

Leitbild für die Mobilität der Zukunft im Kreis Offenbach

Bericht
zum Zeitraum 2013 bis 2018

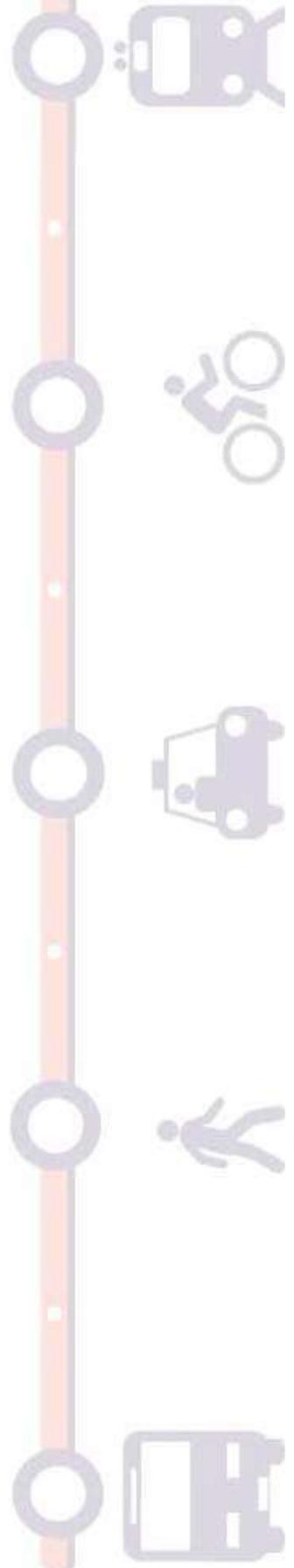
für den
Kreis Offenbach

zusammengestellt von:
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Januar 2020

im Auftrag von:

Einfaach mobil!



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangssituation	2
2. Methodik und Vorgehensweise	8
3. Zielsystem für das Leitbild Mobilität der Zukunft	16
4. Ergebnisse auf dem Weg	19
4.1 Ausgewählte Aktivitäten im Kreis	19
4.11 Öffentlicher Personennahverkehr	20
4.12 Straßennetz	23
4.13 Rad-Hauptnetz im Kreis Offenbach	25
4.14 Querungsstellen außerorts für den Fuß- und Radverkehr	28
4.15 Nahmobilitäts-Check und Nahmobilitätsplan	31
4.16 Nahmobilitäts-Check in Verbindung mit Sicherheitsaudit in Bestand und Planung	32
4.17 Intermodale Verknüpfungspunkte	34
4.18 Mobilitätsmanagement und weitere Ansätze	36
4.2 Ausgewählte Aktivitäten der Kommunen im Kreis	38
5. Zusammenfassung und Ausblick	42
6. Faktenblatt zum Leitbildprozess	46
7. Abbildungsverzeichnis	47
8. Literaturverzeichnis	49

1. Ausgangssituation

Der Kreis Offenbach ist mit etwa 354.000 E (2018) verteilt auf 13 Kommunen und rund 994 E/km² dicht besiedelt und besitzt den Charakter einer „Großstadt im Grünen“. Neben der Ausrichtung auf Frankfurt, Darmstadt, Offenbach, Hanau und Aschaffenburg wird zwischen den Kommunen zum Arbeiten, Einkaufen oder in der Freizeit gependelt.

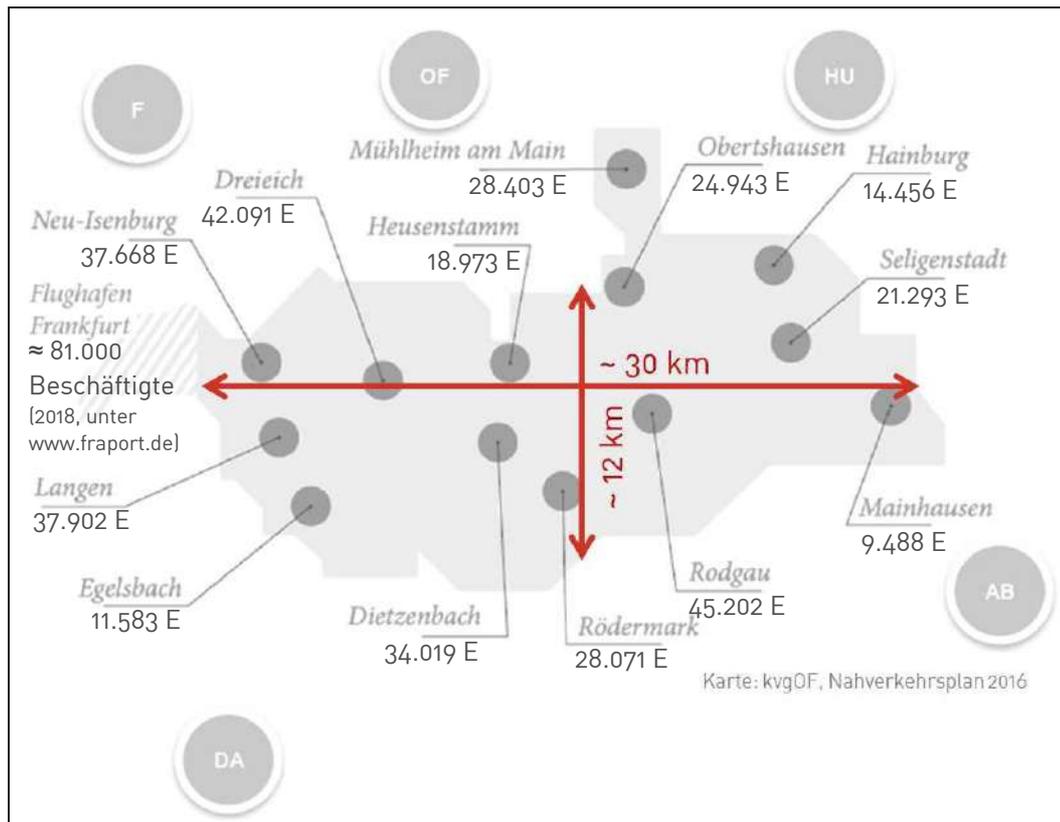


Abbildung 1: Kreis Offenbach zwischen den benachbarten Oberzentren (Einwohneranzahl zum 31. Dezember 2018)

Die Studie der Initiative PERFORM Zukunftsregion FrankfurtRheinMain (IHK Frankfurt, 2018) gibt einen Überblick über die Pendlerverflechtungen zu den sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen in der Metropolregion FrankfurtRheinMain. Sie verdeutlicht, wie stark die Metropolregion vernetzt ist. Bei der Planung von Wohn- und Gewerbegebieten sowie der Verkehrswege muss daher regional gedacht werden. Eine Übersicht der Auspendler (rund 84.000 P) und Einpendler (rund 68.000 P) im Kreis Offenbach zeigt Abbildung 2.

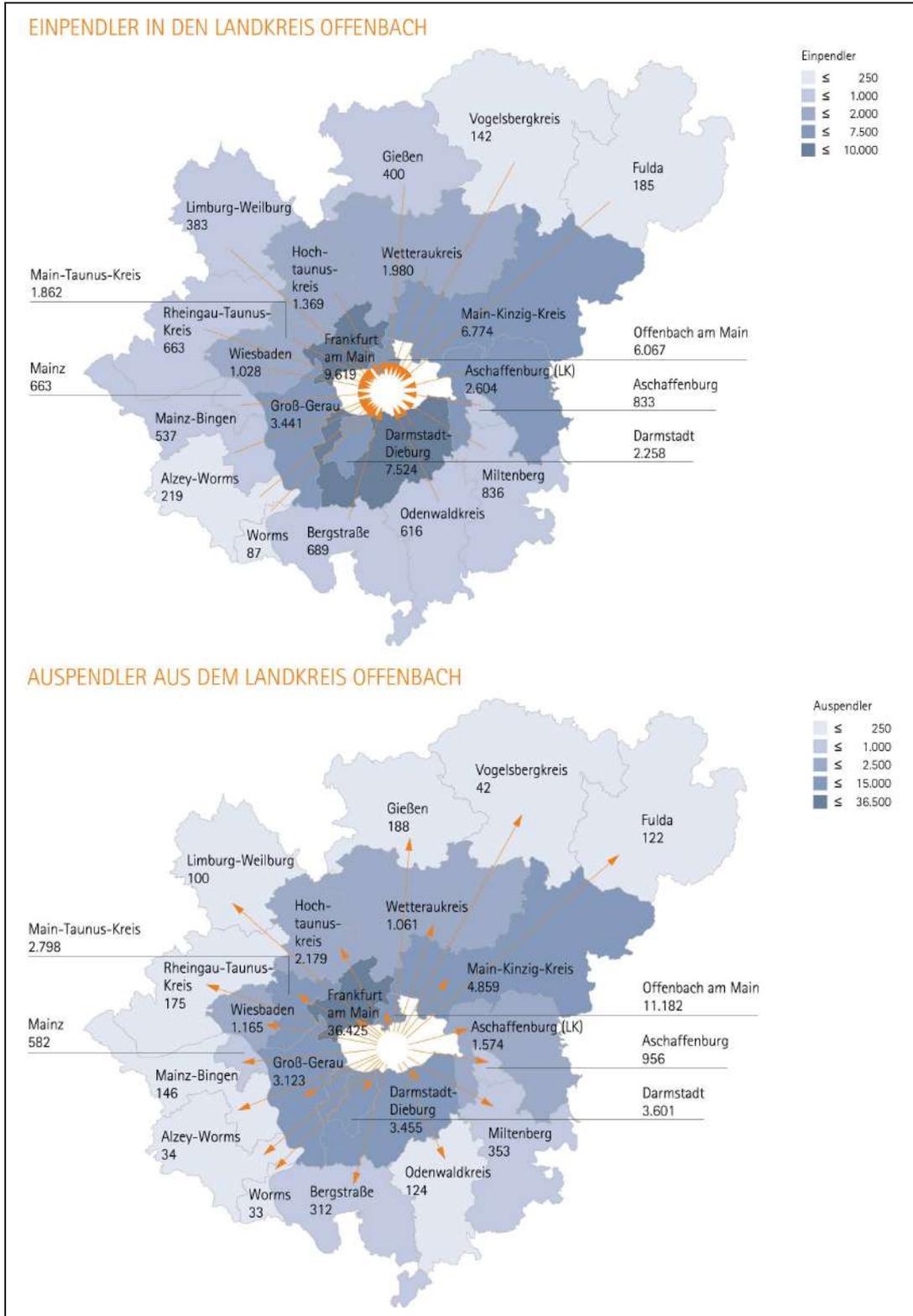


Abbildung 2: Ein- und Auspendler zu sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen im Kreis Offenbach (IHK Frankfurt, 2018)

Es entstehen weiterhin neue Wohn- und Gewerbestandorte. Eine Zusammenstellung der geplanten Flächen auf Basis des Regionalen Flächennutzungsplanes (RegFNP) 2010 (Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2010) zeigt Abbildung 3.

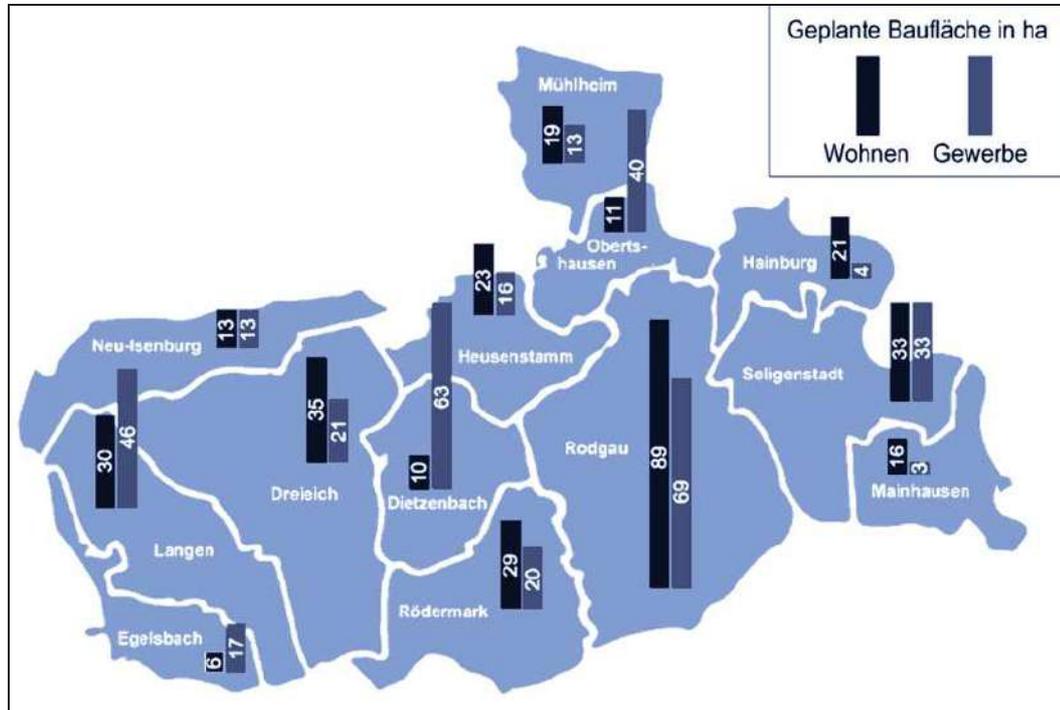


Abbildung 3: Geplante Bauflächen im Kreis Offenbach (nach: RegFNP2010 (Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2010))

Der Kreis Offenbach verfügt über eine Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau. Neben einem ausgezeichneten Straßennetz mit direkten Anschlüssen an das BAB-Netz besitzt jede Kreiskommune einen Schienenanschluss mit S-Bahnen bzw. Regionalbahnen in dichten Taktfolgen in den Hauptverkehrszeiten. Weite Bereiche der Siedlungsfläche liegen in einem 1 km-Radius um die Haltepunkte. Das Schienennetz wird ergänzt durch ein dichtes Netz von Buslinien. Im Nahverkehrsplan 2016ff ((kvgOF), 2017) wurde dieses kreisweit neu auf das Angebot im Schienenverkehr und auf die Erfordernisse im Kreis Offenbach ausgerichtet (Abbildung 4).

