

Fortschreibung der Gesamtstrategie zur Luftreinhaltung in der Stadt Offenbach am Main

30.10.2019

Kontakt: Heike.Hollerbach@offenbach.de

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einführung	1
2	Überblick über die Maßnahmen der Stadt Offenbach	4
2.1	Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs	5
2.2	Maßnahmen zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs.....	17
2.3	Maßnahmen zur Elektrifizierung des Verkehrs und des Ausbaus der dafür benötigten Infrastruktur	20
2.4	Maßnahmen zum Verkehrsmanagement.....	26
2.5	Sonstige Maßnahmen	33
3	Einschätzung der Maßnahmen und Ausblick	40
	Anhang – Pressespiegel	48

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs.....	5
Tabelle 2	Maßnahmen zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs.....	17
Tabelle 2	Maßnahmen zur Elektrifizierung des Verkehrs.....	23
Tabelle 2	Maßnahmen zum Verkehrsmanagement.....	26
Tabelle 2	Sonstige Maßnahmen.....	34

1 Einführung

Im Zeitraum von 2005 - 2009 haben Messungen und Modellrechnungen der hessischen Landesumweltbehörden ergeben, dass das in Offenbach (gemäß 39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz) derzeit zulässige Jahresmittel für Stickstoffdioxid NO₂ in der Höhe von 40 µg/m³ an allen vier Probenahmestellen (Bieberer Straße West, Mainstraße Ost, Untere Grenzstraße, Waldstraße) überschritten wird. Ähnlich betroffen sind im Ballungsraum Rhein-Main die Städte Frankfurt, Darmstadt und Wiesbaden. Die Luftmessstation an der Unteren Grenzstraße zeigt seit 2016 eine Einhaltung bzw. Unterschreitung des Grenzwerts! An der Messstelle DEHE 103 wurde der Grenzwert 2017 eingehalten (und 2018 lediglich geringfügig wieder überschritten). Auch die Passivsammler in der Mainstraße u. der Bieberer Straße geben für die Jahre 2015 bis 2018 noch keine Entwarnung. zeigen aber eine eindeutig rückläufige Tendenz!

Aufgrund der noch fortbestehenden, wenngleich kontinuierlich abnehmenden Überschreitungen sind Maßnahmen zur Senkung der Stickstoffdioxidbelastung im gesamten Ballungsraum Rhein-Main erforderlich.

Das für die Aufstellung des Luftreinhalteplans in Hessen zuständige Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) hat für den Ballungsraum Rhein-Main im Jahr 2005 einen ersten Luftreinhalteplan veröffentlicht. Im Rahmen der ersten Fortschreibung wurde aufgrund der ermittelten Belastungen auch die Stadt Offenbach aufgefordert Maßnahmen einzureichen und die bereits begonnenen oder laufenden Maßnahmen darzustellen. Der Maßnahmenkatalog für die erste Fortschreibung wurde per Stadtverordnetenbeschluss vom 06.05.2010 verabschiedet und dem Umweltministerium übersandt. Die erste Fortschreibung des Luftreinhalteplans, Teilplan Offenbach wurde nur im Entwurf mit einem vom Ministerium reduzierten Maßnahmenkatalog veröffentlicht. Bereits damals war zu erwarten, dass er den gesetzlichen Anforderungen nicht genügen würde. Erst nach Klage der Deutschen Umwelthilfe begann das Land Hessen mit der Vorbereitung zur zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans. In diesem Plan waren die von der Stadt Offenbach vorgeschlagenen restriktiven, verkehrlichen Maßnahmen wie z. B. die Umweltzone oder das Lkw-Durchfahrtsverbot für die Mainstraße nachts enthalten.

Die zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde im November 2014 mit ihrer Veröffentlichung rechtskräftig. Danach konnten im Januar 2015 bzw. Februar 2015 die Umweltzone u. das Lkw-Durchfahrtsverbot nachts, in der Mainstraße, in Offenbach umgesetzt werden.

Doch auch diese Fortschreibung reicht für eine Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung und schnellstmögliche Einhaltung des Grenzwertes nicht aus. Das VGH-Wiesbaden hat aus diesem Grund das Land Hessen per Gerichtsurteil verpflichtet alle möglichen Maßnahmen zu ergreifen, damit der Stickstoffdioxidgrenzwert schnellstmöglich eingehalten werden kann.

Die Gesamtstrategie der Stadt Offenbach baut auf den bereits in den verschiedenen, bestehenden Konzepten wie dem Verkehrsmanagementplan, dem Nahverkehrsplan, dem Luftreinhalte-Lärminderungskonzept, dem Klimaschutzkonzept und dem Klimaanpassungskonzept verankerten und abgestimmten Maßnahmen auf. Sie wurde nun, aufgrund der inzwischen eingetretenen Umsetzungsfortschritte bei den Maßnahmen, aktualisiert und fortgeschrieben.

Der von der Stadt Offenbach 2010 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossene und an das Land zur weiteren Veranlassung vorgelegte Maßnahmenkatalog beinhaltet auch eine Umweltzone, neben straßenbaulichen, verkehrstechnischen und verkehrsregelnden Maßnahmen. Die Stadt ist aufgefordert, alle möglichen Maßnahmen zu ergreifen. Auch wenn keine Maßnahme alleine in der Lage ist, für alle Belastungsschwerpunkte die zur Grenzwerteinhaltung notwendigen Reduzierungen herbeizuführen, tragen alle Maßnahmen zusammen zur Verbesserung der Luftqualität in den Belastungsschwerpunkten bei und werden nach Einschätzung der Stadt Offenbach am Main die Einhaltung des Grenzwertes im Jahr 2020 gewährleisten..

Das Land Hessen hat die Stadt aufgefordert, die Maßnahmen jetzt – Oktober 2019 – bezüglich der Umsetzungsstände zu aktualisieren und neue Maßnahmen, soweit möglich, hinzuzufügen. Diese Gesamtstrategie zeigt nunmehr den Umsetzungsstand zum 30.10.2019 auf.

Da der Straßenverkehr mit 60 % bis 70 % Hauptverursacher der NO₂-Belastung ist, zielt der Maßnahmenkatalog insbesondere auf eine Reduktion der verkehrlichen Emissionen ab durch:

- Vermeidung, Verminderung und Verflüssigung des motorisierten Individualverkehrs (insbesondere an den o. g. Hot Spots)
- Verlagerung von Individualverkehr auf weniger bewohnte Straßen und gleichzeitig
- Förderung der nichtmotorisierten Mobilität bzw. des ÖPNV sowie.
- Förderung der E-Mobilität und des Ausbaus der dafür benötigten Infrastruktur

In angemessener Weise werden auch die weiteren Verursacher wie z. B. die Gebäudeheizungen, Energieerzeugung und Flächennutzungen berücksichtigt. Bedeutsam sind ebenso alle Maßnahmen, die bereits im Planungsstadium (wie z. B. auf der Stufe des Regionalen Flächennutzungsplans, im Rahmen des B-Planverfahrens und / oder im Zuge von Projekt- und Grundsatzbeschlüssen) Rahmenbedingungen schaffen, die zu einer Vermeidung von Straßenverkehr oder einer Senkung des Energieverbrauches führen.

Die darüberhinausgehenden Maßnahmen im Rahmen des Klimaschutzes und des Mobilitätsmanagements tragen letztendlich zu einer langfristig wirkenden, nachhaltigen Verhaltensänderung bei.

Angesichts der Höhe der noch bestehenden Grenzwertüberschreitungen ist es erforderlich, alle wirksamen Maßnahmen konsequent und zügig umzusetzen, um bis 2020 den Stickstoffdioxidgrenzwert zu unterschreiten. Dies gilt auch unter Berücksichtigung europa- und bundesweiter Maßnahmen wie der Einführung von Euro 5- und Euro 6-Abgasnormen.

2 Überblick über die Maßnahmen der Stadt Offenbach

Die Stadt Offenbach am Main ist seit Jahren schon äußerst aktiv, um die Schadstoffemissionen, die insbesondere aus dem Verkehrssektor stammen, durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren. Die Maßnahmen werden in diesem Abschnitt strukturiert nach den folgenden Kategorien und nach Jahren der (avisierten) der Umsetzung/Fertigstellung dargestellt:

1. Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs
2. Maßnahmen zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs
3. Maßnahmen zur Elektrifizierung des Verkehrs und des Ausbaus der dafür benötigten Infrastruktur
4. Maßnahmen zum Verkehrsmanagement (hierzu zählen alle Maßnahmen, die den Verkehrsfluss verbessern oder zu einer Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs führen)
5. Sonstige Maßnahmen

2.1 Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs – Fortschreibung und Aktualisierung

Tabelle 1 Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
2007 und davor	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutzkonzept – Mobilitätsmaßnahmen u.a. Teilnahme an der jährlichen Kampagne Stadtradeln u. Maßnahmenplan AK Radverkehrservice und Marketing • Zweirichtungsverkehr Kaiserstraße (zwischen Bismarck- und Geleitsstraße) umgesetzt 2007 • Zweirichtungsverkehr Bismarckstraße (zwischen Kaiser- und Waldstraße): umgesetzt 2007 • Kommunikationskonzept zur Steigerung und Förderung des Radverkehrsanteils in Offenbach am Main (stetig ab 2007), z. B. seit 2007 jährliche Teilnahme an der Kampagne Stadtradeln • Fahrradboxen an den S-Bahn-Stationen Bieber und Waldhof (je acht): umgesetzt 2005
2008	<ul style="list-style-type: none"> • Wegebefestigung Kuhmühlgraben im Rahmen des Ausbaus der Regionalparkroute • Lückenschluss Grünring zwischen Hainbachtal und Senefelderstraße • Erhöhung der Anzahl überdachter Abstellmöglichkeiten, z.B. im Bereich des S-Bahnhofs Marktplatz und Kaiserlei (2009 und vorher) • nextbike-Stationen an den Offenbacher S-Bahn- & Umsteige-Bushaltestellen (Hauptbahnhof, Kaiserlei, Kaiserstraße, Marktplatz, Offenbach Ost, Rathaus, Theater / Messehallen), ab 2008 • Mainuferradweg: Mängelbeseitigung 2019. Stetige Anpassung an definierte Qualitätsstandards für Streckenführung und Beschilderung
2009	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahrstreifen Mühlheimer Straße zwischen Kettelerstraße und Stadtgrenze umgesetzt 2009 (2 km) • Angebotsstreifen Frankfurter Straße zwischen Kaiserstraße und Luisenstraße: umgesetzt 2009 (300 m) • Herstellung einer Querungshilfe im Brunnenweg (Hainbachtal): umgesetzt 2009 • Ab 2009: Pflege der „Meldeplattform Radverkehr“ der ivm GmbH • Erweiterung der Bike-and-Ride-Anlage an der S-Bahn-Haltestelle Kaiserlei (2009 und vorher) • Ausbau des Herrrainradwegs (2009)
2010	<ul style="list-style-type: none"> • Bike+business 2.0, Bereitstellung von 14 Pedelecs als Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung im Rahmen des Förderprogramms. Diese gehen nach Ende des Förderzeitraums in den Besitz der Stadtverwaltung über • Verlegung und Verbreiterung des Mainuferradwegs im Mainbogen • Erneuerung der Industriebahntrasse (Deckenausbau)
2011	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung des Mainuferradwegs im Bereich Schöffenstraße • Kombiniertes Rad-/ Fußweg Regionalparkroute zwischen Kaiserleibrücke und Nordring West

