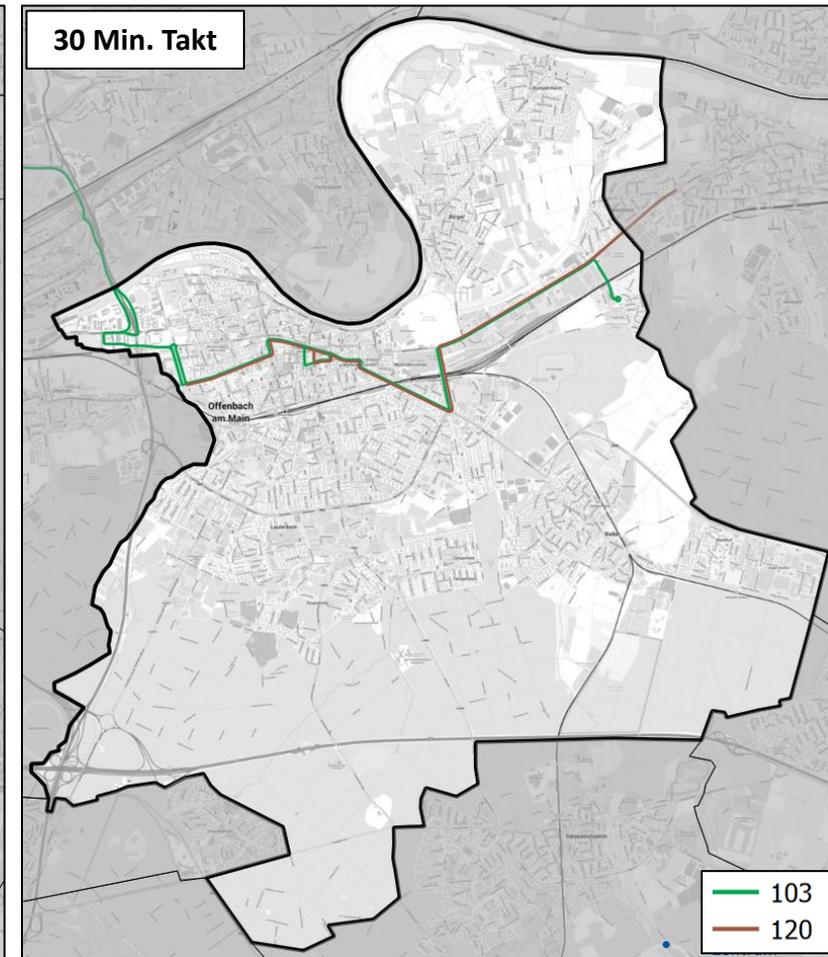
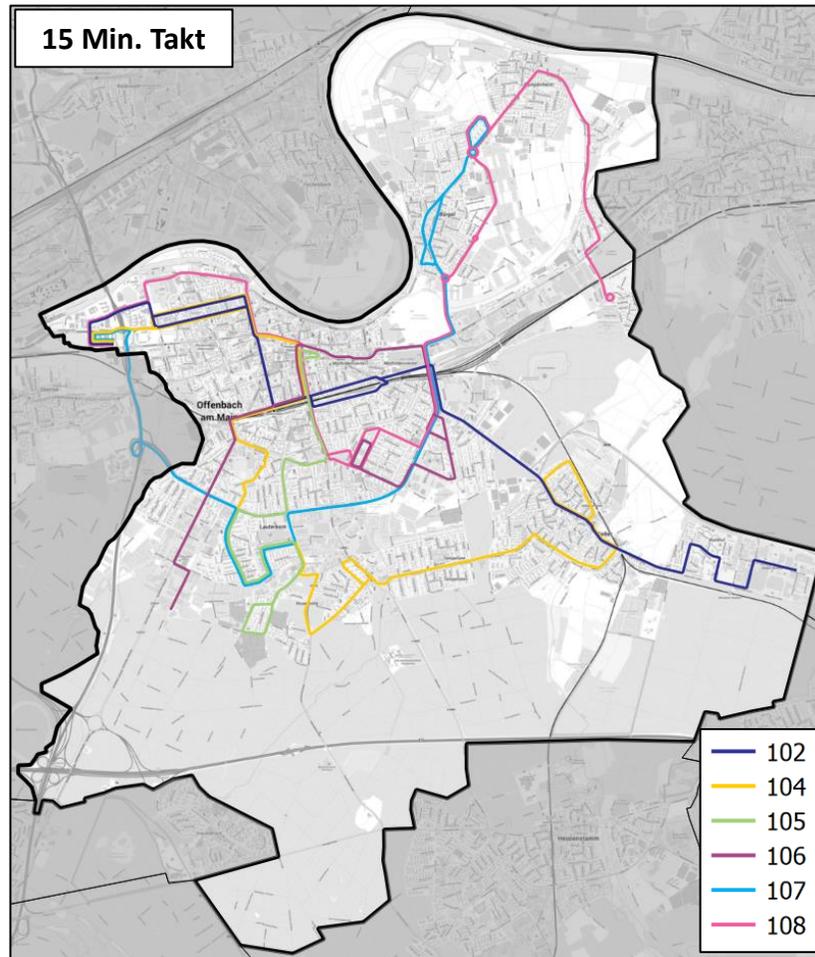
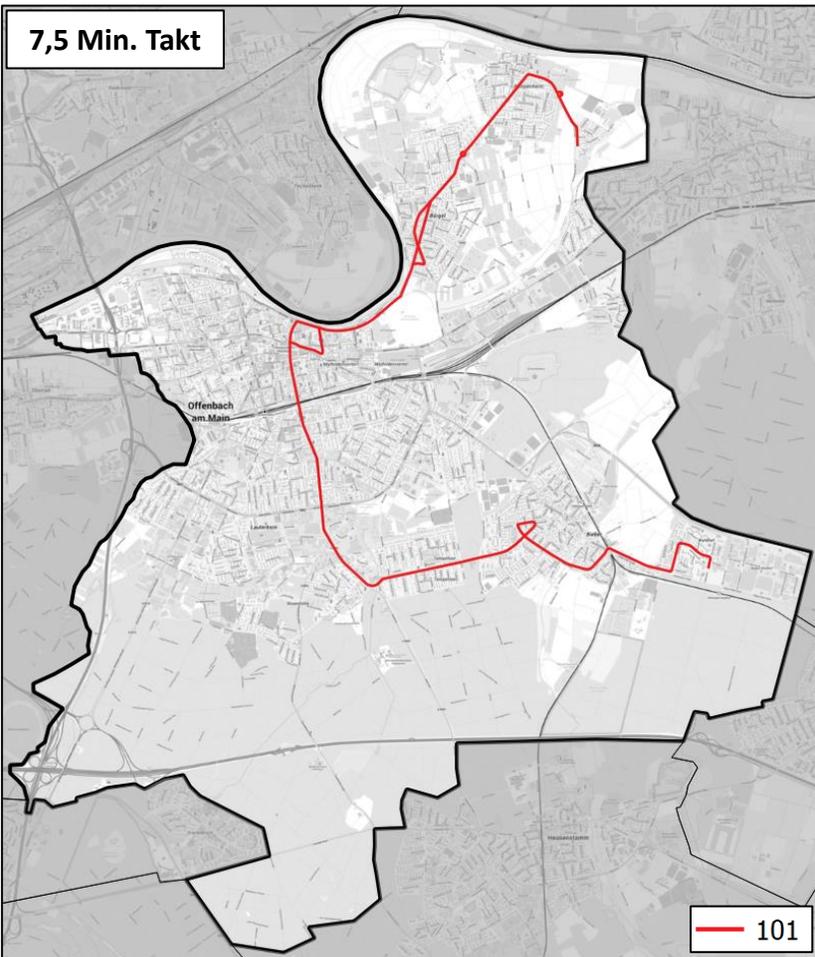
36 von 84 Bussen sind Elektrobusse = 40 % der Flotte

Das Offenbacher Stadtgebiet ist mit dem städtischen Bussystem gut erschlossen (Bedienzeitraum bis 01:00 Uhr Nachts)

Zentrale Schnittstelle: OF-Marktplatz (gute Erreichbarkeit der Innenstadt)

Bahndamm als Trennelement

Busliniennetz – Stadtbuslinien



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

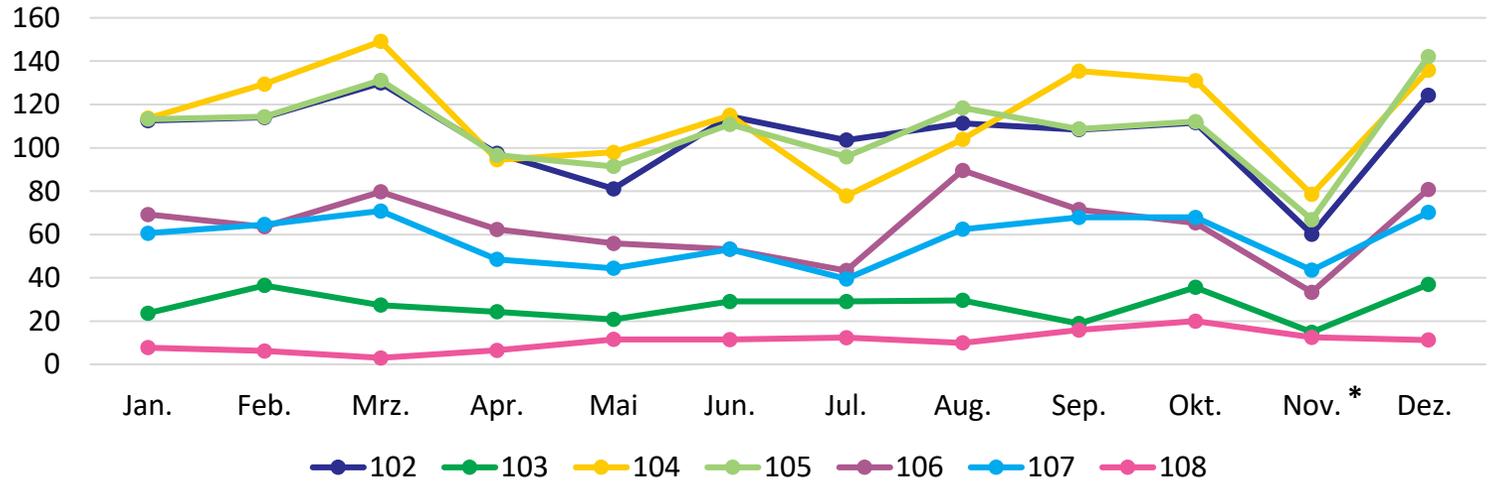
Umstiegsmöglichkeiten zum SPNV durch alle Linien möglich

Erreichbarkeit der Stadtteile mind. im 15-Minuten-Takt. In einem 30-Minuten-Takt wird lediglich das Industriegebiet (Ost) angeedient, die Linien 103 und 120 ergänzen sich zu einem 15 Min. Takt.

Fahrgastzahlen – Stadtbuslinien

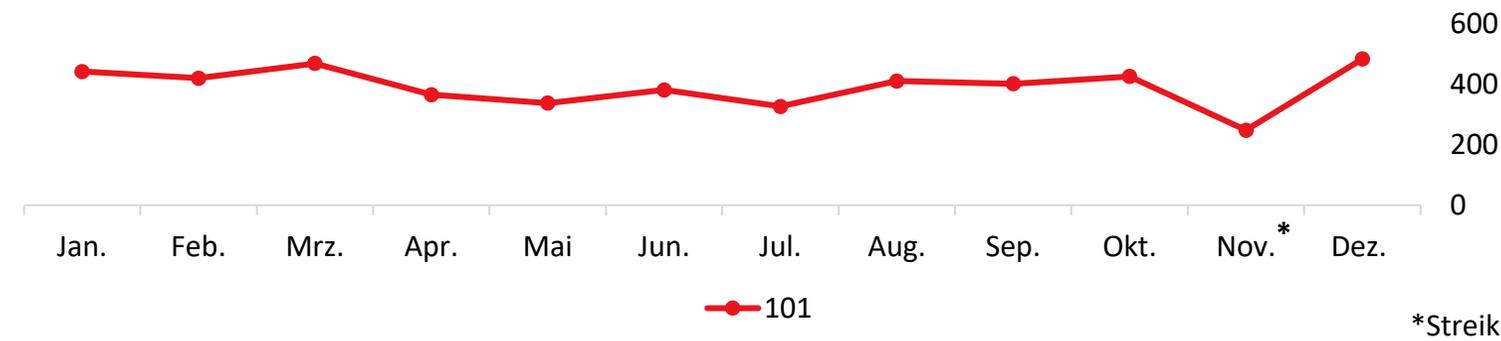
Teilweise hohe Auslastung der Busse zu Hauptverkehrszeiten

Fahrgastzahlen 2019 [in Tsd.] Linie 102 - 108



Linie	Fahrgastzahlen 2019	Taktung	Bustyp
101	4,67 Mio.	7,5 - 15 Min.	Gelenkbus
104	1,36 Mio.	15 Min.	Gelenkbus/Solobus
105	1,30 Mio.	15 Min.	Gelenkbus
102	1,27 Mio.	15 Min.	Gelenkbus
106	0,77 Mio.	15 Min.	Solobus
107	0,69 Mio.	30 Min.	Gelenkbus
103	0,33 Mio.	30 Min.	Solobus
108	0,13 Mio.	15 Min.	Solobus
Summe	10,52 Mio.		

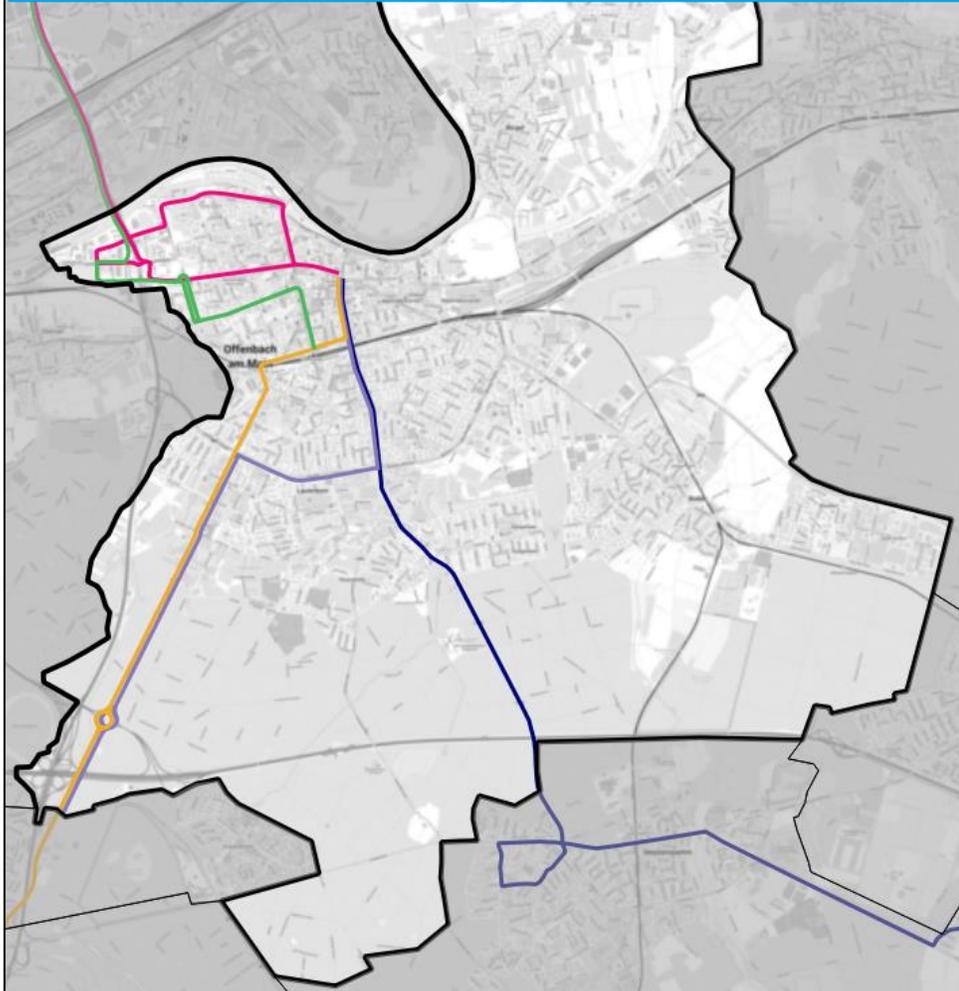
Fahrgastzahlen 2019 [in Tsd.] Linie 101



Quelle: Fahrgastzahlen 2019. Mobilität Stadtwerke Offenbach

Busliniennetz – Regional-/ Express-/ Nachtbuslinien

Über Schnellbuslinien können Langen, Neu-Isenburg und Dreieich sowie Bad Vilbel ohne Umstieg erreicht werden



Linie		Taktung
— OF-97	Hainhausen – Rembrücken – Heusenstamm – Offenbach Marktplatz	Mo – Fr 05:30 – 20:30 (30 Min.) Sa 05:30 – 20:30 (60 Min.)
— X83	Langen – Dreieich – Neu-Isenburg – Offenbach	Mo – Fr 05:00 – 22:00 (30 Min.) Sa 07:00 – 21:00 (60 Min.) So u. Fei. 09:00 – 21:00 (60 Min.)
— X97	Bad Vilbel – Offenbach	Mo – Fr 05:00 – 20:30 (30 Min.)
— n65	Konstabler Wache – Hanauer Landstr. – Offenbach	Mo – So & an Feiertagen 01:00 und 2:30
— n72	Flughafen – Neu-Isenburg – Offenbach – Dietzenbach	Mo – So & an Feiertagen 01:00 und 2:30

Anruf-Sammel-Taxi

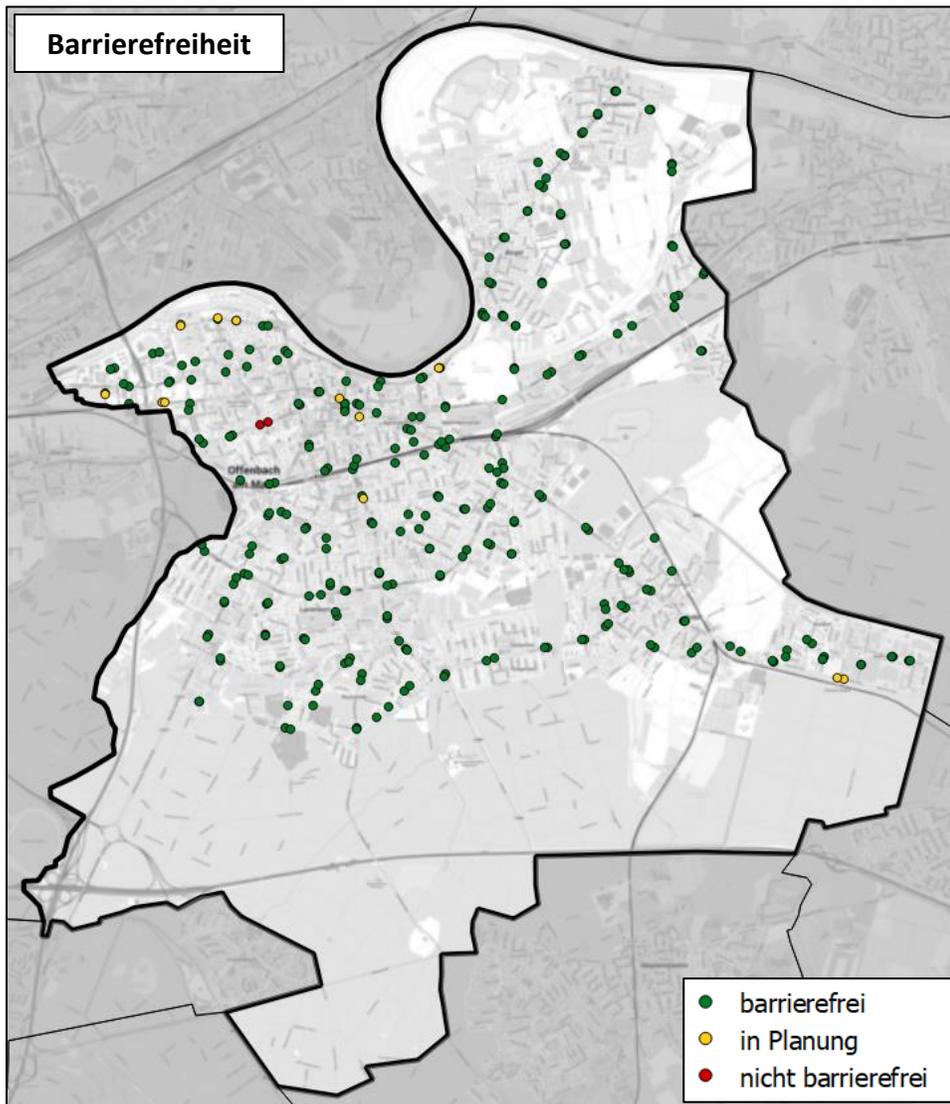
AST-35: Mühlheim – Dietesheim – Offenbach – Lämmerspiel – Obertshausen
Mo – Fr 20:30 – 01:00 Uhr, Sa 15:30 – 00:30 Uhr, So u. Feiertage 07:00 – 01:00 Uhr
Mo – Sa 20/40-Minuten Takt, So u. Feiertage 60-Minuten Takt

AST-38: Rembrücken – Heusenstamm – Offenbach
Mo – Fr 21:30 – 23:30 Uhr, Sa 21:30 – 23:30 Uhr, So u. Feiertage 07:30 – 23:30 Uhr
Mo – Sa 60-Minuten Takt, So u. Feiertage 60-Minuten Takt

→ Anmeldung 30 Min. vor Abfahrt

Haltestellen - Barrierefreiheit

Barrierefreier Zugang zum ÖPNV möglich, jedoch nur an 50% der Haltestelle ein Unterstand/ Witterungsschutz vorhanden.



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

Barrierefreiheit		
Barrierefreier Ausbau	279	95 %
in Planung	13	4 %
nicht barrierefrei	3	1 %
Summe	295	100 %

nicht barrierefrei:

- Ledermuseum (stadtein-/ -auswärts) (Nachtbushaltestelle → entfällt kurz-/mittelfristig)
- Europaplatz (stadtauswärts)



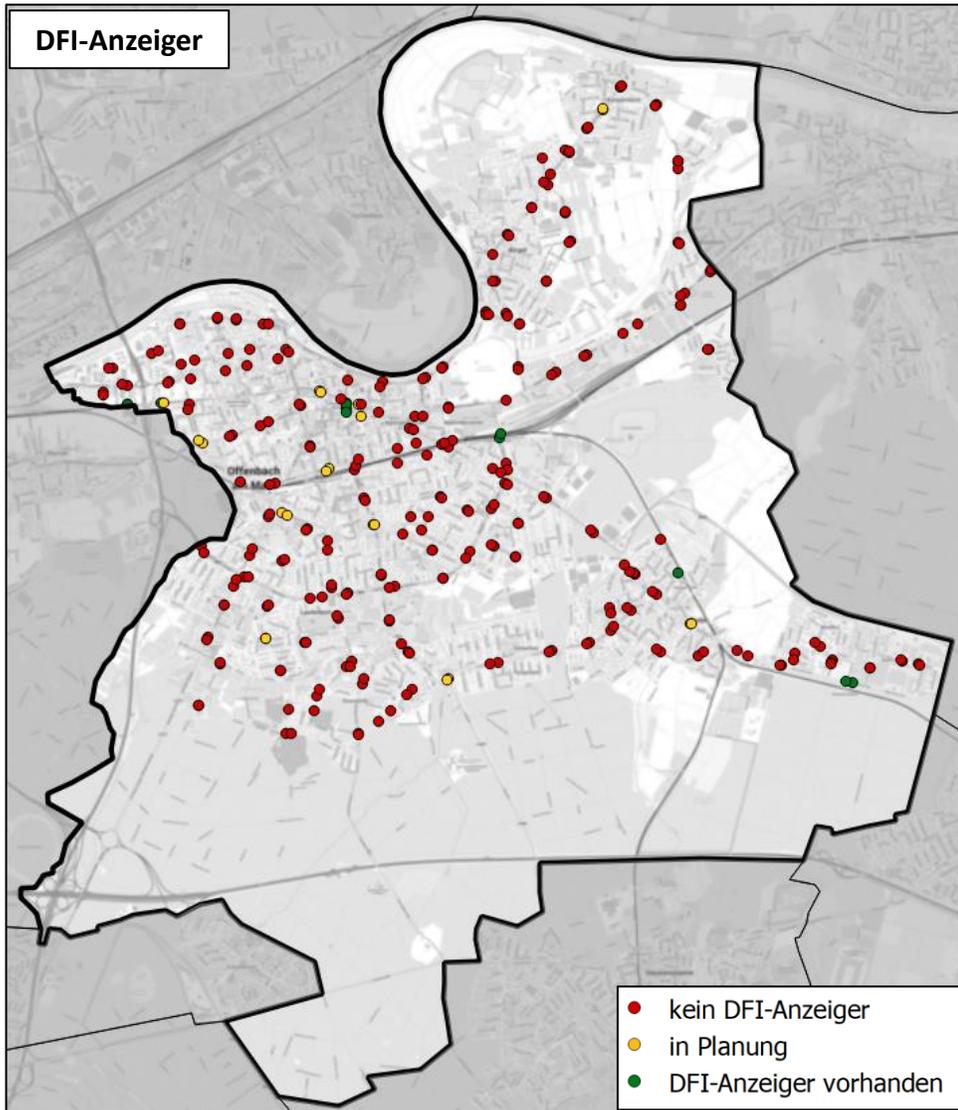
Quelle: ZIV GmbH



Witterungsschutz		
vorhanden	144	49 %
nicht vorhanden	151	51 %
Summe	295	100%

Haltestellen ohne Witterungsschutz		
erhöhter Bedarf	29	10 %
durchschnittlicher Bedarf	94	31 %
geringer Bedarf	28	10 %
Summe	151	51%

Haltestellen – DFI-Anzeiger



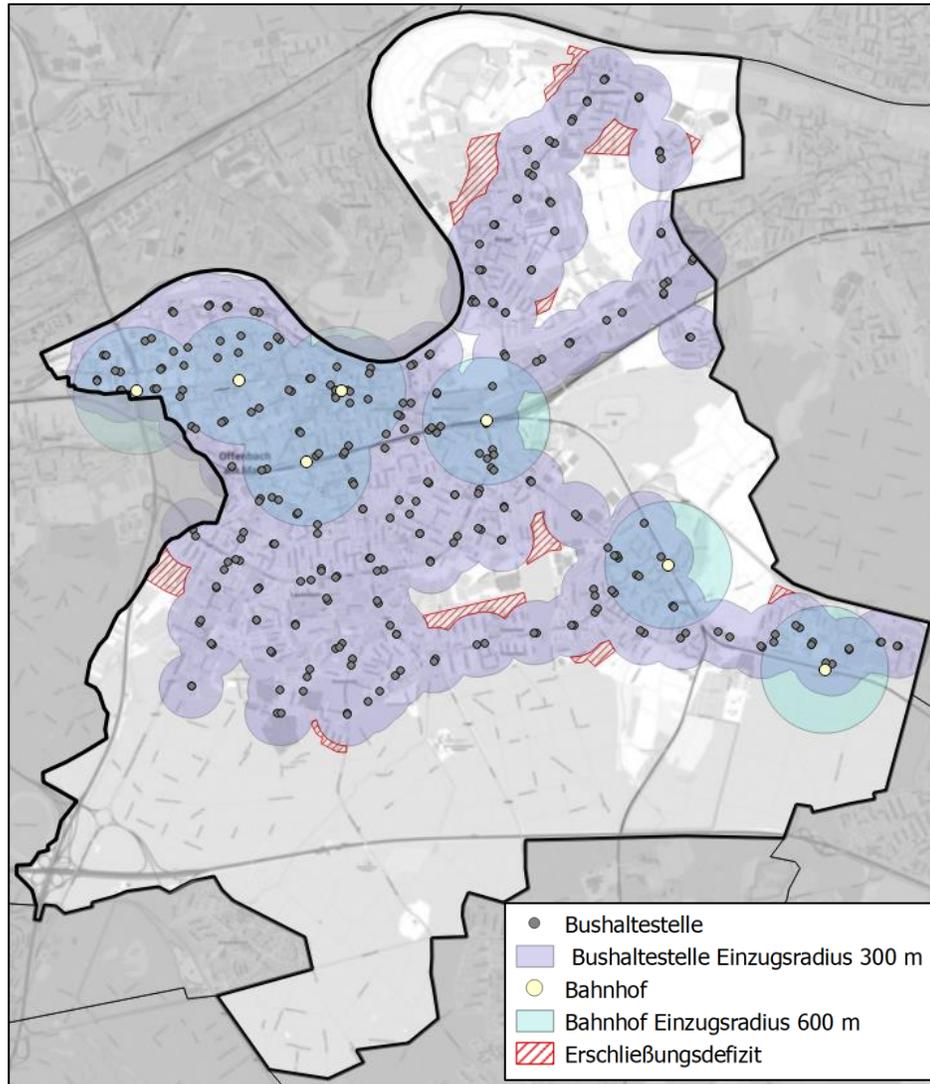
Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