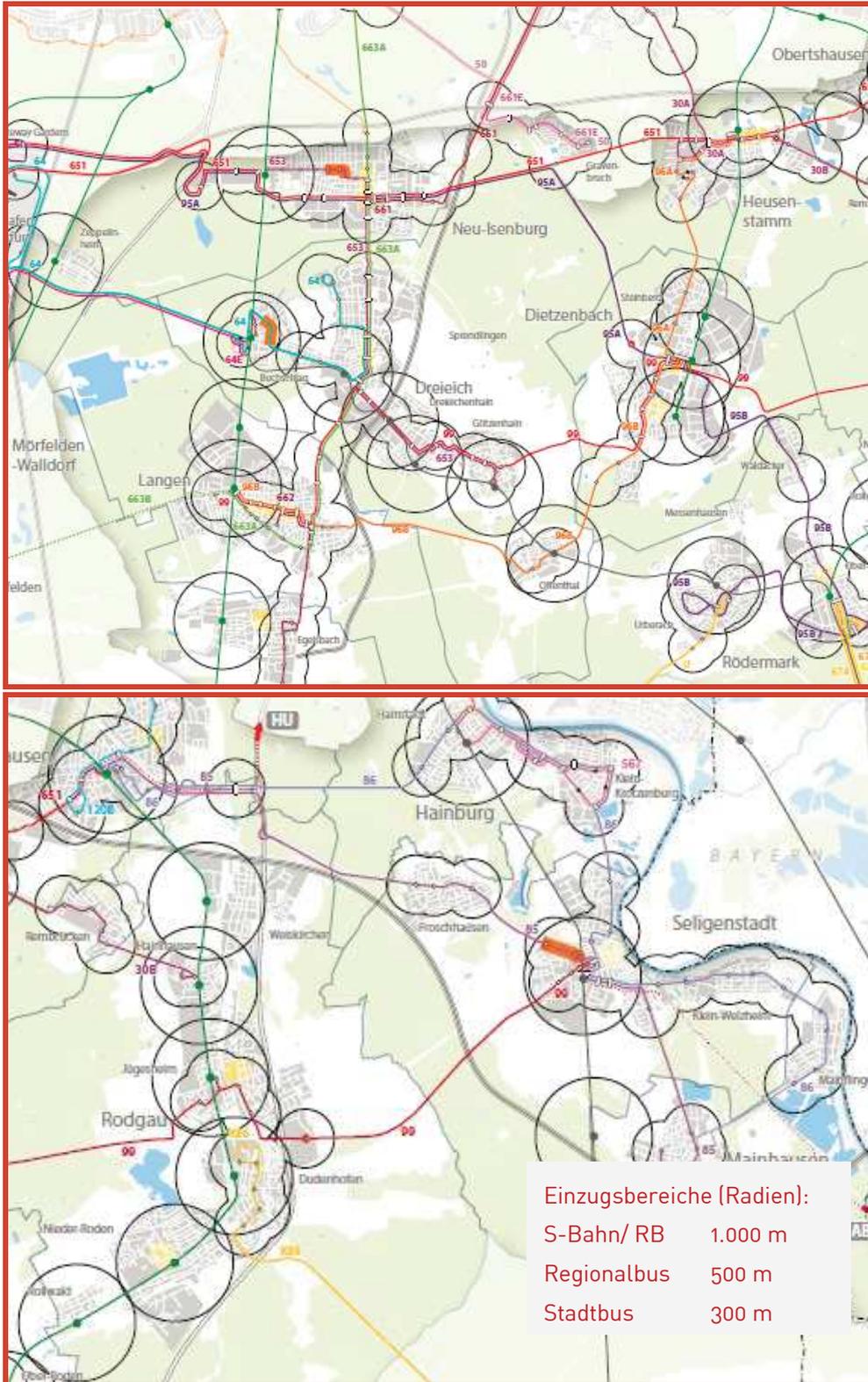


Abbildung 4: ÖPNV-Angebot und Einzugsbereiche im Kreis Offenbach ((kvgOF), 2017)

Das gute Mobilitätsangebot gehört zu den wichtigen Standortfaktoren im wirtschaftlich starken Kreis Offenbach. Es bewegt die Menschen täglich aufs Neue. Unterwegs mit Bus, Bahn, Fahrrad, Auto, Motorrad oder zu Fuß werden kurze und schnelle Wege sowie komfortable und sichere Verbindungen zu den Zielen gesucht. Dabei ist die Infrastruktur auf Schiene und Straße in den Hauptverkehrszeiten an ihrer Kapazitätsgrenze. Die Grenzen der Belastbarkeit der Bevölkerung bezüglich Verkehrslärm und Schadstoffbelastung sind erreicht. Die Infrastruktur muss gesichert und zukunftsgerichtet fortgeschrieben werden.

Gleichzeitig spricht Vieles dafür, dass sich das Mobilitätsverhalten bis 2030 signifikant wandelt. Werte wie Klimaschutz, Lärminderung oder Gesundheitsbewusstsein gewinnen verstärkt an Bedeutung. Der demografische Wandel ist im Kreis abgemildert spürbar. Die Bevölkerungsanzahl steigt nach aktuellen Prognosen auf rund 371.000 E im Jahr 2030 (Hessisches Statistisches Landesamt, 2018). Zwischen 2013 und 2018 ist die Bevölkerungszahl um rund 15.000 E auf 354.000 E gestiegen. Es wird weniger junge und immer mehr ältere Menschen geben.

Zukunftsbilder für eine verträgliche Mobilität der Menschen und Güter sind gerade in Hinblick auf die wachsende Bevölkerung gefragt. Unabdingbar wird es sein, dass die Städte und Gemeinden im Kreis Offenbach in der Zukunft fuß- und radverkehrsfriendly sind, Car-Sharing-Parkplätze und Radstationen wird es an allen größeren Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Personenverkehr geben. Das Elektrofahrrad (Pedelec) hat sich über alle Altersgruppen etabliert. Der öffentliche Verkehr ist durch Echtzeit-Auskunft und -Steuerung flexibler geworden. In nachfrageschwächeren Regionen des Kreises ist durch bedarfsgerechte Bedienungsformen ein nachfrageorientiertes und flexibles Angebot geschaffen worden. Es besteht ein Mix verschiedener Grundelemente aus starren und flexiblen Liniendiensten, Mitfahrdiensten, Bike- und Car-Sharing, Mietwagen, Lieferdiensten oder Taxen. Schnelllinien ermöglichen eine zeitsparende Beförderung im Kreisgebiet.

Der öffentliche Raum und der öffentliche Verkehr sind nahezu barrierefrei gestaltet und erreichbar. Für Personen, welche den heutigen öffentlichen Verkehr nicht mehr nutzen können, bestehen flexible Hol- und Bringdienste.

Bis zum Jahr 2030 werden heute im Planungsprozess befindliche Infrastrukturergänzungen im Kreis Offenbach weitgehend abgeschlossen sein. Dies sind beispielsweise die Regionaltangente West nach Neu-Isenburg bis zum Birkengewann bzw. Dreieich-Buchsschlag, die Anbindung zum Terminal 3 des Flughafens Frankfurt oder der letzte Abschnitt der Umgehungsstraße in Seligenstadt.

Neben den Infrastrukturergänzungen bieten insbesondere Sanierungsmaßnahmen im vorhandenen Netz - wie bei Fahrbahndecken oder dem Kanal- und Leitungsnetz - optimale Möglichkeiten für die Neuausrichtung der Infrastruktur auf die erwarteten und notwendigen Anpassungen für ein verändertes Mobilitätsverhalten.

Um sich diesen Herausforderungen aktiv zu stellen, hat der Kreis Offenbach gemeinsam mit der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvgOF) und mit Unterstützung der Gesellschaft für Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main mbH (ivm) im Mai 2013 den Prozess zu einem „Leitbild für die Mobilität der Zukunft“ angestoßen. Dieser soll Lösungen für die Verkehrsprobleme aufzeigen und zugleich Mobilität und Klimaschutz besser in Einklang bringen. Die Hochschule Darmstadt unterstützt fachlich und lenkt den Prozess durch Inputs von außen.

In diesem Zusammenhang wurde der Kreis Offenbach im Jahr 2017 auch Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Energie und Wohnen.

2. Methodik und Vorgehensweise

Der Weg zu einem Leitbild für die Mobilität im Jahr 2030, welches als Grundlage dient, das sich wandelnde Mobilitätsverhalten mit angemessenen Handlungskonzepten aktiv zu unterstützen und zu steuern, erfordert eine intensive Einbindung der Entscheidungsgremien des Kreises (einschließlich kvgOF), der Kommunen, der regionalen Verwaltungseinheiten wie Hessen Mobil, RMV oder Regionalverband Frankfurt RheinMain. Auch die Bevölkerung und die Wirtschaft sind in den Prozess hin zu einem Leitbild einzubinden, um Verständnis für notwendige Veränderungen zu erreichen. Vor dem Hintergrund der sich erheblich wandelnden Rahmenbedingungen sind neue Strukturen in weiten Teilen unausweichlich und können heute noch aktiv gestaltet werden.

Es ist dabei ein Konsens zu akzeptierten gesellschaftlich Rahmenbedingungen über notwendige Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur herbei zu führen. Erfahrungsgemäß kann ein solcher Konsens nicht von Anfang an vorausgesetzt werden und ist nicht ad hoc zu finden. Er erfordert einen umfassenden Beteiligungs- und Diskussionsprozess. Entsprechend sind Öffentlichkeitsarbeit, Information, Dialog und die gemeinschaftliche Diskussion wichtige und unverzichtbare Instrumente.

Daher ist die Entwicklung des Leitbildes eine prozesshafte Planung. Die einzelnen Bearbeitungsschritte werden jeweils durch die Rückkopplung mit den Gremien des Kreises, den Kommunen, den Fachverwaltungen, der Bürgerschaft sowie relevanten Interessensgruppen (z.B. IHK, ADAC, AVD; ADFC, VCD) entwickelt. Dabei ist es notwendig, die fachliche Bearbeitung in jedem Schritt in die politische und öffentliche Diskussion und Meinungsbildung einzuspeisen. Die Reaktionen der Meinungsbildner und der Öffentlichkeit wiederum geben Hinweise darauf, welche Punkte verständlicher herausgearbeitet werden müssen und welche Punkte mit unterschiedlichen Wertvorstellungen behaftet sind.

Ob für Bürgerinnen und Bürger, Politik, Wirtschaft, Verbände und Vereine, Presse, Verwaltung und auch die wissenschaftliche Begleitung, die Entwicklung des Leitbildes stellt für alle Beteiligten einen Lernprozess dar. Neue Informationen werden produziert, Anschauungen über Problemsituationen und Dringlichkeit ihrer Lösung ausgetauscht und überprüft. Leitlinien werden entwickelt, diskutiert und teilweise wieder verworfen, bevor letztlich das Leitbild akzeptiert ist, die politischen Beschlüsse herbeigeführt werden

können und es für künftige Aufgaben die maßgebliche Handlungsgrundlage darstellt.

Besondere Kennzeichen des Leitbildprozesses im Kreis Offenbach sind:

- Er ist iterativ angelegt, mit Entscheidungen auf dem Weg.
- Pilotprojekte verdeutlichen Ansätze und erzeugen öffentliche Wahrnehmung.
- Gesellschaftlich akzeptierte Rahmenbedingungen für die Mobilität in der Zukunft sollen herausgearbeitet werden.
- Zusammenfassend soll er als Entscheidungsgrundlage für politisches Handeln dienen.

Wesentliche Meilensteine des inzwischen 6-jährigen Bearbeitungszeitraums seit 2013 zeigt Abbildung 5.



Abbildung 5: Meilensteine im Leitbildprozess

Um eine umfassende Kommunikation zur Mobilität in der Zukunft zu erreichen, wird der Leitbildprozess differenziert nach Themenfeldern bzw. Personengruppen diskutiert. Basierend auf den Ergebnissen der Auftaktveranstaltung im Jahr 2013 wurden die Leitlinien im Rahmen von Werkstätten und Mobilitätsforen gemeinsam entwickelt, vertieft und mit Leben gefüllt. In der ersten Phase von 2013 bis 2015 ging es vorwiegend darum, Verständnis bei allen Beteiligten zu erreichen und die Konzeption mit Leben zu füllen (Konzeptionsphase). Im November 2015 wurden die angedachten Entwicklungslinien vorgestellt. Damit war die konzeptionelle Phase abgeschlossen und in einer zweiten Phase von 2016 bis 2018 wurde ein besonderer Fokus auf die Realisierung gesetzt (Umsetzungsphase).