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
	<ul style="list-style-type: none"> • eMobil-Station am Offenbacher Marktplatz: 15 beleuchtete Fahrradboxen inkl. Ladevorrichtung für die eBikes • Abstellanlagen im Innenstadtbereich (Wilhelmsplatz, KOMM, Herrstraße)
2012	<ul style="list-style-type: none"> • Betrieb einer e-Station „Am grünen Hügel“ mit 2 e-Autos und 15 Pedelecs. Die Nutzung kann über die Jahreskarte (e-Ticket) des RMV erfolgen.
2013	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahren in Einbahnstraßen in gegenläufiger Richtung, TP 1: Nordend (Umsetzung) • Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr, TP2: Bereich Bürgel, Buchhügel, Rosenhöhe • Freigabe geeigneter (zulässiger) Busspuren für den Radverkehr Teilprojekt 1 (Sprendlinger Landstraße teilweise), Waldstraße, Kaiserstraße) TP 1 umgesetzt und am 14.06.2013 abgenommen • Radverkehrsförderung/Öffentlichkeitsarbeit durch Präsentationen (z.B. vor dem Kinder- und Jugendparlament), Flyer und in Zukunft Fahrradstadtplan
2014	<ul style="list-style-type: none"> • Seit 2014 Radverkehrsservice und –marketing (u. a. Radfahrkurs für Frauen, Sattelfest, Fahrradstadtplan jährlicher Workshop zur Radverkehrsförderung, Broschüre zum Radfahren in Offenbach, Kooperation mit dem ADFC Offenbach in der Kampagne ‚Offenbach fährt fair‘, Installation einer festen Fahrradzahlstation in Offenbach am Mainradweg) • Projekte des schulischen Mobilitätsmanagements: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mehrjährige Kooperationen mit einzelnen Schulen ○ Projekttag und Aktionen „Zu Fuß und mit dem Rad zur Schule“ und „Fahrradwerkstatt“ ○ Autofreie Tage ○ Lehrkräftefortbildung „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung“ ○ Schülerradroutenplaner in Kooperation mit der IVM (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main) mit 82,3 km Wegstrecke ○ Zusammenarbeit mit der Jugendverkehrsschule u. einzelnen Schulen zur Ergebnisverbesserung bei der Radfahrprüfung ○ Öffentlichkeitsarbeit (Informationsbroschüre, VHS-Vortrag, Informationsstand beim Sattelfest oder bei Schulfesten) ○ Durchführung der jährlichen Kindermeilen-Kampagne • Klimaschutzkonferenz zum Thema Radfahren an der Buchhügelschule • Ausbau Mainzer Ring, straßenbegleitende Radwege in beiden Richtungen • Erarbeitung eines Fahrradstadtplans: 1. Auflage 2014, 2. Auflage 2017
2015	<ul style="list-style-type: none"> • Lückenschluss Austraße zum Mainradweg • Radverkehrsanlagen Bremer und Hamburger Straße (1. Abschnitt Bremer Str. zwischen Langener Straße u. Harrasweg umgesetzt)
2016	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahren in Einbahnstraßen in gegenläufiger Richtung, TP 3: Innenstadt (2015/2016) • Bremer Straße zwischen Langener Str. und Oberhofstr.: Integration von Radverkehrsanlagen

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrswegweisung zur Errichtung eines geschlossenen und durchgängig befahrbaren ausgeschilderten Radroutennetzes für den Alltagsverkehr, Ausstattung von 95 Knotenpunkten mit Wegweisern (2016/2017) • Pilotprojekt Radfahren in der Fußgängerzone (Juni 2016 – Mai 2017): Der Evaluationsbericht der Fachhochschule Erfurt empfiehlt die Beibehaltung der Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr. Der Pilotversuch wird verlängert bis zu einer Entscheidung im Jahr 2021 • Rumpenheimer Straße: Integration von Radverkehrsanlagen (2016-2018) • Inbetriebnahme 11 weiterer Call-a-Bike-Stationen; im Innenstadtbereich stehen insgesamt 78 Leihfahrräder zur Ausleihe zur Verfügung (Stand März 2017) • Broschüre „Radfahren ist Klimaschutz“ zur Verbesserung des öffentlichen Bilds des Radverkehrs • Pilotprojekt des Paketdienstleisters UPS: Anlieferung in der Fußgängerzone mit dem E-Lastenrad • Radverkehrsanlage Rumpenheimer Straße zw. Mainzer Ring und Ernst-Reuter-Schule (ca. 300 m). Die Umsetzung des südlichen Abschnitts (zwischen Karolingerstraße und Mainzer Ring), ebenfalls mit beidseitigen Radschutzstreifen, erfolgte im Juli 2019. Bereits im Juni 2019 wurde zudem die Bürgeler Straße (zwischen Ernst-Reuter-Schule und Kurhessenplatz) mit beidseitigen Radschutzstreifen ausgestattet.
2017	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept Fahrrad(staßen)Stadt (Förderantrag bewilligt 2018) (Aufbau attraktiver Radverkehrsachsen). Grundsatzbeschluss 02.11.2017, Projektbeschluss 29.11.2017, erweiterter Projektbeschluss 12/2019 oder 01/2020 steht aus • Deckenausbau in der Bismarckstraße zwischen Bahnunterführung Schäfer-/Luisenstraße und Ludwigstraße /Rathenaustraße (umgesetzt 08/2017) mit Integration einseitiger Angebotsstreifen. Zwischen Ludwigstraße/Rathenaustraße und Tulpenhofstraße (umgesetzt 8/2017). Zwischen Tulpenhofstraße und Parkstraße (umgesetzt 07/2019) • Beschluss Stadtverordnetenversammlung im Oktober 2017: „Der Magistrat wird beauftragt, mit der EVO in Verhandlungen zu treten mit dem Ziel, dass diese im Rahmen der Maßnahmen zum Grundausbau des Straßenabschnitts Nordring zwischen Kaiserleibrücke und Goethering in Höhe Hafen 2 eine Ladestation für Elektrofahrräder mit 10 Ladepunkten einrichtet und kostenlos Ökostrom anbietet.“ (erweiterter Projektbeschluss 2019, Bauplanung 2020) • Radverkehrsanlage Ulmenstraße (Umsetzung 10/2017, ca. 500 m)
2018	<ul style="list-style-type: none"> • Bismarckstraße zwischen Ludwigstraße /Rathenaustraße und Parkstraße: Integration von Radverkehrsanlagen (geplant) • Verlegung Mainuferradweg (Entfall von 120-150 Stellplätzen; Verlagerung von 13.000 Kfz-km pro Tag). Bauarbeiten für den Umbau der Mainuferpromenade und den neuen Radweg am 19.02.2018 begonnen (Fertigstellung 06/2018)

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
	<ul style="list-style-type: none"> • „Fahrradstraße zum Anfassen“ (Senefelderstraße, ca. 500 m), im Rahmen des Konzepts Fahrrad(staßen)Stadt, Umsetzung Sommer 2018 • Nordring 2. BA: Trennung Kfz-Erschließungsverkehr vom Rad-/Fußgängerverkehr; Abschätzung: Verlagerung von 6.500 Kfz-km/Tag (in Offenbach) (Projektbeschluss 2017, erweiterter Projektbeschluss 2019, Bau vorgesehen 2020) • Bericht und Grundsatzbeschluss zum Nahmobilitätsplan Innenstadt • Beschluss der SVV über Beauftragung einer Machbarkeitsstudie Rad-schnellweg /-direktverbindung vom 15.03.2018, von Hanau über Mühlheim nach Frankfurt. Abstimmung mit Nachbarkommunen – Begleitung MBS. LOI für die Durchführung einer MBS mit Unterstützung des Regionalverband (07/2019). Erster Abstimmungstermin 12/2019 zwischen Stadt und Regionalverband • Beschluss zur Erarbeitung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Nordend (Abschluss 2019) <ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsanlagen im Zuge von Überplanungen der Lichtsignalanlagen optimiert: • K 105 (Röhnstraße/ Goerdelerstraße): Verbesserte Integration mit vorgezogenen Haltlinien • K 5 (Frankfurter Str./ Kaiserstraße): Gesicherte Führung des Radverkehrs aus der Fußgängerzone in die Frankfurter Straße (Umsetzung 10/2019) • K 3 (Kaiserstraße): Ergänzung eines Teilknotens zum Überqueren der Kaiserstraße aus Mittellage für Fuß- und Radverkehr • K 68 (Mühlheimer Straße/ Laskastraße): Optimierte Querungsmöglichkeit Mühlheimer Straße für Fuß- und Radverkehr durch innovative Rad-Taster für die Anforderung (umgesetzt 04/2019) • Radfahrstreifen Sprendlinger Landstraße mit Knoten Starkenburg-ring (1. Abschnitt: Sprendlinger Landstraße Nord. Umsetzung Beginn 2019/2020)
2019 und folgende	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Umsetzung der Maßnahmen aus Konzept Fahrrad(staßen)Stadt 2019/2020 (Aufbau attraktiver Radverkehrsachsen) <ul style="list-style-type: none"> ○ Einrichtung von 6 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von 7 bis 9 km, Umsetzung von 2 Maßnahmen bis Mitte 2020 ○ Fortführungen: ca. 16 bis 19 km (Markierungen oder bauliche Maßnahmen) ○ Wirkung Modal Split: Bereich „Kurze Wege mit dem Rad“: + 1 Prozentpunkt; Bereich „Wahrnehmung des Rades als Option“: + 6 Prozentpunkte • Untere Grenzstraße von Bieberer Straße bis Lämmerspieler Weg und von Hebestraße bis Mühlheimer Straße: Integration von Radverkehrsanlagen

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
	<ul style="list-style-type: none"> • Bieberer Straße zwischen Untere Grenzstraße und B 448: Integration von Radverkehrsanlagen • Bieberer Straße zwischen Untere Grenzstraße und Lämmerspieler Weg / Hebestraße: Integration von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen. Abschluss MBS in 2019, Teilumsetzung im Rahmen der Entwicklung des Quartiers 4.0. Derzeitige Zeitschiene. Erschließungsarbeiten 2020/21, Hochbau 2021-2025 • Konzept zu Fahrradabstellanlagen für die Gesamtstadt in der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts • Planung Radverkehrsanlage Hamburger-/ Bremer Straße (1. Abschnitt bereits umgesetzt zwischen Langener Str. & Harrasweg) • Machbarkeitsstudie Rad(schnellweg, -direktverbindung) von Hanau über Mühlheim nach Frankfurt • Umbau Marktplatz und Bieberer Straße seit 2018 im Bau, Umsetzung bis 2021, s. o.): Umbau des Straßenraums, Reduzierung der Fahrgasse, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich; Reduzierung des Durchgangsverkehrs im zentralen Innenstadtbereich, dadurch Verringerung der Kfz-Verkehrsmenge im Bereich Marktplatz von ca. 7.000 Kfz/Tag auf 3.000 - 4.000 Kfz/Tag und in der Bieberer Straße von ca. 6.000 - 7.000 Kfz/Tag auf 1.500 - 2.000 Kfz/Tag , Aufrechterhaltung des Erschließungsverkehrs, Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Förderung Bedingungen für den Fußgängerverkehr), zusätzliche Freigabe des Marktplatzes für den Radverkehr in Fahrtrichtung Nord sowie in der Bieberer Straße in gegenläufiger Richtung zum Kfz-Verkehr) • Maßnahmen Nahmobilitätsplan zum Radverkehr • Einrichtung neuer Radverkehrsanlagen zur Entmischung der einzelnen Verkehrsträger: • Radverkehrsanlagen Kettelerstraße (Umsetzung 09/ 2019 ca. 500 m) • Radverkehrsanlage Rumpenheimer Straße (Umsetzung 07/ 2019 ca. 450 m) • Radverkehrsanlage Bürgeler Straße (Umsetzung 06/ 2019 ca. 400 m) • Bauliche Umsetzung der Maßnahme aus dem Konzept Fahrrad(-Straßen)Stadt (Aufbau attraktiver Radverkehrsachsen) Achse 1-6 • Bau von 2,5 km Fahrradstraßen und Lückenschlüssen in 2019 • Achse 1: Taunusstraße Umsetzung Beginn 10/ 2019 • Achse 2: Senefelderstraße Umsetzung Beginn 01/ 2020 • Achse 5: Von-Behring-Straße Umsetzung Beginn 10/ 2019 • Achse 6: Bieber Nord, Leonhard-Eißnert-Park Umsetzung Beginn 11/ 2019 • Fahrradabstellanlagen für die Gesamtstadt in der Fortschreibung des

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
	<p>Radverkehrskonzeptes; Ausbau Abstellanlagen mittels modulartiger Bausteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 Bike+Ride-Anlagen: zwei Anlagen am S-Bhf Ledermuseum, zwei Anlagen am S-Bhf. Offenbach-Ost, eine Anlage am S-Bhf Marktplatz (umgesetzt 08/2019) • Abstellanlagen entlang der Fahrradstraßen: Umsetzung entsprechend des Baufortschritts (Realisierung erster Abstellanlagen mit Umbau Taunusstraße und Von –Behring-Str. in 2019) • Planung weiterer Abstellanlagen auf Basis einer vorliegenden Bestands-/ Bedarfsanalyse • Nutzung von Chancen bei Investorenprojekten (z. B. Vorgabe der Stadt zur Integration eines Fahrradparkhauses im Neubau eines Wohn-/ Geschäftshauses im Zentrum der Stadt) <ul style="list-style-type: none"> • Lückenschlüsse (Sanierung/ Erneuerung): <p>Radfurt Lämmerspieler Weg (Neu)</p> <p>Radfurt Rumpenheimer Fähre (verbreitert und bessere Sichtbarkeit, Umsetzung 10/2019)</p>
2020 ff.	<ul style="list-style-type: none"> • Bieberer Straße zwischen Untere Grenzstraße und B448: Integration von Radverkehrsanlagen (abhängig von Entwicklung Verbindungsstraße B448, gemäß Beschluss vom 29.09.2016) <p>Verkehrliche Maßnahmen</p> <p>Ergänzende Maßnahmen in Bieber und Bürgel: Die Ortskerne von Bieber und Bürgel sind zur Aufnahme in das Städtebauförderungs-programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (in Hessen „Aktive Kernbereiche“), beantragt; die Entscheidung über die Programmaufnahme steht im Herbst 2019 an. Ziel ist es, beide Ortskerne zukunftsfähig zu machen und dazu Maßnahmen zur Stärkung ihrer Versorgungsfunktion zu definieren. Integral ist der Verkehr zu thematisieren, der mit seiner heutigen Dominanz des motorisierten IV beide Ortskerne in ihrer Attraktivität und Aufenthaltsqualität negativ prägt. Insbesondere in den historischen Ortskernen sind verkehrsberuhigende Maßnahmen, die Minimierung von Parkständen im öffentlichen Raum und die Rückgewinnung der Straßen, Wege und Plätze als attraktive Mischverkehrsflächen zu prüfen. Einzelne Maßnahmen aus dem seit 2018 vorliegenden Stadtteilentwicklungskonzept Bürgel werden fachlich bereits vertieft; vgl. nachfolgende Punkte. Die Konzep-</p>