DFI-Anzeiger		
vorhanden	11	4 %
in Planung	20	7 %
nicht vorhanden	264	89 %
Summe	295	100%

DFI-Anzeiger hauptsächlich an strategischen Punkten (Hauptumstiegs Punkten) vorhanden oder bereits in Planung

Zusätzliche DFI-Anzeiger im KOMM-Center und im Ring-Center

Erschließungsqualität



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

Vorgaben aus Nahverkehrsplan

Einzugsradius Bushaltestelle: 300 m

Einzugsradius Bahnhof: 600 m

Erschließungslücken:

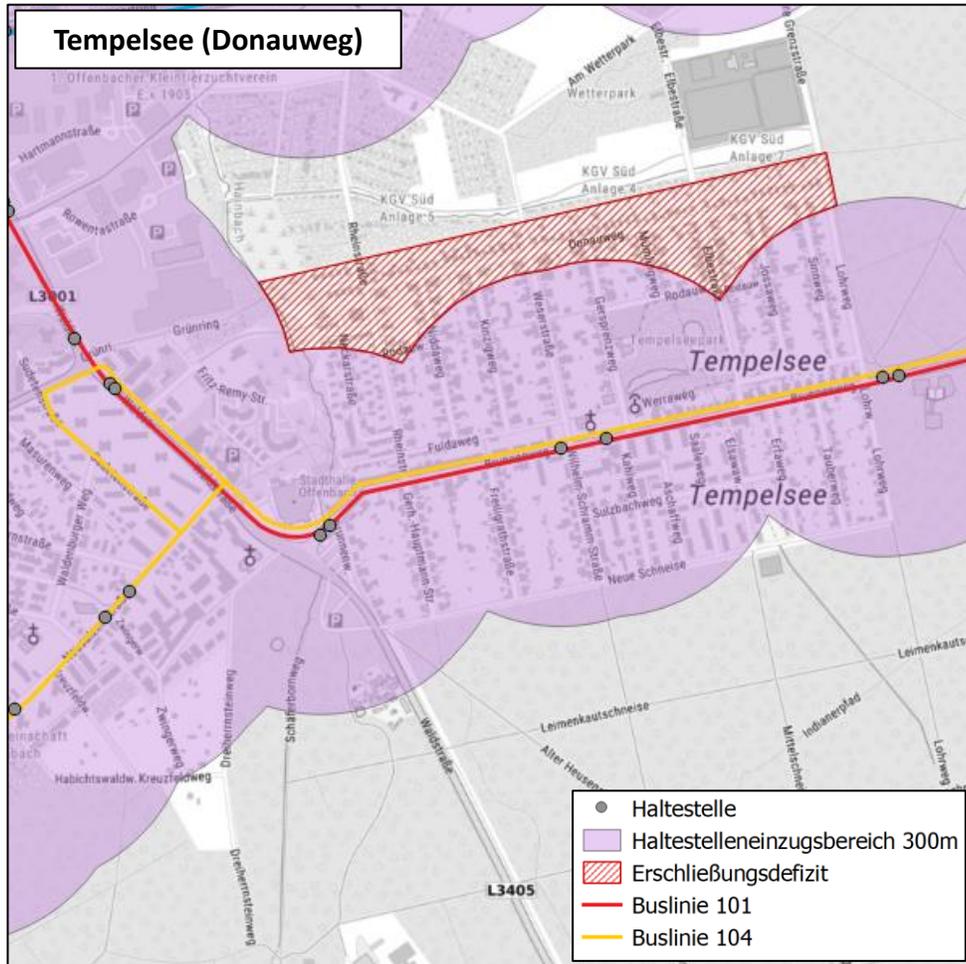
- Rumpenheim (Im Mittelfeld, Fechenheimer Str.)
- Bürgel (Seestr., Am Maingarten)
- Buchrain (Buchrainweg, Hergenröderstr., Dielmannstr.)
- Rosenhöhe (Hunsrückweg)
- Tempelsee (Donauweg)
- Bieberer Berg (Gaußstr., Heusenstammer Weg)
- Bieber (Im Birkengrund)

→ Weitere Gebietsentwicklungen sind ebenfalls entsprechend mit dem ÖPNV zu erschließen

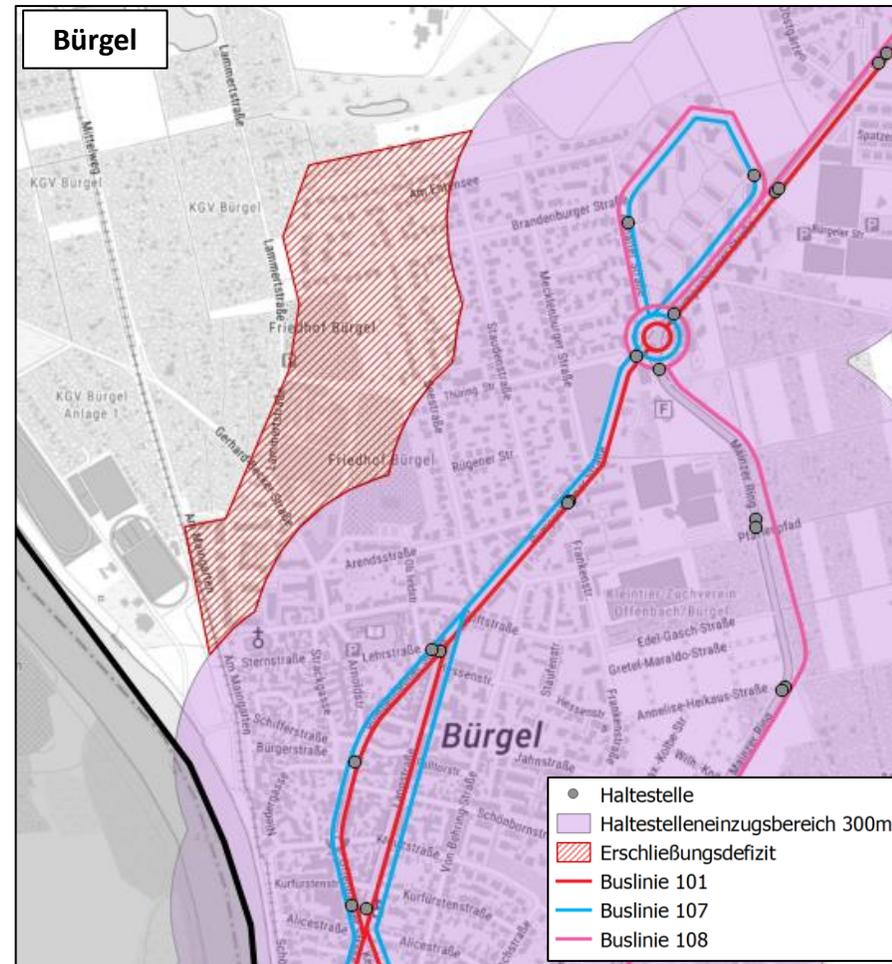
Das Offenbacher Stadtgebiet ist mit dem städtischen Bussystem grundsätzlich gut erschlossen. Vereinzelt Erschließungsdefizite betreffen ca. 3.000 Personen (Quelle Zensus 2011).

Entwicklungsflächen (Wohnbau/ Gewerbe) sind zudem in das ÖPNV-System einzubinden

Erschließungsqualität – Beispiele



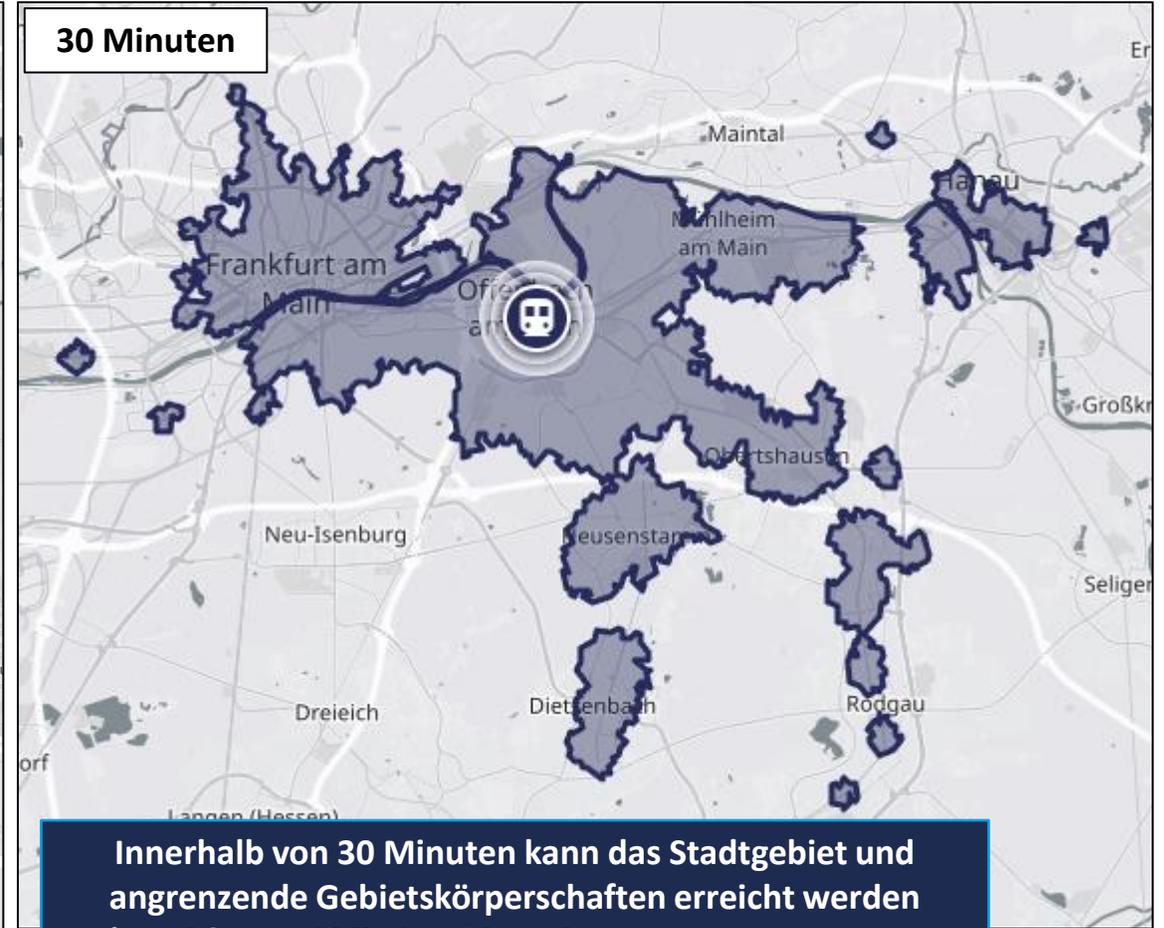
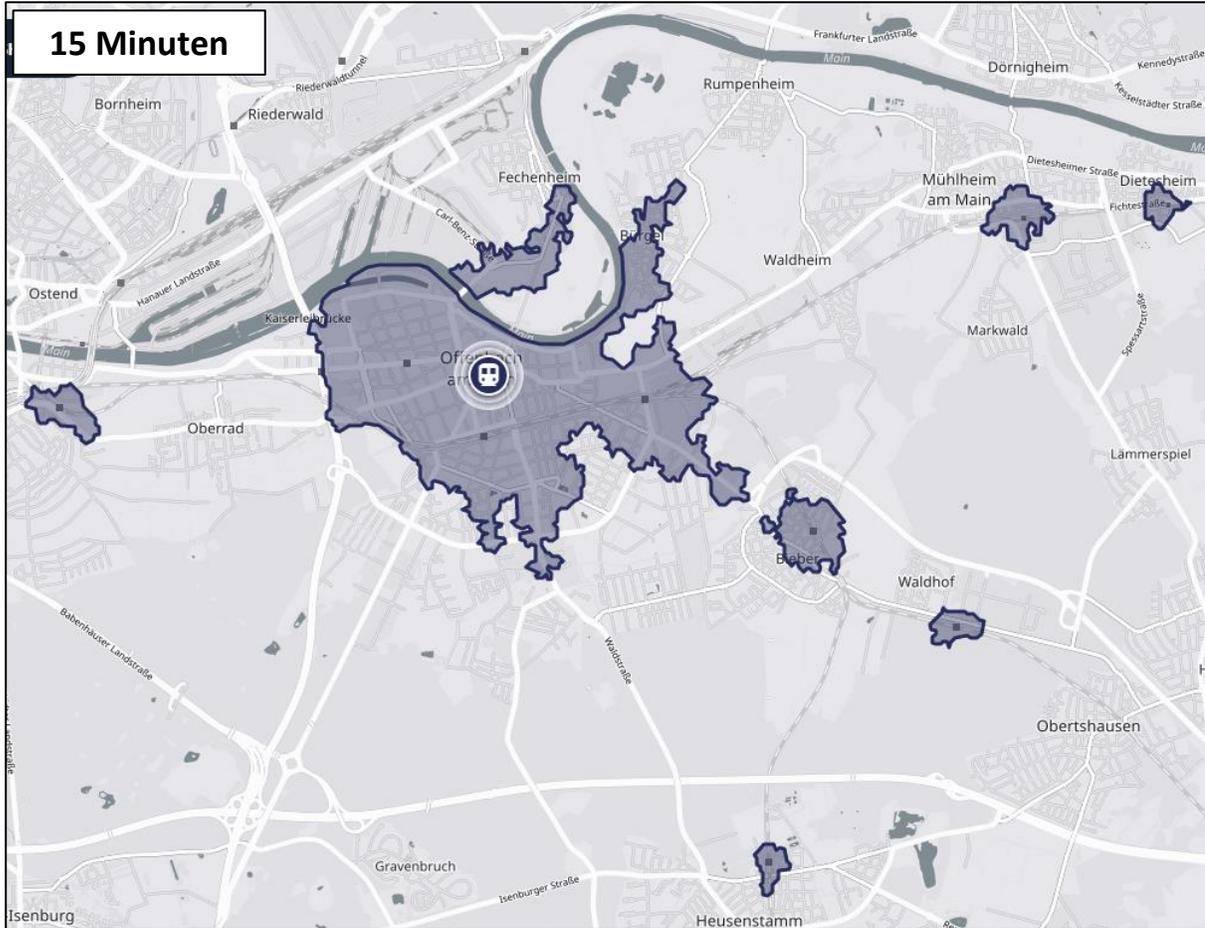
→ ca. 500 Personen betroffen



→ ca. 600 Personen betroffen

Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

Reisezeitvergleich – Isochronen



Zentraler Bereich des Offenbacher Stadtgebiets ist innerhalb der Reisezeit (15 Min.) mit dem ÖPNV erreichbar. SPNV Halte bieten weitere Anbindungspunkte.

Innerhalb von 30 Minuten kann das Stadtgebiet und angrenzende Gebietskörperschaften erreicht werden (Frankfurt, Mülheim, Obertshausen, Heusenstamm, Dietzenbach, Rodgau)
→ Trennwirkung des Mains (Bsp. in Richtung Maintal)

Quelle: TravelTime.com

Reisezeitvergleich

	id	Stadtteil	Stadtteil (Ausstiegshaltestelle)	Linie	Bedienung von	Bedienung bis	Bedienungszeit [h]	ÖV-	Anzahl mögl. Umstiege	MIV- Fahrzeit	Verhältnis MIV/ ÖV
								Fahrzeit			
								min			
Marktplatz Berliner Str./Frankfurter Str. (Einstiegshaltestelle)	410	Rumpenheim	Kurhessenplatz	101,108	04:46	01:19	16	13 ●	0	12	1,1 ●
	408	Waldheim	Neuer Friedhof	103,108,120	05:07	01:21	20	15 ●	0	10	1,5 ●
	409	Bürgel	Hessenstraße	101,107	04:46	01:19	22	8 ●	0	7	1,1 ●
	103	Hafen	Hafenbrücke	108	04:57	01:19	21	6 ●	0	5	1,2 ●
	102	Kaiserlei	Kaiserlei	S-Bahn	00:00	00:00	24	3 ●	0	8	0,4 ●
	104	Nordend	Ludwigstraße	104	05:15	01:21	20	5 ●	0	5	1,0 ●
	211	Buchrain	Buchrainweg	107 und S-Bahn	05:01	19:40	19	21 ●	1	11	1,9 ●
	318	Rosenhöhe	Gravenbruchweg	105	04:55	01:19	22	16 ●	0	14	1,1 ●
	106	Mathildenviertel	Mathildenplatz	106	04:53	01:20	21	2 ●	0	2	1,0 ●
	212	Senefelderquartier	Friedensstraße	101	04:38	01:10	21	4 ●	0	6	0,7 ●
	214	Musikerviertel	Arndtstraße	104	04:48	01:19	20	8 ●	0	9	0,9 ●
	217	Lauterborn	Lauterbornschule	104	04:48	01:19	21	15 ●	0	14	1,1 ●
	215	Buchhügel	Hessenring	108	04:50	01:19	24	7 ●	0	7	1,0 ●
	319	Carl-Ulrich-Siedlung	Pommernstraße	104	04:48	01:19	24	22 ●	0	14	1,6 ●
	320	Tempelsee	Wilhelm-Schramm-Straße	101	04:42	01:19	19	12 ●	0	12	1,0 ●
	216	Bieberer Berg	Stadion Bieberer Berg	102 und S-Bahn od. 106	04:45	01:19	18	13 ●	1	10	1,3 ●
	321	Bieber	Ostendplatz	102 und S-Bahn od. 106	04:45	01:19	24	17 ●	1	13	1,3 ●
	213	Lindenfeld	(Ost) Grenzstraße	103,12	04:52	01:21	22	6 ●	0	6	1,0 ●
107	Offenbach-Ost	Danziger Straße	103,12	04:52	01:21	21	13 ●	0	6	2,2 ●	
105	Westend	Deutscher Wetterdienst	103,12	05:03	01:19	21	5 ●	0	7	0,7 ●	

Quelle: RMV Fahrplanauskunft

**Reisezeit zu den Stadtteilen liegt zwischen 3 und 22 Minuten.
Lediglich für Buchrain, Carl-Ulrich-Siedlung und Offenbach-Ost sind die Reisezeiten im ÖPNV im Vergleich zum MIV mehr als 1,5 so lang**

ÖV-Fahrzeit

- bis 10 Minuten
- bis 20 Minuten
- > 20 Minuten

Verhältnis MIV/ÖV

- bis 1
- 1 – 1,5
- > 1,5

Tarifstruktur

- Aufbau im Wabensystem
- Je nach Art und Anzahl der durchfahrenen Tarifgebiete errechnet sich der Fahrpreis
→ Generell: Je mehr Tarifgebiete durchfahren werden, desto höher ist die Preisstufe
- Gesamtes Offenbach Stadtgebiet ist ein Tarifgebiet (3601)

Fahrkartenpreise vom Marktplatz	Einzelfahrt	Tageskarte	Wochenkarte	Monatskarte	Jahreskarte	Entfernung	Fahrtkosten MIV*
ins Offenbacher Stadtgebiet	2,75 €	5,35 €	21,90 €	74,50 €	730,30 €	-	-
Mühlheim Bahnhof	2,85 €	5,55 €	22,00 €	74,80 €	733,20 €	6,2 km	1,86 €
Hanau Hauptbahnhof	3,40 €	6,65 €	27,90 €	95,00 €	930,80 €	13,8 km	4,14 €
Frankfurt Hauptbahnhof	4,30 €	8,40 €	35,30 €	119,90 €	1.174,80 €	8,9 km	2,67 €
Darmstadt Hauptbahnhof	8,95 €	17,45 €	57,10 €	194,10 €	1.902,20 €	38,9 km	11,67 €
Wiesbaden Hauptbahnhof	12,70 €	24,80 €	71,40 €	242,80 €	2.379,60 €	45,5 km	13,65 €

Quelle: RMV Fahrplan- und Tarifauskunft

*Annahme: 30ct/km

Ticketformen:

- siehe Tabelle
- Schüler-, Seniorenticket (365-Tage Ticket)
- Job Ticket
- Mobilitätsticket für Flüchtlinge
- Landesticket Hessen etc.

Kosten Einzelfahrt im Stadtgebiet: 2,75 € pro Fahrt

Kosten Einzelfahrt nach FFM: 4,30 € pro Fahrt (Kfz = 2,67 €)

+ Stärken und Chancen

Stadtgebiet gut durch den ÖPNV erschlossen, auch in Bezug auf den Bedienzeitraum und die Taktung
→ Jeder Stadtteil wird min. im 15 Min-Takt bedient#

Marktplatz als Dreh- und Angelpunkt

Vernetzungsmöglichkeiten zum SPNV

40% der eingesetzten Busse sind bereits elektrisch angetrieben

Hohe Grad an Barrierefreiheit (94 % der Haltestellen)

— Herausforderungen

Einzelne Erschließungslücken vorhanden

Hohe Auslastung der städtischen Buslinien zu Hauptverkehrszeiten

Trennwirkung des Bahndamms und lange Fahrwege des ÖPNV

Fehlende Schnellbuslinie Richtung Darmstadt

Soziale Sicherheit an Haltestellen (Unterstand/Witterungsschutz)

DFI-Anzeiger an Verknüpfungspunkten mit dem SPNV

Tarifstruktur

Bestandsanalyse der Stadt Offenbach – Mehrstufiges Verfahren

1. Stufe – Sichtung der Planungsgrundlagen



Planungsgrundlagen ab Seite 7

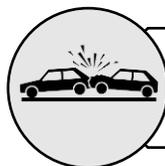
2. Stufe – Allgemeine Entwicklungen



Stadtentwicklung ab Seite 8



Klima & Umwelt ab Seite 18



Unfallstatistik ab Seite 20



Mobilitätsverhalten ab Seite 23

3. Stufe – Verkehrsmittelbezogene Bestandsaufnahme



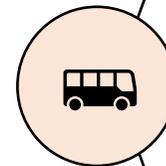
Kfz-Verkehr ab Seite 29



Radverkehr ab Seite 54



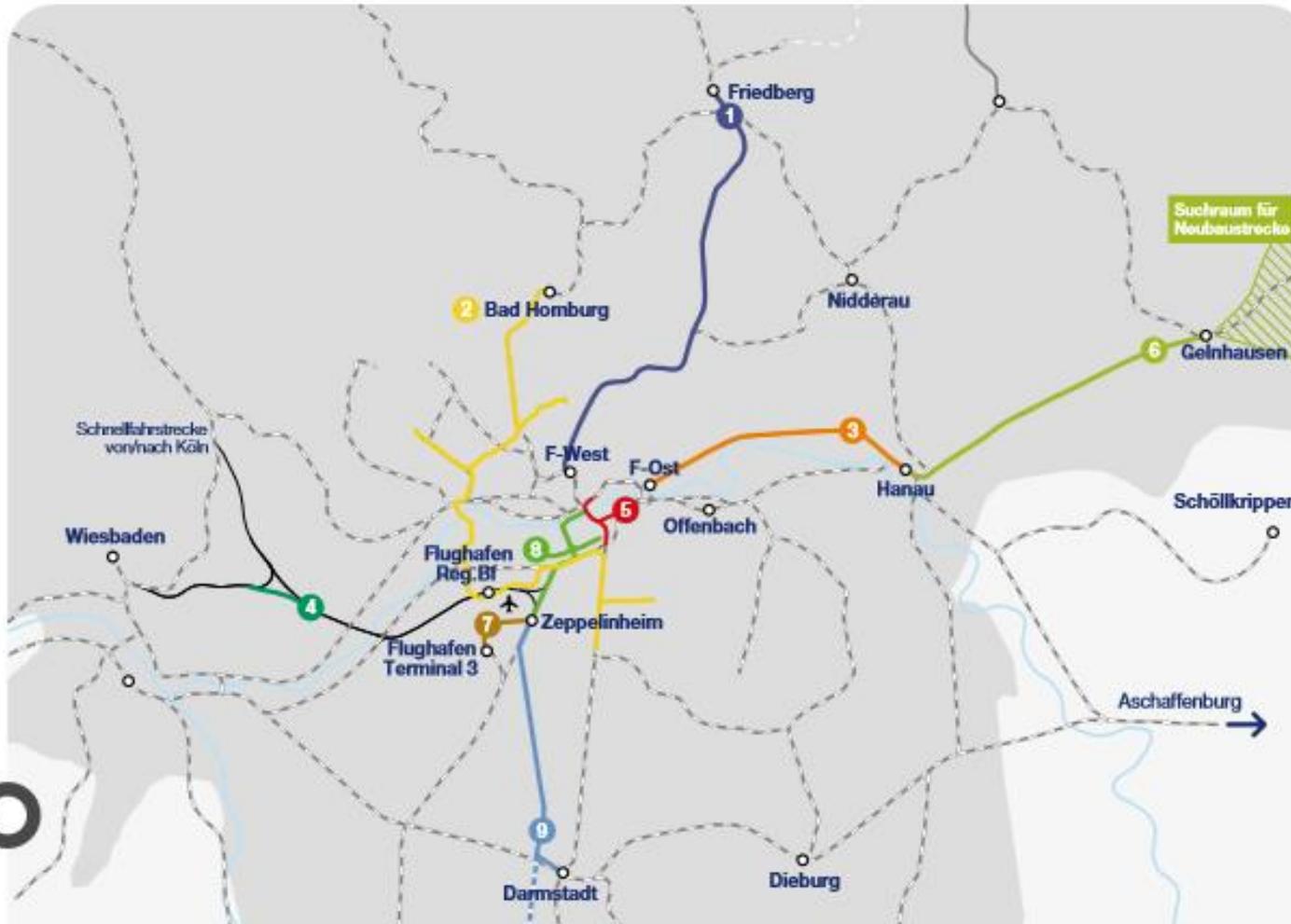
Fußverkehr ab Seite 79



Öffentlicher Verkehr - ÖPNV ab Seite 87

- Liniennetz (Angebot & Taktung)
- Fahrgastzahlen im ÖPNV & SPNV
- Regional-/ Express-/ Nachtbuslinien
- Barrierefreiheit
- DFI-Anzeiger
- Erschließungsqualität und Erschließungslücken
- Reisezeitvergleiche
- Tarifstruktur

Überregionale Planungen – Frankfurt RheinMain plus



Frankfurt RheinMain plus

- Infrastruktureller Ausbau des Schienennetzes im RheinMain-Gebiet

Ziel:

Mobilität aller Menschen auch in Zukunft zu sichern und die Leistungsfähigkeit des Nahverkehrs sowie der Zulaufstrecken im Nah- und Fernverkehr zukunftsfähig zu machen.