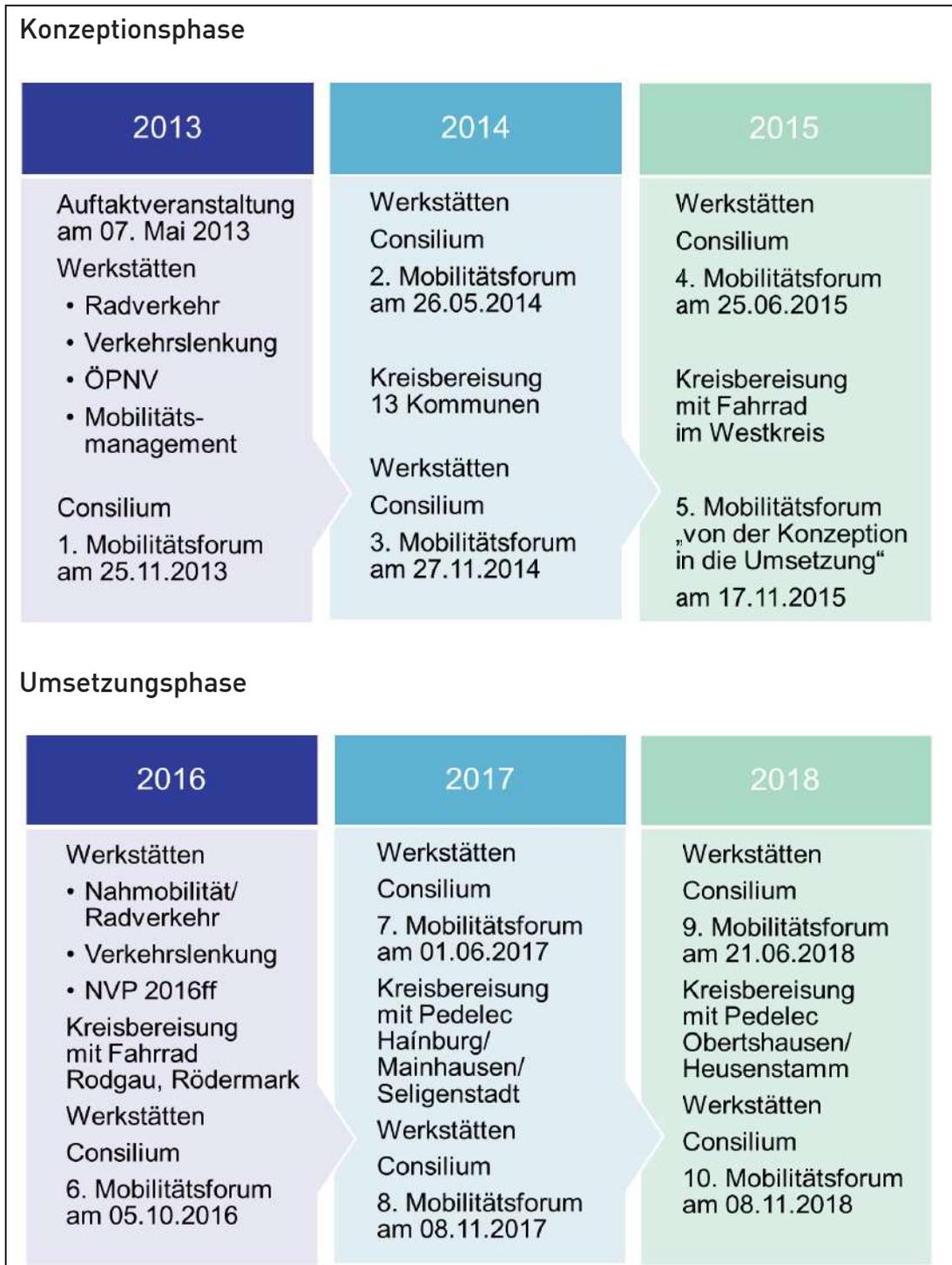


Abbildung 6: Struktur des Leitbildprozesses von 2013 bis 2018

Die Ausgestaltung der Werkstätten nach Themenfeldern bzw. Zielgruppen erfolgte insbesondere auf den Erkenntnissen aus der Auftaktveranstaltung. In den Werkstätten (Radverkehr, AG Verkehrslenkung, Nahverkehrsplan 2016ff) strukturieren und koordinieren ausgewählte Beteiligte themenbezogen die inhaltliche Arbeit und geben eigene Inputs. Hier werden regelmäßig Zwischenergebnisse erörtert sowie Ergebnisse, Probleme und mögliche Handlungskonzepte diskutiert. Hierdurch können unterschiedliche Aspekte und Sichtweisen aufgenommen und in die weitere Vorgehensweise eingebracht werden. Die Werkstätten stellen zudem die Verbindung zu externen Stellen her. Die Teilnahme an den Werkstätten ist freiwillig, wird aber trotzdem als verbindlich für alle Beteiligten gesehen.

Zu den Mobilitätsforen werden Vertreterinnen und Vertreter von relevanten Organisationen, Verbänden und Institutionen im Kreis Offenbach und aus der Region sowie Vertretungen aus Wirtschaft, Verkehrsdienstleister, Bildungsinstitutionen, Vereinen und Politik eingeladen. Es sollen alle wesentlichen Meinungsbildner/innen aktiv in die Arbeit des Leitbildes einbezogen werden. Die Liste wird vorrangig durch den Kreis Offenbach und die kvGOF zusammengestellt. Die Teilnahme an den Mobilitätsforen ist freiwillig, wird aber ebenso als verbindlich für alle Beteiligten gesehen, um eine reibungslose Informationsweitergabe zu ermöglichen und ein Signal für die Ernsthaftigkeit zu geben. In der Regel haben rund 120 Teilnehmende teilgenommen. Die Inhalte der Mobilitätsforen zeigen das breite Spektrum des Leitbildprozesses (Abbildung 7).

Der gesamte Prozess wird durch ein Consilium begleitet. Hieran nehmen Beteiligte mit Entscheidungsbefugnissen vom Kreis Offenbach, der kvGOF und der ivm teil. Das Consilium erörtert in regelmäßigen Abständen kurz vor den Mobilitätsforen die laufenden Arbeiten und trifft Entscheidungen zu Einzelaspekten der Bearbeitung. Ebenso soll die inhaltliche Arbeit strukturiert und koordiniert werden. Es stimmt die fachlichen Beiträge zu den Sitzungen des Mobilitätsforums ab.



Abbildung 7: Themenschwerpunkte der Mobilitätsforen 2013 bis 2018

Mit großem Erfolg wurden auf dem Weg zum Leitbild bereits in der Konzeptionsphase einvernehmliche Entwicklungslinien bzw. Handlungskonzepte angestoßen und vertieft. Dies verdeutlicht die Ernsthaftigkeit. Beispiele sind:

- Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Darmstadt – Frankfurt mit bedeutendem Streckenverlauf durch den Kreis Offenbach.
- Anbindung Flughafen Frankfurt (rund 81.000 Beschäftigte) für den Radverkehr.
- Machbarkeit einer Radverkehrsanlage von West nach Ost durch den Kreis als Radschnellverbindung prüfen.
- Fortentwicklung der kommunalen Radverkehrsnetze wie in Dietzenbach oder Neu-Isenburg.
- Fahrradstraßen im Zuge wichtiger innerörtlicher Achsen wie in Dreieich, Langen oder Seligenstadt.
- Radverkehrsanlagen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen einheitlich entsprechend Regeln der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) - und damit StVO-gerecht - weiterentwickeln.
- Alltagsgerechtes kreisweites Radverkehrsnetz mit erheblichen Lücken an den Hauptverkehrsachsen sowie häufig unzureichenden Querungsmöglichkeiten verkehrssicher weiterentwickeln.
- Aktualisierung der kreisweiten Wegweisung für den Radverkehr.
- (Mini-)Kreisverkehre (provisorisch oder baulich) als kostengünstige und verkehrssichere Alternative auch für neue Verkehrsführungen während umfangreicher Baumaßnahmen wie in Dreieich und Seligenstadt.
- Provisorische Kreisverkehrsplätze bei veralteten Lichtsignalsteuerungen und überdimensionierten Knotenpunkten als Zwischenlösung einsetzen (z.B. „Lego-Kreisel“ in Dietzenbach).
- Bestandsaudit der Infrastruktur unter dem Fokus Fuß- und Radverkehr sowie Barrierefreiheit.
- Anpassen von Qualitäten und Standards im ÖPNV an aktuelle Herausforderungen über den Nahverkehrsplan 2016 ((kvgOF), 2017).
- Einrichtung einer schnellen Buslinie in der Ost-West-Relation.
- Neuausrichtung der flexiblen AST-Verkehre im Kreisgebiet.
- Stärkung der Einnahmen im ÖPNV durch neue Nutzende insbesondere über „Flat-Rate“-Tarife (Jobticket, Schülerticket, Seniorenticket etc.)
- Verbesserte Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr durch sichere und auch abschließbare Fahrradabstellmöglichkeiten.
- Zusammenstellung einer Grundstruktur vorhandener Verkehrsdaten mit punktuellen Ergänzungen.

Aufgrund der Größe und strukturellen Unterschiede im Kreis wurden die Anforderungen an die Mobilität der Zukunft mit den politisch Verantwortlichen sowie der Verwaltungsspitze des Kreises und der kvgOF im Jahr 2014 bei einer Bereisung der Kommunen vor Ort erörtert. Ergänzend werden in dieser Zusammensetzung mit Einbeziehung von Hessen Mobil und der ivm seit 2015 neuralgische Punkte im Kreisgebiet mit Bus/S-Bahn, zu Fuß und mit dem Fahrrad (Pedelec) angefahren. Diese Bereisung verdeutlichte in besonderer Weise die Probleme vor Ort vor allem in der Nahmobilität und soll in eine kontinuierliche Struktur überführt werden.

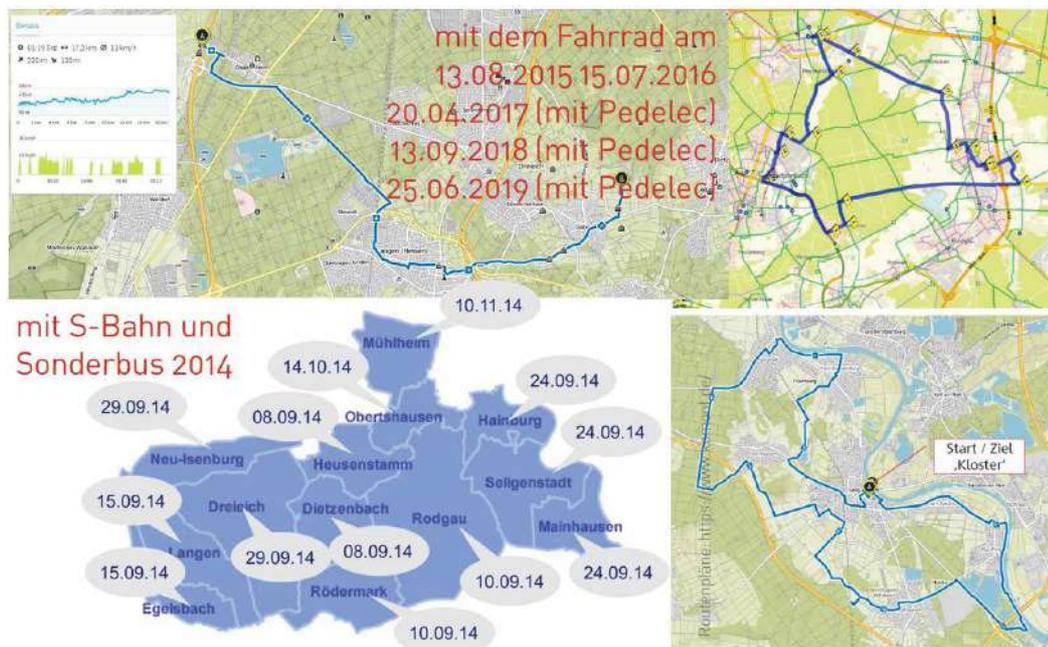


Abbildung 8: Diskussion der Handlungskonzepte zum Leitbild in den Kommunen vor Ort und bei Kreisbereisungen

Es wurden Handlungskonzepte diskutiert, um die Beeinträchtigungen durch die Störanfälligkeit auf Straße und Schiene zu verringern. Von besonderer Bedeutung ist die Stärkung der Nahmobilität mit Radfahren und barrierefreiem Zufußgehen. Der Radverkehr erfährt im Alltag bei Strecken bis etwa 5 km (mit Pedelec etwa 10 km) eine steigende Bedeutung. In diesem Bereich und dazu ohne größere Steigungen liegen zahlreiche Verkehrsbeziehungen in und zwischen den Kommunen im Kreis Offenbach und zu den benachbarten Oberzentren. Hier ist das Fahrrad (Pedelec) das schnellste Verkehrsmittel.

Die großen Potenziale zur veränderten Verkehrsmittelwahl in der Nahmobilität zeigt die Auswertung der Untersuchungen zur „Mobilität in Deutschland

(MiD)“, die 2008 durch den Regionalverband für die Region FrankfurtRhein-
Main vertieft wurde. Von 2002 bis 2008 ist der Anteil des Radverkehrs in den
Städten Frankfurt und Offenbach gestiegen. Zugleich hat sich in der Region
wenig verändert. Jede 10. Fahrt mit dem Pkw ist kürzer als 1 km, jede 3.
Fahrt kürzer als 3 km und jede 2. Fahrt kürzer als 5 km. Bei diesen Entfer-
nungen ist der Fußweg oder das Nutzen des Fahrrades meist die schnellere
und gesündere Alternative. Die deutschlandweiten Ergebnisse der MiD 2017
zeigen hier kaum Veränderungen.

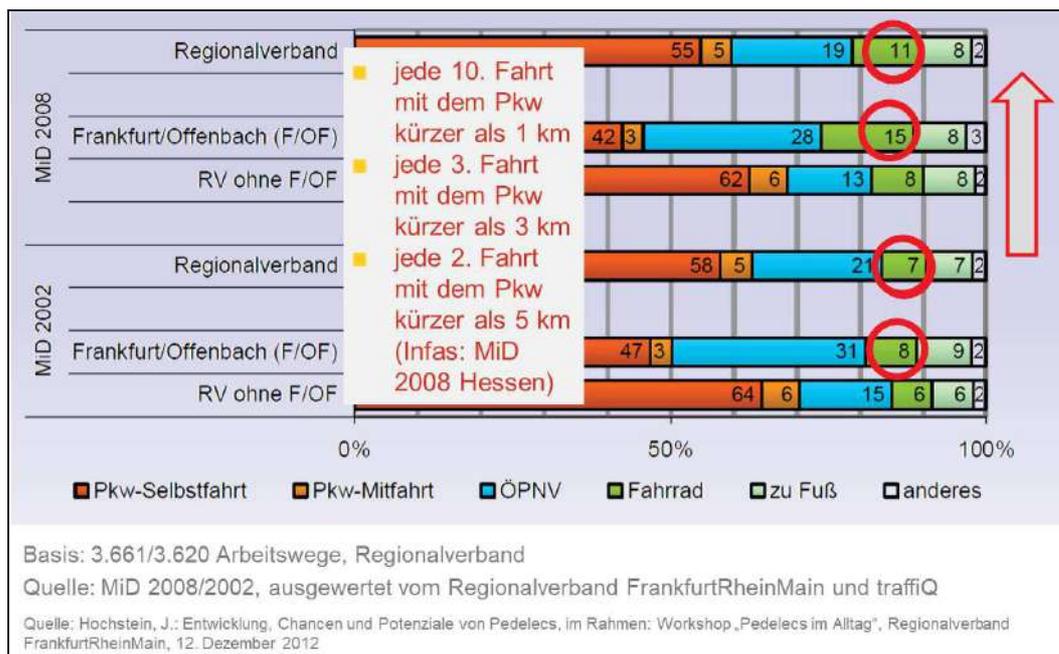


Abbildung 9: Mobilität in Deutschland (MiD) 2002 und 2008 im Vergleich –
Potenziale in der Nahmobilität müssen geweckt werden

Alle Kommunen des Kreises sowie die Verbindungen zu den Oberzentren
Darmstadt, Frankfurt, Hanau und Offenbach sollten durch verkehrssichere
und qualitativ hochwertige Radverkehrsanlagen verknüpft sein. Von großer
Bedeutung sind die Querungsstellen an den die Kommunen verbindenden
klassifizierten Straßen. Hier ist der verantwortliche Straßenbaulastträger
verkehrsbehördlich stärker in die Pflicht zu nehmen. Ebenso sind an den
Verknüpfungspunkten zum ÖPNV sichere und witterungsgeschützte Ab-
stellmöglichkeiten für das Fahrrad von besonderer Bedeutung.