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
	<p>erstellung mit Maßnahmendefinition für Bieber steht 2020 an.</p> <p>Bieber, Aschaffener Straße Tempo 30 ganztags im Bereich Langener Straße bis Roseggerstraße</p> <p>Die Einführung eines ganztägigen Tempo 30 Streckengebots im Bereich Langener Straße bis Roseggerstraße wird geprüft.</p> <p>Bieber, Seligenstädter Straße Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung: Tempo 30 ganztags im Bereich Nahestraße bis Schloßmühlstraße Die Einführung eines Tempo 30 Streckengebots im Bereich der Seligenstädter Straße von Nahestraße bis Schloßmühlstraße wird geprüft.</p> <p>Bürgel, Kettelerstraße</p> <p>Im Dezember 2017 erfolgte die weitere Umsetzung der Verkehrsberuhigung in weiten Teilen Bürgels. Mit dem Ziel der weiteren Entlastung des Bürgeler Ortskerns wurde das ganztägige Tempo 30-Streckengebot in der Kettelerstraße nördlich des Kreisverkehrs eingerichtet.</p> <p>Bürgel, Langstraße Im Dezember 2017 erfolgte die weitere Umsetzung der Verkehrsberuhigung in weiten Teilen Bürgels. Mit dem Ziel der weiteren Entlastung des Bürgeler Ortskerns wurde das Tempo 30-Streckengebot ganztags in der Langstraße eingerichtet.</p> <p>Bürgel, Offenbacher Straße Tempo 30 ganztags auf der Offenbacher Straße von der Kreuzung Schönbornstraße bis Haus Nr. 44</p> <p>Im Dezember 2017 erfolgte die weitere Umsetzung der Verkehrsberuhigung in weiten Teilen Bürgels. Mit dem Ziel der weiteren Entlastung des Bürgeler Ortskerns wurde das Tempo 30-Streckengebot in der Offenbacher Straße eingerichtet.</p>

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
	<p>Bürgel, Rumpenheimer Straße Tempo 30 km/h ab Falltorstraße bis Kreuzung Bürgeler Straße / In den Obstgärten Im Dezember 2017 erfolgte die weitere Umsetzung der Verkehrsberuhigung in weiten Teilen Bürgels. Mit dem Ziel der weiteren Entlastung des Bürgeler Ortskerns wurde das Tempo 30-Streckengebot in der Rumpenheimer Straße südlich des Kreisverkehrs eingerichtet.</p> <p>Tempelsee, Brunnenweg Tempo 30 Streckengebot auf dem Brunnenweg zwischen Stadthalle und Lohrweg. Die Einführung eines Tempo 30 Streckengebot auf dem Brunnenweg zwischen Stadthalle und Lohrweg wird geprüft.</p> <p>Arthur-Zitscher-Straße Tempo 30 Streckengebot ganztags. In einem Teilabschnitt existiert bereits ein Tempo 30 Streckengebot.</p> <p>Bieberer Straße Ist-Zustand: Zwischen Bahnüberführung / Hebestraße und Mathildenplatz wurde von Februar 2017 bis Mai 2018 ein Verkehrsversuch zu Tempo 30 mit begleitenden Luft- und Lärmmessungen durchgeführt. Des Weiteren gibt es Planungen zur Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnittes zugunsten des Radverkehrs.</p> <p>Am 28. 03. 2017 startete ein Pilotversuch in der Bieberer Straße im Abschnitt zwischen Bahnüberführung / Hebestraße und Mathildenplatz. Gleichzeitig wurde evaluiert, ob durch Tempo 30 eine Verstärkung des Verkehrsflusses und damit eine Senkung der Luftbelastung erzielt werden kann. Die vom HLNUG durchgeführten parallelen Lärmmessungen sollten die Frage klären, ob durch Tempo 30 auch eine Reduzierung des Straßenlärms erreicht werden kann. Der Versuch schloss mit dem Ergebnis ab, dass in diesem Streckenabschnitt die Geschwindigkeit bereits überwiegend Tempo 30 km/h beträgt. Die Lärmmessungen bestätigten die Lärmberechnungen der Lärmkartierung (LDEN = 70 dB (A) und zeigten auf, dass trotz Tempo 30 eine</p>

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
	<p>Lärmbelastung vorliegt und Maßnahmen ergriffen werden sollten. Fahrgeschwindigkeiten > Tempo 30 km/h würden zu einer weiteren Erhöhung der Lärmbelastung führen. Das Streckengebot mit der entsprechenden Beschilderung wird beibehalten. Dies geschieht auch aus Sicherheitsgründen für Radfahrer, weil es derzeit in diesem Bereich keine Radverkehrsanlagen gibt und aus Platzgründen auch nicht angelegt werden können.</p> <p>Darmstädter Straße Der Bereich ist bereits Tempo-30-Zone.</p> <p>Frankfurter Straße Tempo 30 ganztags zwischen der Kaiserstraße und Ludwigstraße. Die Einführung wird laut Verkehrsplanung geprüft</p> <p>Mainstraße Durchfahrtsbeschränkung für den Schwerlastverkehr, Einbau eines geräuscharmen Fahrbahnbelags sowie die Einrichtung von Tempo 30 zwischen Kaiserstraße und Arthur-Zitscher-Straße</p> <p>Nach einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Maindeichsanierung (DS I (A) 695) aus dem Jahr 2011 sind verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Senkung der Lärm- und Luftbelastung umzusetzen:</p> <p>a. Erste Maßnahme: Es wurde bereits die Neugestaltung des Knotenpunkts Mainstraße / Schloßstraße umgesetzt, die sowohl die Umgestaltung des Straßenraums mit reduzierter durchgehender Fahrstreifenanzahl wie auch ein neues Signalisierungskonzept beinhaltet. Der dadurch reduzierte Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr und die höhere Priorität der signalgesichert querenden Fußgänger und Radfahrer führt zu einer reduzierten mittleren Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und damit zu einer Lärminderung.</p> <p>b. Zweite Maßnahme: Als Maßnahme des Luftreinhalteplans für die Stadt Offenbach wurde im Jahr 2015 ein nächtliches Lkw-</p>

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
	<p>Durchfahrtsverbot für die Mainstraße zwischen Arthur-Zitscher-Straße und Kaiserstraße eingerichtet.</p> <p>c. Dritte Maßnahme: Deckensanierung bzw. Grundsanierung nach technischer und finanzieller Maßgabe. Durchführung in 2019 – ist zur Zeit in Umsetzung.</p> <p>Nordring/Hafenallee Tempo 30 ganztags von Ludwigstr bis Mainstraße Im Rahmen der Schulwegsicherung wurde in der Hafenallee im Bereich der neuen Hafenschule das Streckengebot Tempo 30 auf einer Länge von 300 m eingeführt. Südlicher Ring und Untere Grenzstraße</p> <p>In der Unteren Grenzstraße wurden Fahrbahndeckensanierungen durchgeführt. Einen evtl. Bau einer abseits von Wohnbebauung trassierten Verbindungsstraße von der B448 zur Mühlheimer Straße vorbereitend erfolgt derzeit die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie. Die Straße soll zur Entlastung und Lärminderung der Bieberer und Unteren Grenzstraße führen; die verkehrsplanerischen Berechnungen der Umverteilungswirkung werden 2020 vorliegen.</p> <p>Untere Grenzstraße Radfahrstreifen: Im Zuge der Umgestaltung der Unteren Grenzstraße (IPRO 2025 ff) ist die Integration von Radverkehrsanlagen vorgesehen.</p> <p>Erste Vorplanungen liegen vor. I.R. des Förderprogramms „Zukunft Stadtgrün“ sollen weitere innovative Maßnahmen zur Lärminderung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Bushaltestellen „S-Bahn-Station Offenbach Ost“ umgesetzt werden;</p> <p>Ulmenstraße Umgesetzte Maßnahmen: Im Oktober 2017 wurde in der Ulmenstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eingerichtet und zur Erhöhung der Sicherheit, insbesondere für Schulkinder, Fußgänger</p>

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
	und Radfahrer jeweils für die Fahrtrichtungen mit ansteigendem Gefälle ein Rad-Schutzstreifen angelegt.

Die vorstehende Übersicht verdeutlicht durch die Vielzahl von Maßnahmen, dass die Stadt Offenbach großen Wert auf die Stärkung und Attraktivität auf die alternative Mobilität u.a. des Radverkehrs legt.

Der Radverkehr ist elementarer Bestandteil einer umweltfreundlichen Nahmobilität, da er emissionsfrei ist und einen geringen Flächenverbrauch aufweist. Zudem ist Radfahren durch die leichte körperliche Betätigung gesundheitsfördernd und durch die geringen Kosten für alle Bürger erschwinglich. Eine zusätzliche Chance zur Förderung des Radverkehrs bieten Pedelecs (E-Fahrräder), mit denen aufgrund der elektrischen Unterstützung auch längere, tendenziell für das Fahrrad unübliche Strecken bewältigt werden können.

Um den Radverkehr aktiv zu fördern, ist es daher notwendig, den (potenziellen) Radfahrern attraktive, sichere Verkehrsanlagen anzubieten, auf denen sie mit einer angemessenen Durchschnittsgeschwindigkeit und möglichst auf kurzen Wegen ihre Fahrtziele erreichen können. Dies wird in besonderem Maße durch folgende Maßnahmen erzielt:

- Freigabe von Einbahnstraßen zur Nutzung in entgegengesetzter Richtung für den Radverkehr
- Errichtung neuer Radverkehrsanlagen zur Entmischung der einzelnen Verkehrsträger
- Sanierung/Erneuerung bestehender Anlagen zur Verbesserung der Nutzbarkeit
- Errichtung attraktiver und ggf. zusätzlich diebstahlgeschützter Radabstellanlagen (auch zur besseren intermodalen Verknüpfung insbesondere zum ÖV)
- Etablierung eines weit verbreiteten Leihradsystems (Call-a-Bike) mit einem umfassenden Bedienungsgebiet

Neben diesen primär infrastrukturell geprägten Maßnahmen können auch adäquate „weiche“ Maßnahmen zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils führen. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, das Image des Radfahrens positiv zu besetzen und das Fahrrad als echte verkehrliche Alternative in den Köpfen der Bürger zu etablieren. Hervorzuheben sind in dieser Hinsicht besonders die folgenden Maßnahmen:

- Regelmäßige Teilnahme am Stadtradeln
- Projekt „bike+business“ zur Bereitstellung von Pedelecs für Betriebe
- Broschüre „Radfahren ist Klimaschutz“
- Klimarallye oder Mobilitätstage an Schulen + Kitas
- Kampagne „Offenbach fährt fair“