- 1 Ausbau Frankfurt-West – Friedberg
- 2 Regionaltangente West
- 3 Nordmainische S-Bahn
- 4 Wallauer Spange
- 5 Zufahrt Frankfurt Hbf
- 6 ABS/NBS Hanau – Fulda
- 7 SPNV-Anschluss Terminal 3
- 8 Ausbau Frankfurt-Stadion Bf
- 9 NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar

Quelle: RMV – Regionaler Nahverkehrsplan

Planungsgrundlagen – Verkehrsmanagementplan 2015 (2007)

Oberziele des VMP 2015:

- Sicherheit
- Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Attraktivität des Wohnstandortes
- Erreichbarkeit von Gewerbe und wichtigen Zielen
- Schutz der Umwelt
- Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems

Handlungsfelder VMP 2015:

- Datenmanagement und Verkehrsstrategien
- Mobilitätsmanagement
- Barrierefreie Netze
- Bürgerticket
- Radverkehrskonzept
- Parkraumkonzept
- Verkehrskonzept Innenstadt
- Sonderhandlungsfeld Luftreinhaltung/ Lärminderung

Maßnahmen:

Erweiterung Kombiticket auf S-Bahn für OFC – **umgesetzt**
Maßnahmen zur Beschleunigung der Umsetzung des
Lärmsanierungsprogramms – k.A.

Planungsgrundlagen – Masterplan Offenbach 2030 (2015)

Schlüsselprojekte des Masterplans:

- Anbindung Offenbachs
- Aufwertung der Innenstadt
- Entwicklung des Offenbacher Ostens
- Gesamtstädtische Freiraumqualitäten verbessern und vernetzen
- Neupositionierung des Kaiserlei
- Neue Baugebiete
- Quartiers- und Stadtteilentwicklung
- Entwicklung des Designports
- Entwicklung des Innovationscampus
- Gewerbeflächen-Marketing

Maßnahmen:

Regionaltangente Süd – in Planung, Umsetzung offen (Zuständigkeit: Planungsverband Rhein Main)

Regionaltangente Ost – in Planung, Umsetzung offen (Zuständigkeit: Planungsverband Rhein Main)

Neuordnung/Umgestaltung Hauptbahnhof – in Planung, Zuständigkeit: DB

S-Bahn-Halt an den Eichen – nicht umgesetzt

Planungsgrundlagen – Nahverkehrsplan 2018-2022 (2017)

Oberziele des Nahverkehrsplans:

- Nachhaltige Weiterentwicklung des Mobilitätssystems (Einhaltung umwelt- und insbesondere klimapolitische Zielsetzungen → Reduzierung MIV durch Optimierung SPNV)

Handlungsfelder:

- Stadt-Umland-Verbindungen
- Verbesserung der Anschlusssituation/ Verknüpfungssituation
- Intermodale Verknüpfungsstellen/ Mobilstationen
- Anpassungen in der Infrastruktur (verbunden mit ÖPNV-Angebot)
- Ausbau ÖPNV-Angebot in der Stadt Offenbach (Liniennetz und Fahrplan)
- Mobilitätsmanagement
- Kundenorientierung
- Tarif
- Umweltbewusstsein
- Qualitätskontrolle

Maßnahmen:

- Erweiterung Bedienzeitraum S-Bahnen am Wochenende – **umgesetzt**
- Ausbau/Errichtung Mobilstationen – **umgesetzt**
- Zweigleisiger Ausbau OF Ost – Hanau – **nicht umgesetzt**
- Verbesserung Betriebsqualität der S-Bahnen – **nicht umgesetzt**
- Führung RE55 über nordmainische Schiene – **nicht umgesetzt**,
Planfeststellungsverfahren nordmainische Schiene

Planungsgrundlagen – Klimakonzept 2035 (2020)

Oberziele Klimakonzept 2035:

- Beitrag zum Klimaschutz
- Einhaltung der Immissionsgrenzwerte

Handlungsfeld – Mobilität:

- Förderung und Ausbau des ÖPNV
- Parkraummanagement
- Fortschreibung der Stellplatzsatzung
- Neue Verkehrsträger
- Temporeduzierung im Stadtgebiet
- Förderung Elektromobilität und anderer klimafreundlicher Antriebsformen
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Umgestaltung des Verkehrsraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs
- Initiativen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs
- Mobilitätsmanagement für den Stadtkonzern
- Mobilitätskonzept für die Siedlungs- und Quartiersentwicklung
- Nutzung der Chancen der Digitalisierung zur Verminderung verkehrsbedingter Emissionen
- Mobilitätsmanagement für Kitas und Schulen
- Mobilitätsmanagement in Betrieben
- Reduzierung des Lieferverkehrs und Optimierung der Lieferprozesse

Maßnahmen:

Barrierefreier Ausbau – **größtenteils umgesetzt**

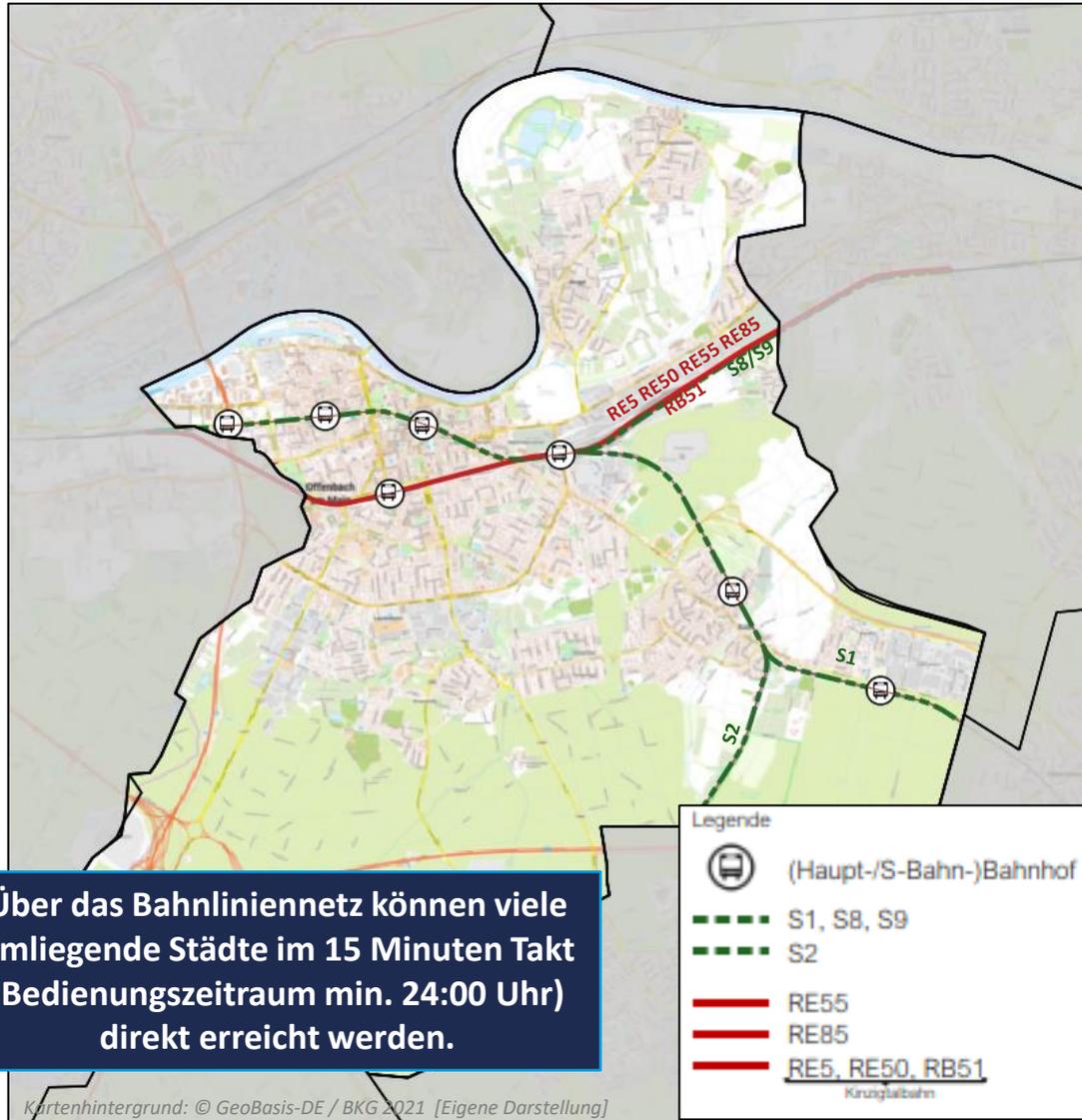
Regionaltangente Süd – **in Planung, Umsetzung offen (Zuständigkeit: Planungsverband Rhein Main)**

Regionaltangente Ost – **in Planung, Umsetzung offen (Zuständigkeit: Planungsverband Rhein Main)**

Ausbau DFI-Anlagen – **in Planung, Umsetzung läuft an**

Bahnliniennetz

Lediglich Stadtteile im Zentrum sowie Bieber direkt an das Schienennetz angebunden



Über das Bahnliniennetz können viele umliegende Städte im 15 Minuten Takt (Bedienzeitraum min. 24:00 Uhr) direkt erreicht werden.

Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

Linie		
S1*	Wiesbaden – Frankfurt – Rödermark Ober-Roden	
S2	Niedernhausen – Frankfurt – Dietzenbach	
S8/S9**	Wiesbaden – Flughafen – Frankfurt - Hanau	
RE55	Würzburg – Aschaffenburg – Hanau – Frankfurt	
RE85	Erbach – Wiebelsbach – Hanau – Frankfurt	
RE5,RE50,RB51***	Fulda – Wächtersbach – Hanau – Frankfurt	

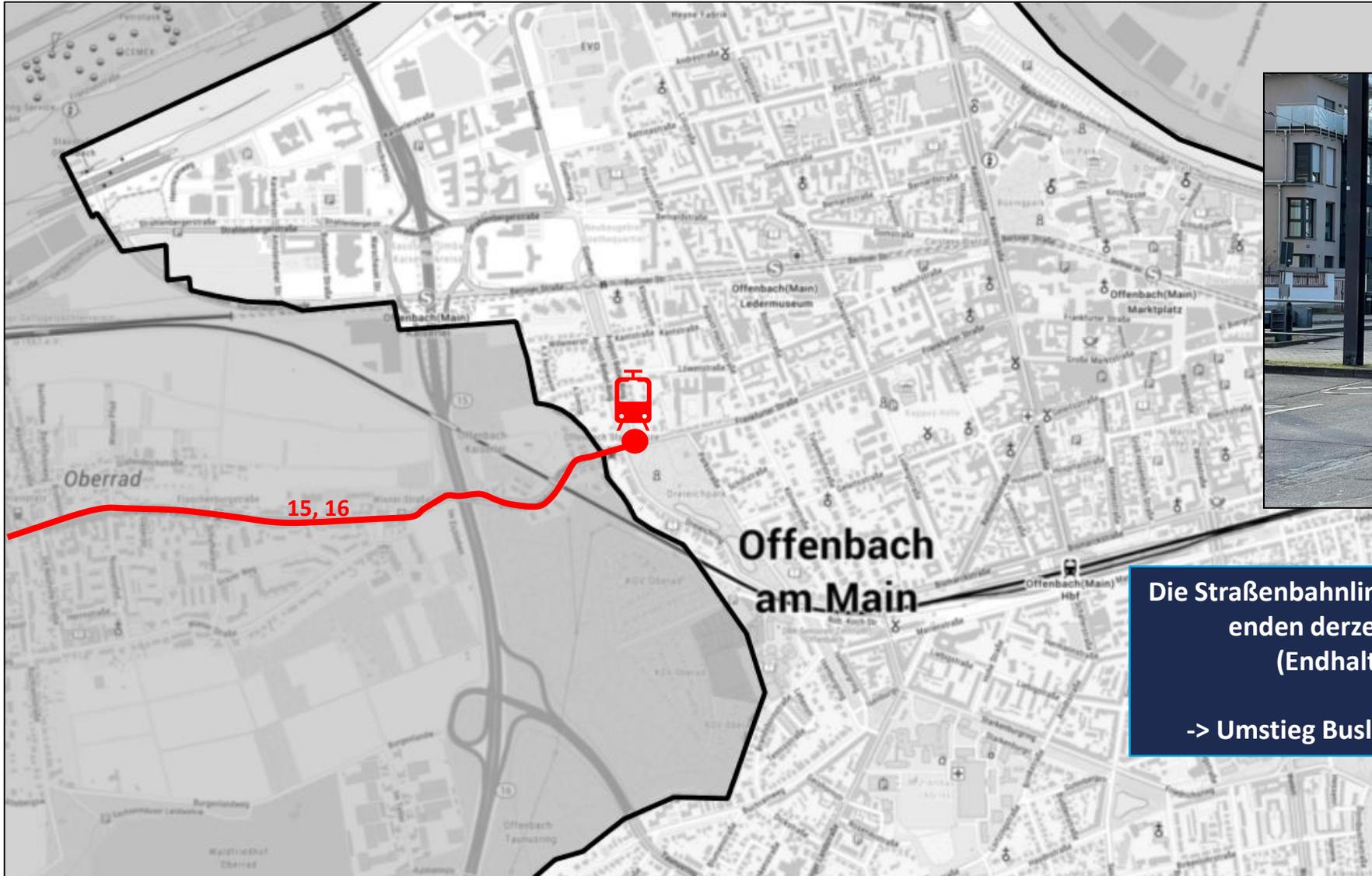
Linie	Takt HVZ [Min] ca. 05:00-10:00 Uhr und ca. 14:00-20:00 Uhr	Takt NVZ [Min]	Bedienzeitraum
S1*	15	30	03:00 – 01:00 Uhr
S2	15	30	04:00 – 01:00 Uhr
S8/S9**	15	15	00:00 – 00:00 Uhr
RE55	30	60	06:00 – 21:00 Uhr
RE85	60	120	06:00 – 20:00 Uhr
RE5,RE50,RB51***	Minimum 5 Min – Maximum 60 Min-Takt		05:00 – 01:00 Uhr

*ab Frankfurt

**Takt nachts 01:00-03:00 Uhr stündlich

***Kinzigtalbahn

Bahnliniennetz – Straßenbahn



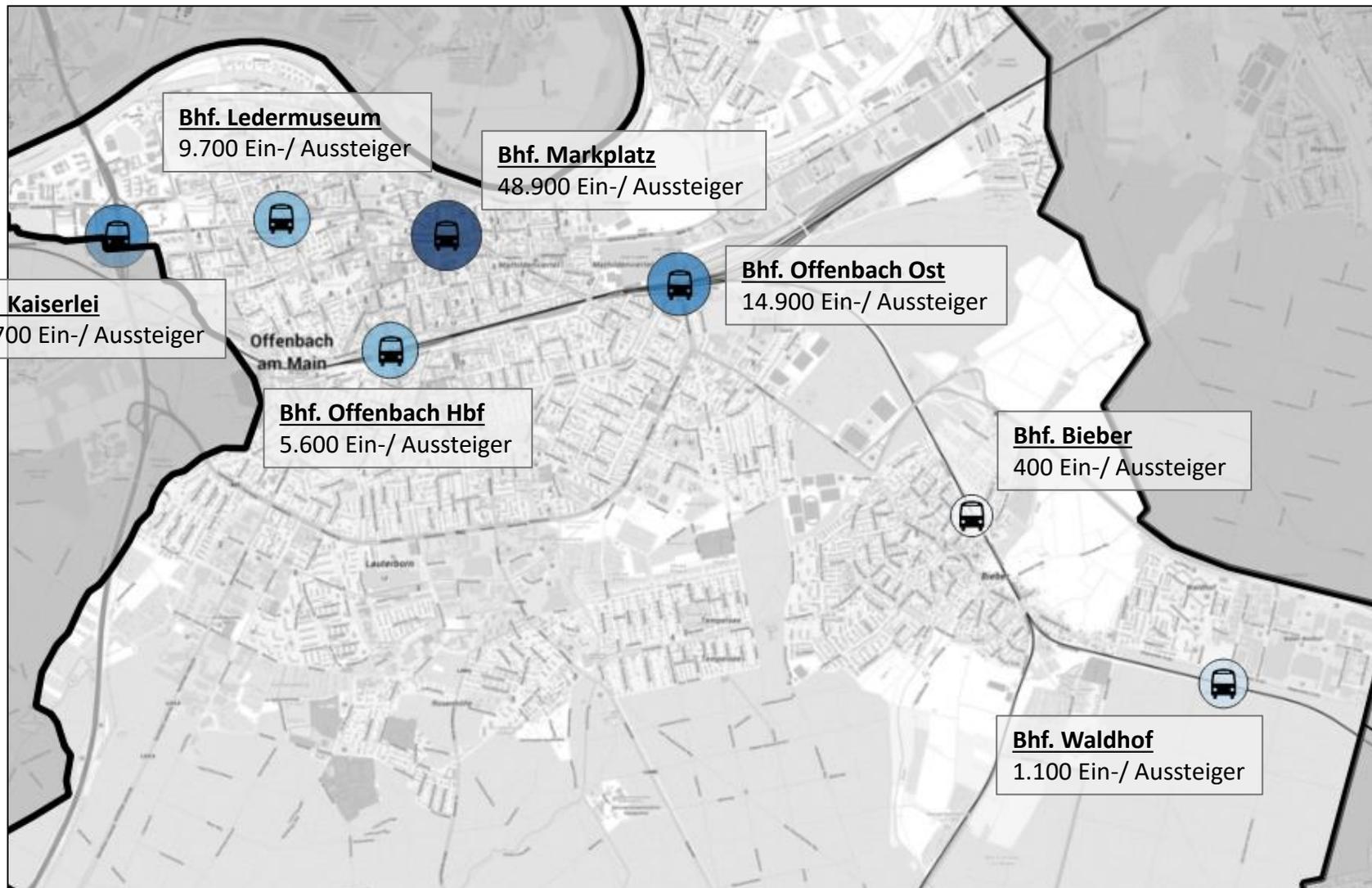
Quelle: ZIV GmbH

Die Straßenbahnlinien 15 und 16 der Stadt Frankfurt a.M. enden derzeit an der Stadtgrenze Offenbach (Endhaltestelle Westend Offenbach)
-> Umstieg Buslinie 103, 120 (Taktung: 30 Minuten)

Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

Bahnhöfe – Ein-/Aussteiger

→ Alle Ein-/ und Aussteiger Bus und Bahn

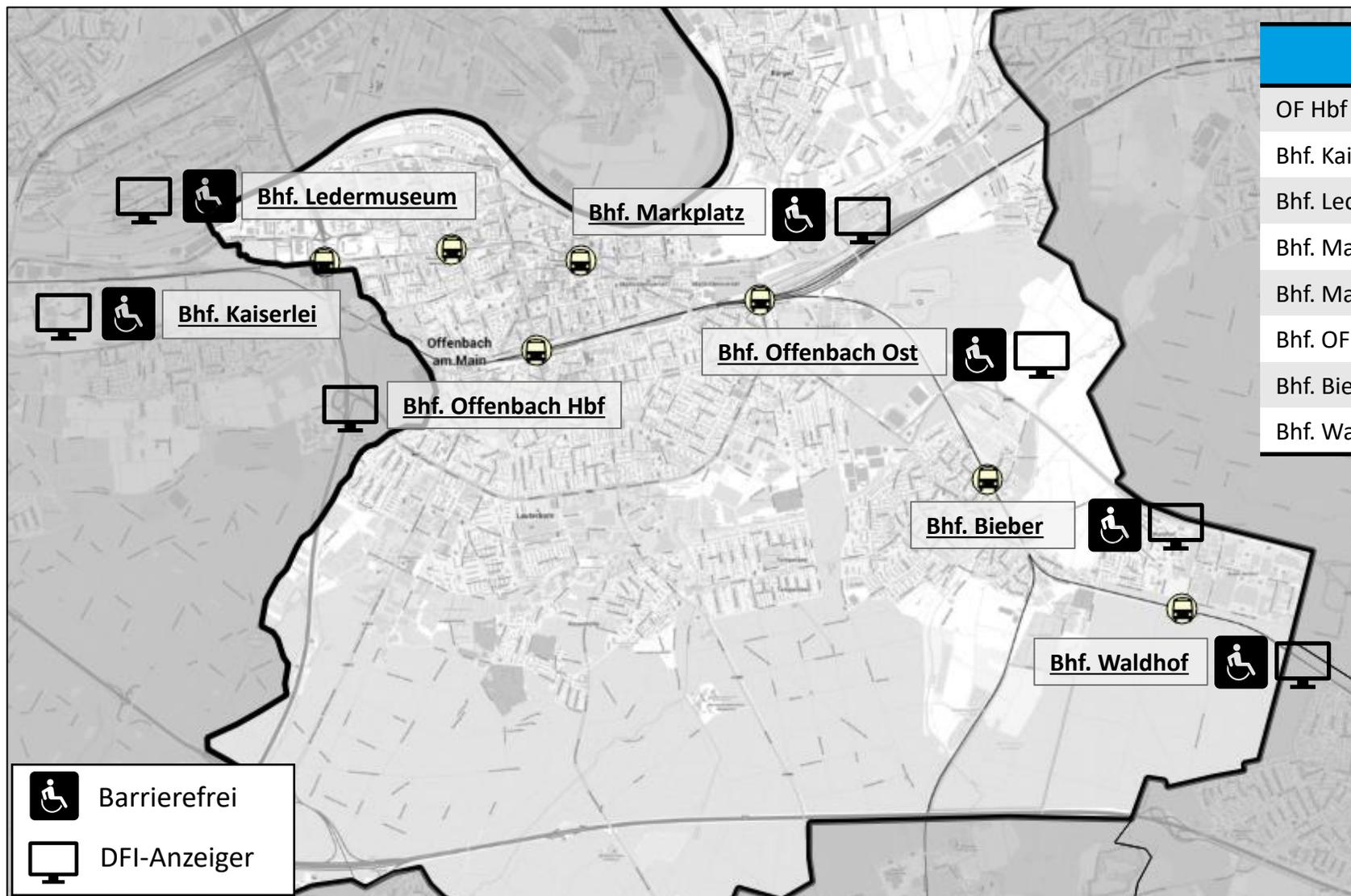


Haltestelle Marktplatz = Zentraler Umstiegspunkt (Datengrundlage 2010).

Bahnhof	Anzahl Ein-/Aussteiger
Marktplatz	48.900
Offenbach Ost	14.900
Kaiserlei	12.700
Ledermuseum	9.700
Hauptbahnhof	5.600
Waldhof	1.100
Bieber	400
Summe	93.300

Quelle: NVP 2018 – 2022, Haltestellenbelastung 2010 [eigene Darstellung]

Bahnhöfe – Barrierefreiheit und DFI-Anzeiger



	Barrierefreiheit	DFI
OF Hbf	Nein	Ja
Bhf. Kaiserlei	Ja	Ja
Bhf. Ledermuseum	Ja	Ja
Bhf. Marktplatz/ Berliner Str.	Ja	Ja
Bhf. Marktplatz/ Frankfurter Str.	Ja	Ja
Bhf. OF Ost	Ja	Ja
Bhf. Bieber	Ja	Ja
Bhf. Waldhof	Ja	Ja

Hauptbahnhof nicht barrierefrei
ausgebaut.

DFI-Anlagen an allen Gleisanlagen
vorhanden.

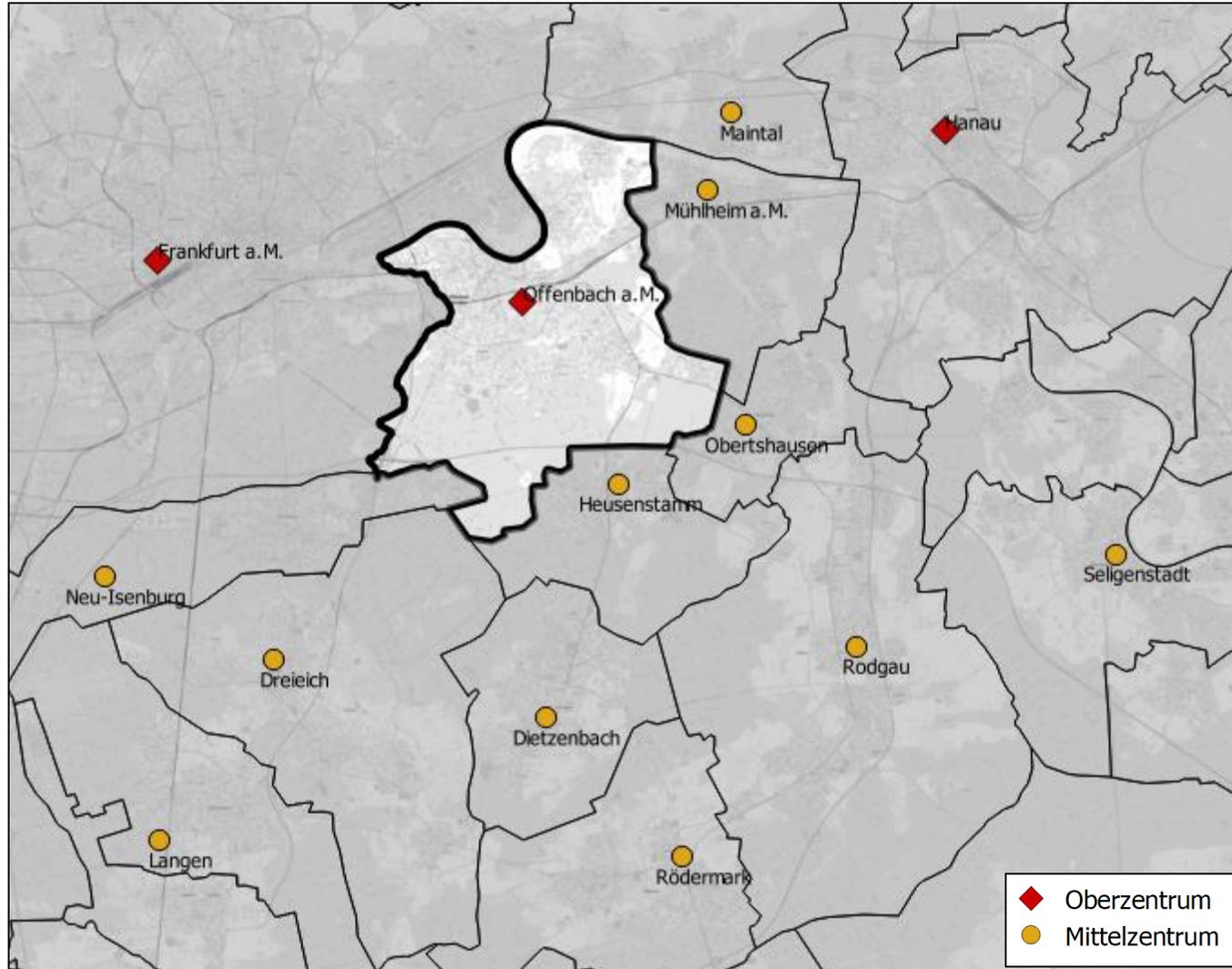
Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung]

Bahnhöfe – Impressionen



Quelle: ZIV GmbH

Reisezeitvergleich - Pendlerbeziehungen



Top 10 der Pendlerbeziehungen in Offenbach

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

Quelle: rmv und Google Maps

Reisezeitvergleich

Top 10 der Pendlerbeziehungen in Offenbach

Einstiegshaltestelle	Kategorie	Mittel- und Oberzentren	Mittel- und Oberzentren (Ausstiegshaltestelle)	Verbindung	Bedienung von	Bedienung bis	Bedienungszeit [h]	Fahrzeit - Zeitspanne		Anzahl mögl. Umstiege	MIV-Fahrzeit	Verhältnis MIV/ÖV	
								min	max				
Offenbach a.M.													
Marktplatz	MZ	Dietzenbach	Dietzenbach Bf	S-Bahn	04:55	01:35	21	16		0	23	0,7	
Hbf/Marktplatz	MZ	Dreieich	Dreieich-Buchsschlag Bf	S-Bahn/Regio	04:01	01:06	21	20		26	27	0,7	
Hbf/Marktplatz	OZ	Frankfurt	Frankfurt Hbf	S-Bahn/Regio	00:00	00:00	24	12		15	29	0,4	
Hbf/Marktplatz	OZ	Hanau	Hanau Hbf	S-Bahn/Regio	00:00	00:00	24	8		14	27	0,3	
Marktplatz	MZ	Heusenstamm	Heusenstamm Bf	S-Bahn	04:55	01:35	21	8		0	15	0,5	
Marktplatz	MZ	Mühlheim	Mühlheim (Main) Bf	S-Bahn	00:00	00:00	24	6		0	16	0,4	
Hbf/Marktplatz	MZ	Neu-Isenburg	Neu-Isenburg Bf	S-Bahn/Regio	04:01	01:06	21	17		23	21	0,8	
Marktplatz	MZ	Rodgau	Jügesheim Bf	S-Bahn	00:00	00:00	24	17		0	22	0,8	
Marktplatz	MZ	Obertshausen	Obertshausen Bf	S-Bahn	04:35	01:39	21	10		0	18	0,6	
Hbf/Marktplatz	MZ	Seligenstadt	Seligenstadt Bf	S-Bahn/Regio/Bus	05:05	23:35	19	29		55	(0)/1	31	0,9

ÖV-Fahrzeit

-  bis 45 Minuten
-  bis 60 Minuten
-  > 60 Minuten

Verhältnis MIV/ÖV

-  bis 1
-  1 – 1,5
-  > 1,5

Alle maßgebenden Pendlerbeziehungen sind durch ein positives Reisezeitverhältnis gekennzeichnet.