3. Zielsystem für das Leitbild Mobilität der Zukunft

Die verkehrliche Zukunft im Kreis Offenbach mit seiner Lage in der Rhein-Main-Region liegt im ausgewogenen Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten innerhalb des gesamten Verkehrssystems. Die Gestaltung des Verkehrssystems wirkt dabei in alle Lebensbereiche hinein und beeinflusst die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Kreis und bezogen auf die Arbeitsplätze. Grundansatz ist es, die künftigen Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, dabei jedoch die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu minimieren.

Aufgabe des Zielsystems ist es, eine Verständigung darüber zu erlangen, wohin sich Mobilität und Verkehr im Kreis Offenbach bis zum Jahr 2030 entwickeln sollen. Die Definition von Zielen ist die Voraussetzung für gestaltendes politisches und planerisches Handeln.

Die Zielvorstellungen sind zugleich Basis der Maßnahmenentwicklung und der Bewertung alternativer Vorgehensweisen. Sie dienen künftig auch der Evaluierung von durchgeführten Maßnahmen.

Die im Rahmen der Werkstätten, den Erkundungen vor Ort sowie den Mobilitätsforen entwickelten Visionen zur Mobilität 2030 im Kreis Offenbach wurden punktuell durch vertiefende Untersuchungen auch über studentische Arbeiten ergänzt. Hieraus ergibt sich eine Gesamtsicht als wesentliche Grundlage für die Formulierung von Zielen für ein Leitbild.

Die Ziele sind auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt. Grundlage des Zielsystems zum Leitbild sind zunächst die strategischen Ziele des Kreises (Kreis Offenbach, 2014), die dazu beitragen sollen, die Zukunftsfähigkeit des Standortes auszubauen und dauerhaft zu erhalten und dem Erhalt und der Verbesserung der Lebensqualität von rund 354.000 Personen (2018) im Kreisgebiet dienen.

Hinzu kommen Ziele, die sich aus übergeordneten Planungen und gesetzlichen Regelungen ableiten lassen. Der Kreis übernimmt zudem eine Ausgleichsfunktion für seine 13 Städte und Gemeinden, damit die Lebensbedingungen und der Zugang zu Angeboten überall gleichwertig sind.

Dabei bleiben die Prioritäten natürlich nicht immer gleich und Ziele verändern sich mit der Zeit. Entsprechend soll auch das Zielsystem zum Leitbild der künftigen Mobilität im Kreis Offenbach als ein lebendiges System verstanden sein, das in stetigem Wandel begriffen ist.

Mit Blick auf die Bedeutung der Haushaltssicherung liegt der Schwerpunkt des Zielsystems 2014ff () verstärkt auf der Wirtschaftlichkeit. Darüber hinaus stehen die Sachzielfelder gleichwertig nebeneinander.

Die herausragende Verkehrsinfrastruktur des Kreises Offenbach ist eine wesentliche Grundlage für die weitere positive Entwicklung des Standortes in der Metropolregion FrankfurtRheinMain. Um die Mobilität im Ballungsraum zu erhalten, sind Ideen und Konzepte für ein optimales und zukunftsweisendes Zusammenspiel von ÖPNV und Individualverkehr gefragt.

Unter Einbeziehung weiterer Felder wie Umwelt, Energiewende oder Demografischer Wandel sind soziale, ökologische und ökonomische Komponenten für die Leitziele der Mobilität der Zukunft im Kreis Offenbach von besonderer Bedeutung. Dies betrifft integriert und zuständigkeitsübergreifend alle Infrastrukturen, Dienste und Angebote für die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bussen und Bahnen sowie mit Kraftfahrzeugen einschließlich ihrer Verknüpfungen untereinander.

Ein weiteres Leitziel ist die Sicherung der Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen als Voraussetzung zur gleichberechtigten Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Gleichrangig damit steht das Leitziel einer umwelt- und klimaverträglichen Entwicklung des Verkehrs im Kreis auf der Grundlage der Bemühungen zum Klimaschutz.

Ebenso gehören zu den Zielfeldern die Sicherung des Wirtschaftsstandortes sowie die Neuorientierung von Aufgaben und Organisationsstrukturen als Basis für die anstehenden Herausforderungen nicht nur im Wandel der Mobilität.

Eine Übersicht der Zielfelder und Leitlinien für das Leitbild der künftigen Mobilität gibt Abbildung 10.

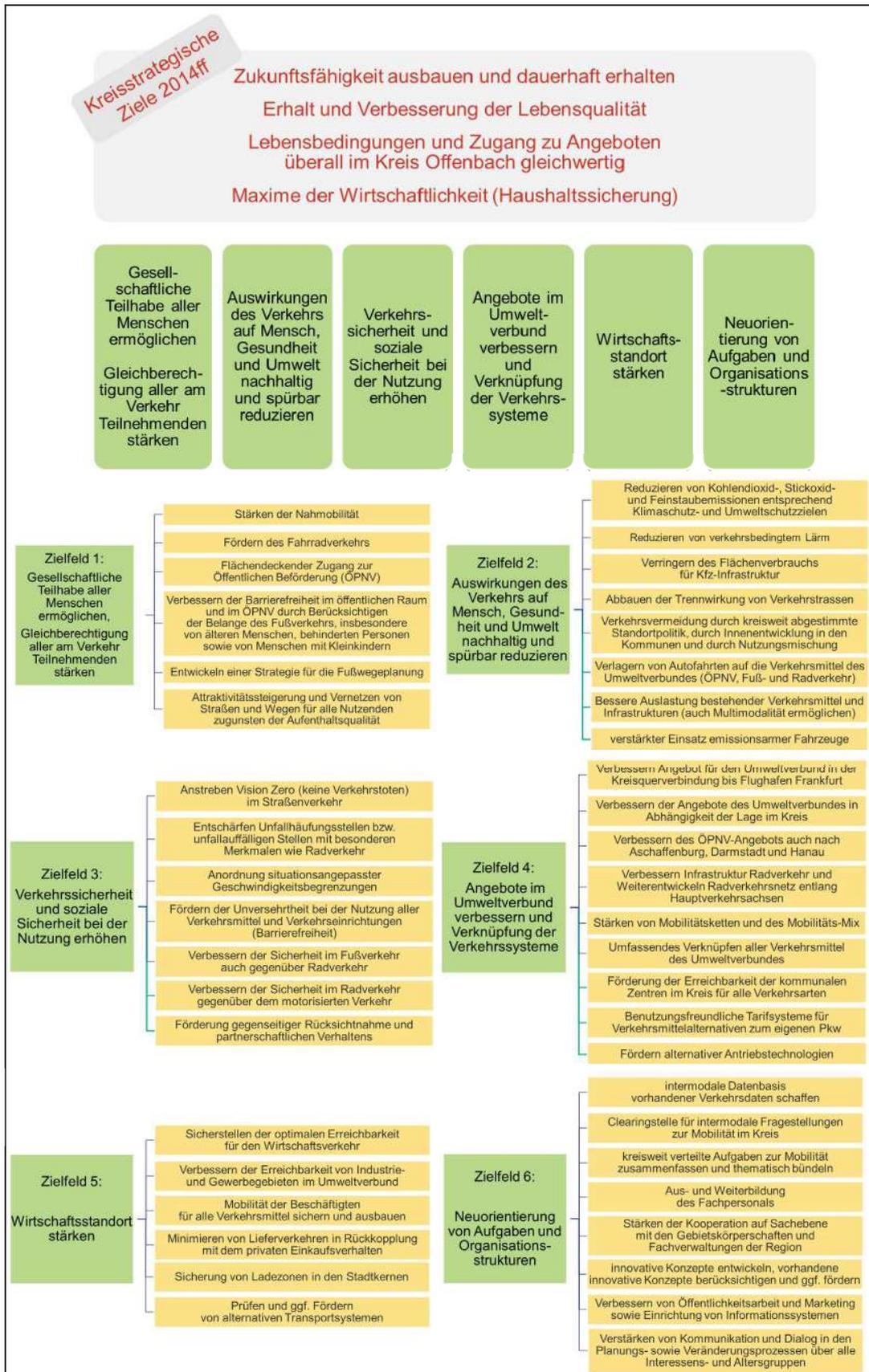


Abbildung 10: Zielsystem und Leitlinien für das Leitbild Mobilität

4. Ergebnisse auf dem Weg

4.1 Ausgewählte Aktivitäten im Kreis

Grundsätzlich sind mit Blick auf 2030 die Infrastrukturen von Straße (mit Beschleunigung der Linienbusse) und Schiene gemeinsam zu denken. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf dem Schienennetz, welches in den Hauptverkehrszeiten die größte Pendleranzahl im Kreis bewältigen muss. Die wesentlichen Handlungsfelder zeigt Abbildung 11. Es ist mit großer Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass umfangreiche bauliche Maßnahmen zur Beseitigung der Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur frühestens im Zeitraum von 2030 bis 2050 angegangen werden können. Daher ist ein besonderes Augenmerk auf bereits kurzfristig mögliche Maßnahmen zu legen, um die Mobilität für alle zu sichern.

Engpässe Infrastruktur langfristig beseitigen	2030 bis 2050
Verringerung Störanfälligkeit Straße und Schiene	<p style="text-align: center;">Mobilität für alle sichern</p> <p style="text-align: center;">Start sofort möglich</p>
Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad stärken	
Fahrgaststeigerung im Öffentlichen Verkehr	
Vernetzung der Mobilitätsangebote	
Wechsel zwischen Verkehrsmitteln erleichtern	
Abstimmung Siedlungsstrukturen und Mobilität	
Verwaltungsstrukturen neu ausrichten	
Erhaltung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur orientiert an Qualitätsstandards	
Einbinden Aktivitäten für eine gesunde Umwelt: Luftreinhaltung, Lärm- und Klimaschutz	
Partizipation und Kommunikation	

Abbildung 11: Handlungsfelder im Leitbild Mobilität

Nachfolgend sind ausgewählte Ansätze und Maßnahmenpakete dargestellt, die aus dem bisherigen Prozess entstanden sind.

4.11 Öffentlicher Personennahverkehr

Über die kvgOF setzt sich der Kreis auch für eine Verbesserung der Angebote und der Pünktlichkeit auf den S-Bahnlinien S 1 und S 2, S 3 und S 4 sowie S 8 und S 9 im Kreis Offenbach ein, die allesamt durch den stark frequentierten City-Tunnel in Frankfurt fahren müssen. Die kvgOF hat zusätzlich eine Studie zu einer südlichen S-Bahn-Führung über Offenbach Hbf und Frankfurt-Süd für die S-Bahn-Linien S1 und S2 erarbeiten lassen.

Abbildung 12 gibt einen Überblick der im bisherigen Prozess entwickelten Ideen zur Weiterentwicklung im schienengebundenen ÖPNV.



Abbildung 12: Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur

Um den ÖPNV attraktiv zu machen, ist es wichtig, neben der S-Bahn auch Verbindungen mit dem Bus möglichst schnell und direkt anzulegen. Der RMV hat hierzu in den letzten Jahren einige Buslinien im Kreis in das RMV-weite Schnellbusnetz integriert (Abbildung 13).



Abbildung 13: Schnellbusnetz des RMV im Kreis Offenbach ab Juni 2018 (Rhein-Main-Verkehrsverbund, 2018)

Durch die kvgOF laufen ergänzende Untersuchungen für einen Schnellbus in der Ost-West-Magistrale durch das Kreisgebiet als Erweiterung und Beschleunigung der OF 99.



Abbildung 14: Erweiterung und Beschleunigung der OF 99 im Kreisgebiet (kvgOF, 08.11.2017)

Das gröbere Raster der Haltestellen für eine schnelle Verbindung benötigt Ergänzungen, um die lokale Feinerschließung mit dem ÖPNV zu sichern. Neben den jeweiligen Stadtbussen geht die kvgOF hier neue Wege. Unter dem Namen „ASTplus bzw. Hopper - Bus on demand“ startete Mitte 2019 ein hessenweites Pilotprojekt zur „Feinerschließung“ der Ostkreiskommunen Seligenstadt, Hainburg und Mainhausen auch in der Verbindung zum Hauptbahnhof Hanau. Nach dem Ostkreis sollen im Jahr 2020 Mühlheim, Heusenstamm und Obertshausen eingebunden werden. Im Jahr 2021 soll der „Hopper“ in Dietzenbach, Rodgau und Rödermark sowie im Westkreis rollen (Abbildung 15).

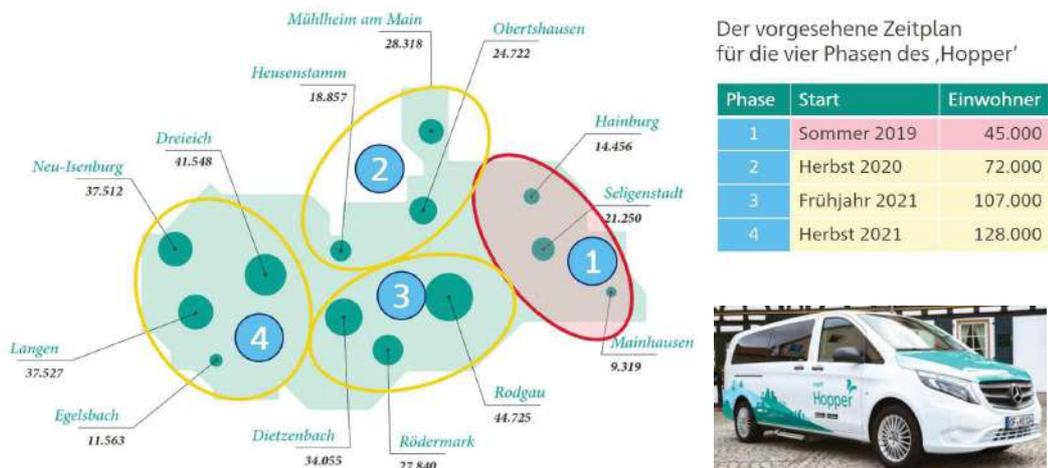


Bild: (c) pineda-fotografie

Abbildung 15: Zeitplan für die Realisierung des ASTplus „Hopper“ (Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach (kvgOF), 2020)

Der Hopper hat weder einen festen Fahrplan noch eine feste Route vorgegeben. Stattdessen wird ein smarterer Algorithmus verwendet, der die Fahrtanfragen sammelt und Routen dynamisch auf Basis des Echtzeit-Bedarfs erstellt. Fahrgäste mit ähnlichem Ziel teilen sich die Fahrt in einem Fahrzeug. Die Gesamt-wartezeit soll jedoch die 30-Minuten-Grenze nicht überschreiten.