2.2 Maßnahmen zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs – Fortschreibung und Aktualisierung

Tabelle 2 Maßnahmen zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
2009 und davor	<ul style="list-style-type: none"> • Nahverkehrsplan 2007 mit dem Ziel der Steigerung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV um 8 % <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Nutzbarkeit für Mobilitätseingeschränkte: Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen • Elemente der Barrierefreiheit: <ul style="list-style-type: none"> ○ Sonderborde ○ taktile Leitelemente ○ Sitzgelegenheiten ○ Einzelmaßnahmen an barrierefreien Zuwegungen ○ bereits barrierefrei umgestaltet: <ul style="list-style-type: none"> ○ 125 Haltepositionen (HK I 2000-2003) ○ 43 Haltepositionen (HK II 2006-2009) ○ 48 Haltepositionen (div. Einzelmaßnahmen) ○ 216 Haltepositionen von ca. 300 in Offenbach • Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei allen verkehrs- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen
2010 bis 2012	<ul style="list-style-type: none"> • Fortschreibung und Beschluss des Nahverkehrsplans 2013-2017
2013	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung Nahverkehrsplan 2013-2017, u. a. Anbindung neuer Wohngebiete, Errichtung neuer Bushaltestellen • Seit Dezember neue Führung des Busverkehrs entlang des Nordrings
2014	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebliches Mobilitätsmanagement unter anderem mit stärkerer Nutzung von Jobtickets • Förderung multi- und intermodaler Reiseketten
2015	<ul style="list-style-type: none"> • Beschaffung weiterer Busse mit Euro VI-Norm, so dass nur noch ein Fahrzeug nicht EEV oder Euro VI erfüllt
2016	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Anbindung an regionalen Busverkehr im RMV durch die Schnellbuslinien X83 (Langen – Sprendlingen – Neu-Isenburg – Offenbach) und X97 (Bad Vilbel – Offenbach Hbf)
2017	<ul style="list-style-type: none"> • Beschluss Nahverkehrsplan 2018-2022, mit Umsetzung der Maßnahmen in Dezember 2018 bzw. Dezember 2019
2018	<p>Stand 12/2018 haben rund 81 % der über 1.100 Beschäftigten der Stadt Offenbach ein Jobticket.</p> <p>Zum 01.07.2015 wurde mit dem RMV die Aufnahme der Mitnahmeregelung in den bestehenden Jobticket-Vertrag vereinbart. Durch die Mitnahmeregelung haben die Inhaberinnen und Inhaber des erweiterten Jobtickets die Möglichkeit, innerhalb der freigegebenen Tarifgebiete werktags ab 19 Uhr und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig einen</p>

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
	<p>weiteren Erwachsenen und beliebig viele Kinder (im Alter von 6 bis 14 Jahren) mit dem Jobticket unentgeltlich mitzunehmen. Seit 01.01.2019 hat das Jobticket eine RMV-weite Gültigkeit (Quelle: Personalbericht 2019) Ab Dezember:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines 15-Minuten-Takts auf allen Korridoren in der Nebenverkehrszeit (Montag-Samstag ca. 20:00 bis 22:00 Uhr) • Anbindung von Entwicklungsgebieten; Neukonzeption und Anpassung von Linienwegen entsprechend der geänderten Nachfragesituation • Optimierung der Verknüpfung am Marktplatz zwischen S-Bahn und Bus • Erleichterung des Zugangs zum ÖPNV durch verbesserte Fahrgastinformation, unter anderem durch dynamische Fahrgastinformationen und einfache Beschilderung für Umstiege • Herstellung 5 weiterer eMobil-Stationen (Kurahessenplatz, Ostendplatz, Nordring/Hafen, An den Eichen, Brunnenweg) zur Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Carsharing, Leihräder). An der bestehenden Mobilitätsstation am Marktplatz waren in 2017 667 Nutzer zu verzeichnen. • Aufrechterhalten eines hohen Standards in der Kundenorientierung durch Information und Bürgerbeteiligung, Schulung des Fahrpersonals, Fortführung des Beschwerdemanagements, der Kundenbefragung und konsequente Berücksichtigung der Barrierefreiheit • Ausweitung der Betriebszeiten bis 2 Uhr • Durch entsprechende Kombination der Stadtlinien wird nahezu das gesamte Stadtgebiet im 15 min-Takt bedient • Taktverdichtung der Linien 101, 104 und 105 auf 7,5 Minuten während der Hauptverkehrszeit • Vollständige Barrierefreiheit des Busverkehrs in Offenbach durch Umbau der verbleibenden 74 Haltestellen (Umsetzung 2018/-2019)
2019 und folgende	<ul style="list-style-type: none"> • Ab Dezember 2019 Anbindung des Mainzer Rings durch die Linie 108 im 15 min-Takt • Einrichtung neuer Haltestellen im Kaiserleigebiet aufgrund neuer Linieneinführungen der Linien 103, 104, 107 und 108 • Planung und Umsetzung Erweiterung ÖV-Verknüpfungspunkt Marktplatz, Haltestellenpaar Waldstraße / Friedenstraße, Amsterdamer Straße / Wendemöglichkeit Bieber-Waldhof

Im Zuge der Emissionsminderung sind vor allem die Vermeidung und die Reduzierung der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) als wichtige Ziele zu benennen. Zu diesen Zielen kann insbesondere der ÖV beitragen, wenn dieser eine komfortable Alternative zum MIV bietet. Dazu ist es essenziell, dass den Nutzern ein attraktives, barrierefreies, zuverlässiges Verkehrsangebot zur Verfügung gestellt wird. Die durch die Stadt Offenbach initiierten Maßnahmen müssen somit dafür sorgen, dass der durch die Nutzer wahrgenommene Nutzen des ÖV mit dem des MIV vergleichbar ist. Als besonders wirksam sind dabei insbesondere folgende Maßnahmen hervorzuheben:

- Taktverdichtungen (7,5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit bzw. 15-Minuten-Takt in der Nebenzeit)
- Optimierung der intermodalen Verknüpfung durch B+R, P+R und eMobilStationen
- Ausweitung des Verkehrsangebots auf weitere Stadtteile entsprechend der Bevölkerungsentwicklung
- Abgestimmte Fahrpläne zur Anschlusssicherung an den SPNV

Der ÖV kann jedoch nicht nur zur Minderung der Emissionen beitragen, indem er für weniger MIV-Verkehr sorgt, sondern auch indem die spezifischen Emissionen des ÖVs je gefahrenem Kilometer reduziert werden. Dazu ist es notwendig, dass eine moderne, umweltfreundliche Fahrzeugflotte vorgehalten wird. In diesem Bereich (Maßnahmen teilweise im folgenden Abschnitt „Elektrifizierung“ dargestellt) ist daher hervorzuheben, dass:

- die Flotte der OVB auf emissionsarme EEV- bzw. Euro VI-Fahrzeuge umgestellt wurde,
- im Jahr 2020 die ersten 24 E-Busse angeschafft werden
- bis 2022 fast die Hälfte der Fahrzeugflotte der OVB elektrifiziert sein wird.

Die Stadt Offenbach am Main, welche als einzige deutsche Kommune am Global EV Pilot City Programm der Electric Vehicle Initiative teilnimmt, ist durch diese Entwicklung Teil eines internationalen Netzwerkes von 100 Städten, welche in der Elektromobilität die Zukunft sehen, um eine bessere Luftqualität in den Städten zu gewährleisten.

2.3 Umsetzungskonzept zum Aufbau elektromobiler Ladeinfrastruktur in Offenbach am Main sowie weitere Maßnahmen zur Elektrifizierung des Verkehrs

HINTERGRUND

Im Zeitraum von 2005 bis 2009 haben Messungen und Modellrechnungen der hessischen Landesumweltbehörden ergeben, dass das in Offenbach am Main (gemäß 39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz) derzeit zulässige Jahresmittel für Stickstoffdioxid NO₂ in der Höhe von 40 µg/m³ an allen vier Stellen (Bieberer Straße West, Mainstraße Ost, Untere Grenzstraße, Waldstraße) überschritten wird und an weiteren Stellen eine Überschreitung sehr wahrscheinlich ist.

Seit 2009 setzt sich daher die Stadt Offenbach mit dem Thema Elektromobilität auseinander und hat Elektromobilität in den Maßnahmenkatalog zur Luftreinhaltung (2010) sowie in die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Offenbach (2014), in den Beschluss zum integrierten Klimaschutzkonzept und Maßnahmenplan (2010), in den Koalitionsvertrag (2011-2016) in den Nahverkehrsplan (2013-2017) und in die Gesamtstrategie zur Anpassung an den Klimawandel (2017) aufgenommen.

In 2014 hat der Magistrat das Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz beauftragt, die städtischen Grundlagen und Prinzipien, wie in Offenbach Elektromobilität gefördert und entsprechende Infrastruktur aufgebaut werden soll, zu entwickeln. Eine dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe hat den Auftrag, die notwendigen Umsetzungsschritte einzuleiten, die für den Aufbau der Ladeinfrastruktur in Offenbach erforderlich sind. Dazu soll ein Standortkonzept Ladeinfrastruktur (öffentlicher Raum) entwickelt werden und das Genehmigungsverfahren auf Verwaltungsebene gestaltet werden. Nach Konstitution der Arbeitsgruppe und gemeinsamer Definition von Fragestellungen, wurden zur Förderung der Elektromobilität in Offenbach mit dem Schwerpunkt infrastruktureller Voraussetzungen primär bearbeitet:

- Die Standortplanung und der Aufbau weiterer eMobil-Stationen im Stadtgebiet als Mobilitätsknotenpunkte ist in Umsetzung.

Ergänzend zur, bereits 2011 in Offenbach in Betrieb genommenen eMobil-Station, wurde die Offenbacher Verkehrs- Betriebe GmbH mittels Stadtverordnetenbeschluss vom 07.05.2015 (auf Grundlage der Magistratsvorlage Nr. 2015-119 (Dez. II, OVB) vom 22.04.2015, 2011-16/DS-I(A)0706) dazu ermächtigt, gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund fünf weitere eMobil-Stationen im Stadtgebiet Offenbach zu errichten und

zu betreiben. Die dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe Elektromobilität hat dazu Kriterien, wie Sichtbarkeit, Platzverfügbarkeit, mögliche stadtgestalterische Einbindung, gute Erreichbarkeit (auch Anfahrbarkeit), Verträglichkeit mit den Seitenraumgegebenheiten, geringer straßenbautechnischer Aufwand sowie im Verhältnis einfache technische Realisierbarkeit für den Aufbau neuer Stationen definiert. Im Jahr 2017 wurden die Standorte festgelegt, Angebote eingeholt und der Auftrag zur Umsetzung erteilt. Im Vorfeld wurden die Wünsche potentieller Kunden eruiert, Kriterien für mögliche Standorte definiert, Standortcluster vorausgewählt sowie Fragestellungen zu Betriebsmodellen und hierfür benötigte Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) bearbeitet. Alle Standorte sind inzwischen realisiert.

Insgesamt steht die Stärkung des Umweltverbundes im Vordergrund und wird flankiert durch eine Vielzahl sich ergänzender konkreter Bausteine mit dem Schwerpunkt der Verkehrsvermeidung, -verminderung und -verflüssigung sowie der Elektrifizierung der einzelnen Verkehrsmodi.

In Ergänzung der städtischen Bemühungen Elektromobilität in den öffentlichen Personennahverkehr zu integrieren und dessen Attraktivität zu steigern, ist es des Weiteren notwendig den motorisierten Individualverkehr zu betrachten, der gegenwärtig für einen Großteil der verkehrsbedingten Belastungen verantwortlich ist.

Für eine erfolgreiche Elektromobilitätswende im motorisierten Individualverkehr bedarf es daher auch einer ausreichend dimensionierten und bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur.

Um grundsätzliche Fragestellungen zur Bedarfsentwicklung an Ladeinfrastruktur in einem mittel- bis langfristigen Zeithorizont zu beantworten und bedarfsgerechte Handlungsempfehlungen ableiten zu können, wurde die vom Magistrat eingesetzte Lenkungsgruppe Elektromobilität dazu beauftragt, ein ganzheitliches Konzept zur politischen Entscheidungsfindung zu erstellen.

Im ersten Schritt ermittelte eine hierfür in 2018 in Auftrag gegebene Potential- und Bedarfsanalyse die aufkommenden Ladevorgänge und daraus resultierend den Bedarf an Ladestationen.

Das Ergebnis verdeutlicht das dynamische Wachstum im Bereich der Elektrofahrzeuge einschließlich des hieraus resultierenden Bedarfs an Ladeinfrastruktur und erörtert die Dringlichkeit, das Thema Ladeinfrastruktur zeitnah umzusetzen.

Die Ermittlung des Ladeinfrastrukturbedarfs für die Stadt Offenbach am Main erfolgte auf Grundlage einer Prognose zum Markthochlauf von Elektrofahrzeugen in Deutschland für den Zeitraum 2018-2030. Basierend auf dieser Prognose erfolgte eine GIS-basierte Simu-

lationsberechnung zur Bedarfsermittlung für Ladeinfrastruktur in Offenbach am Main und deren räumlicher Verteilung auf der gewählten Zeitachse.

Ausgehend vom derzeitigen, niedrigen Stand an Ausstattung mit Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet ergibt sich ein Bedarf

- im Jahr 2020 von 18,
- im Jahr 2025 von 117 und
- im Jahr 2030 von 501 Ladeinfrastrukturpunkten.

Es wird davon ausgegangen, dass über 13 Prozent aller Ladevorgänge im öffentlichen Bereich getätigt werden, weil gerade in den hochverdichteten Kernstadtbereichen sich ein unmittelbarer Handlungsbedarf zur Sicherstellung eines ausreichenden Angebotes von öffentlicher Ladeinfrastruktur ergibt.