-> S-Bahn Verbindung im 15-/ 30-Minuten-Takt

Reisezeitvergleich

Alle weiteren Relationen liegen in einem akzeptablen MIV-Verhältnis. Lediglich die Verbindung nach Bad Vilbel, Groß-Gerau und Weiterstadt sind derzeit unattraktiv für den ÖPNV.

Weitere Relationen

Einstiegshaltestelle Offenbach a.M.	Kategorie	Mittel- und Oberzentren	Mittel- und Oberzentren (Ausstiegshaltestelle)	Verbindung	Bedienung von	Bedienung bis	Bedienungszeit [h]	Fahrzeit - Zeitspanne		Anzahl mögl. Umstiege	MIV- Fahrzeit	Verhältnis MIV/ ÖV
								min	max			
Hbf	MZ	Alzenau	Alzenau Bf	Regio	05:35	21:38	16	36	43	1	36	1,0
Hbf	OZ	Aschaffenburg	Aschaffenburg Hbf	Regio	04:51	00:24	20	30	54	(0)/1	35	0,9
Marktplatz/Hbf	MZ	Bad Homburg	Bad Homburg v.d.H. Bf	S-Bahn/Regio	03:11	01:00	22	39	52	1	27	1,4
Marktplatz/Hbf	MZ	Bad Soden	Bad Soden (Taunus) Bf	S-Bahn/Regio	03:56	00:56	21	43	58	1	35	1,2
Hbf	MZ	Bad Vilbel	Bad Vilbel Bf	Bus	05:01	20:42	16	35		0	22	1,6
Hbf/Marktplatz	MZ	Bruchköbel	Bruchköbel Bf	S-Bahn/Regio	04:51	00:53	20	23	34	1	29	0,8
Hbf	OZ	Darmstadt	Darmstadt Hbf	Regio	05:09	00:20	19	36	47	1	42	0,9
Marktplatz	MZ	Dieburg	Dieburg Bf	S-Bahn/Regio	04:01	01:39	22	42	44	1	36	1,2
Hbf/Marktplatz	MZ	Eschborn	Eschborn Bf	S-Bahn/Regio	03:56	00:56	20	32	47	1	32	1,0
Marktplatz	MZ	Flörsheim	Flörsheim (Main) Bf	S-Bahn	03:56	00:56	21	39	40	0	36	1,1
Marktplatz		Frankfurt Flughafen	Frankfurt Flughafen Regionabahnhof	S-Bahn	00:00	00:00	24	28		0	20	1,4
Hbf/Marktplatz	MZ	Groß-Gerau	Groß-Gerau Bf	S-Bahn/Regio	04:01	23:01	19	62	96	1	36	1,7
Hbf	MZ	Groß-Umstadt	Groß-Umstadt Mitte Bf	Regio	05:35	23:28	18	41	80	(0)/1	40	1,0
Marktplatz	MZ	Hattersheim	Hattersheim (Main) Bf	S-Bahn	03:56	02:01	22	33	34	0	33	1,0
Hbf/Marktplatz	MZ	Hochheim	Hochheim Bf	S-Bahn/Regio	03:56	00:56	21	41	44	0/1	42	1,0
Marktplatz	MZ	Hofheim	Hofheim Bf	S-Bahn	04:36	01:06	21	34		0	36	0,9
Hbf/Marktplatz	MZ	Kelkheim	Kelkheim (Taunus) Bf	S-Bahn/Regio	04:56	00:26	20	45	60	1	37	1,2
Hbf/Marktplatz	MZ	Königstein	Königstein (Taunus) Bf	S-Bahn/Regio	04:56	00:26	20	57	72	1	40	1,4
Hbf/Marktplatz	MZ	Kronberg	Kronberg (Taunus) Bf	S-Bahn/Regio	04:36	00:36	20	40	57	1	35	1,1
Hbf/Marktplatz	MZ	Langen	Langen (Hessen) Bf	S-Bahn/Regio	03:01	01:06	22	25	31	1	24	1,0
Hbf	MZ	Maintal	Maintal (Ost) Bf	Regio	05:03	00:53	20	21	31	1	22	1,0
Marktplatz	OZ	Mainz	Mainz Hbf	S-Bahn	00:00	00:00	24	55		0	55	1,0
Hbf/Marktplatz	MZ	Mörfelden-Walldorf	Mörfelden-Walldorf Waldorf Bf	S-Bahn/Regio	04:01	00:31	21	35	49	1	27	1,3
Hbf/Marktplatz	MZ	Oberursel	Oberursel (Taunus) Bf	S-Bahn/Regio/U-Bahn	03:56	01:06	21	35	44	1	30	1,2
Marktplatz	MZ	Rödermark	Rödermark-Ober-Roden Bf	S-Bahn	04:35	01:39	21	28		0	32	0,9
Marktplatz	MZ	Rüsselsheim	Rüsselsheim Bf	S-Bahn	00:00	00:00	24	41		0	36	1,1
Marktplatz	MZ	Schwalbach	Schwalbach (Taunus) Limes Bf	S-Bahn	03:56	00:56	21	38		1	33	1,2
Hbf/Marktplatz	MZ	Weiterstadt	Weiterstadt Bf	S-Bahn/Regio	04:01	23:01	19	69	89	1	36	1,9
Marktplatz	OZ	Wiesbaden	Wiesbaden Hbf	S-Bahn	00:00	00:00	24	58	73	0	50	1,2

ÖV-Fahrzeit

- bis 45 Minuten
- bis 60 Minuten
- > 60 Minuten

Verhältnis MIV/ÖV

- bis 1
- 1 – 1,5
- > 1,5

+ Stärken und Chancen

Grundlegend gute Anbindung an das (über-)regionale Schienennetz (Regionalbahn und S-Bahn)

Sieben Zugangsmöglichkeiten zum SPNV im Stadtgebiet

Gute Erreichbarkeit der relevanten Ziele in der Region

15-Minuten-Taktung in der Hauptverkehrszeit (S-Bahn),
Richtung Frankfurt durch Überlagerung im 7,5-Min.-Takt

Barrierefreier Zugang der sechs S-Bahn-Haltepunkte

Lage des S-Bahn-Haltes Marktplatz als zentraler
Hauptverkehrspunkt

Umstiegsmöglichkeiten zwischen SPNV/ ÖPNV

— Herausforderungen

Endpunkt Straßenbahn aus Frankfurt am Main an der
Stadtgrenze (Anbindung Marktplatz)

Aufenthaltsqualität am Hauptbahnhof

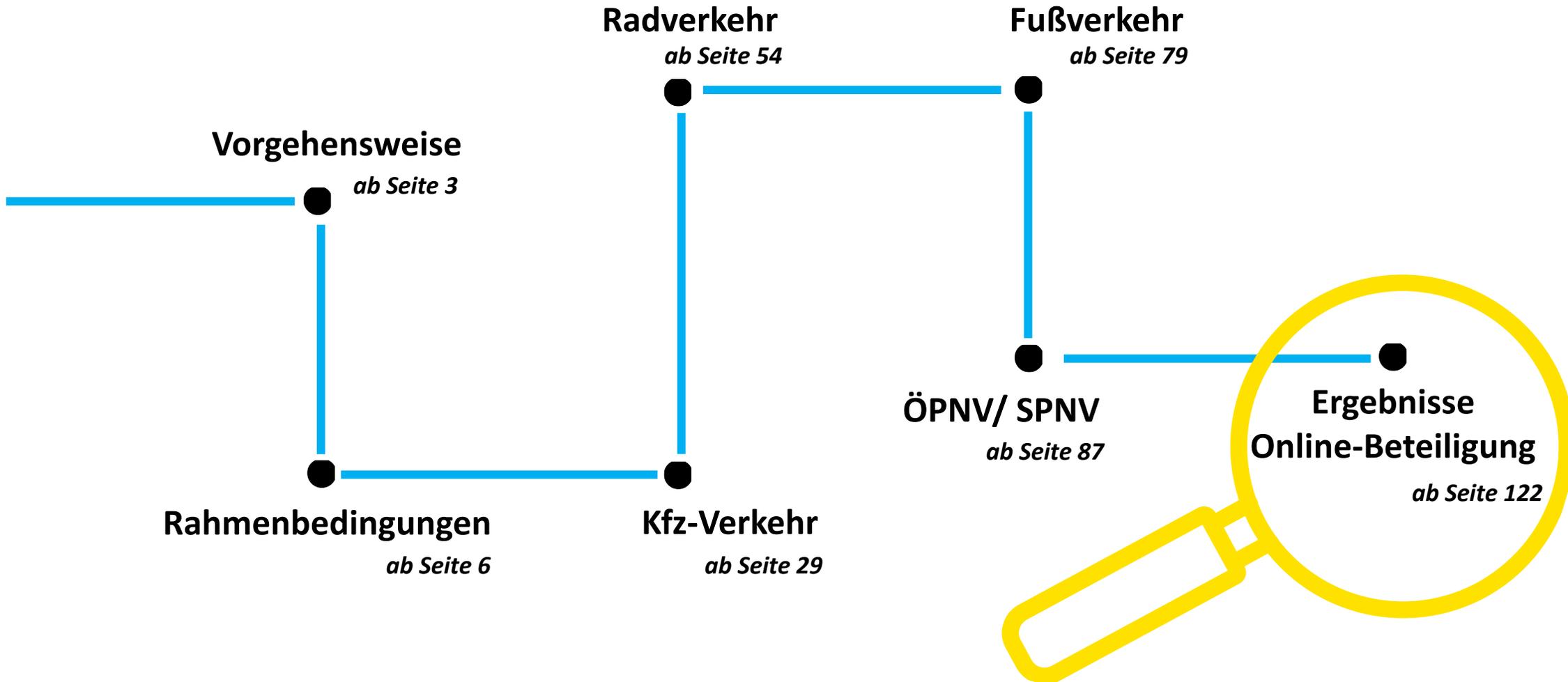
Hauptbahnhof nicht barrierefrei ausgebaut

Vernetzung mit weiteren Verkehrsmitteln an den
Haltepunkten (B+R/ Bikesharing)

Kein ICE-Haltepunkt am Bahnhof Offenbach

Reisezeitverhältnis in Richtung Bad-Vilbel, Groß-Gerau
und Weiterstadt

Inhaltsverzeichnis - Bestandsanalyse



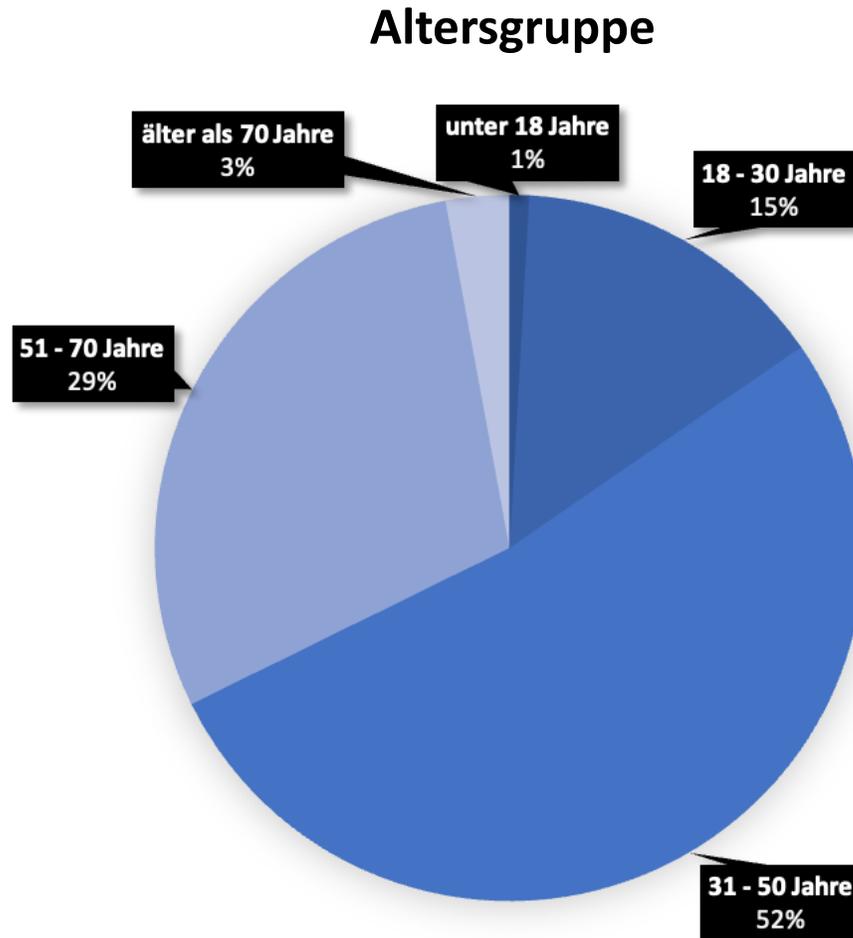
Wie viele Personen haben mitgemacht?

FORMAT	TEILNEHMENDE
Online-Befragung (Bürgerinnen und Bürger)	704
Online-Befragung (Wirtschaftstreibende)	96
Vor-Ort Beteiligung im Projektbüro	15
Gesamt	815 Personen

[Eigene Darstellung]

Wer hat mitgemacht?

Online-Beteiligung Bürgerinnen und Bürger



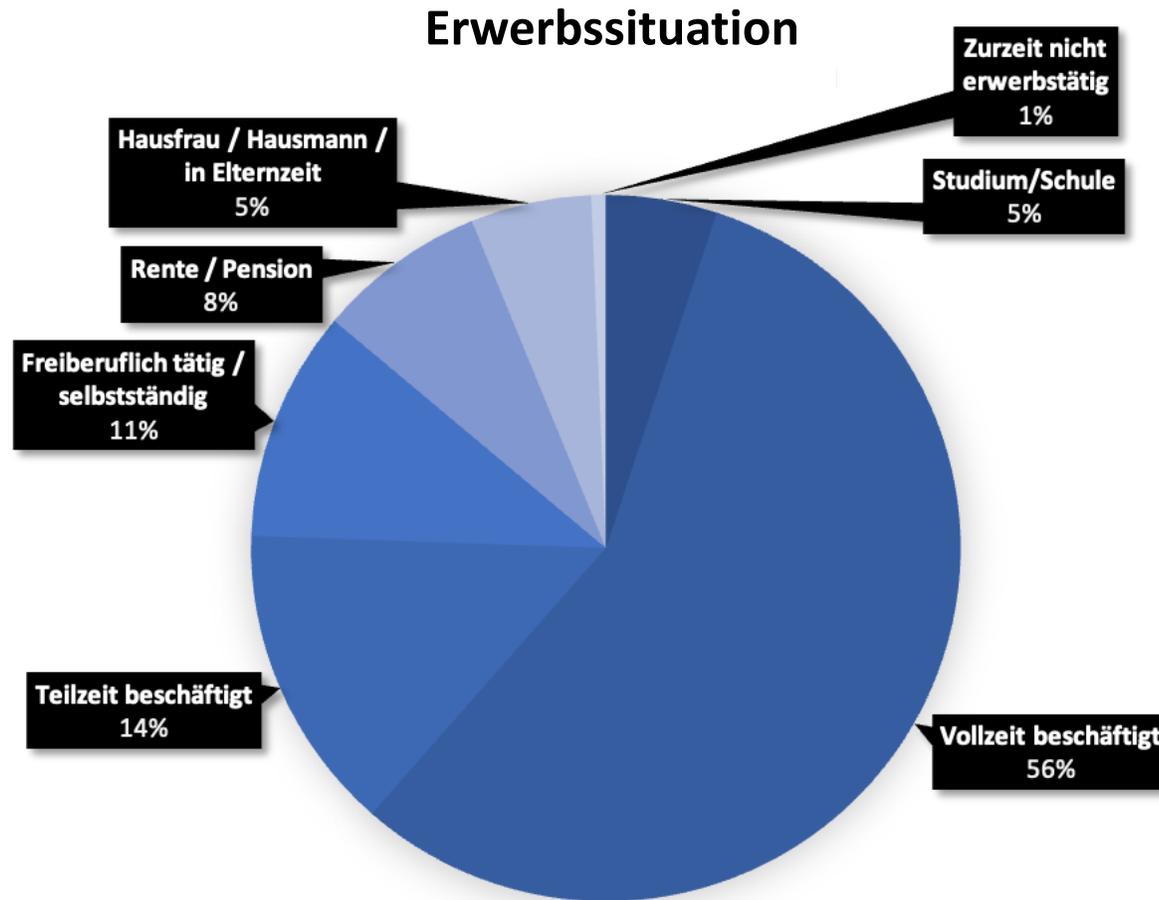
Learning

- Jugendliche / junge Erwachsene stark unterrepräsentiert
- Sind in Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) für Mobilitätsforen stärker in den Blick zu nehmen
- Aktiv in Schulen und der Hochschule für Gestaltung Offenbach werben
- Multiplikator*innen nutzen, z.B. Seniorenbeirat

[Eigene Darstellung]

Wer hat mitgemacht?

Online-Beteiligung Bürgerinnen und Bürger



Learning

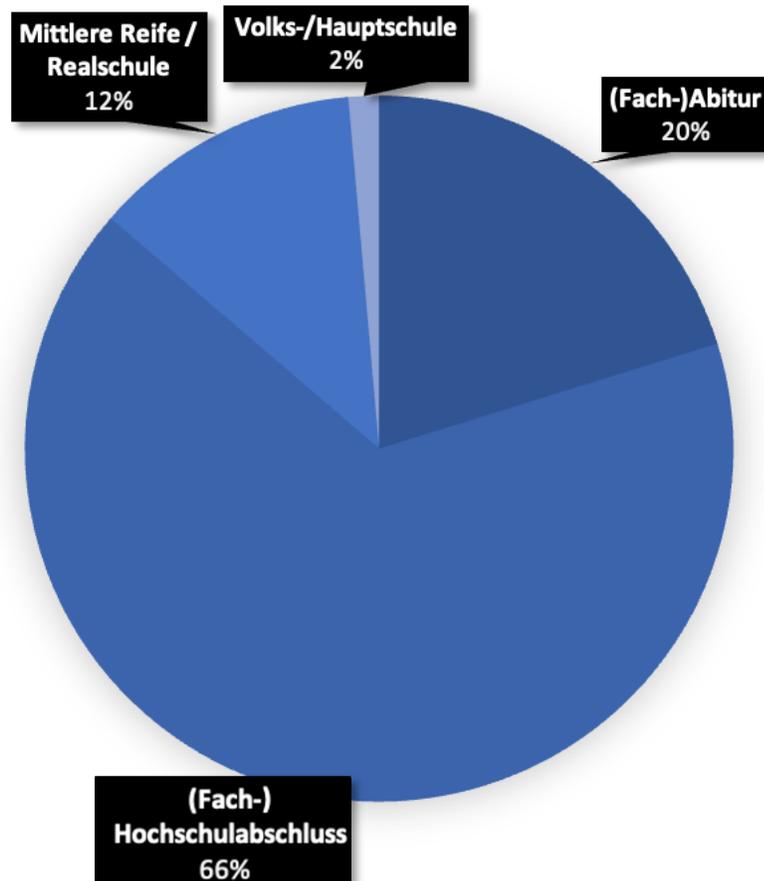
- Schüler*innen/ Studenten*innen stark unterrepräsentiert
 - Rentner*innen(> 70 Jahre leicht unterrepräsentiert)
 - Hausfrauen / Hausmänner / Personen in Elternzeit stark unterrepräsentiert
 - Sind bei Öffentlichkeitsarbeit für Mobilitätsforen stärker in den Blick zu nehmen
- Strategie wird entwickelt

[Eigene Darstellung]

Wer hat mitgemacht?

Online-Beteiligung Bürgerinnen und Bürger

Höchster Bildungsabschluss



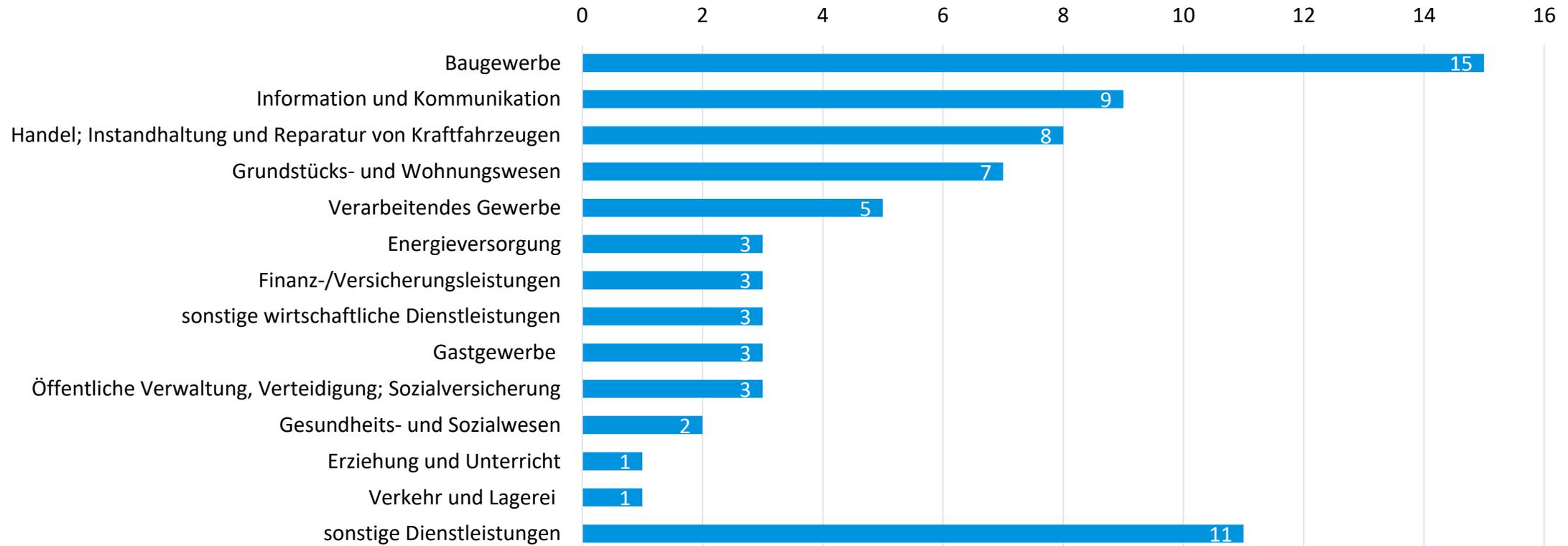
Learning

- Personen mit Hauptschulabschluss / mittlerer Reife unterrepräsentiert
- Sind bei Öffentlichkeitsarbeit für Mobilitätsforen stärker in den Blick zu nehmen
- Aktiv in betreffenden Schulen werben

[Eigene Darstellung]

Wer hat mitgemacht?

Online-Beteiligung Wirtschaft

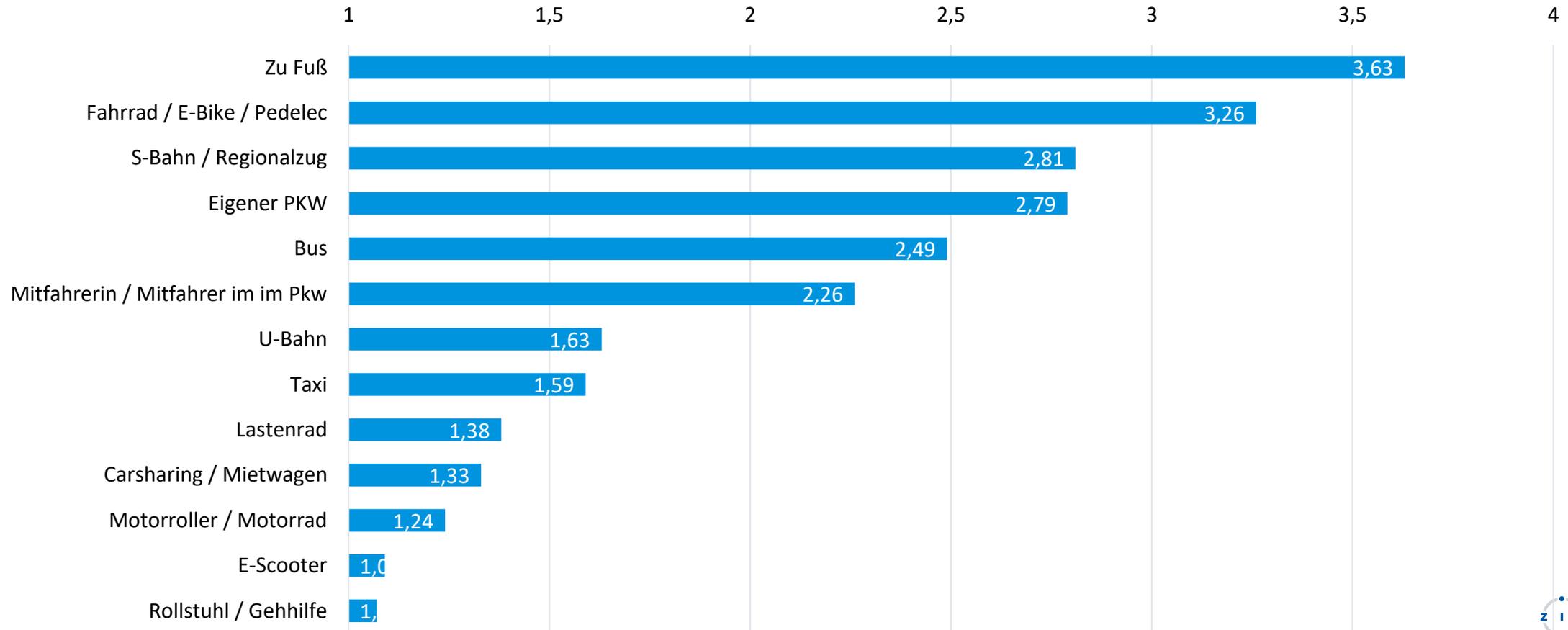


Sonstige Branchen: Forschung, Immobilienwirtschaft, Unternehmensberatung, Büroausstattung, Freizeit und Sport, Veranstaltungsmanagement, Mediengestaltung, Landwirtschaft

[Eigene Darstellung]

Wie sind Sie unterwegs?