Die Fahrt mit dem Hopper wird über die Hopper-App oder telefonisch gebucht. Die Starthaltestellen sind engmaschig (in 250 m-Abständen) über das gesamte Betriebsgebiet verteilt. Bei diesen Starthaltestellen handelt es sich um reguläre Bushaltestellen, gekennzeichnete Haltepunkte an wichtigen Einrichtungen, aber auch um zusätzliche Haltepunkte im Straßennetz ohne besondere Markierung. Nach der Buchung werden diese Haltepunkte von der Hopper-App angezeigt. Im Falle einer telefonischen Buchung wird die Starthaltestelle durch die Telefonzentrale mitgeteilt. Der Fahrgast wird dann bis zum gewünschten Ziel gebracht. Durch die Mitnahme von weiteren Fahrgästen kann eine bestimmte Ankunftszeit am Zielpunkt nicht garantiert werden.

Der Tarif setzt sich variabel aus einem Grundtarif (1,60 €), einem Komfortzuschlag (1,00 €) und einer Entfernungspauschale (0,20 €/km) zusammen (Preisstand 2019). Der Hopper fährt von Montag bis Sonntag zwischen 5:30 und 1:30 Uhr. Das Pilotprojekt ist bis Ende 2022 angelegt.

4.12 Straßennetz

Von besonderer Bedeutung für den Anschluss des Kreises Offenbach und seiner Kommunen innerhalb der Metropolregion FrankfurtRheinMain ist die BAB A3. Diese ist nahezu tägliche gekennzeichnet durch Staus und Kapazitätsengpässe. In der Folge verlagern sich auch zahlreiche Ortskundige auf das Straßennetz innerhalb des Kreises und sorgen hier ebenfalls für Überlastungen und alle sonstigen negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs. Zusätzlich betroffen ist die Region durch die Lärmbelastung.

Trotz einer eigentlich 8-streifigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs durch die Seitenstreifenfreigabe der Mehrzweckstreifen in den Hauptverkehrszeiten wurden seitens des Baulastträgers Bund keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen ergriffen. Diese ist nach der Gesetzeslage derzeit auch nicht erforderlich. Dabei gilt es zu bedenken, dass solche Gesetze vor den heutigen technischen Möglichkeiten erlassen wurden und für die betroffene Bevölkerung absolut unverständlich sind. Ein Ausbau der BAB A3 auf einen 8-streifigen Querschnitt (dann rechtlich mit der Erfordernis des Lärmschutzes) wird höchstens langfristig erfolgen, zumal die Defizite vor allem an den Anschlussstellen liegen und diese vorrangig verbessert werden müssen. So ist es auch in der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung vorgesehen. Nichts desto trotz gilt es in dieser hochbelasteten Region alle Hebel in Bewegung zu setzen, um diese erheblichen Lärmbelastungen für die angrenzende Bevölkerung schnellstens zu verringern.

Baulich sind insbesondere folgende Maßnahmen erforderlich:

- Umbau des Autobahnkreuzes Offenbach mit der Anschlussstelle Offenbach,
- Umbau der Anschlussstelle Obertshausen sowie
- Umbau der Anschlussstelle Hanau einschließlich des Knotenpunktes B 45/ B448/ L3416 (Tannenmühlkreisel).

Der Umbau des Autobahnkreuzes Offenbach mit der Anschlussstelle Offenbach ist bei Hessen Mobil im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in der Planung.

Im kreisweiten übergeordneten Straßennetz sollte die Straßeninfrastruktur in Abschnitten mit erhöhtem Verkehrssicherheitsrisiko weiterentwickelt werden. Hierzu gehören:

- B459, Abschnitt Dietzenbach – NI-Gravenbruch,
- B486, Abschnitt Langen – BAB A5,
- B486, Abschnitt Langen – Dreieich-Offenthal,
- L3065, 3. Bauabschnitt Umgehung Seligenstadt sowie
- L3117, Abschnitt Heusenstamm – Neu-Isenburg.

Dabei ist jedes Ausbaukonzept grundsätzlich verkehrsträgerübergreifend zu planen. Um Verlagerungspotenziale zu Alternativen zum Kfz auszuschöpfen, sind grundsätzlich Radverkehrsanlagen (einschließlich Querungen) und ihre Einbindung in das kommunale Netz mit zu planen. Ebenso sind Vorranglösungen für den Busverkehr auch außerhalb der kommunalen Grenzen vorzusehen, um Wartezeiten zu verringern und die Reisegeschwindigkeit der Fahrgäste zu erhöhen. Auch die Schnellbusse des RMV stehen nach wie vor im täglichen Stau des Kfz-Verkehrs und sind entsprechend unzuverlässig. Ebenso ist eine Zuflussdosierung in den Kreis Offenbach entsprechend der maximal möglichen Abwicklung der den Anschlussstellen der Autobahn im nachgeordneten Straßennetz folgenden Knotenpunkte vorzusehen. Eine Übersicht der kritischen Knotenpunkte gibt Abbildung 16.

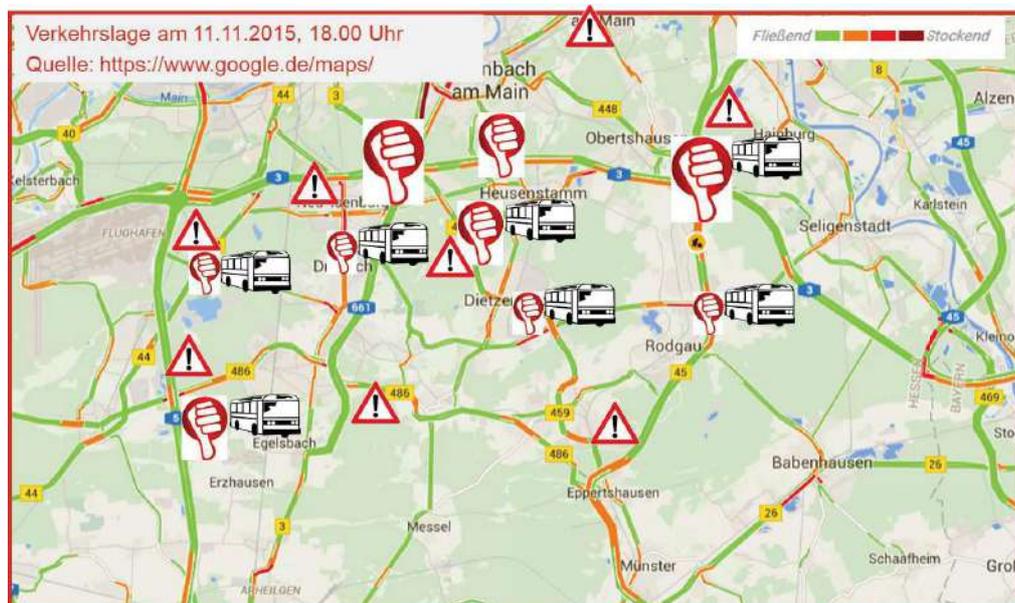


Abbildung 16: Knotenpunkte mit Beschleunigungsbedarf

4.13 Rad-Hauptnetz im Kreis Offenbach

Der Anteil der Fahrten mit dem Fahrrad liegt im Kreis Offenbach derzeit bei rund zehn Prozent. Ziel ist es, diese Quote in den nächsten Jahren zu verdoppeln. Hierzu hat der Kreis zwischenzeitlich die Korridore für sein Rad-Hauptnetz zwischen den Kommunen im Kreis sowie den benachbarten Oberzentren festgelegt.

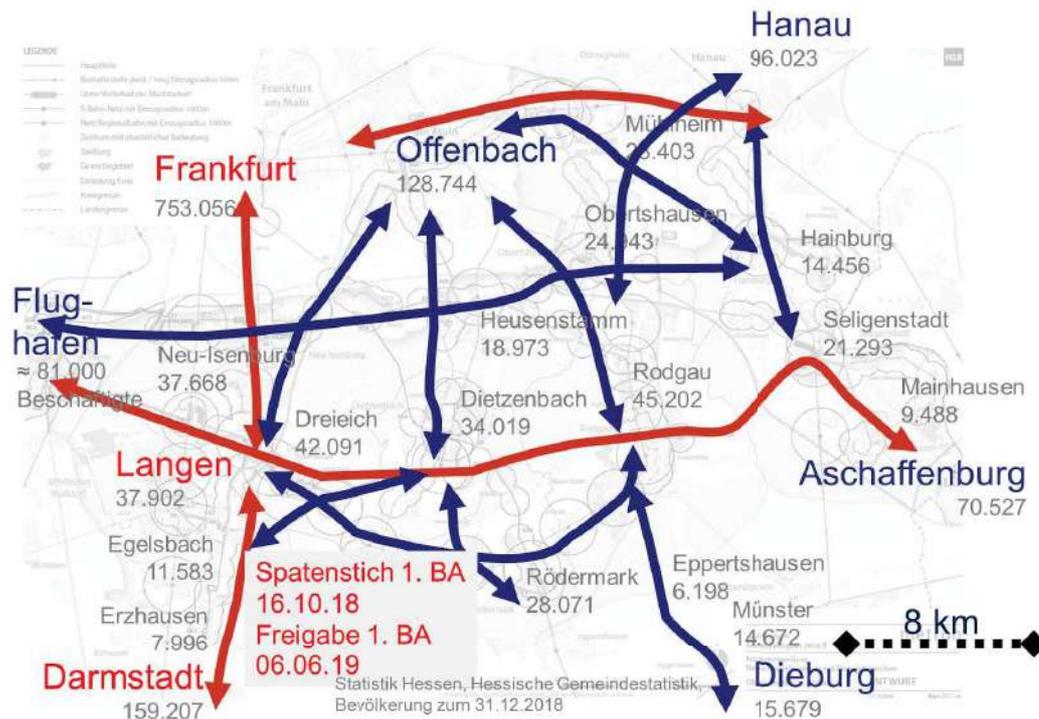


Abbildung 17: Korridore für das Rad-Hauptnetz im Kreis Offenbach

Eines der wichtigsten Projekte im Kreis Offenbach ist die Radschnellverbindung zwischen Darmstadt und Frankfurt, für die im Oktober 2018 bei Egelsbach der Startschuss gefallen ist. Der 1. Bauabschnitt von Darmstadt-Wixhausen bis Egelsbach wurde im Juni 2019 eröffnet.

Ebenfalls besser vorankommen sollen Radfahrende künftig auf einem weiteren Radschnellweg, der quer durch den Kreis von Seligenstadt über Rodgau, Dietzenbach, Götzenhain mit Abzweigungen nach Langen und Neu-Isenburg führt. Auch die südmainische Radschnellverbindung Frankfurt – Offenbach – Mühlheim – Hanau hat einen vorrangigen Bedarf. Diese Verbindungen wurden 2019 auch in das Rad-Hauptnetz des Landes Hessen für eine Potenzialuntersuchung aufgenommen. Aktuell werden die nächsten Schritte gemeinsam mit dem Regionalverband FrankfurtRheinMain geprüft.

Die Radverkehrsinfrastruktur für den Alltag regional zu verknüpfen hat hierbei eine herausragende Bedeutung. Aufgrund einer prämierten Projekt-idee der Stadt Offenbach im Rahmen des Wettbewerbs des Umweltbundes-amtes „Klimaschutz durch Radverkehr“ kann es in relativ kurzer Zeit gelin-gen, die angrenzenden Kommunen über alltagsgerechte Fahrradtrassen schnell und sicher mit der Stadt Offenbach zu verbinden. Eingebunden in dieses Projekt sind auch die Städte Neu-Isenburg und Heusenstamm sowie in Wartestellung die Stadt Obertshausen. Hessen Mobil ist als Baulastträger für die klassifizierten Straßen eingebunden. Die Trasse nach Neu-Isenburg mit einer weiteren Fortführung und Anbindung an die Radschnellverbindung ist bereits in einem fortgeschrittenen Planungsstadium.

Auffällig und einheitlich
Fahrrad-Achsen bis in die Nachbargemeinden: Stadt setzt auf Bundeswettbewerb und Fördermittel

Fahrrad-Achsen Stadt Offenbach
gefördert über Bundeswettbewerb
„Klimaschutz durch Radverkehr“
(Projektzeitraum 2018 bis 2021)

Ein neuer Weg für 2000 Radfahrer täglich
STADTBÜRO/STADTBÜROSPENDITZER/Landstraße soll verkehrsreiche Fahrradspur erhalten / Bostenänderung bis 2019

Sechs Abschnitte, neun Kilometer
Eine barrierefreie Strecke mit Überbäumen und Neben-burg aufgründet. Offen-bach ist bestrebt für eine stufenlose Vernetzung durch- aus dem Kreis Offenbach.

Quelle: Frankfurter Rundschau, 16.10.2018
Quelle: Offenbach Post vom 30.05.2017

Abbildung 18: Fahrrad-Achsen der Stadt Offenbach in den Kreis Offenbach

Auch das Land Hessen hat inzwischen sein Ausbauprogramm für die all-tagsgerechte Radverkehrsinfrastruktur deutlich ausgeweitet. Hessen Mobil nimmt regelmäßig an den Werkstätten zum Radverkehr im Kreis Offenbach teil. Dadurch können die Projekte abgestimmt werden. Der Lückenschluss entlang der L3317 zwischen Neu-Isenburg und Dreieich-Götzenhain wurde 2017 fertig gestellt. Weitere aktuell laufende Projekte im Kreisgebiet sind:

- L3117: Lückenschluss zwischen Heusenstamm und Neu-Isenburg,
- L3262: Lückenschluss Dreieich-Buchsschlag – Flughafen Frankfurt,
- L3313: Lückenschluss zwischen Stadt Offenbach und Stadt Dreieich,
- L2310: Lückenschluss bei Mainhausen,
- L2310: Lückenschluss zwischen Seligenstadt-Froschhausen und B45,

- B44: Lückenschluss NI-Zeppelinheim mit Stadt Neu-Isenburg,
- B459: Radweg zwischen Dietzenbach und Neu-Isenburg-Gravenbruch sowie
- B486: Lückenschluss zwischen Langen und Dreieich-Offenthal.