Ziel ist es, durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Stadt Offenbach entscheidende Weichen für die Steigerung an alternativen Mobilitätsangeboten zur Förderung der Verkehrswende um die Entwicklung in Offenbach am Main bei dem stets wachsenden Einwohnerpotential nicht zu gefährden und die Anteile an notwendiger Mobilität zu gewährleisten.

Hierfür müssen Ressourcen (Platz, Budget, Kapazitäten) definiert und bereitgestellt werden, denn Elektromobilität zahlt in übergeordnete Zielsetzungen zur Erhaltung des Gemeinwohls ein:

- Wachsende Stadt: Emissionsverringering ist notwendig
- Bessere Luft durch weniger Abgase (Reduktion von CO₂, Stickoxiden, Feinstaub)
- Es wird deutlich leiser auf den Straßen (Reduktion von Lärm)
- Höhere Lebensqualität für Alle!
- Verknappung fossiler Brennstoffe | Elektromobilität ist wichtiger Baustein zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte
- Imagegewinn durch entsprechende Förderung der Attraktivität des Standortes Offenbach
- Sicherstellung des Grundbedarfs für Elektrofahrer, die über keinen eigenen Stellplatz zur Elektrifizierung verfügen.

Aufgrund der Komplexität der Handlungsfelder und auf Basis der Erkenntnisse und Ergebnisse der Potential- und Bedarfsanalyse ergibt sich die weitere Vorgehensweise wie folgt:

- Einzelne Handlungsfelder (private, halböffentliche und öffentliche Bereiche) werden näher beleuchtet, woraufhin konkrete Maßnahmen abzuleiten sind.

- Diese Maßnahmen werden auf ihre Machbarkeit hin analysiert und in einen Rahmenplan mit Umsetzungsschritten überführt.
- Da eine Vielzahl von unterschiedlichen Akteuren in den Handlungsfeldern agiert, müssen geeignete Partnerstrukturen ermittelt und definiert werden, um den nächsten Schritt in Richtung Umsetzung zu gehen.

Als nächstes wird eine Umsetzungsgrundlage zum technischen Aufbau und Betrieb unter Mitwirkung erfolgsentscheidender Beteiligter und geeignete Betreiber- und Geschäftsmodelle entwickelt. Dann werden die Umsetzungsschritte, Ressourcen festgelegt und weiteren Kooperationspartner gewonnen. Die Umsetzung soll in 2020 erfolgen um mit dem Aufbau der Ladeinfrastruktur in 2021 zu beginnen. Dafür werden jetzt Ressourcen im Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz bereitgestellt.

- Sonstige Maßnahmen zur Elektrifizierung des Verkehrs, Tabelle 3 Maßnahmen zur Elektrifizierung des Verkehrs

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
2009 und davor	<ul style="list-style-type: none"> • Teilnahme an Modellregion Rhein-Main zur Förderung der Elektromobilität; regionale Projektleitstelle mit Sitz bei den Stadtwerken in Offenbach
2010	<ul style="list-style-type: none"> • Bike+business 2.0, Bereitstellung von 14 Pedelecs als Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung
2011	<ul style="list-style-type: none"> • eMobil-Station am Offenbacher Marktplatz mit Verleih von 15 Pedelecs und 2 E-Fahrzeugen • Maßnahme als Ergebnis des „Integrierten Klimaschutzkonzept Endbericht“: Einrichtung eines regionalen Arbeitskreises zum Thema Verkehrsvermeidung
2012	<ul style="list-style-type: none"> • Aufstellen von E-Tankstellen im Stadtgebiet • Bereitstellen diverser Fahrzeuge mit E-Antrieb (PKW, Motorräder, Fahrräder und Segways)
2013	<ul style="list-style-type: none"> • Gründung der dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe zum Thema Elektromobilität – E-Mobilität in allen Bereichen mitdenken. • Anpassung Stellplatzsatzung hinsichtlich der Einführung von Elektromobilität • Projektstart von eMiO; Einsatz von 40 E-Fahrzeugen in gewerblichen Flotten
2014	<ul style="list-style-type: none"> • Betrieb einer Schnellladeinfrastruktur bei der SOH Senefelderstraße 162 • Einsatz eines Hybrid-Müllsammelfahrzeugs bei der ESO • Bildung einer gemeinsamen, dezernatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Förderung von Elektromobilität in Offenbach mit dem Schwerpunkt infrastruktureller Voraussetzungen“

Jahr/Kategorie	Maßnahmen
2015	<ul style="list-style-type: none"> • SVV-Beschluss zur Errichtung fünf weiterer eMobil-Stationen in Offenbach mit jeweils zwei PKW-Abstellplätzen und Ladesäulen, Vermiet- und Ladeinfrastruktur für bis zu 5 Pedelecs
2016	<ul style="list-style-type: none"> • Betrieb einer Schnellladeinfrastruktur bei der OVB Hebestraße 14 • Einsatz einer Elektrokehrmaschine in der Offenbacher Innenstadt • Pilotprojekt zur Erprobung eines E-Lastenrads in der Offenbacher Fußgängerzone
2017	<ul style="list-style-type: none"> • Eröffnung einer Stromtankstelle zur Aufladung von batterie- und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen • Errichtung von 2 weiteren eMobilStationen
2018	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung von 3 weiteren eMobilStationen
2019 und folgende	<ul style="list-style-type: none"> • 2019 erster Einsatz von 2 E-Bussen • 2022 sollen bereits ca. 45 % der Busflotte elektrisch sein • Ersatz gesamter Busflotte durch E-Fahrzeuge bis 2025 geplant • Ertüchtigung Betriebshof der Offenbacher Verkehrs-Betriebe GmbH für Einsatz von eBusse (ab 08/2019) • Errichtung von Ladeinfrastruktur an zwei Endhaltestellen (Kaiserlei und An den Eichen, 2019/2020) • Aktueller Stand E-Busse: 2020 werden von der OVB 24 eBusse beschafft (17 SL, 7 SGL). 2021 werden 9 SL und 3 SGL beschafft – damit haben wir dann die geplanten 36 eBusse erreicht. Die Ausschreibung für die 2. Charge aus den 36 wird noch diesen Monat veröffentlicht. • Ab Dezember 2020 fährt der Sub-Unternehmer (nach noch zu erfolgender Ausschreibung) rd. 1 Mio. km mit folgenden Euro 6 Bussen: 9 SL und 8 SGL (darin enthalten ist die bisherige Leistung von rd. 500Tkm, die mit EEV Bussen erbracht wird). • 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans: Umrüstung Taxiflotte auf E-Fahrzeuge

Zur Verringerung der Schadstoffemissionen des Verkehrssektors ist es nicht nur sinnvoll, den Anteil des MIV am Modal Split zu reduzieren, sondern auch die Emissionen je Kilometer im MIV entsprechend zu minimieren. Die Elektrifizierung des Verkehrs bietet somit die Möglichkeit (lokal) emissionsfrei motorisiert mobil zu sein. Die Stadt Offenbach hat das Potenzial der Elektrifizierung bereits frühzeitig erkannt und ist daher bereits seit vielen Jahren mit unterschiedlichen Vorhaben in diesem Bereich aktiv. Besonders erwähnenswert sind hierbei diese Maßnahmen:

- Teilnahme an der Modellregion Rhein-Main zur Förderung der Elektromobilität
- Projekt eMiO in dem 40 E-Fahrzeuge für gewerbliche Flotten zur Verfügung gestellt wurden
- Frühzeitige Einführung der eMobil-Stationen und weiterer Ausbau des Angebots
- Errichtung von öffentlichen Lademöglichkeiten, vor allem Schnellladeinfrastruktur

Als Mitglied der Electric Vehicle Initiative setzt sich die Stadt Offenbach das Ziel, die Elektromobilität und die dafür benötigte Infrastruktur bis zum Jahr 2030 soweit voranzubringen, dass rund 30 Prozent aller Fahrzeuge elektrisch angetrieben werden.

Für die kommenden Jahre ist zudem vorgesehen, die Flotte der OVB gemäß Nahverkehrsplan zu elektrifizieren, wodurch der ÖV einen noch größeren Teil zur emissionsfreien Mobilität in Offenbach beitragen wird.

2.4 Maßnahmen zum Verkehrsmanagement

Tabelle 4 Maßnahmen zum Verkehrsmanagement

Jahr/Kategorie	Verkehrsmanagement
2007 und davor	<p>Verkehrsmanagementplan 2015 mit verschiedenen Handlungsfeldern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrskonzept • Parkraumkonzept (Fortschreibung), Themenfelder: <ul style="list-style-type: none"> ○ Parkraumbewirtschaftung (u.a. Ausweitung Bewohnerparkzonen) ○ Parkhäuser (Angebot, Erscheinungsbild, Berücksichtigung Reduzierung des Parkraumangebots in den zentralen Parkierungsanlagen) ○ Parkleitsystem (Erneuerung und Erweiterung durch dynamische Anzeigen) ○ Parkraummarketing (Verbesserung des Internetauftritts „Parken in Offenbach“) • Mobilitätsmanagement an Kitas und Schulen, Maßnahmenvorschläge: <ul style="list-style-type: none"> ○ Pilotprojekte an Schulen (Wegepläne, Gehgemeinschaften, Verhaltenstipps) ○ Profil eines Mobilitätsmanagers/einer Mobilitätsmanagerin für Schulen und Kitas ○ Mobilitätshandbuch für Kitas und Schulen • betriebliches Mobilitätsmanagement, Maßnahmenvorschläge: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ausreichende Anzahl von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Dienort, möglichst auch Umkleidegelegenheiten ○ Diebstahlversicherung für (dienstlich genutzte) Fahrräder der Beschäftigten ○ Fahrrad als Dienstfahrzeug ○ Systematische Information und Beratung ○ Werbung und Aktionen ○ Bildung einer Arbeitsgruppe „Mobilitätsmanagement in der Verwaltung“ ○ Jobticket in der Verwaltung zum 01.01.1999 eingeführt (ca. 1200 mögliche Nutzer) • Verkehrskonzept Innenstadt • Barrierefreie Netze • Bürgerticket –attraktive ÖPNV-Tarife • Luftreinhaltung und Lärminderung • Datenmanagement und Verkehrsstrategien
2008	<ul style="list-style-type: none"> • Luftreinhalte- und Lärmminderungskonzept mit Verkehrsmanagement- und Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen (mit Vorarbeiten wie z. B. Abschätzung der Luftbelastung an stark befahrenen Straßen, Ermittlung der Hot Spots, Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen einer Umweltzone mit verschiedenen Varianten (u.a. in Kombination mit einem Lkw-Durchfahrtsverbot in der Mainstraße) • Beginn der Messungen des HLNUG mit Passivsammlern an den Hot

Jahr/Kategorie	Verkehrsmanagement
	Spots Bieberer Straße, Mainstraße u. Unterer Grenzstraße (bis dato)
2009	<ul style="list-style-type: none"> • Auswertung der Messdaten u. Entscheidung zur Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs zur Luftreinhaltung für den Luftreinhalteplan Ballungsraum Rhein-Main
2010	<ul style="list-style-type: none"> • Beschluss eines Integrierten Klimaschutzkonzepts mit verschiedenen Verkehrsmanagement-Maßnahmen, Aufnahme von Verkehrsmanagementmaßnahmen in den Lärmaktionsplan des Landes Hessen für den Regierungsbezirk Darmstadt (veröffentlicht 2010), Aufnahmen von Verkehrsmanagementmaßnahmen in einen Maßnahmenkatalog für den Luftreinhalteplan, Teilplan Offenbach, Stadtverordnetenbeschluss 06.05.2010 (Entwurf 1. Fortschreibung LRP 2011 veröffentlicht)
2011	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme als Ergebnis des „Integrierten Klimaschutzkonzept Endbericht“: Mobilitätsmanagement für weitere Zielgruppen: Maßnahmen für Migranten können beispielsweise Einführungen in die ÖPNV-Tarife und Radfahrkurse für Frauen sein. Für Vereine und andere NGOs (z.B. Kirchengemeinden) bietet sich eine ähnliche Vorgehensweise wie beim betrieblichen Mobilitätsmanagement an. • Einführung eines neuen Verkehrsrechners, dadurch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ermöglichung einer intelligenten Verkehrssteuerung ○ Schnellere Reaktion auf wechselnde Belastungen ○ Verkehrsverflüssigung (Verringerung der Halte- und Beschleunigungsvorgänge)
2012	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines dynamischen Parkleitsystems • Austausch zweier Steuergeräte zur intelligenten Verkehrssteuerung an LSA: K 20 – Waldstraße/ Brunnenweg, K 35 – Mühlheimer Str./ Ulmenstr./ Neuer Friedhof • Einsatz einer Klimaschutzmanagerin
2013	<ul style="list-style-type: none"> • Änderung der Stellplatzsatzung, Einführung von Mobilitätsplänen zur Stärkung der Elektromobilität • Knotenpunkt Bieberer Straße/Untere Grenzstraße: Fahrstreifenneuaufteilung / LSA-Optimierung • Austausch Steuergerät LSA zur intelligenten Verkehrssteuerung an LSA: K 36 – Mühlheimer Str./ Bischofsheimer Weg • Im November 24 h- Querschnittszählung an sechs Knotenpunkten (u.a. an der Mainstraße u. an der Unteren Grenzstraße im Bereich der Luftmessstation).
2014	<ul style="list-style-type: none"> • Austausch zweier Steuergeräte zur intelligenten Verkehrssteuerung an LSA: K 40 – Rhönstr./ Lichtenplattenweg, K 37 – Bieberer Str./ Feldstr./ Friedhofstr. • Seit 2014: Das Schulische Mobilitätsmanagement unterstützt Schülerinnen und Schüler, Schulen, Lehrkräfte und Eltern bei der Förderung nachhaltiger und effizienter Mobilitätsformen. Handlungsansätze wie z.B.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mehrjährige Kooperationen mit einzelnen Schulen ○ Projekttag und Aktionen „Zu Fuß und mit dem Rad zur Schule“ und „Fahrradwerkstatt“ ○ Autofreie Tage