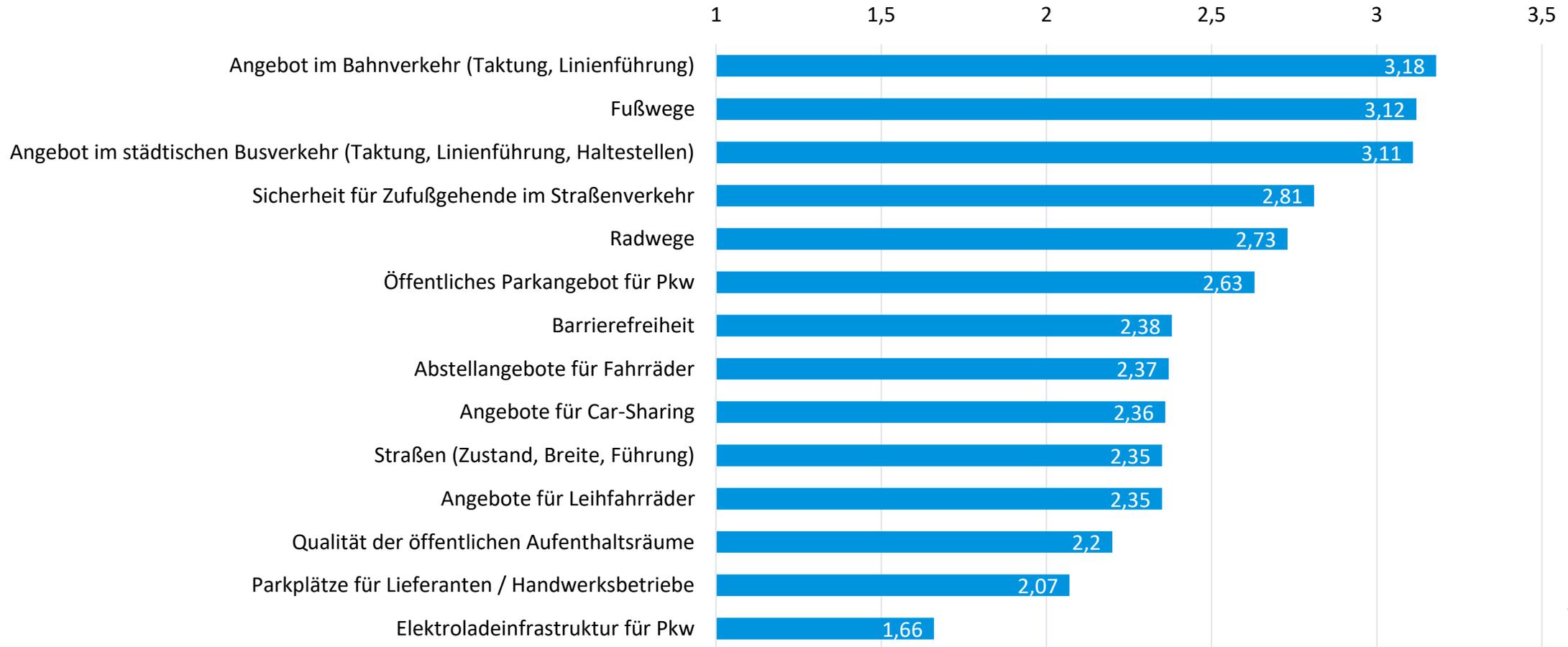
Online-Beteiligung Bürgerinnen und Bürger



[Eigene Darstellung]

Wie bewerten Sie Ihr Wohnumfeld hinsichtlich...?

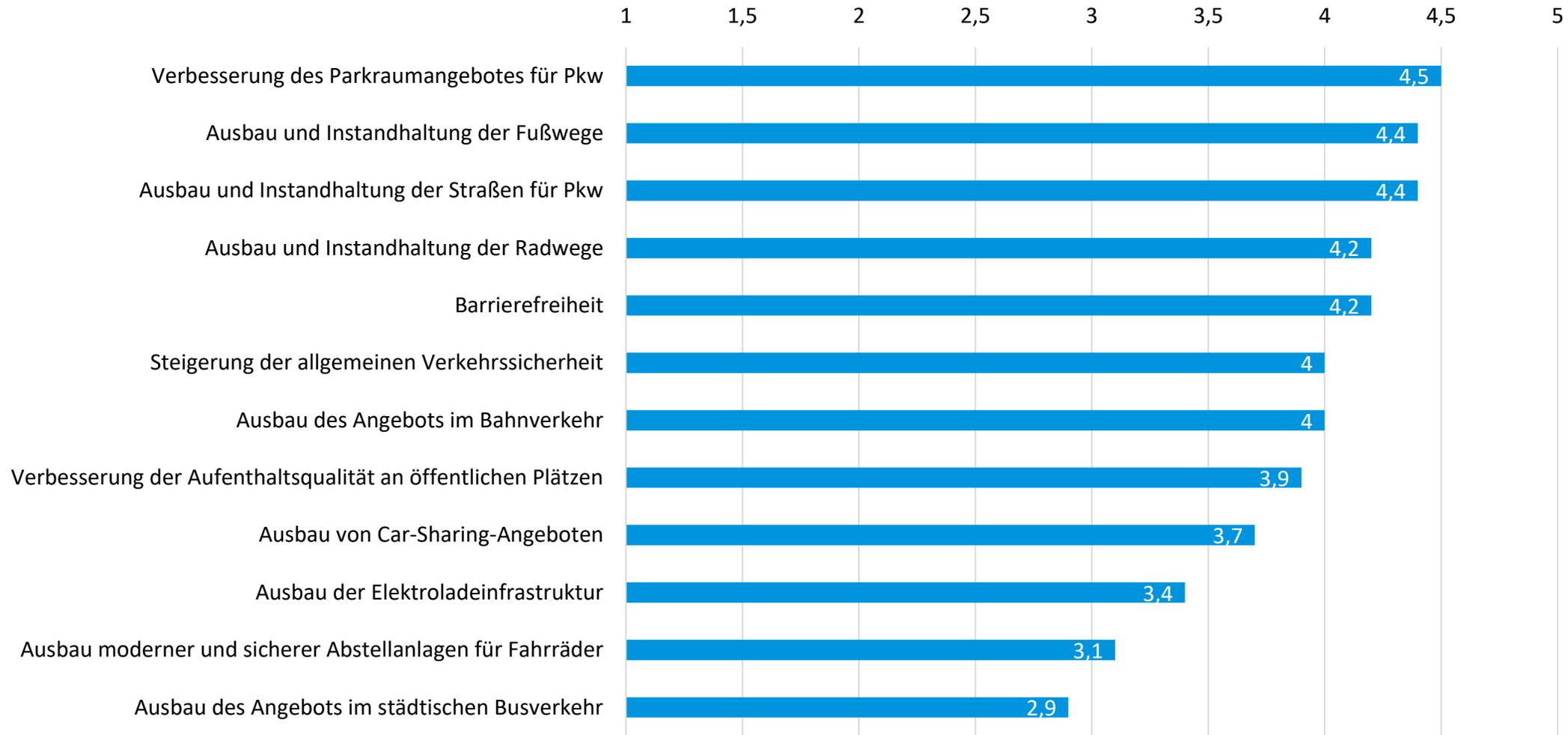
Online-Beteiligung Bürgerinnen und Bürger



[Eigene Darstellung]

Welche Handlungsfelder sind Ihnen wichtig für Offenbach?

Online-Beteiligung Bürgerinnen und Bürger



[Eigene Darstellung]

Der Verkehr in Offenbach in 10 Jahren...

Online-Beteiligung Bürgerinnen und Bürger

...hat ein gut ausgebautes **ÖPNV-Netz**

...bietet ein **breites Mobilitätsangebot und Bewegungsfreiheit** für alle Bevölkerungsgruppen

...hat ein **sinnvolles Parkraummanagement**

...ist **umweltfreundlich, sauber und elektrisch**

...ist geprägt durch ein gut ausgebautes **Fahrrad- und Fußwegenetz**

...hat eine **verkehrsberuhigte Kernstadt** mit **weniger Flächen für den ruhenden Verkehr**

...hat flächendeckend niedrigschwellig nutzbare **Sharing-Angebote**

...bietet **Gleichberechtigung und Sicherheit für alle Verkehrsarten** im Straßenraum

Der Verkehr in Offenbach in 10 Jahren...

Online-Beteiligung Bürgerinnen und Bürger

Ich wünsche mir einen **verlässlichen Nahverkehr** (Zug/Bus/Straßenbahn), mit dem man gut an seine Ziele kommt – und **nachts auch wieder zurück!** Eine **Verbindung mit dem ÖPNV sollte nicht länger dauern, als die Fahrt mit dem Auto.** Nur so wird der ÖPNV zu einer echten Alternative.

Ich wünsche mir einen deutlichen **Ausbau der Elektroladeinfrastruktur.** Nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den äußeren Stadtteilen. Das macht den Umstieg auf Elektromobilität einfacher.

Fragen Sie mehr **junge Leute** (15 – 25 Jahre), wie die sich unsere Stadt und die Mobilität vorstellen, dann entstehen kreative Konzepte und noch mehr Nachhaltigkeit.

[Eigene Darstellung]

Der Verkehr in Offenbach in 10 Jahren...

Online-Beteiligung Bürgerinnen und Bürger

Ich bin fest davon überzeugt, dass es ein **gerechtes und faires Miteinander aller Verkehrsmittel** geben muss. Mir persönlich ist die derzeitige Diskussion zu einseitig und zu abwertend. Diese produziert eine Spaltung in Gutmenschen, Radfahrer und Nutzer von E-Mobilität auf der einen Seite und den zu bestrafenden Umweltsündern - hier sind dann Autofahrer gemeint – auf der anderen Seite. **Wenn Offenbach eine lebhafte Innenstadt mit Einkaufs- und kulturellen Möglichkeiten haben will, darf das Auto nicht verdammt werden.**

Es braucht ein **gut ausgebautes und sicheres Radwegenetz**, das auch die **Stadtteile mit der Innenstadt verbindet**.

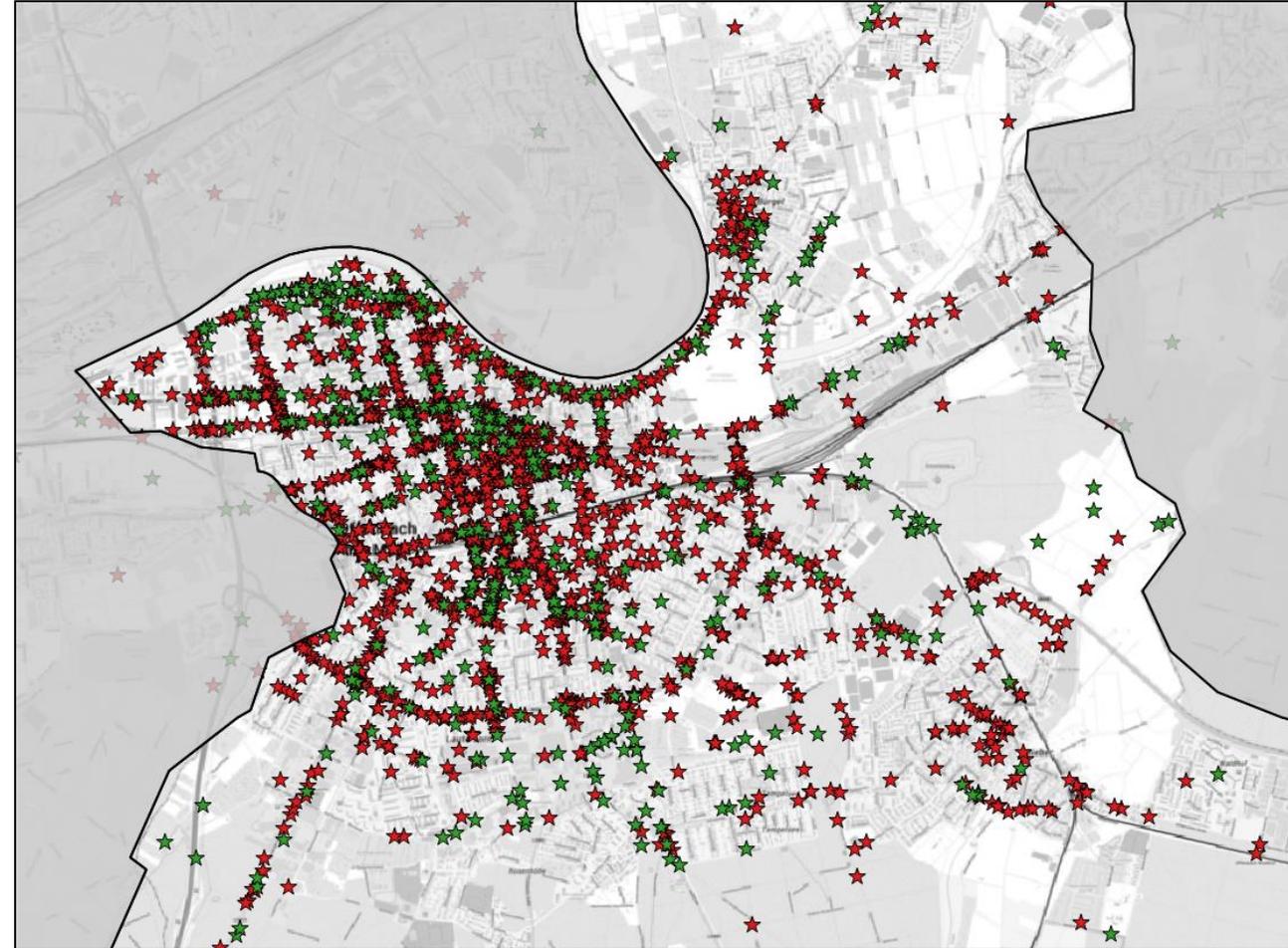
Zwischenauswertung Online-Beteiligung (Bürgerschaft/ Wirtschaft)

Insgesamt 2.612 Einzelmeldungen (Punktmeldungen)

davon **509 Positive**

davon **2.103 Negative**

- Durchschnittlich drei Punktangaben je Teilnehmenden
- Großflächige Verteilung auf Offenbacher Stadtgebiet
- hauptsächlich Bereiche:
 - 1) Nordring/ Mainstraße (bis Bürgel)
 - 2) Innenstadtbereich (Berliner Straße/ Marktplatz)
 - 3) B43/ Odenwaldring
 - 4) Frankfurter Straße
 - 5) Sprendlinger Landstraße
 - 6) Waldstraße / Senefelderstraße



Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2021 [Eigene Darstellung], Daten: Online-Beteiligung

BY KRISTINA OLDENBURG

Zwischenauswertung Online-Beteiligung (Bürgerschaft/ Wirtschaft)

Verkehrsmittel	Positives		Negatives	
	Meldungen	%	Meldungen	%
-				
Radverkehr	314	45 %	1.213	40 %
Fußverkehr	183	26 %	729	24 %
Kfz-Verkehr	100	14 %	683	23 %
Busverkehr	44	6 %	104	3 %
Bahnverkehr	39	6 %	57	2 %
Wirtschaftsverkehr	14	2 %	172	6 %
Sonstiges	9	1 %	57	2 %
Summe Meldungen	703 *		3.015 *	

[Eigene Darstellung]

*Mehrfachnennungen bei den Verkehrsmitteln erlaubt

Zwischenauswertung Bürgerbeteiligung



Radverkehr	Fußverkehr	Kfz-Verkehr	Busverkehr	Bahnverkehr	Wirtschaftsverkehr
<ul style="list-style-type: none"> - Räumlich und baulich abgetrennte Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> - Getrennte Rad- und Fußwege - Breit ausgebaute Wege 	<ul style="list-style-type: none"> - Gut ausgebaute Infrastruktur (Bsp. Berliner Straße) -> Funktioniert für alle Verkehrsteilnehmer 	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Erreichbarkeit der Innenstadt durch ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Anbindung nach Frankfurt (S-Bahn, Regionalbahn) 	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Anbindung der Mühlheimer Straße und des Ostbahnhofs
<ul style="list-style-type: none"> - Errichtung von Fahrradstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Aufenthaltsqualität für Fußgänger (bspw. durch freigehaltene Grünflächen) 	<ul style="list-style-type: none"> - Erreichbarkeit aller Ziele und Umstiegspunkte (Bsp. Marktplatz) 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausreichende Taktung der Linien 	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln (Vertaktung ÖPNV) 	
<ul style="list-style-type: none"> - Fahrradampeln an einigen Kreuzungen - Call-a-bike Stationen (S-Bahn-Halte; Hbf) 	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Verknüpfung an andere Verkehrsmittel (Erreichbarkeit ÖV) 	<ul style="list-style-type: none"> - Weitere Mobilitätsangebot Bsp. Car-Sharing am Hbf 	<ul style="list-style-type: none"> - Separate Busspuren (Bsp. Berliner Straße/ Marktplatz) 	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln (Carsharing am Bhf) 	

[Eigene Darstellung]

Zwischenauswertung Bürgerbeteiligung



Radverkehr	Fußverkehr	Kfz-Verkehr	Busverkehr	Bahnverkehr	Wirtschaftsverkehr
<ul style="list-style-type: none"> - Keine durchgängigen Verbindungen vorhanden (Frankfurter Straße; Richtung Bieber) 	<ul style="list-style-type: none"> - Behinderung der Fußwege durch parkende Pkw - Geschwindigkeiten der Pkw sind meistens zu hoch um sich sicher zu Fuß fortzubewegen 	<ul style="list-style-type: none"> - Häufige Staubildung durch hohes Verkehrsaufkommen zur Hauptverkehrszeit und verbesserungswürdige Ampelschaltungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Verzögerung der Buslinien während der Hauptverkehrszeit (Stau) → Alternative: Straßenbahn → Keine Busspur auf der B43 	<ul style="list-style-type: none"> - Teilweise verbesserungswürdige Verknüpfung/ Taktung zu anderen Verkehrsmitteln (lokale Buslinien/ B+R) 	<ul style="list-style-type: none"> - Durch Staubildung zur Hauptverkehrszeit ist ein funktionierender Zielverkehr nicht möglich (Innenstadtbereich/ Berliner Straße)
<ul style="list-style-type: none"> - Pkw behindern durch Falschparken die Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> - Zu wenig Querungsstellen in der Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Falschparker verschmälern / behindern die Fahrbahn - Viele Falschparker entlang des Bahnhofs 	<ul style="list-style-type: none"> - Busanbindung zwischen Bieber und Bürgel aufgrund langer Umstiegszeiten nicht attraktiv 	<ul style="list-style-type: none"> - Steigerung der Aufenthaltsqualität und Modernisierung Bahnhofsgelände 	<ul style="list-style-type: none"> - Umwege für Lieferverkehr durch Nachfahrverbot (Mainstraße) oder Baustellen und daraus resultierende Staubildung
<ul style="list-style-type: none"> - Nicht genügend Abstellmöglichkeiten (vor allem im Innenstadtbereich) 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufenthaltsqualität (Bsp. Bahnhof) verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> - Ampeltaktung auf der B43/ Odenwaldring 	<ul style="list-style-type: none"> - Taktung zwischen SPNV/ ÖPNV verbesserungswürdig (S-Bahnhalte/ HBF) 	<ul style="list-style-type: none"> - Kein vorhandener ICE-Halt am Hauptbahnhof 	

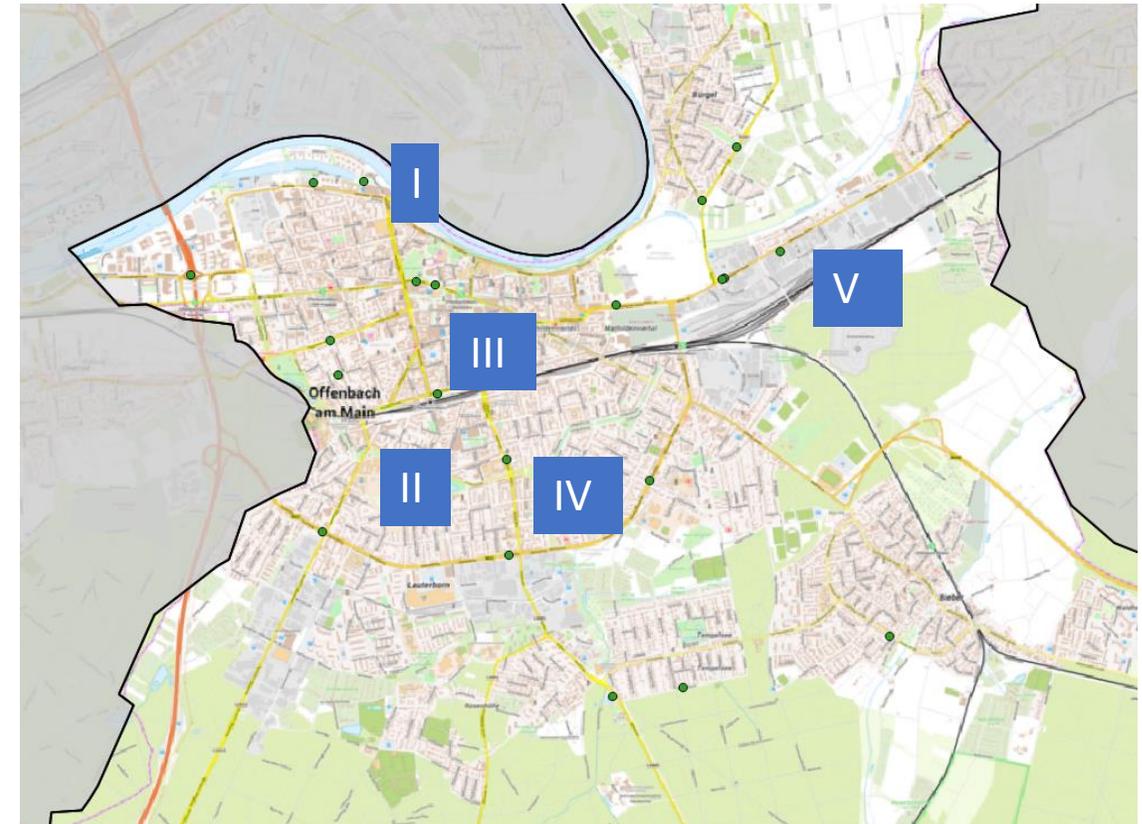
[Eigene Darstellung]

Zwischenauswertung Online-Beteiligung Bürgerschaft

23 Positive Einzelmeldungen – IV



Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Positives
I	Nordring/Mainstraße	<ul style="list-style-type: none">- Kostenfreies Parken für E-Fahrzeuge- Guter Ausbau der Straße
II	Offenbach Hauptbahnhof	<ul style="list-style-type: none">- Gute Anbindung an viele Verkehrsmittel (auch Car-Sharing)
III	Berliner Straße	<ul style="list-style-type: none">- Für alle Verkehrsteilnehmer gut ausgebaut
IV	Waldstraße	<ul style="list-style-type: none">- Gute Verbindung zum Marktplatz- Genügend Parkplätze direkt an der Straße
V	Mühlheimer Straße	<ul style="list-style-type: none">- Verkehrsaufkommen durch Ampelschaltung gut geregelt- Keine Staubildung- Guter Straßenzustand

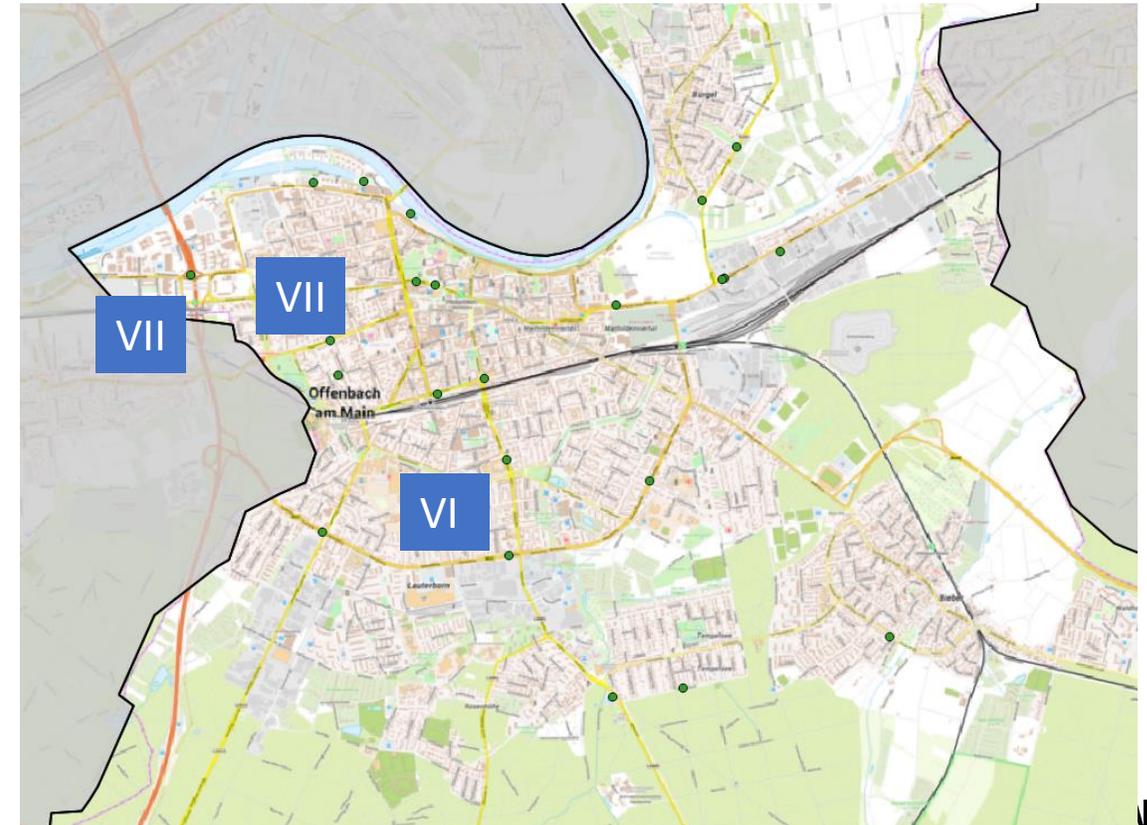


Zwischenauswertung Online-Beteiligung Bürgerschaft

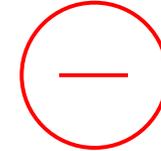
23 Positive Einzelmeldungen – IV



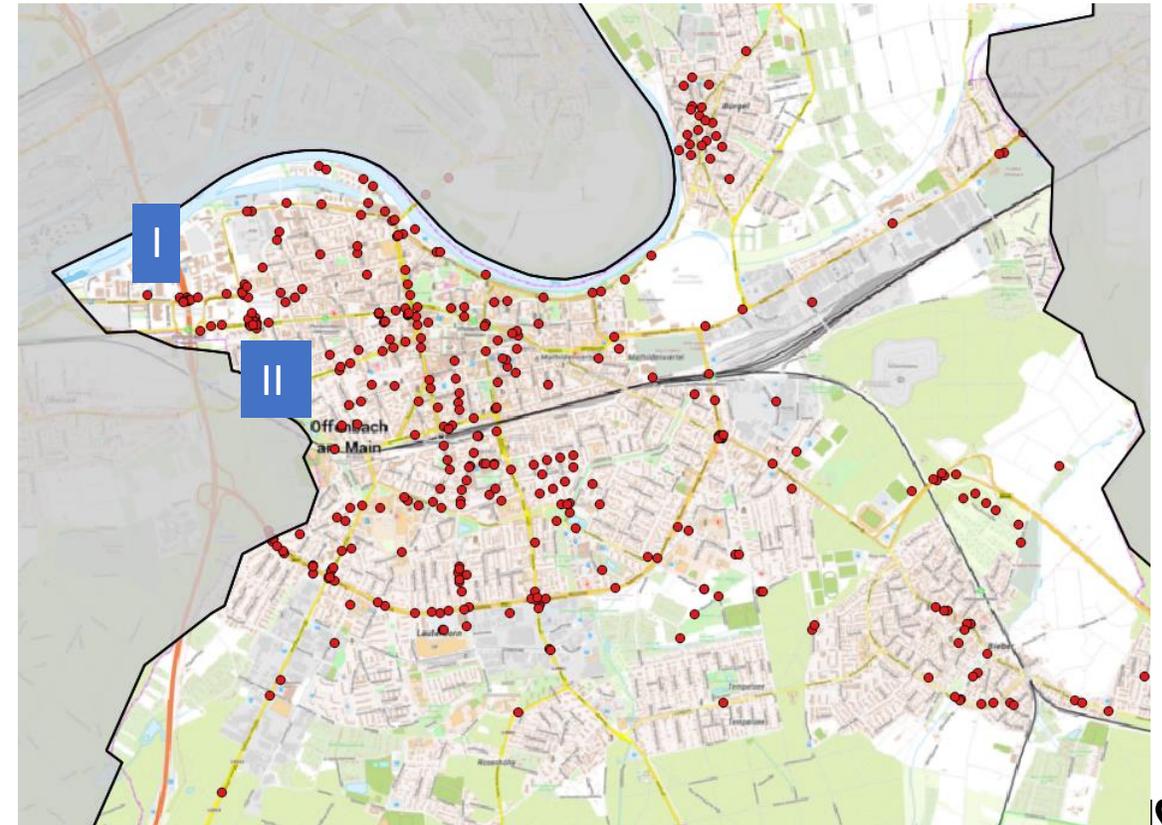
Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Positives
VI	B43	- Odenwaldring funktioniert gut
VII	Frankfurter Straße	- Grünpfeil zum Rechtsabbiegen (Tulpenhofstraße) ist hilfreich und sollte öfter gegeben sein
VII	Kaiserleikreisel	- Autobahn Abfahrt ist positiv hervorzuheben - Einfahrt nach Offenbach ist gut