Diese Liste wird ständig weiterentwickelt. Ziel ist es, dass künftig an allen klassifizierten Außerortsstraßen und kommunalen Verbindungsstraßen (wie von Rodgau-Hainhausen nach Heusenstamm-Rembrücken) eine Radverkehrsanlage vorhanden ist.

Im Themenfeld Radverkehr gibt es im Kreis weitere zentrale Aktivitäten. Hierzu gehören:

- Radroutenplaner Hessen,
- Meldeplattform Radverkehr,
- Schülerradroutennetz sowie
- Stadtradeln und Schulradeln.

Im Radroutenplaner Hessen finden sich alle im Kreis und in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden definierten Radverkehrsnetze sowohl für den Alltag als auch die Freizeit und hier insbesondere die Themenrouten für den Kreis. Kreis, Städte und Gemeinden können den Radroutenplaner Hessen und die Meldeplattform Radverkehr als einen Baustein im Rahmen der Radverkehrsförderung aktiv nutzen.

Alle Städte und Gemeinden im Kreis Offenbach haben sich zudem der Meldeplattform Radverkehr angeschlossen. Die hier eingehenden Meldungen zu Mängeln an der Radverkehrsinfrastruktur können die Kommunen und der Kreis aktiv nutzen, um kurzfristig auf sicherheitsrelevante Mängel schnell reagieren zu können, aber auch um dauerhaft eine Verbesserung an der Radverkehrsinfrastruktur durch Umsetzung konkreter Maßnahmen vor Ort zu erzielen. Dies kann auch für eine aktive Kommunikation mit der Bürgerschaft und den Radfahrenden genutzt werden.

Mit dem Schülerradroutennetz für die weiterführenden Schulen im Kreis Offenbach liegen zudem Empfehlungen für den Weg zur Schule mit Fahrrad vor. Grundlage sind auf der bestehenden Infrastruktur ausgewiesene, zuvor mit einem breiten Akteurskreis abgestimmte und qualitätsgesicherte Routen. Das Schülerradroutennetz gilt es einerseits fortzuschreiben. Andererseits können das Schülerradroutennetz und hier insbesondere die identifi-

zierten Schwachstellen eine wichtige Grundlage für den Ausbau und Umbau der Radverkehrsinfrastruktur im Kreis sein.

Mit der sehr erfolgreichen Teilnahme am Wettbewerb Schulradeln im Kreis Offenbach wird deutlich, welches Potenzial das Radfahren im Kreis Offenbach hat und welchen Stellenwert bereits heute das Radfahren bei den Kindern und Jugendlichen hat. Seit Start des Wettbewerbs Schulradeln vor 5 Jahren waren Schulen aus dem Kreis Offenbach auch Hessenweit unter den Siegern. Das Schülerradrouthenetz und der Wettbewerb Schulradeln sind dabei zwei gut geeignete Angebote für den Einstieg für ein umfassendes schulisches Mobilitätsmanagement im Kreis.

4.14 Querungsstellen außerorts für den Fuß- und Radverkehr

Ein weiteres Ziel aus dem Leitbild ist die konsequente Umsetzung von Querungshilfen außerorts im Zuge von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie kommunalen Verbindungsstraßen für den Fuß- und Radverkehr. Hier wurden in einem umfassenden Abstimmungsprozess mit Kommunen, ADFC und Hessen Mobil die Querungsstellen definiert und nach ihrer Bedeutung für eine verkehrssichere Umgestaltung eingeteilt (Abbildung 19). Dabei wurden im Kreisgebiet 22 gefährliche Querungsstellen mit sehr hoher Dringlichkeit identifiziert.



Abbildung 19: Querungsstellen im Zuge klassifizierter Straßen

Die ersten vier Querungsstellen wird der Kreis im Jahr 2019 verbessern. Umgesetzt wurde im April 2019 die erste Querungshilfe als Mittelinsel auf der Kreisquerverbindung (K 174) zwischen Rodgau und Dietzenbach. Hier verläuft eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im Radwegenetz des Kreises über die auch der Radfernweg 4 des Landes Hessen geführt ist. Im November 2019 wurde auf der K174 zwischen Rodgau und Dietzenbach eine weitere Mittelinsel an der Dietzenbacher Grenzschnelse aufgebracht. Das Land Hessen beteiligt sich an den Kosten mit rund 70% aus dem Fördertopf der Nahmobilität. Auch die Mittelinsel auf der K 185 bei Klein-Welzheim zur Sicherung der Querung zwischen Mainuferweg und Wasserschlösschen wurde mit der Fahrbahnsanierung in 2019 realisiert. Geplant sind für das Jahr 2020:

- K 168 bei Langen-Oberlinden: Mittelinsel mit der anstehenden Erneuerung der Fahrbahndecke.
- K 168 bei Egelsbach: Kreisverkehr am Knotenpunkt mit der Schillerstraße mit Bau der Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt.
- K191 im Stadtgebiet Mühlheim: zwei Querungshilfen der K191.

Zudem wurde im Sommer 2017 gemeinsam mit Hessen Mobil sowie den Städten Rödermark und Dietzenbach in Rödermark-Waldacker eine erste provisorische Querungsstelle eingerichtet. Die befürchteten Auswirkungen durch rückgestaute Kfz vom anschließenden Knotenpunkt B459/ K174 sind ausgeblieben, so dass das Provisorium durch einen baulichen Fahrbahnteiler mit ergänzender Radverkehrsanlage ersetzt werden soll.

Äußerst dringlich ist auch die Verbesserung der Querungssituation aus dem Kreis Offenbach zum Frankfurter Flughafen (Abbildung 20). Diese wurden in der Vergangenheit auch bei den Ausbauvorhaben des Flughafens für den Alltagsverkehr nicht mitgedacht.



Abbildung 20: Schwierige Querungssituation mit dem Fahrrad aus dem Kreis Offenbach zum Flughafen Frankfurt

In einem Arbeitskreis unter Leitung des Regionalverbands FrankfurtRhein-Main wurden hier die Belange eingebracht und in der Publikation „Mit dem Rad am und zum Flughafen Frankfurt“ (Regionalverband FrankfurtRhein Main, 2017) mit höchster Priorität versehen. Am Kreisverkehr an der B 44 zwischen dem Frankfurter Flughafen und Neu-Isenburg muss es eine Unter- oder Überführung geben. Entlang der Landesstraße 3262 zwischen Buchschlag und dem Flughafen, die unter anderem auch die Zufahrtsrampen zur vielbefahrenen B 44 quert, soll eine sichere Radverkehrsanlage realisiert werden.

Von besonderer Bedeutung könnte auch im Kreis in den nächsten Jahren das Lastenfahrrad werden, das in den benachbarten Oberzentren immer mehr Rückenwind bekommt. Diese sind im Besonderen auch bei der sachgerechten Ausbildung der Querungsstellen zu berücksichtigen und natürlich bei der Planung der Abstellmöglichkeiten in den Kommunen.

4.15 Nahmobilitäts-Check und Nahmobilitätsplan

Mit dem Nahmobilitäts-Check des Landes Hessen wird Kommunen ein verständliches Instrument bereitgestellt, um die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV oder auch detaillierten Betrachtungen wie zur Barrierefreiheit, zu Schulwegen etc. zu verbessern. Als „schlankes“ Planungsinstrument bietet er einen leichten und schnell umsetzbaren Einstieg. Einbezogen sind zahlreiche Akteure mit unterschiedlichem Wissen. Begleitet wird die Entwicklung von Konzepten und Planungen durch einen betreuten Kommunikationsprozess. Die Stadt Rödermark war als eine der Pilotkommunen an der Entwicklung beteiligt.



Abbildung 21: Struktur Nahmobilitäts-Check und Nahmobilitätsplan

Mit der Durchführung des Nahmobilitäts-Checks und der damit verbundenen Erstellung des Nahmobilitätsplans, wäre auch zu prüfen, ob die für den Kreis relevanten Aktivitäten zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs und auch weiterer Aspekte wie Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit etc. zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt werden und hinsichtlich weiterer Schritte zur Umsetzung konkretisiert werden können.

Für den Kreis Offenbach bietet der Nahmobilitätsplan die Chance, aufbauend auf dem bereits Erreichten weitere Schritte und Vorhaben mit Blick auf die nächsten 2-5 Jahre zu identifizieren und hinsichtlich ihrer Umsetzung voranzutreiben. Der Nahmobilitätsplan kann damit auch Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln für die Umsetzung der hierin definierten Maßnahmen auf Bundes- und Landesebene (hier insb. aus der Nahmobilitätsrichtlinie des Landes Hessen) sein.

Der Nahmobilitäts-Check wird durch das Land Hessen gefördert. Hinzu kommt ein Eigenanteil des Kreises von in der Regel 30%. Über die ivm können Konzeption, Ausschreibung und Vergabe des Nahmobilitäts-Checks unterstützt werden. Ebenso kann der Prozess auch aktiv vor Ort begleitet werden.

4.16 Nahmobilitäts-Check in Verbindung mit Sicherheitsaudit in Bestand und Planung

Das Sicherheitsaudit ergänzt den Nahmobilitäts-Check. Das Sicherheitsaudit beurteilt die Straßeninfrastruktur zur Verkehrssicherheit in Planung und anlassbezogen im Bestand. Reaktive Anlässe sind beispielsweise unfallauffällige Strecken oder Unfallhäufungsstellen. Präventive Ansätze sollen Defizite beheben, die für die Verkehrssicherheit nachteilig sind. Zumeist sind dies Straßeninfrastrukturen, die heutiges Mobilitätsverhalten nicht mehr abbilden. Geeignete Anlässe für Veränderungen sind hier beispielsweise Erhaltungsmaßnahmen, Kanalsanierungen, strukturelle Veränderungen im Straßenumfeld oder auch Untersuchungen zum Radverkehr oder zur Barrierefreiheit.

Das hierzu erarbeitete bundesweit geltende Regelwerk „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen (RSAS)“ (FGSV, 2019) wurde durch das BMVI im Februar 2019 offiziell für die Bundesfernstraßen eingeführt und den Ländern für die Einführung in ihrem Straßennetz empfohlen.

Der Kreis Offenbach war im Rahmen der Testphase mit der K185 in Seligenstadt, den Knotenpunkten K174/ Justus-von-Liebig-Straße und B459/ L3001 in Dietzenbach in die Entwicklung eingebunden und hat die Vorteile dieses Verfahrens im Hinblick auf Verbesserungen für Busse im ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr erfahren. Auch wurden notwendige Maßnahmen aufeinander abgestimmt, wodurch mittelfristig Kosteneinsparungen erzielt werden. Mit einem ausgebildeten Sicherheitsauditor bei der kvGO ist eine fachliche Kompetenz vorhanden.



Abbildung 22: Umgestaltung Knotenpunkt K174/ Justus-von-Liebig-Straße nach Bestandsaudit – Anlass: Sanierung Fahrbahndecke und Kanalbau

Erkannt wurde dabei auch ein Weiterbildungsbedarf innerhalb der Verwaltungen. Hierzu sollen im Weiteren Angebote für den Kreis und die Kommunen ausgearbeitet werden. Für die Qualitätssicherung an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen wurden interessierten Straßenverkehrsbehörden bereits an drei Terminen (November 2018 bis Februar 2019) die Grundlagen zur Lichtsignalsteuerung auch in der Verbindung zur Knotenpunktgestaltung vermittelt.

4.17 Intermodale Verknüpfungspunkte

Ein wesentliches Ziel ist es, die verschiedenen Verkehrsangebote stärker miteinander zu verknüpfen. Dies gilt sowohl für die Verknüpfung zwischen Pkw und Fahrrad zu Bus und Bahn als auch zwischen den ÖPNV-Angeboten. Dabei sollen auch Alternativen zum Erreichen der Ziele bei Störungen auf einzelnen Strecken möglich werden.

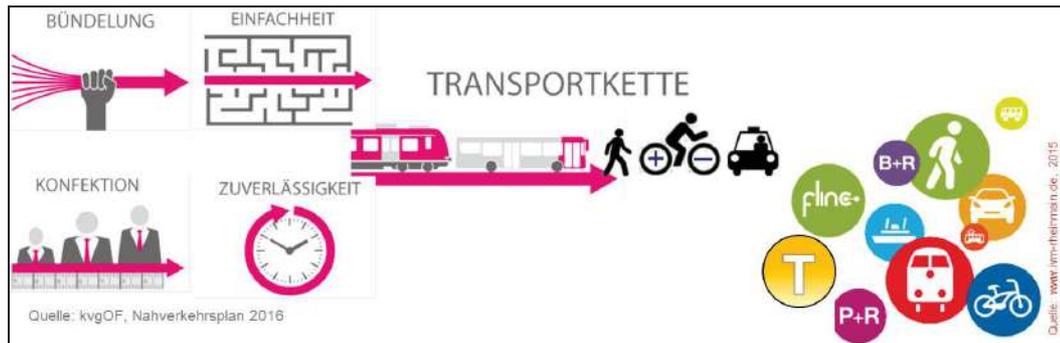


Abbildung 23: Transportkette und Verknüpfung

Eine Übersicht der Verknüpfungspunkte zum Radverkehr gibt Abbildung 24



Abbildung 24: Verknüpfungspunkte für den Radverkehr

Neue Techniken zum Umsteigen vom Fahrrad auf Bahn und Bus werden aktuell getestet an den Bahnhöfen in Dietzenbach Mitte und Rodgau-Jügesheim. Hier können Fahrradabstellboxen online gebucht werden.

Weitere Mobilitätsstationen auch mit Fahrradparkhaus sind geplant in Langen und Seligenstadt jeweils am Bahnhof und in Neu-Isenburg mit Realisierung der Regionaltangente West (RTW) am S-Bahnhaltepunkt und an der Endhaltestelle Birkengewann.

Abbildung 25 gibt einen Überblick möglicher Verknüpfungspunkte zur Vernetzung von Mobilitätsangeboten an den Bahnstationen. Diese sind mit der Weiterentwicklung des Schnellbusnetzes auch hier auf ausgewählte Stationen zu erweitern.