Jahr/Kategorie	Verkehrsmanagement
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Lehrkräftefortbildung „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung“ ○ Schülerradroutenplaner in Kooperation mit der IVM (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main) ○ Zusammenarbeit mit der Jugendverkehrsschule u. einzelnen Schulen zur Ergebnisverbesserung bei der Radfahrprüfung ○ Öffentlichkeitsarbeit (Informationsbroschüre, VHS-Vortrag, Informationsstand beim Sattelfest oder bei Schulfesten) ○ Durchführung der jährlichen Kindermeilen-Kampagne ○ Aufnahme von Verkehrsmanagementmaßnahmen in den Luftreinhalteplan (i.e. 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, Teilplan Offenbach, veröffentlicht November 2014)
2015	<ul style="list-style-type: none"> ● Einführung Umweltzone in gesamten Stadtgebiet (Einfahrt nur mit grüner Plakette / Schadstoffgruppe 4) ● Einrichtung Kurzparkzone im Hafen (Reduzierung von Pendlerverkehr) ● LKW-Nachfahrverbot Mainstraße zwischen Arthur-Zitscher-Straße und Kaiserstraße: 1, 35 km ● Austausch von fünf Steuergeräten zur intelligenten Verkehrssteuerung an LSA: K 31 – Mühlheimer Str./ Untere Grenzstr., K 13 – Sprendlinger Landstr./ Odenwaldring, K 016 – Odenwaldring/ Senefelder Str., K 121 – Odenwaldring/ Schubertstr., K 88 – Starkenburgring/ Senefelder Str.
2016	<ul style="list-style-type: none"> ● Integration Tiefgarage des Wohngebäudes „Mitte 160“ in das dynamische Parkleitsystem (Reduzierung Parksuchverkehr). In der Tiefgarage werden neben den, den Wohneinheiten zugeordneten Stellplätzen 68 öffentliche Stellplätze als Teilkompensation der in diesem Bereich durch das Bauprojekt entfallenen Stellplätze zur Verfügung gestellt. ● Verkehrserhebung Lkw-Durchgangsverkehr ● Tempo 30-Zone im Hafen ● Austausch von sechs Steuergeräten zur intelligenten Verkehrssteuerung an LSA: K 132 – Rumpenheimer Str./ Ernst-Reuter-Schule, K 80 – Waldstr./ Humboldtstr., K 74 – Taunusing/ Buchrainweg, K 54 – Sprendlinger Landstr./ Marienstr., K 75 – Odenwaldring/ Brinkstr., K 14 – Odenwaldring/ Richard-Wagner-Str. ●
2017	<ul style="list-style-type: none"> ● Verkehrsverflüssigung (Änderung Schaltzeiten, LSA-Optimierung, Grüne Welle) für den südlichen Ring (westl. Teil): 2014-2017 ● Beschlussfassung Klimaanpassungskonzept_ mit Maßnahmen zur langfristigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens (zum Beispiel Rad und ÖPNV anstatt Auto, Verkehrsbedingte Luftschadstoffe und Wärmeemissionen langfristig reduzieren. Entwicklung und Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote, Steigerung der Attraktivität der Nahmobilität, z.B. des ÖPNV, z.B. durch Neuerschließung weiterer Ortslagen, Sicherung wichtiger Haltestellen im Stadtzentrum, z.B. Marktplatz, Klimatisierung von Fahrzeugen des ÖPNV, Ausbau des Rad- und Fußverkehrs, z.B. Ausweisung neuer Fahrradstraßen und Fahrradabstellmöglichkeiten, Förderung des Radverkehrsanteils in Offenbach durch Service und Marketingmaßnahmen, z.B. autofreier Tag,

Jahr/Kategorie	Verkehrsmanagement
	<p>Stadtradeln, Förderung der Elektromobilität, Ausbau der Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht und quartiersbezogen, Förderung der städtebaulichen Entwicklung in Verbindung mit elektromobilen Mobilitätskonzepten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutzung des Straßenraums zur Förderung urbanen Grüns, Förderung von nachhaltigem Mobilitätsverhalten, Fortführung und Weiterentwicklung des städtischen Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen) • Es erfolgt eine regelmäßige Ansprache an die Betreiber der noch nicht angeschlossenen Parkhäuser, sich ebenfalls an das Parkleitsystem anzuschließen, um die Wirksamkeit des Parkleitsystems weiter zu erhöhen. Derzeit Abstimmungen für das Parkhaus Klinikum. • Reduzierung der innerstädtischen Stellplätze um rund 1.000 auf 6.100 im Zeitraum 2000 – 2017 (bei Einbeziehung öffentlicher Parkhäuser Reduktion um rund 600 auf 9.500) • Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt Bürgel (Tempo 30) • Modellversuch Tempo 30 Bieberer Straße zwischen Bahnbrücke und Mathildenplatz • Austausch zweier Steuergeräte zur intelligenten Verkehrssteuerung an LSA: K 15 – Senefelder Str./ Eberhardt-v-Rochow-Str., K 65 – Spessartring/ Rotes Kreuz: • Erstellung Nahmobilitätsplan Gesamtstadt mit Vertiefung Innenstadt. Bericht und Grundsatzbeschluss liegen vor) • Maßnahmen (Auszug): • Aufstellen eines Gehwegzustandskatasters mit einem darauf aufbauenden Stolperfallen-Abbauplan • Ergänzung des Wegweisungssystems mit Minutenangaben zu wichtigen Zielen • Sukzessives Anpassen von Warte- und Grünzeiten an LSA für Fuß- und Radverkehr an aktuelle Richtlinien, Berücksichtigen ausreichender Aufstellflächen • Kontrollen: Unterbinden von regelwidrigem Gehwegparken • Querungsstellen in Wohnstraßen baulich Herstellen und Sichern, z. B. durch Gehwegvorziehungen („Gehwegnase“) • Sichern der barrierefreien Nutzung durch Freihalten der Leitsysteme • Mobilitätsmanagement für das Innenstadtquartier (u. a. Information zu Sharing-Angeboten, Angebot Mieterticket, Fahrradparken...) • Fußverkehrsbeauftragte/r: Schaffen einer Stelle analog zum Fahrradbeauftragten • Aktionen/Kampagnen/Projekte: Um regelmäßig das Thema Nahmobilität in der Bürgerschaft aktuell zu halten (z. B. durch thematische Stadtpaziergänge)
2018	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der Möglichkeit der Ausweitung von Bewohnerparkzonen auf die Bereiche Erweiterte Innenstadt, Bürgel, Bieber und Hafen (Verlagerung von Verkehr aus den Bezirken und Reduzierung Parksuchverkehr der Anwohner), Parkraumuntersuchung als Voraussetzung für die Überprüfung / Ausweitung von Bewohnerparkzonen (Abschlussbericht Herbst - Ende 2018). Empfohlene Maßnahmen (Auswahl): Förderung der sanften Mobilität und des ÖPNV, Reduzierung des Parksuch-

Jahr/Kategorie	Verkehrsmanagement
	<p>verkehrs, Prüfung Ausweisung weiterer Bewohnerparkbezirke bzw. räumliche Erweiterung bestehender Bezirke (Umsetzung 2019)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zielgerichtete Führung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt mit dynamischer und statischer Beschilderung. Zurzeit sind sechs Parkhäuser/ Tiefgaragen in das städtische Parkleitsystem integriert. • Integration Parkhaus Hafenzentrum sowie Parkhaus Klinikum in Parkleitsystem (Umsetzung 2019 geplant) • Prüfung der Integration des Parkhauses Klinikum in das Parkleitsystem und des Parkhauses in der Waldstraße/Bismarckstraße • Exemplarische Abschätzung der Wirksamkeit von Pfortnerampeln zur situationsabhängigen Zuflussregelung (erfolgt im Zuge des Green City Plans) • Voreinschätzung der Wirkung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen (exemplarisch für Mainstraße und Waldstraße) • Umbau Marktplatz (2018 – 2021): Umbau des Straßenraums, Reduzierung der Fahrgasse, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich • Nordring 2. BA: Trennung Kfz-Erschließungsverkehr vom Rad-/ Fußgängerverkehr, Abschätzung: Verlagerung von 6.500 Kfz-km/Tag (in Offenbach) (Quelle: Excel-Tabelle „LRP-Maßnahmen“) • Austausch von acht Steuergeräten zur intelligenten Verkehrssteuerung an LSA:– K 115 – Brunnenweg/ Heusenstammer Weg, K 3 – Berliner Str./ Kaiserstr., K 5 – Kaiserstr./ Frankfurter Str., K 26 – Berliner Str./ Schloßstr., K 64 – Bieberer Str./ Großer Biergrund, K 68 – Mühlheimer Str./ Kekulestr., K 84 – Bieberer Str./ Daimlerstr., K 120 – Frankfurter Str./ Marktplatz (K 3, K 5, K 26, K 68, K 84 in 2019 umgesetzt)
2019 und folgende	<ul style="list-style-type: none"> • Fortschreibung des Parkraumkonzepts (u.a. mit Teiluntersuchungen zur Ausweitung des Bewohnerparkens, des Parkleitsystems, P+R, Quartiersgaragen, Bewirtschaftungsformen, Mehrfachnutzungen) • Verkehrsverflüssigung (Änderung Schaltzeiten, LSA-Optimierung, Grüne Welle) auf: <ul style="list-style-type: none"> ○ Berliner Straße (zwischen Großer Biergrund und Kaiserstraße) ○ Südlicher Ring, östl. Teil (bis Bieberer Straße, 9 Anlagen, Planung östlicher Teil begonnen) ○ Untere Grenzstraße ○ Mainstraße (7 Anlagen) ○ Sprendlinger Landstraße (9 Anlagen) ○ Waldstraße (12 Anlagen) ○ Mühlheimer Straße (9 Anlagen) ○ Berliner Straße (15 Anlagen, Umsetzung 2019-2020) • Fertigstellung Umbau Kaiserlei-Kreisel zur Verbesserung des Verkehrsflusses, der Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die zu erwartenden Prognose-Verkehrsmengen sowie der Verkehrssicherheit (Fertigstellung voraussichtlich 2021) • Erstellung Machbarkeitsstudie Verbindungsstraße zwischen der B 448 und der Mühlheimer Straße zur Entlastung der Bieberer Straße und der Unteren Grenzstraße, Anbindung Gewerbegebiet Mühlheimer Straße / Lämmerspieler Weg (Ergebnis soll bis Ende 2019 vorliegen) • Vertiefende Untersuchung zur Machbarkeit eines LKW-Fahrverbots