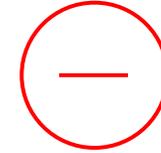
378 Negative Einzelmeldungen – IV



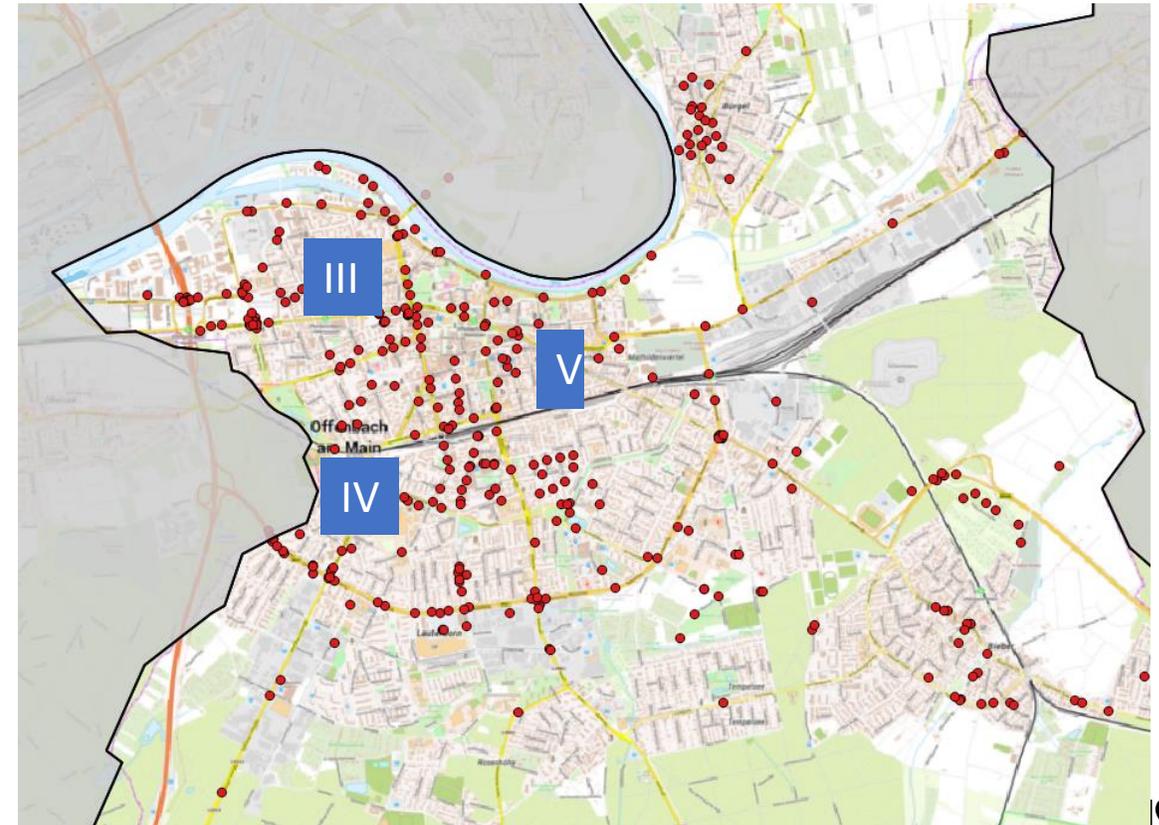
Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
I	Kaiserleistraße (Kaiserleikreisel)	<ul style="list-style-type: none">- Irreführende Verkehrsführung durch anhaltende Baustelle- Ampelschaltung im Kreisverkehr ist nicht hilfreich- Staubildung durch hohes Verkehrsaufkommen
II	Berliner Straße	<ul style="list-style-type: none">- Ampeltaktung ist für die benötigten Grünphasen nicht ausreichend- Hohes Verkehrsaufkommen (Staubildung)- Missachtung des Linksabbiegeverbots in die Luisenstraße- Abbieger auf der einspurigen Bahnhofstraße verursachen einen Rückstau- Tägliche Staubildung auf der gesamten Straße- Busspur wird auch von Pkw zum Rechtsabbiegen genutzt (Kreuzung Kaiserstraße)

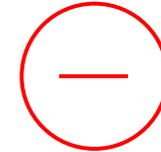


378 Negative Einzelmeldungen – IV



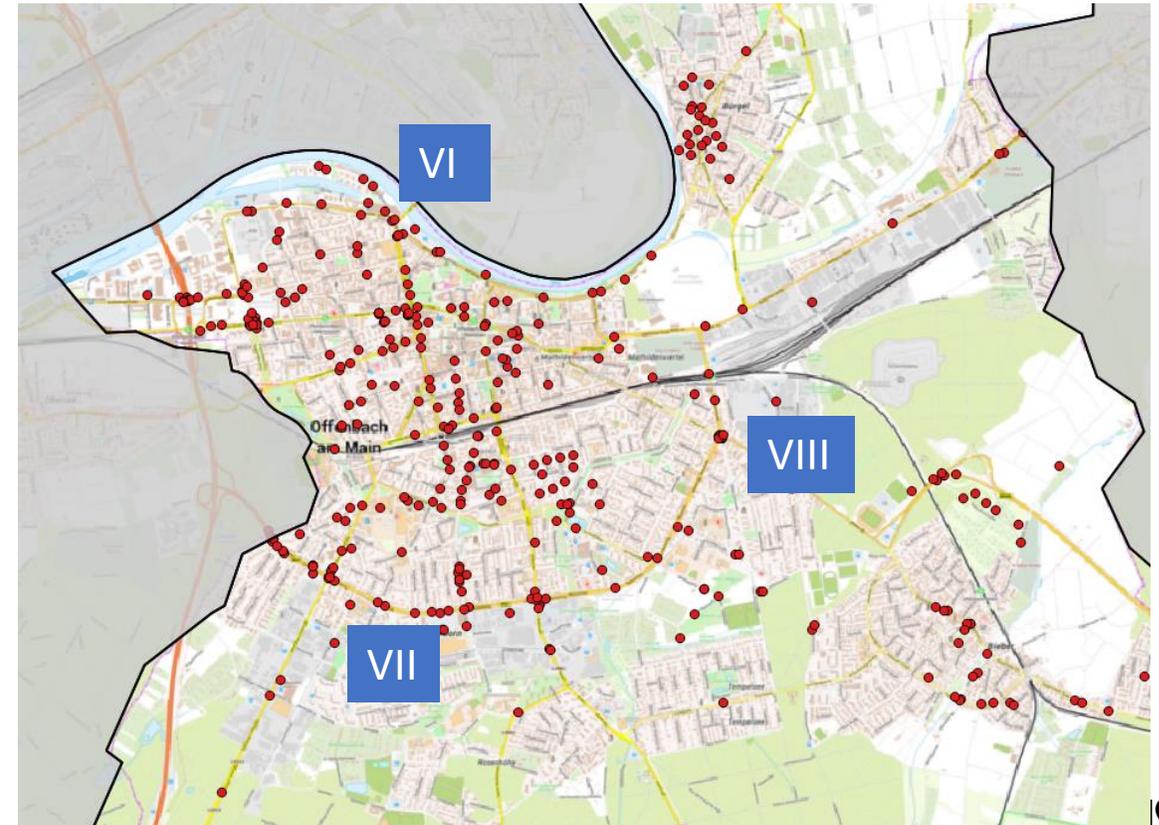
Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
III	Kaiserstraße	<ul style="list-style-type: none">- Parkende Fahrzeuge behindern die Fahrbahn- Einseitige Sperrung der Straße führt zu Ausweichverkehr (temporär)- Häufige Missachtung der Verkehrsführung führt zu gefährlichen Situationen
IV	Offenbach Hauptbahnhof	<ul style="list-style-type: none">- Car-Sharing Stellplätze werden durch Anwohner blockiert- Fehlende Beschilderung der Fahrradstraße (Marienstraße)- Viele Falschparker um den Bahnhof
V	Innenstadtbereich (Marktplatz)	<ul style="list-style-type: none">- Eingeschränkte Mobilität durch Baustellen (Umwege müssen in Kauf genommen werden)- Parkende Pkw auf dem Bürgersteig- Keine Ladeinfrastruktur an Parkplätzen vorhanden- Missachtung des Abbiegeverbots nach rechts in die Bismarckstraße

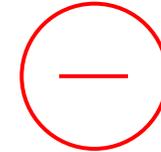




378 Negative Einzelmeldungen – IV

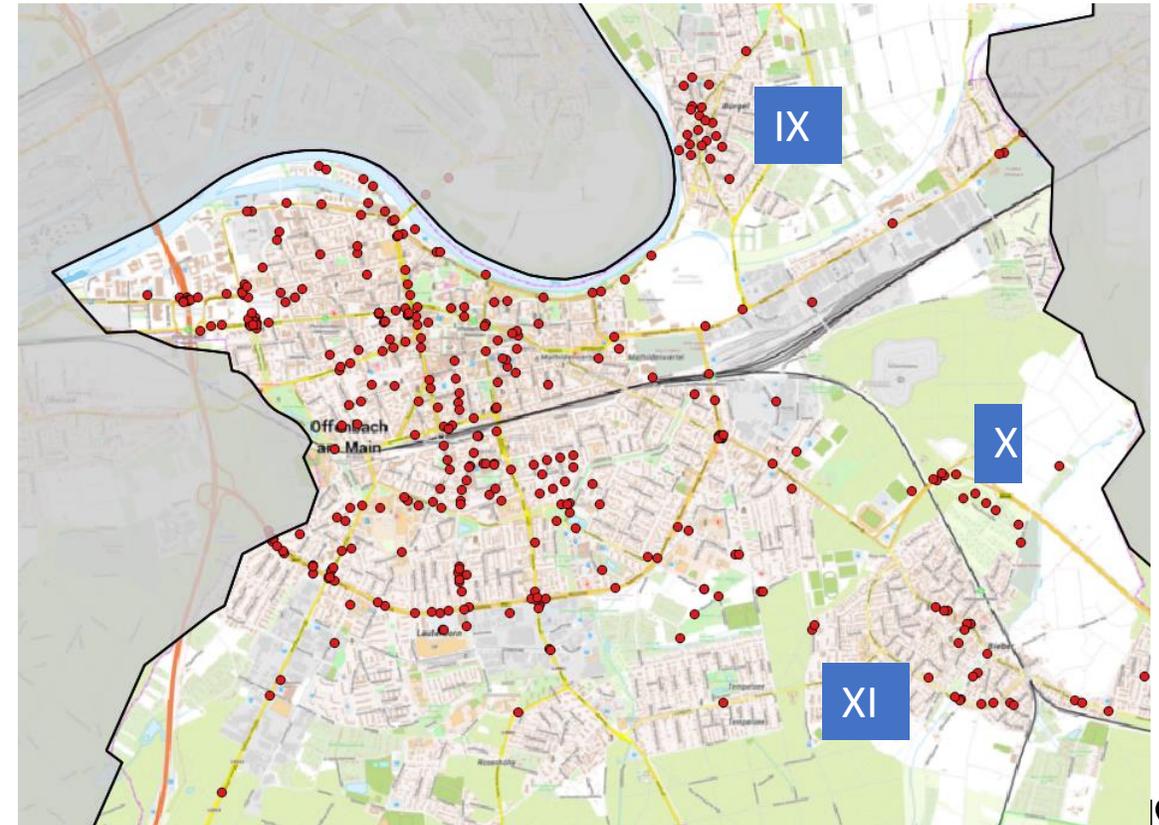
Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
VI	Nordring/Mainstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Zu hohes Verkehrsaufkommen auf dem Nordring (Stau) - Keine ausreichende Anzahl an Parkflächen für Pkw - Spurführung zum Abbiegen auf die Kaiserstraße ist nicht eindeutig - Ampelschaltung führt zu einem Rückstau auf dem Nordring - Straßenschäden auf der Mainstraße - Erreichbarkeit der Autobahn aus Rumpenheim oder Bürgel ist nicht gut
VII	B43 (Odenwaldring)	<ul style="list-style-type: none"> - Häufige Staubildung durch ein hohes Verkehrsaufkommen und eine schlechte Ampeltaktung auf der gesamten Straße - Die Kreuzungen zur Sprendlinger Landstraße und Waldstraße sind vor allem betroffen
VIII	Untere Grenzstraße/Rhönstraße/Bieberer Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Rückstau bis zum Ostbahnhof im Berufsverkehr - Ampelschaltung ist dem Verkehrsfluss und – aufkommen nicht angepasst - Fehlende Fahrbahnmarkierungen





378 Negative Einzelmeldungen – IV

Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
IX	Bürgel (Langstraße + Rumpenheimer Straße)	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplätze sind durch Dauerparker besetzt - Schlechte Einsehbarkeit der Straßenführung - Umliegend um die Hauptstraßen ist die Fahrbahn in den Wohn-gebieten zu eng (Verkehrs-beruhigter Bereich hilfreich)
X	B 448	<ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeiten der Pkw ist zu hoch (Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer)
XI	Bieber (Seligenstädter Straße + Bremer Straße)	<ul style="list-style-type: none"> - Falschparker verschmälern die Straße - Breite und Ausbau der Straße laden zu höheren Geschwindigkeiten ein - Falschparker auf der Bremer Straße minimieren die Einsehbarkeit der Straße



Rückmeldung Beteiligung

+ Chancen

Gute Anbindung an die A 661 sowie Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten nach Offenbach am Main

Gut ausgebaute Infrastruktur
(insbesondere Berliner Straße)
-> Funktioniert für alle Verkehrsteilnehmer

Erreichbarkeit aller Ziele und Umstiegspunkte
(Bsp. Marktplatz)

Weitere Mobilitätsangebote vorhanden
Bsp. Car-Sharing am Hbf.

— Herausforderungen

Häufige Staubildung durch hohes Verkehrsaufkommen zur Hauptverkehrszeit und verbesserungswürdige Ampelschaltungen

Falschparker verschmälern / behindern die Fahrbahn/ Gehwege

Viele Falschparker entlang des Bahnhofs

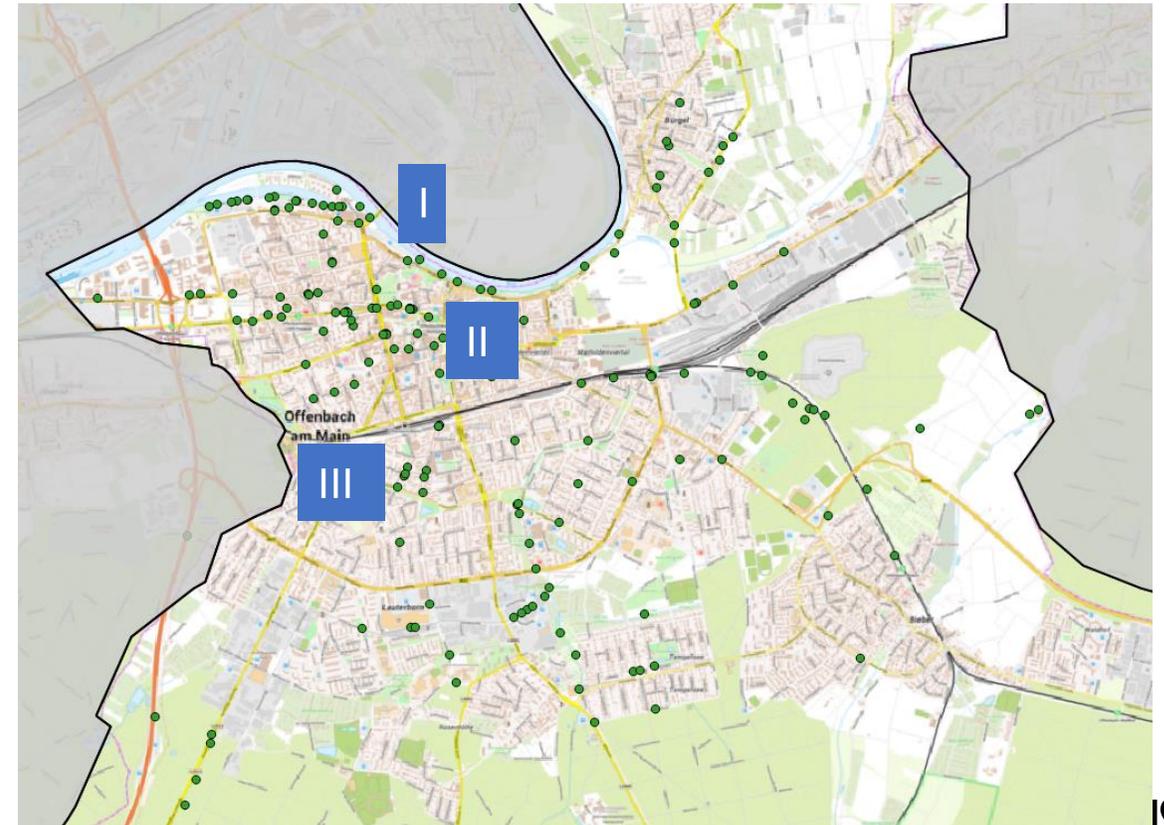
Ampeltaktung auf der B43/ Odenwaldring

Zwischenauswertung Online-Beteiligung Bürgerschaft



177 Positive Einzelmeldungen - RAD

Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Positives
I	Nordring/ Mainstraße/Hafen-Bereich	<ul style="list-style-type: none">- Gut ausgebaute Radwege- Hohe Aufenthaltsqualität im Hafen-Bereich- E-Mobil-Stationen werden als gutes Angebot wahrgenommen- Getrennte Rad- und Fußwege
II	Innenstadtbereich (Berliner Straße + Marktplatz)	<ul style="list-style-type: none">- Baulich getrennte Radwege- Gute S-Bahn Anbindung nach Frankfurt- Freigabe der Fußgängerzone für Fahrräder funktioniert durch gegenseitige Rücksichtnahme gut (Marktplatz)- Fahrradampeln an einigen Kreuzungen- Abstellplätze für Fahrräder als Ersatz für Pkw-Parkplätze am Marktplatz
III	Offenbach Hauptbahnhof	<ul style="list-style-type: none">- Erhöhte Sicherheit durch Zebrastreifen- Markierung und Errichtung der Fahrradstraße

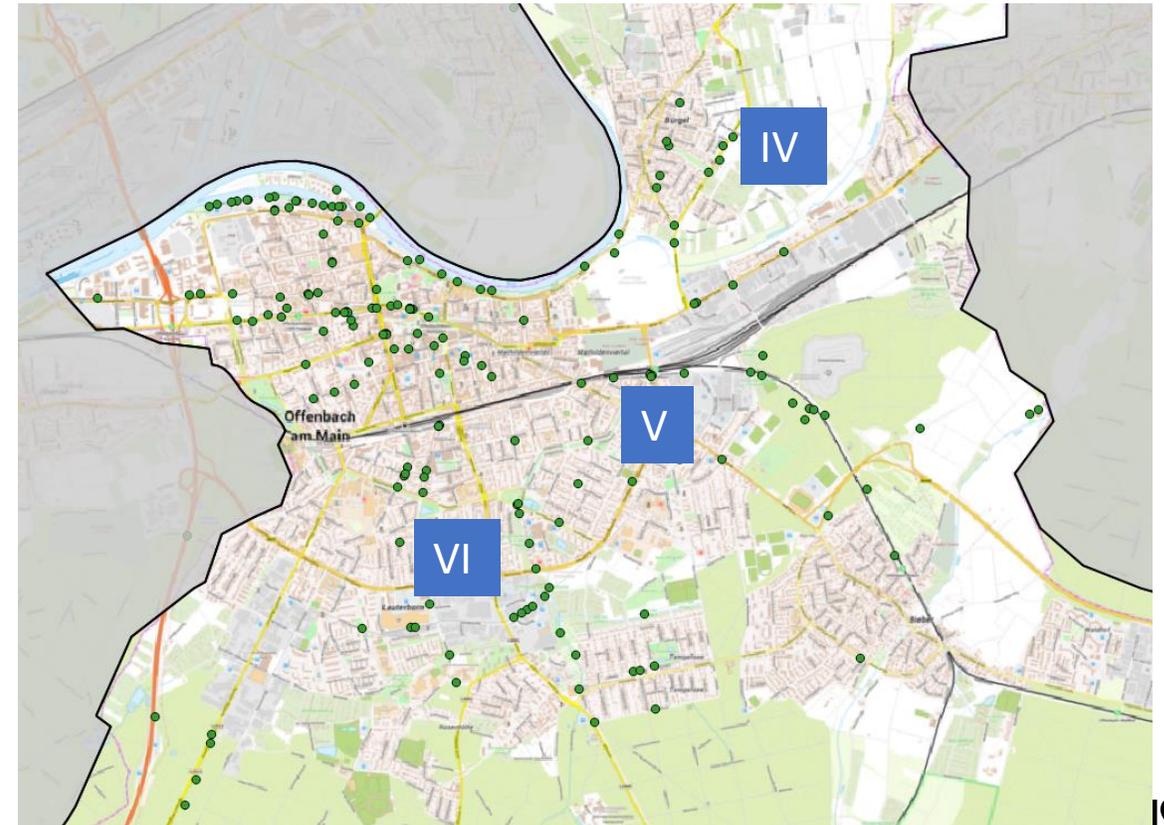


Zwischenauswertung Online-Beteiligung Bürgerschaft



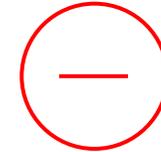
177 Positive Einzelmeldungen - RAD

Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Positives
IV	Bürgel (Mainzer Ring + Von-Behring-Straße)	<ul style="list-style-type: none">- Abgegrenzte Fahrradwege- Fahrradstraße im Zentrum ist sehr hilfreich
V	Ostbahnhof Offenbach	<ul style="list-style-type: none">- Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten (Call-a-bike-Station)- Fahrradstraße am Bahnhof ist sehr hilfreich
VI	Waldstraße (Am Hainbach + Industriegebiet?)	<ul style="list-style-type: none">- Industriebahnweg mit Trennung des Radverkehrs vom MIV- Gut ausgebauter Radweg am Hainbach

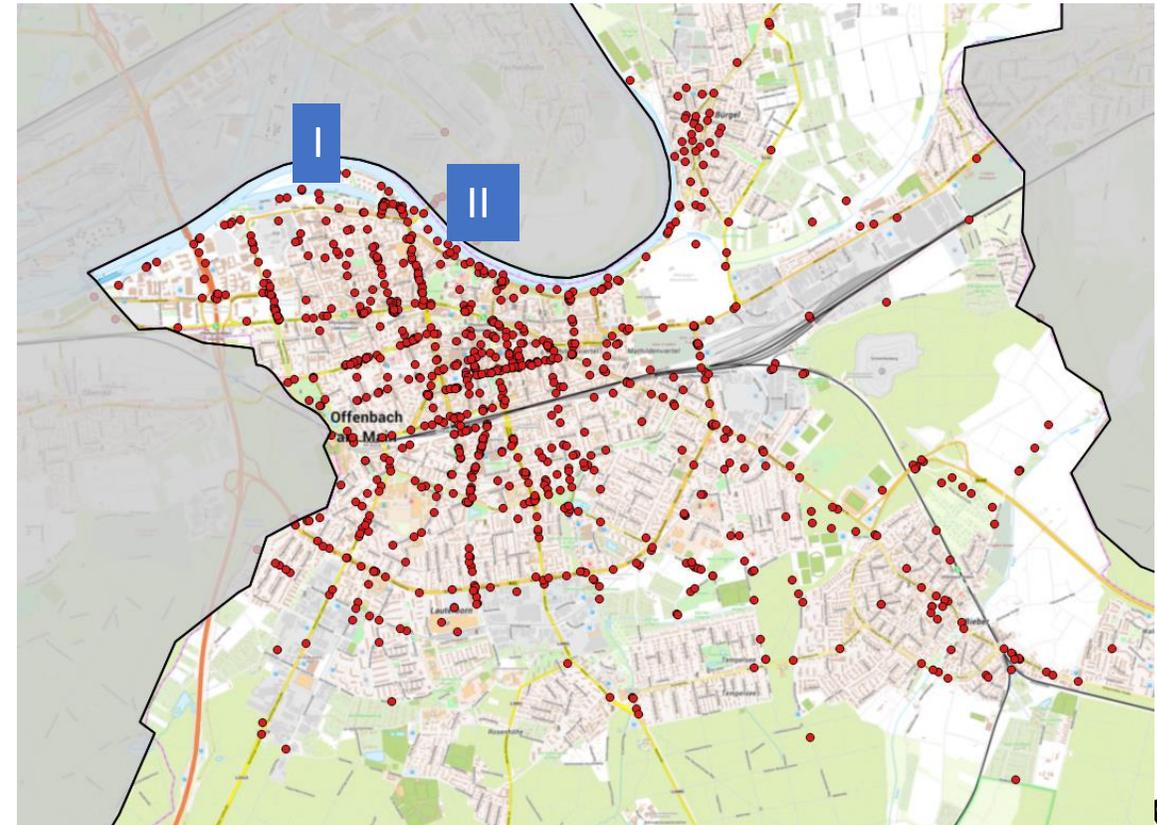


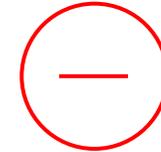
Zwischenauswertung Online-Beteiligung Bürgerschaft