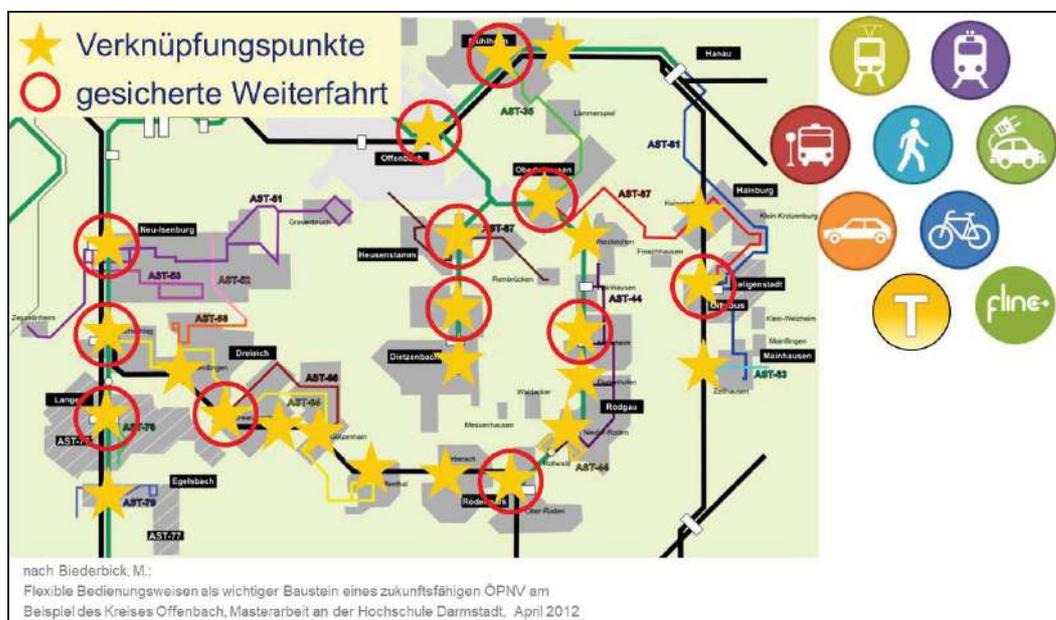


Abbildung 25: Verknüpfungspunkte zur Vernetzung der Mobilitätsangebote

4.18 Mobilitätsmanagement und weitere Ansätze

Weitere Handlungskonzepte zu Mobilitätsmanagement (Schule, Kommune, Wirtschaft und Vereine), Verwaltungsorganisation, Partizipation, Siedlungsstrukturen, Anpassungen von Bauordnung und Satzungen oder Weiterbildung des Personals sind in der intensiven Diskussion und werden konkretisiert.

Der Prozess wird unter www.leitbildmobilitaet.de laufend dokumentiert.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Bereits konkrete Anknüpfungspunkte und Aktivitäten gibt es zum betrieblichen Mobilitätsmanagement für Unternehmen und öffentliche Arbeitgeber mit einem Standort im Kreis Offenbach unter dem regionsweiten Programm „südhessen effizient mobil“ (www.suedhessen-effizient-mobil.de). Dies wird durch die ivm koordiniert und mit Unterstützung durch RMV und lokale Partner vor Ort umgesetzt. Die lokale Koordinierung für den Kreis Offenbach haben kvgOF und IHK Offenbach am Main übernommen.

Das für Arbeitgeber kostenfreie Programm unterstützt private und öffentliche Arbeitgeber dabei, ein umfassendes Mobilitätskonzept zu erarbeiten und die für sie passgenauen Maßnahmen zu identifizieren und umzusetzen. Ziel ist die Förderung ganzheitlicher Konzepte, die eine nachhaltige Mobilität von Beschäftigten, Kunden und Besuchern unterstützen und einen Beitrag für eine verträgliche Abwicklung der betriebsbedingten Verkehre liefern. Die Arbeitgeber profitieren von einer verbesserten Erreichbarkeit des Standorts, geringeren Mobilitätskosten und der Reduktion des Pkw-Aufkommens am Standort. Weitere wichtige Aspekte für Arbeitgeber sind die Schaffung von Anreizen für Fachkräfte und die Förderung von Gesundheit und Motivation der Beschäftigten. Und auch die Beschäftigten nehmen dieses Engagement des Arbeitgebers positiv wahr. Sie sparen Kosten für den Arbeitsweg und erreichen Ziele stressfreier. Zudem leistet das betriebliche Mobilitätsmanagement einen zentralen Beitrag zu strategischen Zielen wie zum Klimaschutz und zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur.

Aktuell werden Mobilitätspläne mit Dreieich, Langen und Neu-Isenburg erarbeitet. In Langen hat ein erstes Unternehmen zwischenzeitlich erfolgreich ein Konzept aufgestellt und geht nun in die Umsetzung der Maßnahmen. Am selben Standort im Gewerbegebiet Neurott folgen zwei weitere Firmen. Mit

weiteren 10 Unternehmen aus Langen, Dreieich und Neu-Isenburg ist die Programmteilnahme derzeit in Vorbereitung.

Schulische Mobilitätsmanagement

Mit einem umfassenden schulischen Mobilitätsmanagement kann der Kreis Offenbach gemeinsam mit den kommunalen Aufgabenträgern und den Schulen Projekte und Maßnahmen aufgreifen und umsetzen, die eine sichere und eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen im Kreis fördern. Der Kreis Offenbach hat bereits sehr frühzeitig im Rahmen von Projekten an Schulstandorten die Verkehrssituation vor Ort in den Blick genommen.

Hieraus wurden Maßnahmen für eine bessere Verkehrssicherheit vor den Schulen beispielsweise durch zeitweise Sperrung der Zufahrt für den Kfz-Verkehr, Ausweisung von Eltern-Haltestellen, verbesserte Querungsmöglichkeiten, Einrichtung von Fahrradstraßen oder Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten entwickelt. In den Schulgemeinden entwickelt sich immer mehr ein Verständnis für eine alternative Mobilität zum Pkw auf kurzen Wegen. Mit dem Schülerradroutenplaner und dem Wettbewerb Schulradeln gibt es zwei Bausteine, die gezielte Anreize für das Radfahren auf dem Weg zur Schule bieten.

Mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement, welches das Land Hessen bei der ivm eingerichtet hat, stellt das Land Hessen erstmalig ein umfassendes Angebot bereit, mit dem Schulen, Schulträger und Kommunen gemeinsam für die Schulstandorte integrierte Schulmobilitätspläne erarbeiten und die darin definierten Maßnahmen gemeinsam umsetzen. Ziel ist es, neben den häufig infrastrukturellen Maßnahmen auch den Bereich Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung sowie die Verkehrssicherheitsarbeit in den Schulen dauerhaft im Schulprogramm zu verankern und damit auch zu verstetigen.

Es wäre zu prüfen, ob und in welchem Rahmen sich der Kreis Offenbach ebenfalls aktiv am Programm „Besser zur Schule“ beteiligt. Das Angebot ist für Kommunen, Schulträger und Schulen kostenfrei (Informationen unter www.besserzurschule.de).

4.2 Ausgewählte Aktivitäten der Kommunen im Kreis

Der Verkehr stellt einige Kommunen vor allem in der Rush-Hour vor Probleme. Diese könnten noch stärker werden, denn der Verkehr nimmt beispielsweise in Dreieich, Neu-Isenburg, Langen und Rodgau aufgrund der dort steigenden Zahl an Arbeitsplätzen und der Bevölkerung zu. Welche Lösungen auf dem Weg zu künftigen Mobilitätsanforderungen in den Städten und Gemeinden bisher schon umgesetzt wurden oder geplant sind, das wurde beim abschließenden Mobilitätsforum der Umsetzungsphase im November 2018 mit rund 120 Interessierten diskutiert.

Dabei vergeht kaum ein Tag, an dem nicht über Verkehrsprojekte aus den 13 Kommunen berichtet wird. Nachfolgend können daher nur einige ausgewählte Beispiele angesprochen werden. Die ausgewählten Aktivitäten aus den Kommunen haben gezeigt, dass bei der Mobilität kreisweit etwas in Bewegung ist. Aus dem Austausch an Erfahrungen wurde klar, welche Verkehrskonzepte die Nachbarkommunen umsetzen. Es gilt auch bei der Mobilität, das Rad nicht immer neu zu erfinden, sondern auch voneinander zu lernen.

So wurden in Hainburg die drei großen Kreuzungsbereiche der Ortsdurchfahrt der Gemeinde untersucht, um abzuwägen, ob die Kreuzungen zum Kreisverkehr umgebaut werden sollen-oder eine Verbesserung der Lichtsignalschaltung ausreicht.

Am Beispiel Rodgau wurde dargestellt, wie man mit Sammelparkanlagen, Car-Sharing, mehr Ladesäulen für Elektroautos und einer stärkeren Anbindung an Bus und Bahn die mit dem neuen Baugebiet Rodgau West prognostizierte Steigerung des Autoverkehrs verhindern kann.

Langen hat den Bahnhof als Verknüpfungsstelle im Blick. Im Umfeld entstehen neue Wohnungen. Die Stadt wird dort die Infrastruktur für Car-Sharing und E-Mobilität ausbauen. Außerdem entsteht ein großes Parkhaus für 400 Fahrräder.

Für mehr Platz und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Roller hat die Gemeinde Egelsbach gesorgt. Da viele Kinder mit Zweirädern zum Unterricht kommen, wurden allein an der Grundschule knapp 100 Parkplätze für Roller, sogenannte Scooter, geschaffen, die morgens nahezu alle genutzt werden. Durch Egelsbach führt ebenso wie durch Langen, Dreieich und Neu-Isenburg die geplante Radschnellverbindung zwischen Darmstadt und

Frankfurt. Der Startschuss für das Projekt fiel im Oktober 2018. Der Kreis Offenbach baut in diesem Zuge die Kreuzung mit der K 168 zu einem Verkehrskreisel um.

In der Stadt Dietzenbach wurde die Ortsdurchfahrt im Zuge der L3001 vom Schwimmbad bis nach Steinberg untersucht. Ziel ist es, die Radverkehrsführung zu optimieren. Am Knotenpunkt B 459/L 3001 wurden Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV in Verbindung mit der Sanierung des Knotenpunkts durch Hessen Mobil und einem Bestandsaudit durch die kvGOF erzielt.

Ein besonderes Projekt wurde in Dreieich umgesetzt: Hessens längste Fahrradstraße führt durch die Stadtteile Buchschlag und Sprendlingen und sorgt dafür, dass Radfahrende schneller vorankommen. Weitere Fahrradstraßen wurden erfolgreich in Langen und Seligenstadt umgesetzt.



Abbildung 26: Fahrradstraßen verknüpfen regionales Rad-Hauptnetz im Kreis Offenbach lokal

Die „Barrierefreie Nahmobilität“ steht in Heusenstamm auf der Agenda. Geplant sind eine neue Radwegeverbindung zwischen Heusenstamm-Rembrücken und Rodgau-Hainhausen, die Umgestaltung der Hohebergstraße und die Absenkung von Bordsteinkanten, damit Senioren mit Rollstühlen oder Rollatoren ohne Hindernisse mobiler sind.

Auch Obertshausen engagiert sich für den Fußverkehr: Ältere Bürgerinnen und Bürger hatten mitgeteilt, dass sie nicht mehr zu Fuß einkaufen gingen, weil der Weg zu lang sei und es auf der Strecke keine Sitzgelegenheiten zum Ausruhen gebe. Die Stadt will deshalb im Stadtteil Obertshausen fünf sogenannte Seniorenbänke, die eine leicht erhöhte Sitzfläche und eine Querstange im Fußbereich haben, aufstellen.

Rödermark hat sich als Pilotkommune einem umfassenden Nahmobilitäts-Check unterzogen und beispielsweise durch weitere Querungshilfen die Erreichbarkeit der Haltestellen von Bus und Bahn für den Fuß- und Radverkehr verbessert.

In Seligenstadt soll der Bahnhof zu einem modernen Mobilitätsknotenpunkt mit Wendeschleife, Park & Ride- und Bike & Ride-Anlage, Car-Sharing-Plätzen und E-Bike-Ladestationen umgebaut werden.

Neu-Isenburg setzt ebenfalls darauf, dass mehr Bürgerinnen und Bürger auf´s Fahrrad umsteigen, um einen weiteren Anstieg des Autoverkehrs zu bremsen. Die Stadt will den Radverkehr bis 2030 von einem derzeitigen Anteil am Gesamtverkehr von derzeit 10% auf 20 bis 25% erhöhen. Das wichtigste Projekt in Neu-Isenburg ist die Regionaltangente West (RTW). Hier steht das Planfeststellungsverfahren mit einer Verlängerung bis zum Birkengeborn an.

Parallel dazu werden im Verlauf und in der Verlängerung der RTW Optionen geprüft, wie etwa ein Mittel- oder Außenbahnsteig in Dreieich-Buchsschlag zur Optimierung des Umstiegs auf die Dreieichbahn beitragen kann oder eine Anbindung bis Dieburg oder Langen möglich ist.

In der Stadt Mühlheim läuft aktuell ein beispielhaftes Pilotprojekt zur stadtgerechten Umgestaltung der im Einbahnring geführten zweistreifigen B43. Diese dient in ihrem jetzigen Zustand vorwiegend dem fließenden Verkehr und ist nach den Planungsgrundsätzen der 1960er Jahre gebaut. Ziel der Stadt Mühlheim ist es, die Seitenräume der Bundesstraße im Innenstadtbereich nutzbar zu machen für die vielfältigen Anforderungen von Fuß- und Radverkehr, Aufenthalt, Einzelhandel und Wirtschaftsverkehr sowie Parken.

Hierzu wurde in einem Pilotversuch eine einstreifige Verkehrsführung der B43 im Innenstadtbereich realisiert. Zuvor wurde über ein Computersimulation dem Baulastträger Hessen Mobil nachgewiesen, dass gleichzeitig ein

reibungsloser Verkehrsfluss möglich ist. Vor einem Umbau der Bundesstraße soll mit dem Pilotversuch der Praxisnachweis geführt werden.



Abbildung 27: Vision einer einstreifigen B43 in der Stadtmitte von Mühlheim (Quelle: <https://www.muehlheim.de/b43>, Zugriff 19.04.2019)

5. Zusammenfassung und Ausblick

Inzwischen sind in Verantwortung des Kreises und in allen Kommunen des Kreises Projekte auf dem Weg zu einem gemeinsamen Leitbild der künftigen Mobilität entstanden. Exemplarisch seien genannt:

- Baubeginn der Radschnellverbindung Darmstadt – Frankfurt zwischen Egelsbach und Darmstadt-Wixhausen.
- Kreisweites Etablieren des Sicherheitsaudits im Bestand am Beispiel der K185 in Seligenstadt, der Justus-von-Liebig-Straße in Dietzenbach sowie der Hohebergstraße in Heusenstamm
- Konzept mit Prioritätsstufen für Querungsstellen außerorts für den Fuß- und Radverkehr,
- Mobil bis in´s hohe Alter am Beispiel der AWO-Seniorenanlage in Heusenstamm.
- Realisierung und Weiterentwicklung der Fahrradstraßen in Dreieich und Langen.
- Verkehrsversuch zum Rückbau des zweistreifigen Einbahnringes im Zuge der B43 in Mühlheim zugunsten der Ansprüche aus der Nahmobilität.
- Planungswerkstätten zur Partizipation und Kommunikation mit der Öffentlichkeit im Zuge der RTW-Planung in Neu-Isenburg.
- Weiterentwickelte Buslinienstruktur mit dem Nahverkehrsplan 2016.
- Einsatz von (Mini-)Kreisverkehren für verbesserte und verkehrssichere Verkehrsabläufe.
- Rad-Hauptnetz im Kreis Offenbach mit Verknüpfung in die benachbarten Oberzentren.