Jahr/Kategorie	Verkehrsmanagement
	<p>aus der Untersuchung zum LKW-Durchgangsverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadtentwicklungskonzept Bürgel inklusive Verkehrsberuhigung durch Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen im Ortszentrum • Grundlagenermittlung und Vorplanung verschiedener verkehrsberuhigender Maßnahmen (Mainstraße) • Grundhafte Erneuerung bzw. Deckensanierung der Fahrbahn in der Mainstraße zur Verbesserung des Verkehrsflusses • Fortschreibung des Verkehrsmanagementplans inklusive Teilkonzepte/Bestandteile: <ul style="list-style-type: none"> • Aktualisierung der Verkehrszählungsdaten – laufend, letzte stadtweite Verkehrszählungen 2014/2015 • Aktualisierung des Verkehrsmodells Analyse und Prognose-Nullfall, Abschluss 2019, weitere Detailuntersuchungen folgen • Parkraumkonzept • Verflüssigung des Verkehrs durch Optimierung der Verkehrssteuerung (Verknüpfung mit Masterplan NOx, laufend) • Sensitive Verkehrssteuerung (Verknüpfung mit Masterplan NOx, laufend) • Nahmobilitätsplan Gesamtstadt mit Vertiefung Innenstadt • Teilprojekte zur Barrierefreiheit, laufend • Radverkehrskonzept • Integration städtebaulicher Planungen (z. B. Masterplan) • Intermodalität / Alternative Mobilitätsformen (z. B. E-Mobilität, Car Sharing, Mobilitätsstationen) • Gesamtstädtisches Mobilitätsmanagement • Schulisches Mobilitätsmanagement • Innenstadtverkehrskonzept • Barrierefreie Netze • Verkehrliche Wirkungsanalysen • Emissionsarmer Wirtschaftsverkehr • Wechselwirkungen zum Nahverkehrsplan • LÄP-/LRP-Maßnahmen • Austausch von sieben Steuergeräten zur intelligenten Verkehrssteuerung an LSA geplant • Maßnahmen SteK Bürgel: <ul style="list-style-type: none"> ○ Verkehrsberuhigung durch Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen im Ortszentrum, u.a. Langstraße als Geschäftsstraße mit breiteren Fußgängerbereichen, ○ Prüfung von Baumpflanzungen und Verschmälerung der Fahrbahnbreite: Konzeptphase... ○ Prüfung eines Durchfahrtsverbots für LKWs im Ortszentrum inklusive Verkehrserhebung und Identifizierung der Ziel- und Quellverkehre im Dialog mit den im Ort ansässigen Gewerbetreibenden • Maßnahmen Nahmobilitätsplan Innenstadt • Maßnahmen aus dem Masterplan Green City: <ul style="list-style-type: none"> ○ Temporeduzierung auf Hauptverkehrsstraßen auf Tempo 30 – hier Mainstraße,

Jahr/Kategorie	Verkehrsmanagement
	<ul style="list-style-type: none">○ Sperrung des Stadtgebiets für dem LKW-Durchfahrtsverkehr ganztags (Beginn in der Mainstraße)○ Optimierung der Lichtsignalanlagen zur Verkehrsverflüssigung○ Blaue Umweltzone – Durchgangsverkehr (Zonenfahrverbot für alle Fahrzeuge < Euro VI des Durchgangsverkehrs),○ Dosierung (Optimierung LSA)

Ein weiterer elementarer Baustein zur Minderung der Schadstoffemissionen ist das adäquate Management der Verkehrsströme, indem für einen verbesserten Verkehrsfluss gesorgt wird, der MIV eingeschränkt wird und umweltfreundlichen Verkehrsträgern eine höhere Priorität gegeben wird.

Hervorzuheben sind in diesem Bereich insbesondere folgende Maßnahmen der Stadt Offenbach bereits begonnenen und noch fortsetzen möchte:

- Weitere Qualifizierung des Verkehrsrechners zur umweltorientierten Verkehrssteuerung
- Ausbau der Kampagnen zum betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement
- Umweltzone
- Ausweitung des bestehenden nächtlichen Fahrverbots für LKW in der Mainstraße
- Neue Fahrradstraßen

Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen ließ sich der Anteil des motorisierten Verkehrs in den besonders stark belasteten Innenstadtbereichen reduzieren und durch einen verbesserten Verkehrsfluss lassen sich insbesondere verbrauchs- und somit auf schadstoffintensive Anfahr- und Abbremsvorgänge deutlich verringern.

2.5 Sonstige Maßnahmen

Im B-Plan 647 „ehem. Güterbahnhof Offenbach“ wurden im Umweltbericht zahlreiche Festlegungen getroffen, die die Emissionsminderung beeinflussen. Es handelt sich um einen in Aufstellung befindlichen B-Plan (Stand des Verfahrens ist die Billigung nach § 3 (2) und 4 (2) BauGB). Da sich das Entwicklungsgebiet in unmittelbarer Nähe zum Hotspot unt. Grenzstr. befindet, wurden folgende Maßnahmen definiert:

31.4 Maßnahmen zum Schutzgut Klima und Luft

Grundziel für das Schutzgut Klima ist die nachhaltige Sicherung bioklimatischer Regulationsleistungen und der Luftqualität. Für den Klimaschutz und die Luftreinhaltung sollen lokalklimatisch bedeutsamen Ventilationsbahnen und Flächen mit geländeklimatischer Ausgleichswirkung sowie die klimawirksame Durchgrünung von bebauten Flächen entwickelt werden.

- Anpflanzung von Baumreihen entlang von Straßen und Wegen, Überstellung von Stellplatzanlagen mit Bäumen;
- Begrünung der Grundstücksfreiflächen einschl. Dach- und Tiefgaragenbegrünung;
- Entwicklung einer öffentlichen Grünfläche / Parkanlage und damit Sicherung bioklimatischer Gunstwirkungen (Luftfeuchte, Temperatur);
- ÖPNV-Anbindung und Fuß-/Radwegeerschließung zur Minimierung des Individualverkehrs bzw. der damit einhergehenden Luftbelastung;
- Einsatz moderner Gebäudetechnik, v. a. möglichst emissionsarmer Heizverfahren, wirksame Wärmedämmung;
- Oberflächenausbildung baulicher Anlagen mit hellen Belägen bzw. in hellen Farbtönen zwecks höherer Strahlungsreflexion.

I. INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT ZUKUNFT (ISEK)

STADTGRÜN -GRÜNES RINGNETZ IN DER ÄUSSEREN KERNSTADT (noch nicht beschlossen)

Es gibt noch keinen Grundsatzbeschluss über das ISEK, dieser ist für die erste StV-Sitzung in 2020 angestrebt. Insofern sind die im ISEK benannten Projekten auf jeden Fall erst mittel- bis langfristig messbar. Grundsätzlich sind einige Maßnahmen vorhandenen, die eine positive Wirkung im gesamten Stadtgebiet haben sollten, wie z. B. die Umwandlung des versiegelten Blockinnenbereiches (Parkplatz und Werkstatt) hinter der Lutherkirche in der Waldstraße, der in eine öffentlichen Grünfläche umgewandelt werden soll oder die Grünplanungen auf dem Clariant-Areal etc.

Ziele und Schwerpunkte des ISEK sind u.a.

- Grünvernetzung und Umweltgerechtigkeit: Grünräume sowie Kalt- und Frischluftschneisen zur besseren Durchlüftung
- Stärkung der klimatischen Ausgleichsfunktionen durch Erhöhung der Grünsubstanz (Neuanlage von Grünflächen, Baumpflanzungen, Entsiegelungen, extensive Grünflächenpflege,
- Begrünung der grauen Infrastruktur
- Bau von Rad- und Fußgängerverbindungen für bessere Rad- und Fußweg.

Daraus abgeleitet werden (in der Anlage..) PROJEKTE UND EINZELMASSNAHMEN aufgeführt, die zur Stärkung der Lebensqualität, zur Verbesserung der Luftqualität und zur Reduzierung von Lärm- und sonstigen Umweltbelastungen beitragen.

II. Tabelle 5 Sonstige Maßnahmen

Jahr/Kategorie	Sonstige Maßnahmen
2009 und davor	<ul style="list-style-type: none"> • Bereits seit 1998 Mitglied im „Klimabündnis“ und dadurch Zueigenmachung der jeweiligen Ziele • 2003 Gründung der Energiesparinitiative Offenbach (Durchführung von Energieberatungen und sogenannten „Energieforen“ zur Beratung hinsichtlich Energieeinsparungen) • Seit 2005 Veröffentlichung der Treibhausgasbilanz der Stadt Offenbach • Von 2008 bis 2014 Sanierung/Modernisierung von Offenbacher Schulen in energetischer Hinsicht • Seit 2008 können alle städtischen Liegenschaften einen Ökostromtarif beziehen • Unterzeichnung der Charta „100 klimaaktive Kommunen“ und Mitwirkung im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Hessen • Seit 2009 Projekt „Energie sparen in einkommensschwachen Haushalten“ zur Sensibilisierung von Leistungsempfänger hinsichtlich Strategien zum Energiesparen • Seit 2009 Durchführung einer jährlichen große lokalen Klimakonferenz mit jeweils anderen Schwerpunktthemen zur Ansprache unterschiedlicher Zielgruppen
2010	<ul style="list-style-type: none"> • Seitdem energetische Haus-zu-Haus-Beratung (über 1700 Kontakte u. a. mit Thermografieaufnahmen der Häuser) • Seitdem Verleihung des Klima- und Umweltschutzpreises der Stadt Offenbach für vorbildliche Projekte im Bereich Natur- und Landschafts-

Jahr/Kategorie	Sonstige Maßnahmen
	schutz, Ressourcenschonung, Lärm- und Klimaschutz <ul style="list-style-type: none"> • Beschluss des Konzepts zur Anpassung an Klimawandel unter anderem mit Maßnahmen zur Schaffung von urbanen Grünflächen, Dachbegrünung sowie Begrünung von Straßenzügen
2011	<ul style="list-style-type: none"> • Bau eines Biomasse-Heizkraftwerks durch die EVO mit 4 MW Leistung • Maßnahme als Ergebnis des „Integrierten Klimaschutzkonzept Endbericht“: Erarbeiten von Leitlinien für die Bauleitplanung im Sinne der verkehrssparsamen Siedlungsentwicklung. Bsp.: Die Stellplatzsatzung wird auf eine Verringerung des Kfz- und eine Stärkung des Radverkehrs ausgerichtet. • Maßnahme als Ergebnis des „Integrierten Klimaschutzkonzept Endbericht“: Aufbauend auf dem bereits bestehenden Neubürgerpaket des Bürgerbüros sollen Neubürger zielgruppenspezifische Mobilitätsinformationen sowie "Schnupper-Zugänge" zu verschiedenen Angeboten des Umweltverbundes erhalten.
2012	<ul style="list-style-type: none"> • Mitgestalter u. Installation der Klimaroute zwischen Kelsterbach und Mühlheim entlang des Mains • Einführung Klimaschutzmanagerin • Errichtung einer Photovoltaikanlage auf der Südseite der ehemaligen Deponie Grix (12.832 Solarmodule und rund 3 Megawatt Leistung)
2013	<ul style="list-style-type: none"> • Seitdem Mitglied im „Konvent der Bürgermeister für Klima und Energie“ • Seitdem jährliche Teilnahme an kommunalen Klimaschutzkonferenzen • Seitdem wird Unternehmen eine kostenlose energetische Beratung angeboten • Seitdem Teilnahme an der Aktion „Earth Hour“ • Gründung des Netzwerks „Baubegleitung in Offenbach: Hand in Hand“, Ziel u. a. Steigerung der Qualität der energetischen Gebäudesanierung • Beginn kontinuierlicher Messungen von NO₂, PM₁₀ und CO durch eine Luftmessstation in der Unteren Grenzstraße • Fertigstellung der Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf LED-Technik
2014	<ul style="list-style-type: none"> • Energetische Optimierung des Müllheizkraftwerks der EVO
2015	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung eines Projekts zur Sensibilisierung von Mitarbeitern der Stadtverwaltung zur Energieeinsparung am Arbeitsplatz
2016	<ul style="list-style-type: none"> • Pilotprojekt der EVO/ Boson Energy für eine Holzvergaseranlage zur Gewinnung von Strom und Wärme aus Holzpellets
2017	<ul style="list-style-type: none"> • Fortführung des Monitorings der Emissionen im ÖPNV (Auswertung der Treibstoffverbräuche und Fahrleistungen) • Entwicklung und Beschlussfassung des Teilkonzeptes zum Klimaschutzkonzept zur Klimaanpassung – inklusive Mobilitätsmaßnahmen
2018	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung erster Maßnahmen aus Teilkonzept zur Klimaanpassung – Einrichtung einer stadtweiten Strategieguppe u. einer organisationsübergreifenden Arbeitsgruppe • Beginn der Entwicklung Energiekonzept im Rahmen des Quartiersma-