962 Negative Einzelmeldungen - RAD



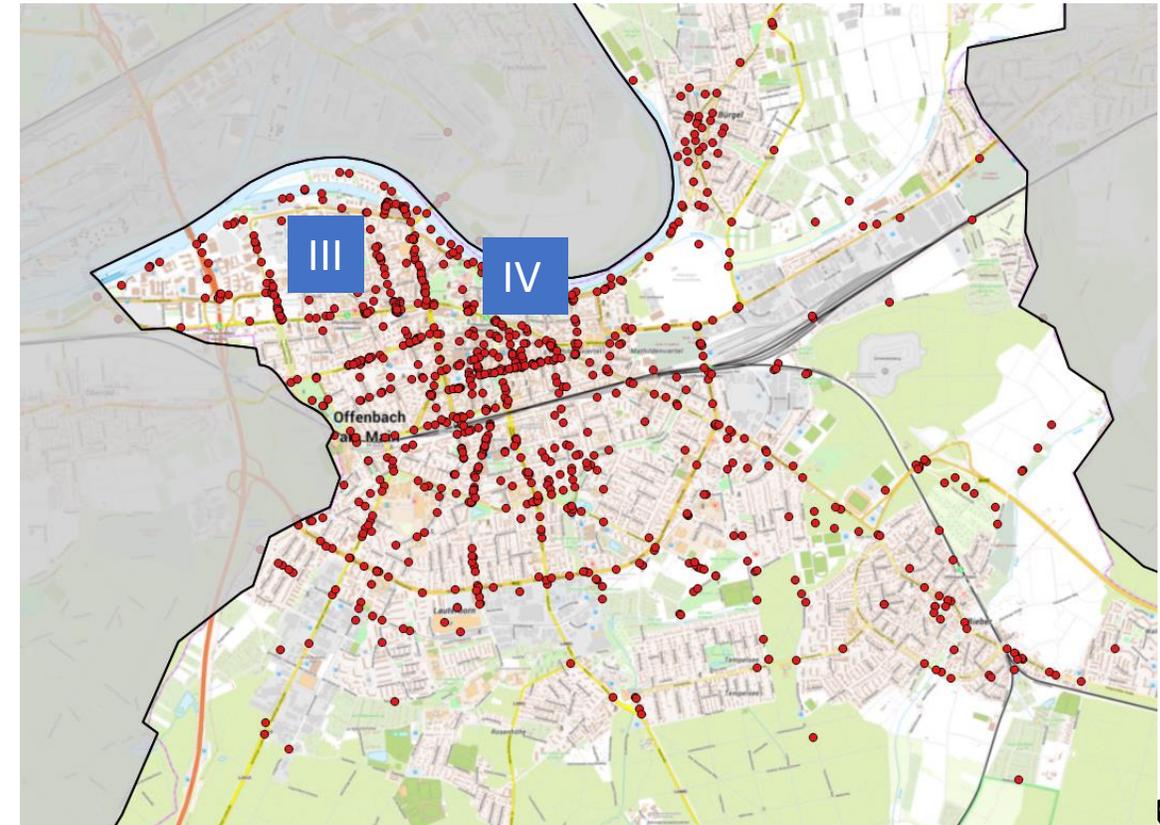
Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
I	Hafenbereich	<ul style="list-style-type: none">- Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr durch verwirrende Streckenführung- Geschwindigkeiten der Pkw-Fahrer machen Querungen von Straßen unmöglich- „Autoposer“ stören die Atmosphäre und die Sicherheit- Spielstraßen sind nicht ausreichend gekennzeichnet, wodurch Pkw-Fahrer ihre Geschwindigkeiten nicht anpassen
II	Nordring/Mainstraße	<ul style="list-style-type: none">- Wartezeiten an den Ampeln sind zu lang- Verkehrsführungen für Radfahrer oft nicht eindeutig- Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern- Radwege sind zu schmal und nicht ausreichend ausgebaut- Richtung Bürgel sind keine Radwege vorhanden



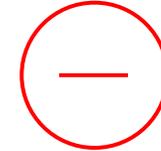


962 Negative Einzelmeldungen - RAD

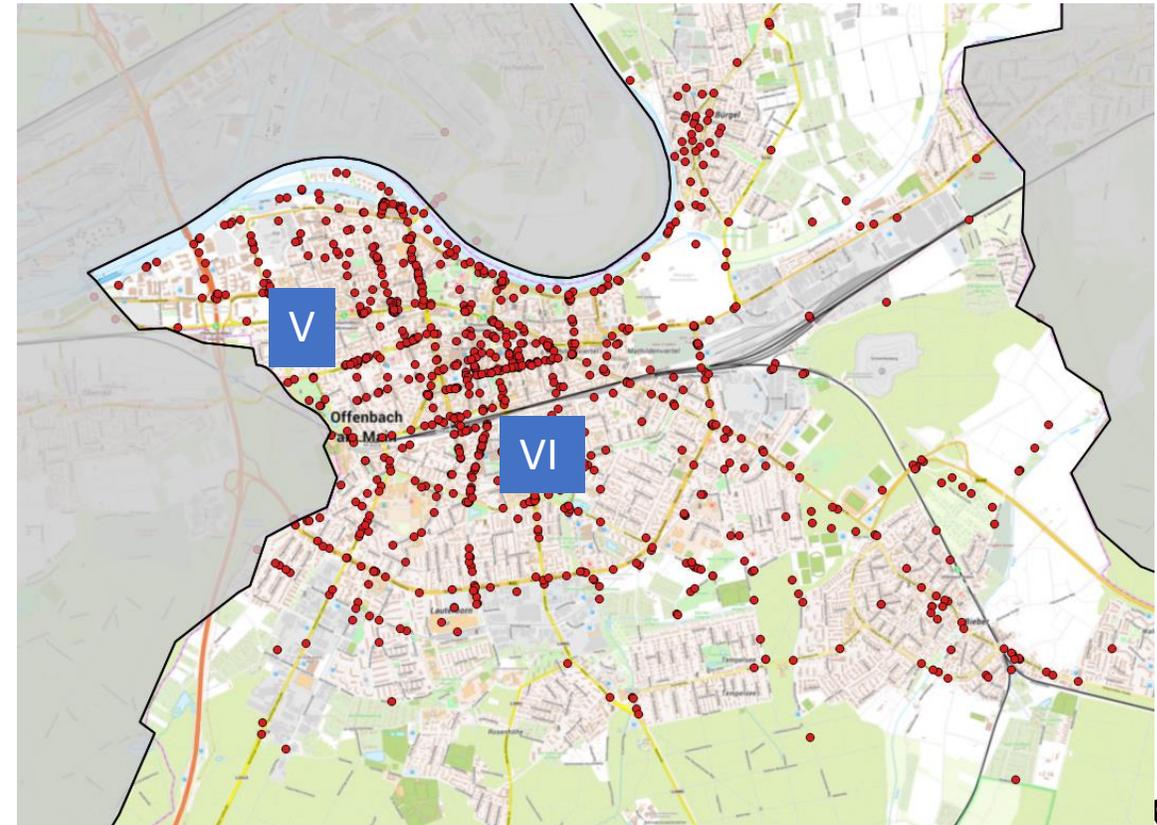
Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
III	Berliner Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Von Kaiserlei kommend keine Planung für den Radverkehr - Pkw halten auf dem Fahrradweg über die gesamte Straße verteilt - Radwegschäden insbesondere zwischen Goethering und Ludwigstraße - Ampelschaltungen für Radfahrer ungünstig (dauern zu lang) - Radwege durch umbauten am Marktplatz zu schmal - Mehr Fahrradabstellplätze am Marktplatz benötigt
IV	Innenstadtbereich (Marktplatz)	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlende Fahrradabstellplätze - Beschädigte Radwege - In den Fahrradstraßen ist zu viel Verkehr durch Pkw - Regelungen in Fahrradstraßen sind oft nicht eindeutig und werden missachtet - Parkende Autos verhindern Sicherheitsabstand für Fahrräder - Insgesamt zu viel Pkw-Verkehr im Innenstadtbereich



962 Negative Einzelmeldungen - RAD

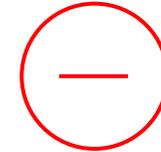


Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
V	Frankfurter Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Befahren der Straße ist durch alte Straßenbahnschienen nicht sicher (Kopfsteinpflaster bietet eine zusätzliche Rutschgefahr) - Querung der Frankfurter Straße ist nur bedingt möglich - Schutzstreifen für Fahrräder sind oftmals zugeparkt und haben somit keine Funktion
VI	Offenbach Hauptbahnhof	<ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeiten der Pkw-Fahrer sind in Bahnhofsnähe zu hoch - Keine barrierefreie Zugangsmöglichkeiten mit dem Fahrrad zu den Gleisen - Keine vernünftigen Abstellmöglichkeiten vorhanden - Regeln der Fahrradstraße werden seitens des IV missachtet - Pkw parken auf den Fahrradwegen - Vorhandene Beschilderung der Fahrradstraßen reicht nicht aus - Kein Radweg auf der Bismarckstraße vorhanden

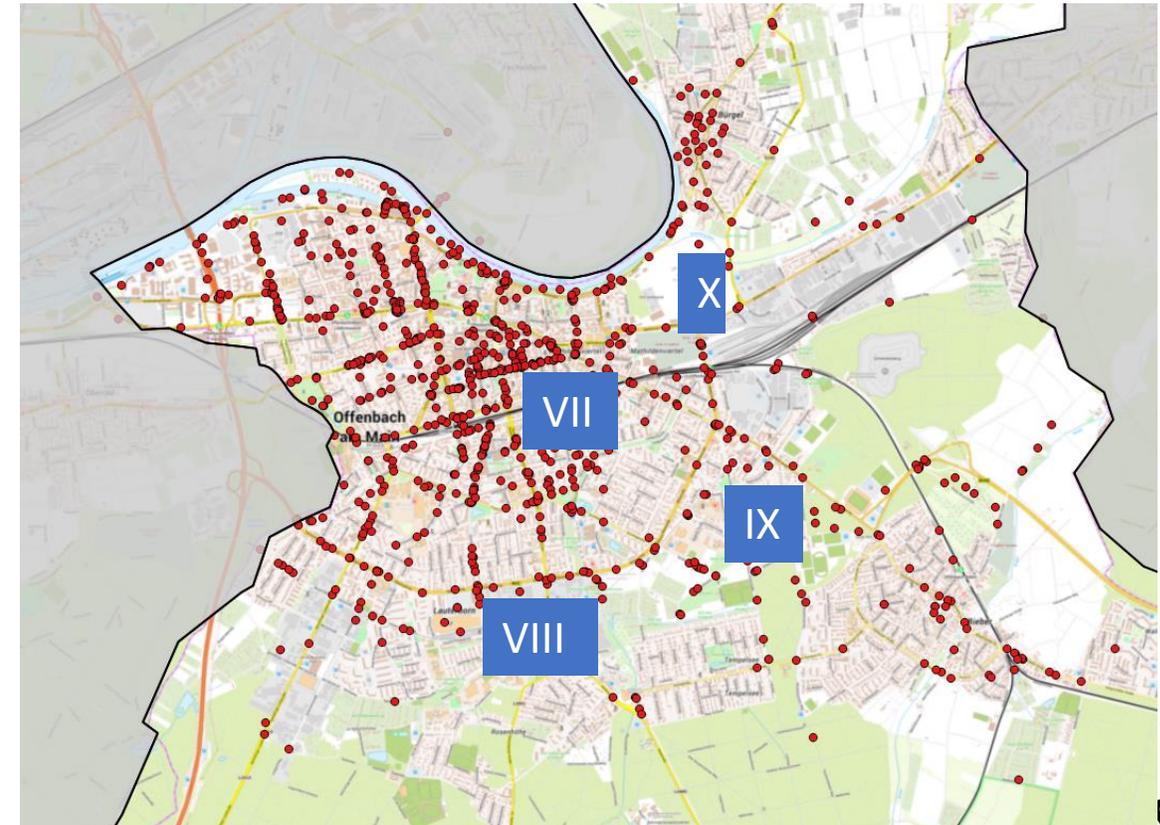


Zwischenauswertung Online-Beteiligung Bürgerschaft

962 Negative Einzelmeldungen - RAD

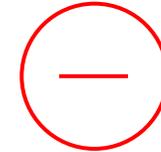


Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
VII	Waldstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Kein baulich getrennter Radweg vorhanden - Fahrradverkehr und Pkw-Verkehr kommen dauerhaft in Kontakt (kein Sicherheitsgefühl)
VIII	B 43 (Odenwaldring + Spessartring)	<ul style="list-style-type: none"> - Kein räumlich getrennter Radweg auf dem Odenwaldring - Ampelphasen für Radfahrer sind zu kurz - Querungen sind nur bedingt möglich und nicht sicher
IX	Bieberer Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Nicht genügend Platz für Fahrradfahrer, welche die Kreuzung am Anfang der Straße überqueren wollen - Fahrradweg ist nur auf einer Seite vorhanden - Keine bauliche Trennung des Fahrradweges von der Straße
X	Offenbach Ostbahnhof	<ul style="list-style-type: none"> - Kein Radweg vorhanden - Gehweg ist für Radfahrer freigegeben aber zu schmal

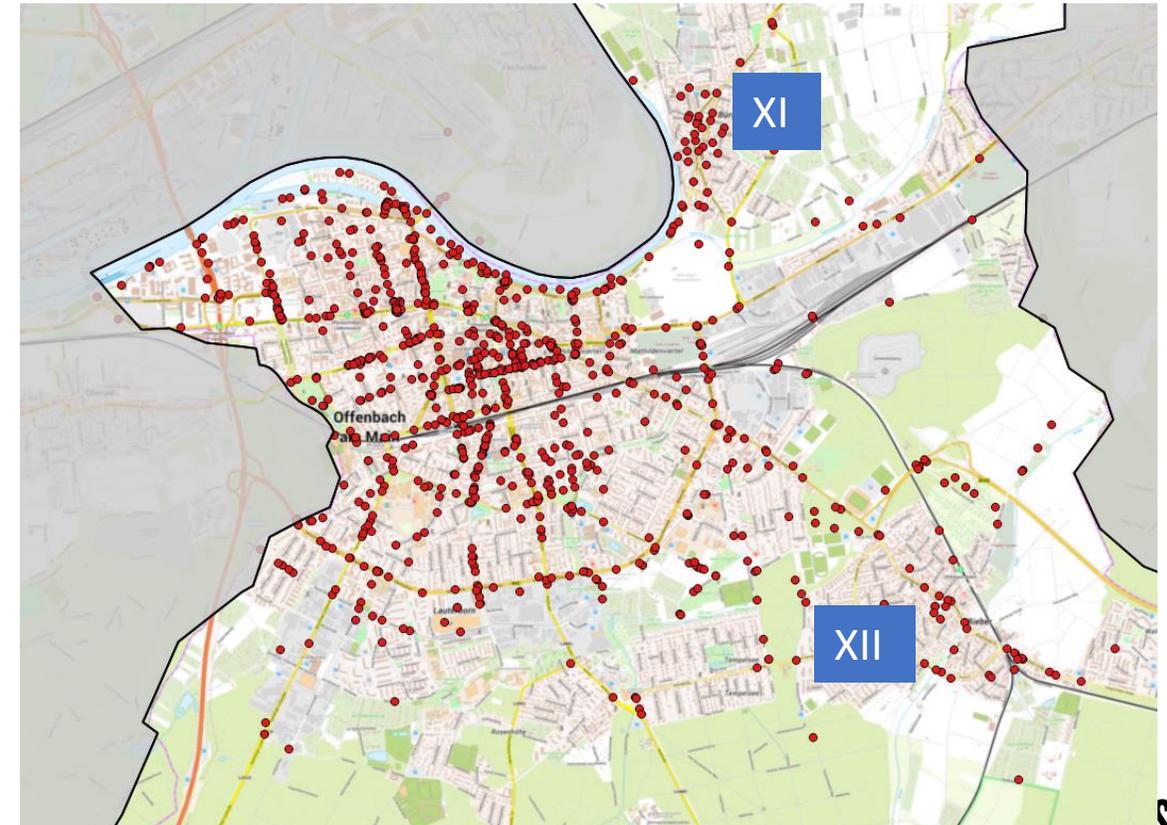


Zwischenauswertung Online-Beteiligung Bürgerschaft

962 Negative Einzelmeldungen - RAD



Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
XI	Bürgel	<ul style="list-style-type: none">- Nicht genügend Raum für Fahrradfahrer; Gehwege werden als Radwege genutzt- Unübersichtlicher Verkehr- Schutzstreifen werden zugeparkt
XII	Bieber (Seligenstädter Straße)	<ul style="list-style-type: none">- Fahrradwege Richtung Bieber enden einfach- Pkw parken auf dem Radweg- Keine wirklich Trennung von Pkw und Fahrrad, da der Radweg zu schmal ist- Geschwindigkeiten an Kreuzungen zu hoch um sie sicher zu überqueren



+ Stärken und Chancen

Räumlich und baulich abgetrennte Radwege
(Bsp. Mainradweg, Berliner Str.)

Hoher Aufenthaltsqualität im Hafen
(Bsp. Mainradweg)

Umsetzung von Fahrradstraßen

Intermodalität an bestehenden Verkehrsknotenpunkten
(S-Bahn Halte, Bahnhof)

— Herausforderungen

Keine durchgängigen Verbindungen vorhanden
(Bsp. Bieberer Straße, Waldstraße)

Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr
(Geschwindigkeitsverstöße in Fahrradstraßen)

Kfz behindern durch falsches Parken die Radwege

Nicht genügend Abstellmöglichkeiten, insbesondere im
Innenstadtbereich

Befahrbarkeit der Frankfurter Straße
(Schienen, Kopfsteinpflaster)

Barrierefreier Zugang des Hauptbahnhofes
(Fahrradmitnahme aktuell nicht möglich)

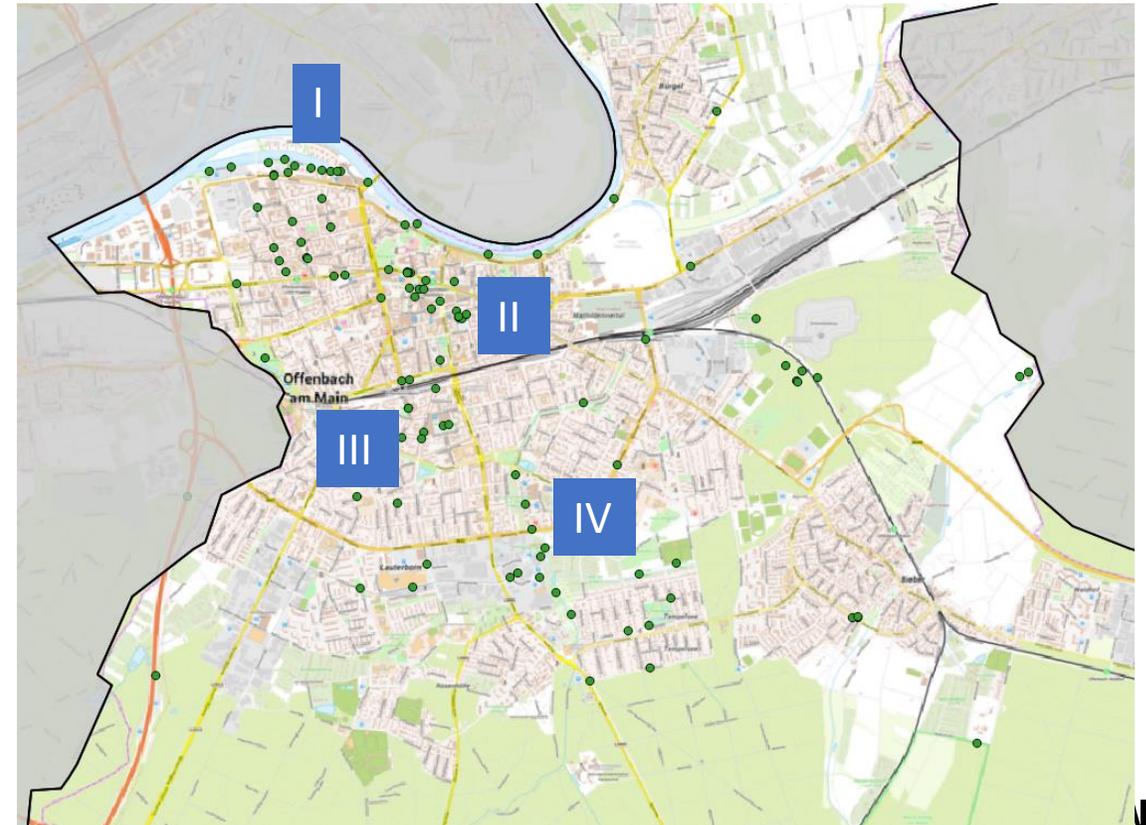
Straßenzustand

Zwischenauswertung Online-Beteiligung Bürgerschaft



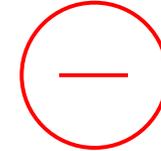
107 Positive Einzelmeldungen – zu Fuß

Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Positives
I	Nordring/Mainstraße	- Sichere Wegführung im Hafen-Bereich durch getrennte Rad- und Fußwege
II	Innenstadtbereich (Berliner Straße + Wilhelmsplatz)	- Getrennte Rad- und Fußwege - Gute Verknüpfung zum ÖPNV - Gute Aufenthaltsqualität für Fußgänger - Sperrung des Wilhelmsplatz für Pkw
III	Offenbach Hauptbahnhof	- Grünfläche (Schäferstraße; Bahnhof Südseite) bleibt frei von Pkw - Gute Anbindung auch an andere Verkehrsmittel (Bsp. Car-Sharing)
IV	Waldstraße (Am Hainbach + Einzelhandelsstandorte)	- Gute Wegführung - Breit ausgebaute Wege

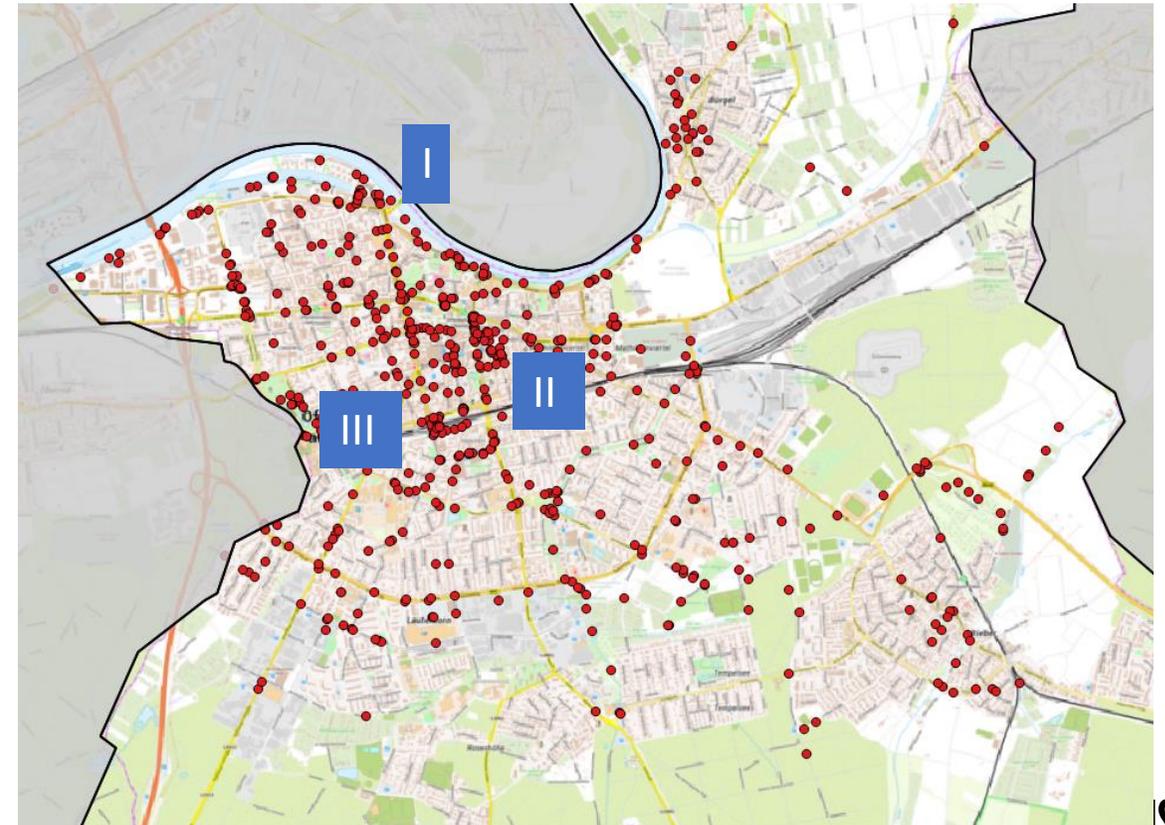


Zwischenauswertung Online-Beteiligung Bürgerschaft

714 Negative Einzelmeldungen – zu Fuß

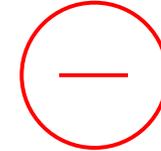


Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
I	Nordring/Mainstraße	<ul style="list-style-type: none">- Enge Wege; Kein Sicherheitsgefühl- Hohe Dichte an parkenden Autos (blockieren Fußgängerwege)- Ampelschaltung dauert oftmals zu lang (lange Wartezeiten)
II	Innenstadtbereich (Berliner Straße + Marktplatz)	<ul style="list-style-type: none">- Ampelschaltung dauert zu lang (an mehreren Kreuzungen)- Schlechte Abstimmung der Ampelschaltungen- Zu wenige Querungsmöglichkeiten in der Innenstadt- Zu hohes Verkehrsaufkommen durch Pkw- Parkende Pkw blockieren die Fußwege
III	Offenbach Hauptbahnhof	<ul style="list-style-type: none">- Keine Barrierefreiheit (bspw. nicht behindertengerecht)- Schlechte Aufenthaltsqualität