Weitere Projekte sind in der Denkfabrik bzw. in der ersten Erörterung:

- Maßnahmen zur Busbeschleunigung im Zuge der hochbelasteten Strecken innerorts und außerorts.
- Störanfälligkeit im Verkehrsnetz durch eine Qualitätsoffensive an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen verringern.
- Weiterentwicklung der intermodalen Verknüpfungsstellen.
- Verbesserung des Verkehrsablaufs am Tannenmühlkreisel durch einen Turbo-Kreisverkehr.
- Ergänzungen und Modifizierung im S-Bahn- und Straßenbahnnetz.
- Kreisweites Verkehrsmodell unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmergruppen.

- Weiterentwicklung der Siedlungsstruktur in Kombination mit Mobilitätsmanagement und angepassten Stellplatzsatzungen.
- Rundweg für den Radverkehr im Kreis Offenbach.
- Monitoring und Evaluierung wesentlicher Maßnahmen.
- Kommunikations- und Partizipationsprozess ausweiten und über alle Medien bespielen (Verwaltung, Wirtschaft, unterschiedliche Bevölkerungsschichten, ...).
- Einrichtung einer Verkehrsleitzentrale für ÖPNV und Kfz-Verkehr.

Diese Projekte und Projektideen sollen in der Konsolidierungsphase bis 2021 konsequent gefestigt werden sowie kreisweit und mit den Ansätzen der regionalen Partner wie Hessen Mobil, ivm, RMV, Regionalverband Frankfurt RheinMain zusammengeführt und verknüpft werden.

Auch die Konsolidierungsphase soll wieder extern aktiv unterstützt werden. Es ist ein Konsens zu den angedachten und notwendigen Veränderungen der Infrastruktur aufgrund des sich wandelnden Mobilitätsverhalten herbei zu führen. Dies erfordert weiterhin einen umfassenden Beteiligungs- und Diskussionsprozess. Es werden wiederum neue Informationen produziert, Anschauungen über Problemsituationen und Dringlichkeit ihrer Lösung ausgetauscht und überprüft, bevor sie letztlich akzeptiert sind und damit für künftige Aufgaben die maßgebliche Handlungsgrundlage darstellen.

Um eine umfassende Kommunikation zu erreichen, soll auch der Prozess der Konsolidierung differenziert nach Themenfeldern bzw. Personengruppen diskutiert werden. Die Handlungskonzepte müssen verstärkt der Bevölkerung, der Wirtschaft und weiteren wichtigen Akteuren wie übergeordneten Behörden, Betreibern des ÖPNV etc. vermittelt werden, um Gewissheit über die Absichten des Kreises zur Mobilitätsentwicklung und damit auch zur Strukturentwicklung zu verschaffen. Hieraus resultieren Argumente für Verhandlungen als Grundlage für Anträge auf Zuschüsse und Fördermittel.

Hierzu sollen die erfolgreich installierten Werkstätten „Runder Tisch Nahmobilität/ Radverkehr“, „Arbeitsgruppe Verkehrslenkung (AGVL)“ um die Werkstätten „Weiterbildung“ und „Wirtschaft“ ergänzt werden. In halbjährlichen Mobilitätsforen werden die Zwischenergebnisse zusammengefasst präsentiert und eine Rückmeldung aus dem Kreis der Teilnehmenden eingeholt.

Wesentliche Themenfelder sind weiterhin:

- Weiterentwicklung der Infrastrukturen auf Schiene und Straße zur Stärkung einer zielgerichteten Aufteilung über alle Verkehrsmittel und deren Vernetzung.
- Sicherstellung einer kreisweit barrierefreien Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad.
- Auditierung anstehender Infrastrukturveränderungen oder Erhaltungsmaßnahmen vor dem Hintergrund sich verändernder Mobilitätsstrukturen.
- Verständnis für die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstruktur und Verkehr.
- Ausrichtung von Verwaltungsstrukturen und Abstimmungsprozessen auf die gemeinsame Aufgabe der Mobilitätsstrukturen von morgen.
- Kommunikation und Partizipation über alle Bevölkerungsgruppen und Unternehmen.
- Einbinden in die Aktivitäten für eine gesunde Umwelt.
- Aus- und Weiterbildung des Fachpersonals im Hinblick auf veränderte Anforderungen künftiger Mobilitätsformen und die Weiterentwicklung der Regelwerke.

Aufgrund der strukturellen Unterschiede im Kreis ist auch weiterhin eine zielgerichtete Diskussion in den Kommunen sinnvoll. Hier soll die Kreisbereisung mit den verschiedenen Verkehrsmitteln weiterverfolgt werden. Ebenso sollen auf das Leitbild bezogene Sitzungen von Gremien in den Kommunen aktiv unterstützt werden.

Der Prozess wird weiterhin durch das Consilium mit Entscheidungsbefugnissen begleitet. Eine Vertiefung von ausgewählten Aspekten, die insbesondere aus der Arbeit in den Werkstätten resultieren, erfolgt nach Rückkopplung über das Consilium und die Mobilitätsforen in entsprechenden Untersuchungen.

In der Konsolidierungsphase soll zudem erreicht werden, dass es zu einer klaren Zuordnung von Aufgaben hinsichtlich der Herausforderungen durch sich verändernde Mobilitätsstrukturen bis 2030 kommt und letztendlich der Prozess durch eine Eigendynamik weiter stabilisiert wird.

Alle Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote sind in ihrem Wirkungszusammenhang sehen. Die Verkehrssteuerung darf nicht an den Stadtgrenzen aufhören und die Verkehrlenkung darf nicht auf ein Verkehrsmittel beschränkt bleiben. Der Einsatz intelligenter Technik braucht zudem eine leistungsfähige Infrastruktur.

In der Konsolidierungsphase sollten bereits die Weichen für den nächsten Nahverkehrsplan gestellt werden: Er sollte zu einem kreisweitem Gesamtverkehrsplan („Masterplan Mobilität“) weiterentwickelt werden und die Analyse von Schwachstellen und Potenzialen in den jeweiligen Grundnetzen aller Verkehrsmittel enthalten. Vorhandene Verkehrsgewohnheiten (Verkehrsmittelwahl / Wegeketten/ -längen/ -zeiten) könnten durch Befragungen von Haushalten sowie bei zu Fuß Gehenden, Radfahrenden im Kfz-Verkehr herausgearbeitet werden. Dies könnte durch eine Analyse von ‚big data‘ der Online-Portale unterstützt werden. Aus der Untersuchung verschiedener Verkehrsszenarien hinsichtlich möglicher Angebotsveränderungen kann ein Maßnahmenplan für den gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur über 2030 hinaus für alle Verkehrsmittel aufgelegt werden.

Letztlich gilt es aber, die Nutzenden der Verkehrsinfrastruktur durch Rat und Tat zu überzeugen. Kommunikation und Partizipation stehen absolut im Vordergrund. In diesem Zusammenhang sollten unbedingt die Pilotversuche zur Verdeutlichung der angedachten Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur und im Mobilitätsangebot ausgeweitet werden.

6. Faktenblatt zum Leitbildprozess

Wir wollen ...

- die Qualitäten des Standortes „Kreis Offenbach“ weiter stärken und zukunftsorientiert für die Bevölkerung und die Wirtschaft ausbauen.
- die Lebensräume im Kreis und seinen Kommunen stärken und deutlich zum Klimaschutz, zu weniger Lärm und für eine gesündere Luft beitragen.
- eine barrierefreie und bedarfsgerechte Mobilität über alle Altersgruppen.
- Wegekette über die Verkehrsangebote vernetzen und Alternativen schaffen.
- attraktive Netze im Fuß- und Radverkehr mit hoher Qualität zur Stärkung der Nahmobilität entwickeln.
- den ÖPNV als Rückgrat besonders stärken und weiterentwickeln.
- die Verkehrssicherheit unserer Straßeninfrastruktur durch Sicherheitsaudits im Bestand und in der Planung deutlich verbessern
- das herausragende Mobilitätsangebot als besonderes Markenzeichen weit über den Kreis bekannt machen.

Wesentliche Merkmale des Leitbildprozesses sind ...

- Er ist iterativ, mit Entscheidungen auf dem Weg.
- Pilotprojekte verdeutlichen Ansätze und erzeugen öffentliche Wahrnehmung.
- Er basiert auf gemeinsamem Handeln von Kreis, Kommunen, übergeordneten Verwaltungen sowie Bürgerschaft und Wirtschaft.
- Er setzt sich zusammen aus einer Vielzahl konkreter Einzelmaßnahmen, die sich ergänzen und zugleich abhängig voneinander sind.
- Eigenes Verwaltungshandeln wird in Abstimmung mit den Kommunen neu ausgerichtet und kontinuierliche Aus- und Weiterbildungsangebote werden geschaffen.
- Kommunikation und Partizipation über die Bevölkerungsgruppen und die Wirtschaft werden über alle Medien gestärkt.
- Wir verstehen uns als Teil der Region, unser Handeln hat Auswirkungen auf die Nachbarräume.

7. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Kreis Offenbach zwischen den benachbarten Oberzentren (Einwohneranzahl zum 31. Dezember 2018)	2
Abbildung 2:	Ein- und Auspendler zu sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen im Kreis Offenbach (IHK Frankfurt, 2018).....	3
Abbildung 3:	Geplante Bauflächen im Kreis Offenbach (nach: RegFNP2010 (Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2010))..	4
Abbildung 4:	ÖPNV-Angebot und Einzugsbereiche im Kreis Offenbach ((kvgOF), 2017)	5
Abbildung 5:	Meilensteine im Leitbildprozess	9
Abbildung 6:	Struktur des Leitbildprozesses von 2013 bis 2018	10
Abbildung 7:	Themenschwerpunkte der Mobilitätsforen 2013 bis 2018	12
Abbildung 8:	Diskussion der Handlungskonzepte zum Leitbild in den Kommunen vor Ort und bei Kreisbereisungen.....	14
Abbildung 9:	Mobilität in Deutschland (MiD) 2002 und 2008 im Vergleich – Potenziale in der Nahmobilität müssen geweckt werden ..	15
Abbildung 10:	Zielsystem und Leitlinien für das Leitbild Mobilität	18
Abbildung 11:	Handlungsfelder im Leitbild Mobilität	19
Abbildung 12:	Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur	20
Abbildung 13:	Schnellbusnetz des RMV im Kreis Offenbach ab Juni 2018 (Rhein-Main-Verkehrsverbund, 2018)	21
Abbildung 14:	Erweiterung und Beschleunigung der OF 99 im Kreisgebiet (Maatz, 08.11.2017)	21
Abbildung 15:	Zeitplan für die Realisierung des ASTplus „Hopper“ (Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach (kvgOF), 2018)	22
Abbildung 16:	Knotenpunkte mit Beschleunigungsbedarf.....	24

Abbildung 17: Korridore für das Rad-Hauptnetz im Kreis Offenbach	25
Abbildung 18: Fahrrad-Achsen der Stadt Offenbach in den Kreis Offenbach	26
Abbildung 19: Querungsstellen im Zuge klassifizierter Straßen	28
Abbildung 20: Schwierige Querungssituation mit dem Fahrrad aus dem Kreis Offenbach zum Flughafen Frankfurt.....	30
Abbildung 21: Struktur Nahmobilitäts-Check und Nahmobilitätsplan.....	31
Abbildung 22: Umgestaltung Knotenpunkt K174/ Justus-von-Liebig- Straße nach Bestandsaudit – Anlass: Sanierung Fahrbahndecke und Kanalbau	33
Abbildung 23: Transportkette und Verknüpfung.....	34
Abbildung 24: Verknüpfungspunkte für den Radverkehr	34
Abbildung 25: Verknüpfungspunkte zur Vernetzung der Mobilitätsangebote	35
Abbildung 26: Fahrradstraßen verknüpfen regionales Rad-Hauptnetz im Kreis Offenbach lokal	39
Abbildung 27: Vision einer einstreifigen B43 in der Stadtmitte von Mühlheim (Quelle: https://www.muehlheim.de/b43 , Zugriff 19.04.2019)	41

8. Literaturverzeichnis

BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Mobilität in Deutschland - MiD (2017) - Ergebnisbericht [Buch]. - Bonn, 2019.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 [Buch]. - Köln, 2010.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen [Buch]. - Köln, 2019.

Hessisches Statistisches Landesamt Hochrechnung Einwohner 2030 [Bericht], 2018.

IHK Frankfurt Initiative PERFORM Zukunftsregion FrankfurtRheinMain Stau- und Pendlerstudie 2018 - Frankfurt, 2018.

Infrastruktur Bundesministerium für Verkehr und digitale Mobilität in Deutschland - MiD (2017) - Ergebnisbericht - Bonn, 2019.

Kreis Offenbach Kreisstrategische Ziele 2014ff - Dietzenbach, 2014.

Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach (kvgOF) ASTplus - Bus on demand - Dietzenbach, 2018.

Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach (kvgOF) Nahverkehrsplan für den Kreis Offenbach 2016ff - Dietzenbach, 2017.

Maatz Andreas Neue Technologien in der Mobilität - Paradigmenwechsel beim ÖPNV im Kreis Offenbach [Bericht]. - im Rahmen des 8. Mobilitätsforums im Kreis Offenbach - Dietzenbach, 08.11.2017.

Regionalverband FrankfurtRheinMain Mit dem Fahrrad an und zum Flughafen Frankfurt [Buch]. - Frankfurt, 2017.

Regionalverband FrankfurtRheinMain Regionaler Flächennutzungsplan 2010 [Buch]. - Frankfurt, 2010.

Rhein-Main-Verkehrsverbund www.rmv.de [Online]. - RMV, 07. 11.2018.