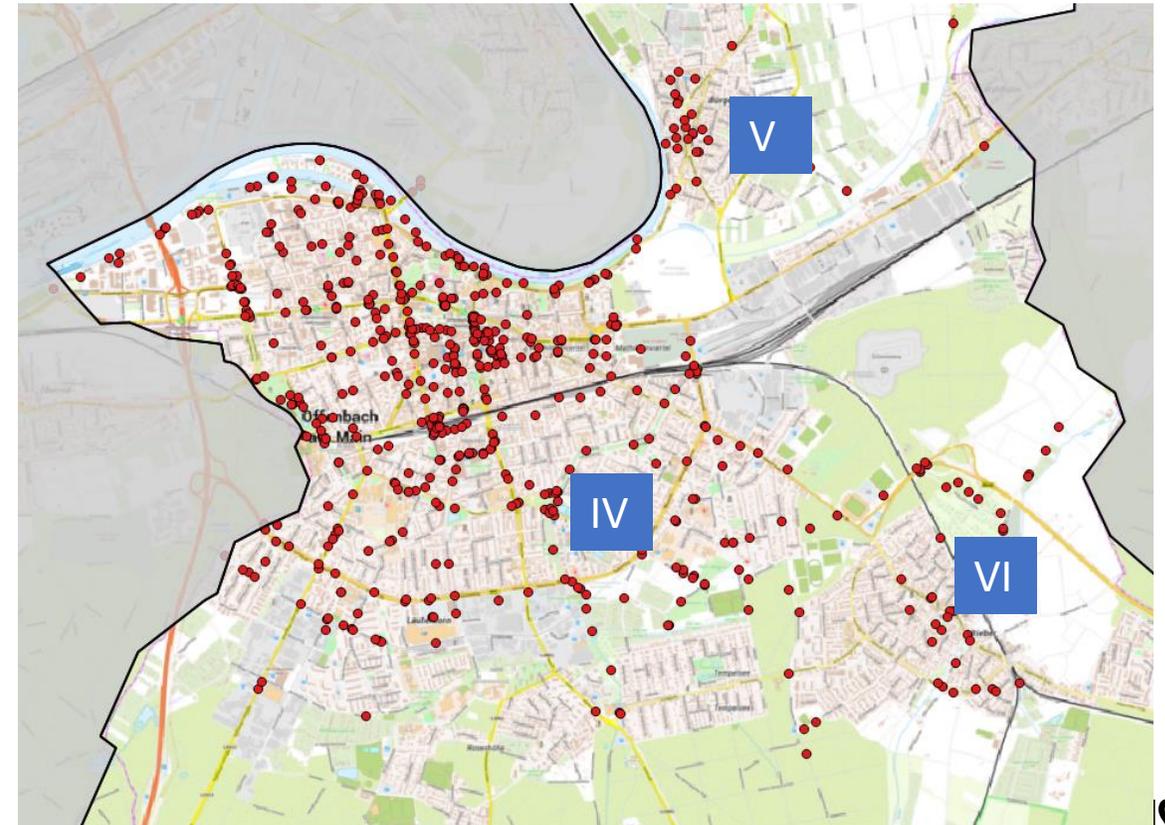


Zwischenauswertung Online-Beteiligung Bürgerschaft

714 Negative Einzelmeldungen – zu Fuß



Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
IV	Waldstraße + Hessenring	<ul style="list-style-type: none">- Zu wenige Querungsmöglichkeiten- Gefährliche Situationen durch Missachtung der Verkehrsführung von Pkw-Fahrern- Zu wenige Zebrastreifen
V	Bürgel (Offenbacher Straße + Langstraße)	<ul style="list-style-type: none">- Gehwege sind zu eng- Verkehrsberuhigter Bereich ist in umliegenden Straßen notwendig
VI	Bieber (Bremer Straße + Seligenstädter Straße)	<ul style="list-style-type: none">- Zu hohe Geschwindigkeiten von Pkw (Tempolimit einführen)- Falschparker behindern die Gehwege



+ Stärken und Chancen

Getrennte Rad- und Fußwege

Breit ausgebaute Wege

Gute Aufenthaltsqualität für Fußgänger
(z.B. durch freigehaltene Grundflächen)

Gute Verknüpfung an andere Verkehrsmittel

— Herausforderungen

Behinderung der Fußwege durch parkende Kfz
(Gehwegparken)

Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu hoch für sichere
Fortbewegung zu Fuß

Zu wenig Querungsstellen in der Innenstadt
(Berliner Straße)

Aufenthaltsqualität verbessern (z.B. Hauptbahnhof)

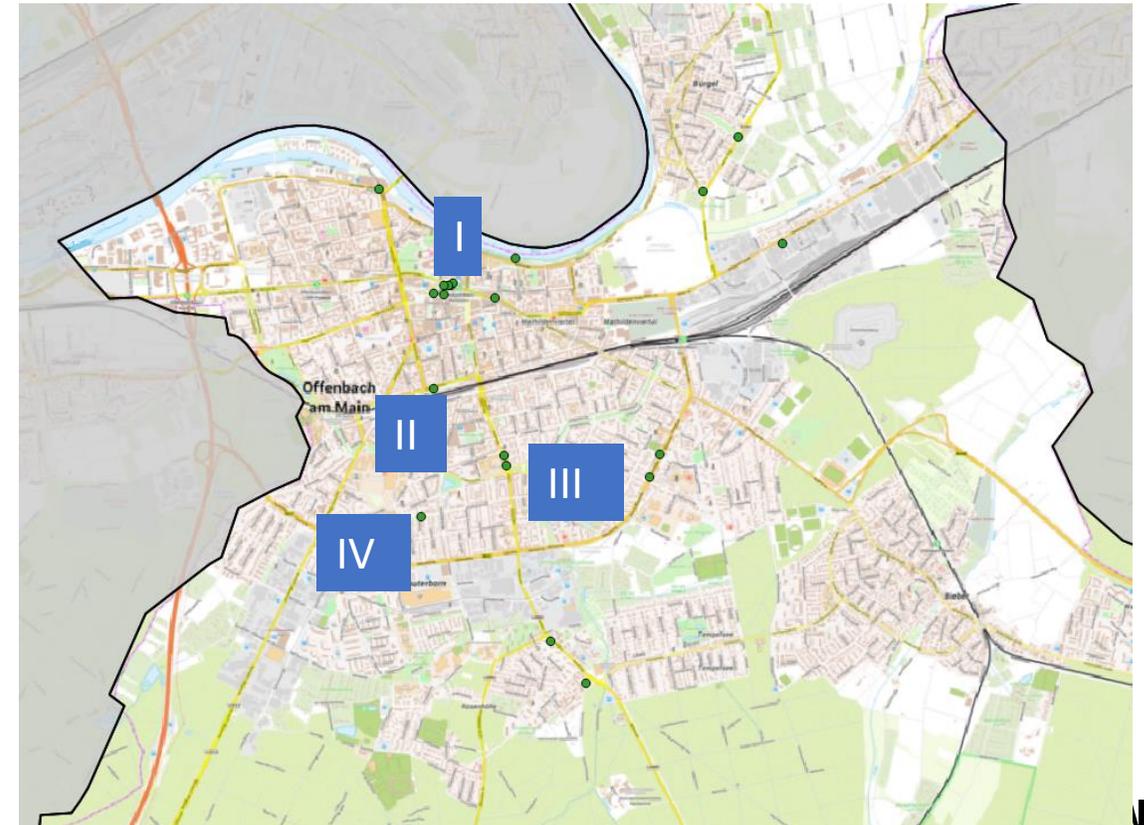
Zustand der Infrastruktur

Auswertung Online-Beteiligung ÖPNV

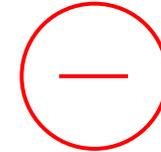
20 Positive Einzelmeldungen – Bus



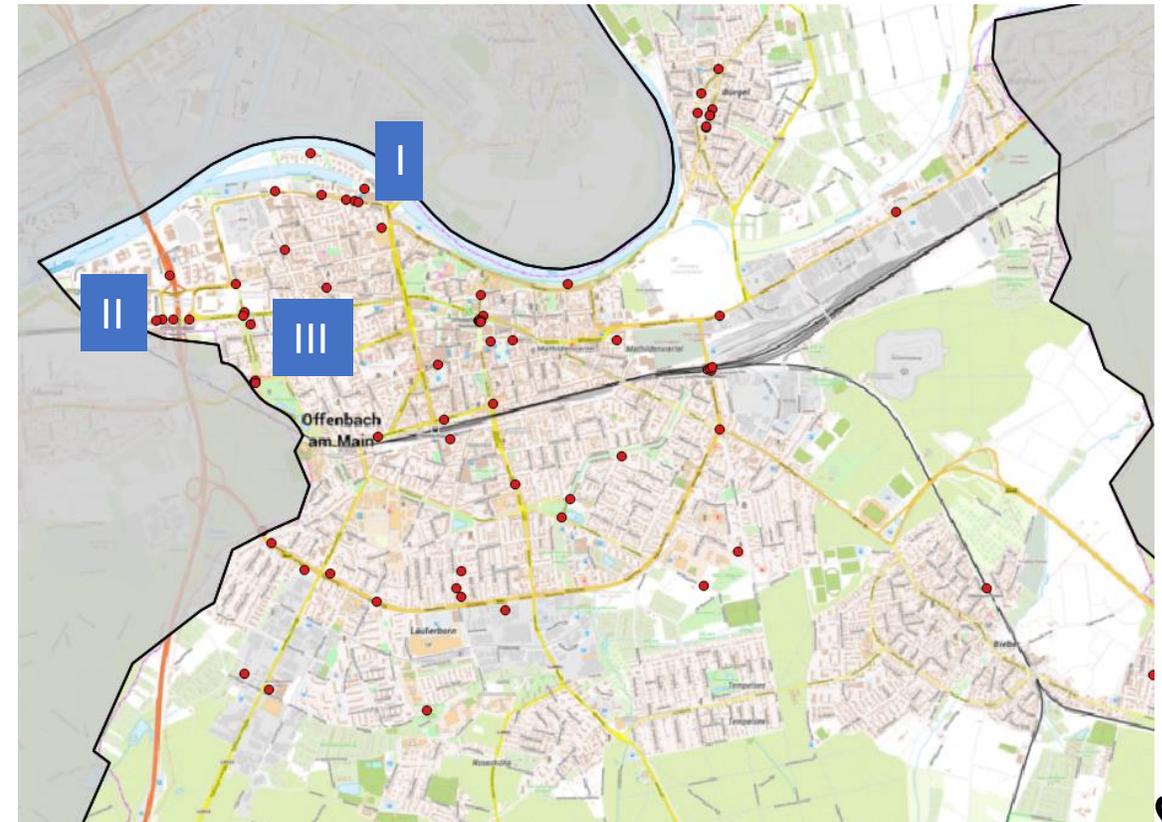
Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Positives
I	Offenbach Marktplatz (Bus-Halt)	<ul style="list-style-type: none">- Gute Erreichbarkeit der Innenstadt durch ÖPNV- Funktionierende Dreh- und Angelpunkt des ÖPNV (mehrere Bushaltestellen und -Buslinien)- Separate Spur für den Busverkehr
II	Offenbach Hauptbahnhof	<ul style="list-style-type: none">- Verknüpfung von mehreren Verkehrsmitteln (bsp Bike- und Carsharing)
III	Waldstraße	<ul style="list-style-type: none">- Ausreichende Taktung der Linien- Gute Anbindung an den ÖPNV
IV	Brinkstraße an der B43	<ul style="list-style-type: none">- Ausreichende Anbindung an den ÖPNV



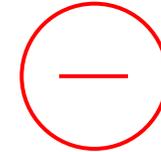
80 Negative Einzelmeldungen – Bus



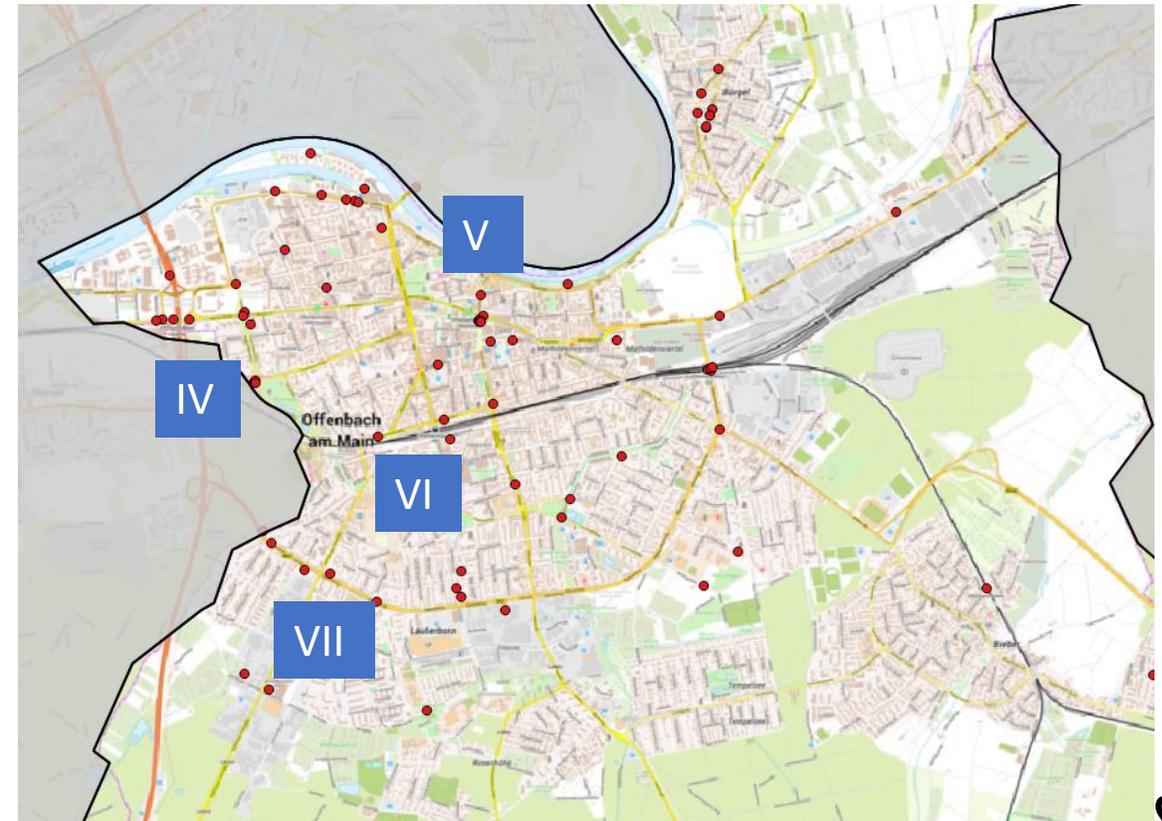
Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
I	Nordring/Mainstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Geringe Aufenthaltsqualität (mehrere Haltestellen ohne Wetterschutz und Sitz-möglichkeiten) - Buslinien benötigen im Berufsverkehr zu lang (Straßenbahn als Alternative) - Parkende Fahrzeuge behindern die Fahrbahn der Linien
II	Offenbach Kaiserlei (Bus-Halt)	<ul style="list-style-type: none"> - Geringe Aufenthaltsqualität (ohne Wetterschutz und Sitz-möglichkeiten) - Umständliche Platzierung der Haltestellen (längere Wege zur S-Bahn)
III	Berliner Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Durch hohes Verkehrsaufkommen und eine nicht ausreichende Ampeltaktung kommt es zu Stau (Verspätung der Linien)



80 Negative Einzelmeldungen – Bus

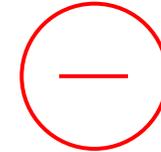


Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
IV	Frankfurter Straße	- Anbindung an die städtischen Buslinien ist schlecht
V	Offenbach Marktplatz	- Lange Wartezeiten durch schlechte Taktung - Schlechte Anbindung an die Buslinien in südlicher Richtung (vor allem im Feierabendverkehr) - Unübersichtliche Haltestellen
VI	Offenbach Hauptbahnhof	- Bushaltestellen bieten nicht genug Fläche für Nutzer der Buslinien
VII	B43 (Odenwaldring)	- Keine Ausreichende Taktung der Buslinien (vor allem Bus 107) - Keine Busspur - Staubildung durch hohes Verkehrsaufkommen (Verspätungen als Folge)

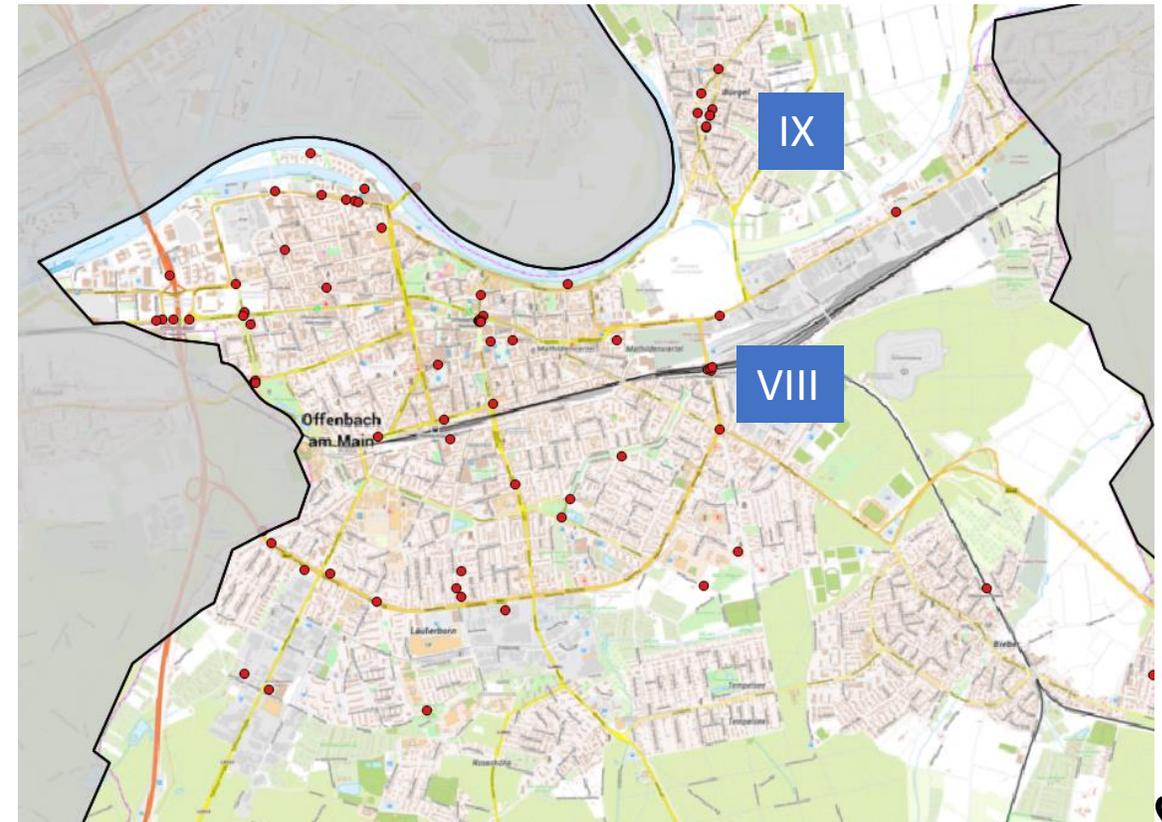


Auswertung Online-Beteiligung ÖPNV

80 Negative Einzelmeldungen – Bus



Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
VIII	Offenbach Ostbahnhof	<ul style="list-style-type: none"> - Informationsanzeigen zu unübersichtlich - Linie 107 hat eine schlechte Anbindung an den S-Bahn Verkehr - Busanbindung zwischen Bieber und Bügel ist nicht ausreichend (lange Umsteigezeiten am Bahnhof)
IX	Bügel (Langstraße + Rumpenheimer Straße)	<ul style="list-style-type: none"> - Schlechte Busverbindung in der Nacht - Erschwertes Fahren durch parkende Pkw - Kapazität der Buslinien ist über das Maximum ausgereizt (Bsp. Bus 107)



+ Stärken und Chancen

Gute Erreichbarkeit der Innenstadt

Ausreichende Taktung der Linien

Separate Busspuren
(Bsp.: Berliner Str., Marktplatz)

Intermodalität
(insbesondere an Umstiegspunkten mit dem SPNV)

— Herausforderungen

Verspätungen während der Hauptverkehrszeit

fehlende Busspur entlang der B43

Taktung zwischen ÖPNV/SPNV verbesserungswürdig

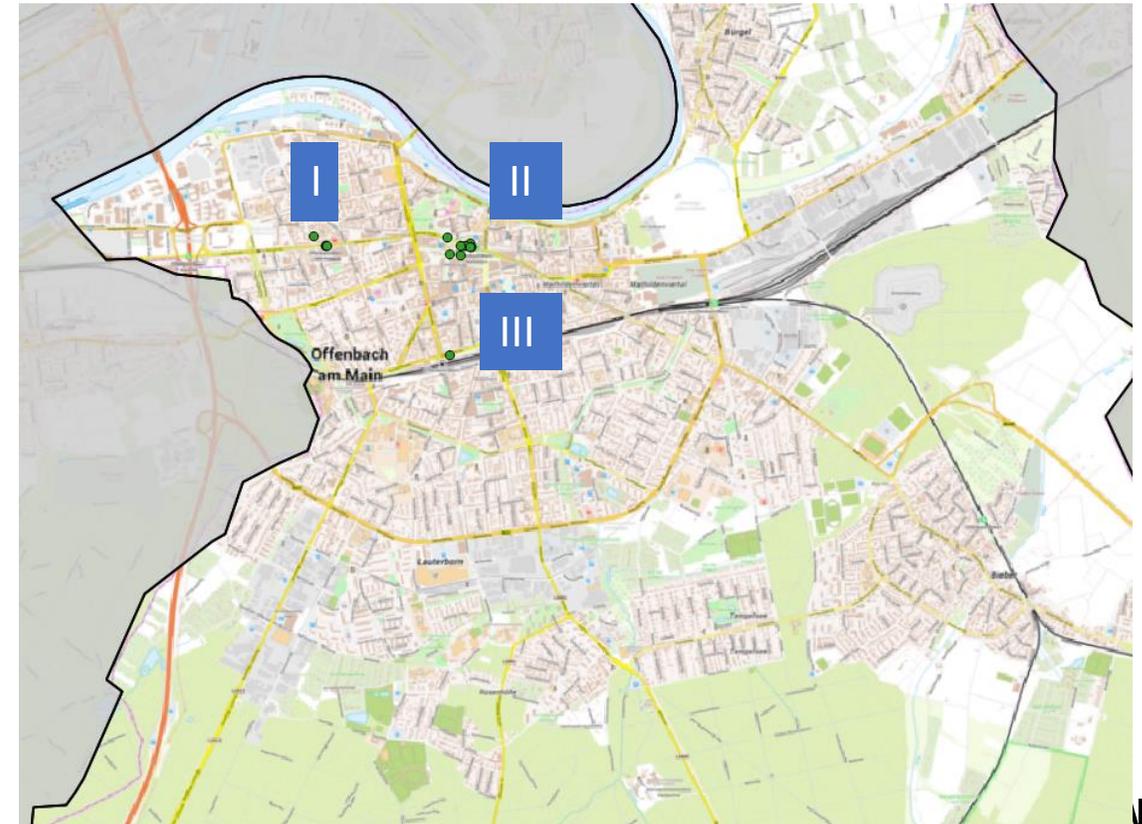
Kapazitätsengpässe zur Hauptverkehrszeit

Auswertung Online-Beteiligung SPNV

14 Positive Einzelmeldungen – Bahn

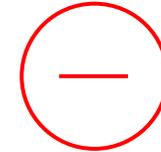


Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Positives
I	Offenbach Marktplatz (S-Bahn Halt)	<ul style="list-style-type: none">- Gute Anbindung nach Frankfurt durch S-Bahn- Weiterhin gute Verknüpfung mit dem regionalen Buslinien
II	Offenbach Ledermuseum (S-Bahn Halt)	<ul style="list-style-type: none">- Gute Anbindung nach Frankfurt durch S-Bahn- Barrierefreiheit
III	Offenbach Hauptbahnhof	<ul style="list-style-type: none">- Gute Vernetzungs-möglichkeiten mit anderen Verkehrsmitteln (Bike- und Carsharing)

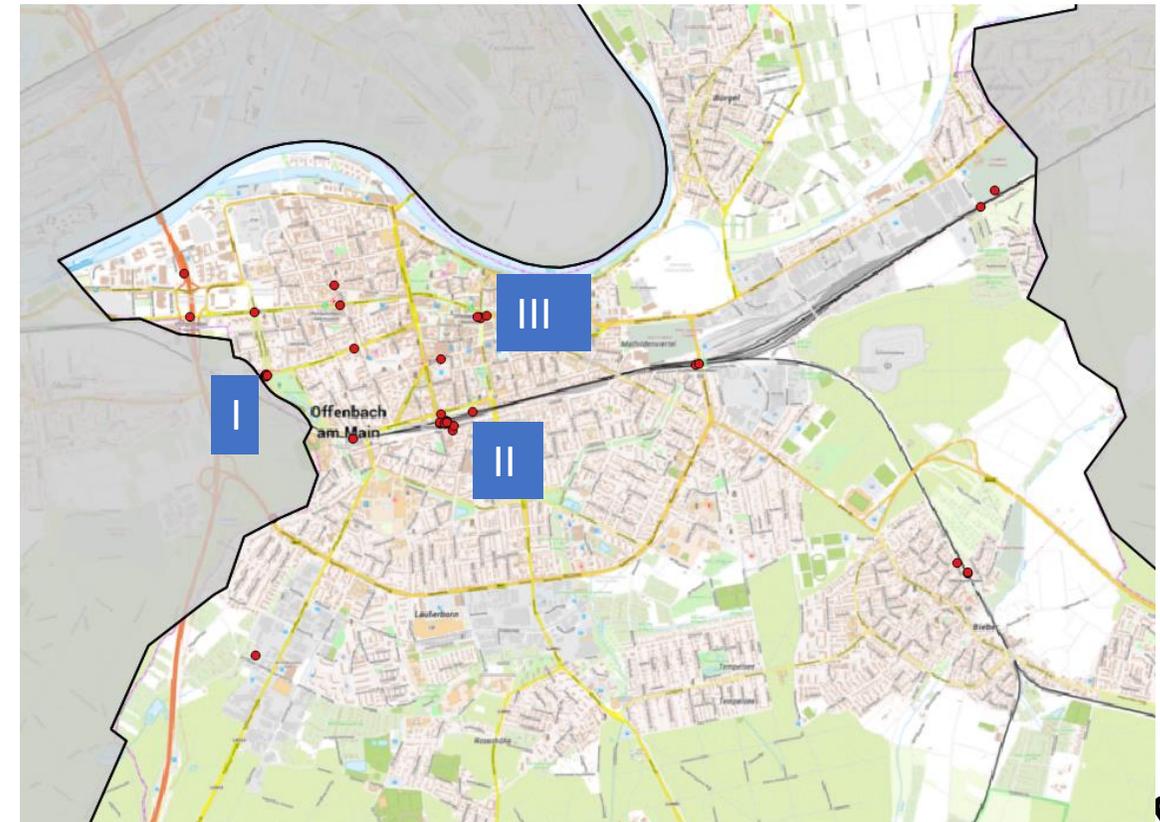


Auswertung Online-Beteiligung SPNV

47 Negative Einzelmeldungen – Bahn



Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
I	Offenbach Stadtgrenze	<ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung der Straßenbahn (Endhaltestelle) bis in die Innenstadt OF - schlechte Anbindung an den ÖPNV
II	Offenbach Hauptbahnhof	<ul style="list-style-type: none"> - Kein ICE-Halt - Keine Möglichkeit zum Wechsel zwischen Regional- und S-Bahn - sanierungsbedürftig und nicht barrierefrei - Steigerung Aufenthaltsqualität
III	Offenbach Marktplatz	<ul style="list-style-type: none"> - Taktung und Umstieg zwischen Bahn- und Busverkehr (Insbesondere Linie 105)



+ Stärken und Chancen

Gute Anbindung nach Frankfurt (S-Bahn und Regionalbahn)

Gute Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln (ÖPNV und Car-Sharing am Hbf)

— Herausforderungen

Taktung zwischen ÖPNV/SPNV verbesserungswürdig

Schlechte Aufenthaltsqualität am Hauptbahnhof

Kein ICE-Halt am Hauptbahnhof

Weitere Arbeitsschritte des VEP

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und der Festlegung des verkehrlichen Leitbilds für die Stadt Offenbach am Main sind die folgenden Arbeitsschritte vorgesehen:

- 1 - Identifizierung und **Definition maßgebender Handlungsfelder**
- 2 – Erfassung von **Einzelmaßnahmen für die Verkehrsträger Fuß- und Radverkehr, Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr und Öffentlicher Verkehr**
- 3 – Planung und Durchführung **partizipierender Mobilitätsforen (Juli 2022)** zur Bewertung der Handlungsfelder und Einzelmaßnahmen
- 4 – Identifikation von **12 Schlüsselmaßnahmen** für die verkehrliche Entwicklung der Stadt Offenbach am Main
- 5 – Abstimmung des Handlungskonzeptes in **separaten Sitzungen der Projektsteuerungsgruppe/ Lenkungskreis** (September 2022)
- 6 – **Abschluss des VEP 2035** (Ende Dezember 2022)