Jahr/Kategorie	Sonstige Maßnahmen
	<p>agements im HEGISS-Programm</p>
<p>2019 und folgende</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Durch eine umfangreiche Stadtklimaanalyse entsteht im Jahr 2020 ein neuer Klimakartenatlas. Dieser enthält auch eine Planhinweiskarte, die der städtischen Planung als Vorlage dient, um thermisch und lufthygienisch belastete Quartiere zu entlasten sowie Frischluftentstehungsgebiete und Frischluftschneisen vor baulichen Eingriffen zu schützen. (Förderung beantragt) • Durch die AG Digitalisierung innerhalb der Stadtverwaltung werden die Themen Digitalisierung und Beteiligung der Zivilgesellschaft bei allen städtebaulichen Themen mitgedacht. An allen öffentlichen Plätzen und in allen öffentlichen Gebäuden innerhalb des Stadtgebiets steht öffentliches WLAN zur Verfügung, sodass die Bürgerinnen und Bürger jederzeit auf die App des RMV, Call-a-bike oder eMobil zugreifen können. <p>Mobilitätsmanagement in Betrieben und Unternehmen</p> <p>Aufgabenschwerpunkte sind: Information, Weiterbildung und Beratung zu mobilitätsrelevanten Themen, fachliche und methodische Beratung bei der Entwicklung eines individuellen Mobilitätsmanagements für Unternehmen und öffentliche Verwaltungen z. B. zur Reduzierung der Parkraumnachfrage, der Einführung eines Job-Tickets, der Förderung von Fahrgemeinschaften, der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs oder der Optimierung der betrieblichen Verkehrswege. Unterstützung bei der Aus- und Weiterbildung von Mobilitätsbeauftragten in den Unternehmen und Betrieben. Vermittlung von relevanten Kontakten für den informellen Austausch und für Kooperationen zwischen den Unternehmen zum Thema Mobilitätsmanagement. Koordination von Aktivitäten zu betrieblichem Mobilitätsmanagement zwischen Unternehmen und Kommunen.</p> <p>Schulisches Mobilitätsmanagement (Amt 33)</p> <p>Mobilitätsmanagement in Kitas und Schulen sowie weitere Aktionen</p> <p>Die Arbeit des Schulischen Mobilitätsmanagements steht auf zwei Säulen: Gemeinsame Weiterentwicklung und Umsetzung von Ideen im „Arbeitskreis Mobilitätsmanagement in Kitas und Schulen“ und die direkte Zusammenarbeit mit den Schulen.</p>

Jahr/Kategorie	Sonstige Maßnahmen
	<p>Im Arbeitskreis werden Informationen zu aktuellen Aktionen und Projekten ausgetauscht, gesammelte fachliche Erkenntnisse vorgestellt und neue Arbeitsmaterialien entwickelt. Ziel des „Schulischen Mobilitätsmanagements“ ist es, den Autoverkehr zu den Schulen - also vor allem die „Eltern-Taxis“ - zu reduzieren und Kindern langfristig nachhaltige Mobilitätsweisen (wie zu Fuß gehen, Radfahren und ÖPNV-Nutzung) zu vermitteln. Dabei ist die Zusammenarbeit mit Schulleitung, engagierten Lehrkräften und Eltern besonders wichtig.</p> <p>Folgende Projekte sind bereits umgesetzt worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ferienprogramm Kinder- u. Jugendfarm, jährlich seit 2016 • Durchführung autofreier Tage an der Ernst-Reuter-Schule, 2012 - 2013 • Kooperation mit einer Pilotschule (Ernst-Reuter-Schule), 2011-2013 • Durchführung von zwei Projekttagen an der Ernst-Reuter-Schule (1x 2.Klasse und 1x 6.Klasse) zum Thema „Schulweg ohne Auto“ im Juni 2013 • Fortbildung „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung“ für Lehrkräfte an Grund- und weiterführenden Schulen, 2013-2014 • Nutzerprojekte mit Schulen und Kitas z. B. Klimarallye für weiterführende Schulen, jährlich seit 2016 • Der Schüler-Radroutenplaner, ein gemeinsames Projekt mit der ivm GmbH, wurde im Januar 2015 mit allen weiterführenden Schulen Offenbachs umgesetzt, Koordination über Arbeitskreis. Das Schülerradroutennetz der Stadt Offenbach am Main umfasst 82,3 km Wegstrecke. Das Projekt „Schülerradroutenplaner“ wurde im Rahmen des nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert und hat Pilotcharakter für die gesamte Bundesrepublik. • An der Erarbeitung des Schülerradroutennetzes haben sich neben der Pilotschule (Ernst-Reuter-Schule) bisher weitere vier Schulen (Geschwister-Scholl-Schule, Edith-Stein-Schule, Leibnizschule und Bachschule) beteiligt. • Kooperation mit einer Pilotschule (Grundschule Buchhügel), 2013-2016: Durchführung der fünften Klimaschutzkonferenz an der Grundschule Buchhügel „Mobilitätstag rund ums Rad“

Jahr/Kategorie	Sonstige Maßnahmen
	<ul style="list-style-type: none"> - Begleitung der und Vorbereitung auf die Fahrradprüfung 2015 - Herstellung eines Verkehrsübungsplatzes auf dem Schulgelände, 2015 <ul style="list-style-type: none"> • Durchführung der Kindermeilenkampagne des Klimabündnisses für die Grundschulen, Kindergärten und Sportvereine in Offenbach, jährlich seit 2014 • 2015 wurde eine Broschüre für Schulen, Eltern und Partner über das Mobilitätsmanagement und seine Angebote erstellt. • Unterstützung des Fahrradtages an der Leibnizschule, jährlich seit 2017 • Kooperation mit einer weiteren Pilotschule (Humboldtschule), seit 2017 • Projekttag an Humboldtschule und Hafenschule, 2018 • Elternabend an der Humboldtschule zum Thema Schulwegplan /zu Fuß zur Schule, 2019 • Erstellung neuer Schulwegepläne für die Humboldtschule und die Hafenschule, 2019 <p>Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs:</p> <p>Service und Marketing</p> <p>Radfahren im Alltag – Radfahrkurse für Frauen</p> <p>Service und Marketing im Radverkehr</p> <p>Dies ist eine Maßnahme, die im Integrierten Klimaschutzkonzept verankert ist.</p> <p>Seit 2013 führt die Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung: „Service und Marketing“ konkrete Maßnahmen zur Förderung der Akzeptanz des Radverkehrs durch. Dazu gehören u. a. die Veröffentlichung des Fahrradstadtplans Offenbach, ein jährlicher Workshop zur Radverkehrsförderung und das Angebot eines jährlich stattfindenden kostenlosen Fahrradkurses für Frauen. Mit öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen zum Thema Radverkehr wie „Stadtradeln“ und gemeinsamen Aktionen mit der Jugendverkehrsschule wird der Radverkehr den Offenbacher Bürgern als Alternative zum Kfz-Verkehr näher gebracht mit dem Ziel, den Anteil emissionsarmer Verkehrsmittelnutzung zu erhöhen. Seit 2015 findet jähr-</p>

Jahr/Kategorie	Sonstige Maßnahmen
	<p>lich ein Workshop statt, bei dem weitere Akteure, Vereine, lokale Initiativen und Politik eingeladen werden, gemeinsam mit der AG Radverkehrsförderung, Service und Marketing zusätzliche Projektideen zu entwickeln und umzusetzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radfahren im Alltag - Gemeinsam zum Erfolg <p>Ziel: Steigerung des Radverkehrsanteils durch Radfahrkurse für Frauen. Dies ist ein an Frauen gerichtetes Projekt, um verkehrssicheres Radfahren zu erlernen. Hierfür wurden für die Jahre 2019 und 2020 Bundesmittel bewilligt. Der erste Durchgang 2019 wurde erfolgreich abgeschlossen; insgesamt haben 8 Frauen sowohl am Aufbaukurs, am Verkehrssicherheitstraining und am „Radfahren im Alltag“ teilgenommen. Bei letzterem hatten die Schülerinnen 15 Wochen die Möglichkeit, 2 Stunden pro Woche mit einer zugeteilten Fahrradradsin Wege des Alltags zusammen und nach Wunsch mit Fahrradtaschen und Anhänger zu Übungszwecken zurückzulegen und dadurch mehr Sicherheit beim Fahren zu erlangen.</p>

Neben den Aktivitäten der Stadt Offenbach im Bereich Verkehr zur Minderung der Emissionen ist die Stadt Offenbach auch in anderen Bereichen sehr aktiv, um Klimaschutz und Ressourcenschonung zu forcieren. Besonders zu erwähnen sind dabei vor allem die niedrighwelligen Angebote der Stadt zur Beratung und Sensibilisierung für das Thema Energieeffizienz. Hierfür werden bereits seit Jahren entsprechende Beratungen sowohl für Unternehmen als auch für Privathaushalte angeboten. Zudem gibt es innerhalb der Stadtverwaltung eine Klimaschutzmanagerin, inzwischen dauerhaft, wodurch der hohe Stellenwert der Ziele des Klimaschutzes in den allgemeinen Grundsätzen der Stadt Offenbach deutlich wird.

Die Stadt Offenbach beteiligt sich zudem intensiv bei der Wende weg von fossilen Energieträgern und hin zu Energie aus regenerativen Quellen. So beziehen beispielweise seit 2008 alle öffentlichen Liegenschaften Ökostrom und es wurde im Jahr 2011 ein Biomasseheizkraftwerk errichtet.

3 Einschätzung der Maßnahmen und Ausblick

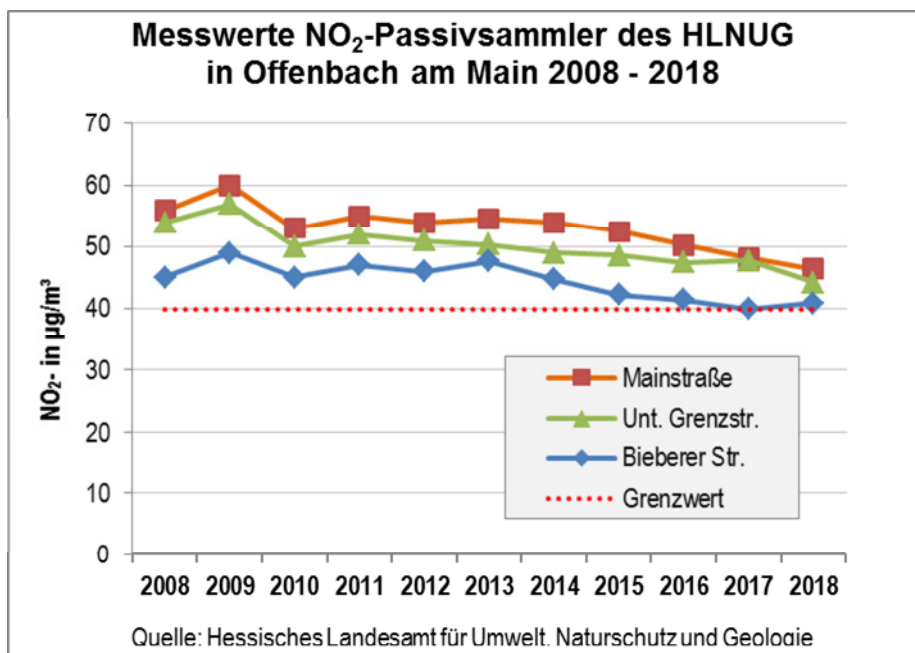
Die vorstehenden Übersichten verdeutlichen, dass die Stadt Offenbach, trotz schmaler personeller und finanzieller Ressourcen, bereits eine Vielzahl von Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen initiiert und umgesetzt hat und noch weitere Maßnahmen zur weiteren Reduzierung bereits vorgesehen sind.

Vor allem hervorzuheben ist zudem, dass die Stadt Offenbach mit zahlreichen Aktivitäten in den Bereichen Stärkung des Radverkehrs, Stärkung des ÖV, Elektrifizierung und Verkehrsmanagement einen Schwerpunkt auf die Bereiche legt, die auch entsprechend durch das Bundesverkehrsministerium mittels des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017 – 2020“ gefördert werden, das besonders stark betroffenen Kommunen bei der Minderung der lokalen NO₂-Emissionen unterstützen soll. Gefördert werden durch dieses Bundesprogramm insbesondere Maßnahmen aus den Kategorien:

- Elektrifizierung des Verkehrs
- Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (Verkehrsmanagement)
- Nachrüstung/Neubeschaffung von Dieselmotoren im ÖPNV
- Verbesserung von Logistikkonzepten und Bündelung von Verkehrsströmen
- Förderung des Radverkehrs
- Umweltbonus (Kaufprämie für E-Fahrzeuge)

Dabei ist zusätzlich zu erwähnen, dass die Stadt Offenbach sich in diesen Bereichen schon seit längerer Zeit vor allem um Maßnahmen kümmert, die für eine lokal emissionsfreie Mobilität sorgen. So wurde der Megatrend der Elektrifizierung des Verkehrs frühzeitig durch die Stadt Offenbach erkannt und sie hat schon früh entsprechenden Maßnahmen und Pilotprojekten umgesetzt. Ebenso wurden diverse Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs bereits umgesetzt (gezielter Ausbau des Radwegenetzes und Errichtung hochwertiger Abstellanlagen).

Die Wirksamkeit der bisherigen Maßnahmen lässt sich an der Entwicklung der NO₂-Emissionen an den Hotspots in der Stadt erkennen. Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Emissionsbelastung an den jeweiligen Messstationen.



Luftqualität Offenbach: Messmethode Passivsammler (HLNUG)											
Jahresmittelwerte der NO ₂ -Konzentration in µg/m ³ - rot kursiv: vorläufige Werte											
Straße/Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Bieberer Str.	45,0	49,0	45,0	47,0	46,0	47,6	44,7	42,2	41,4	40,0	40,9
Mainstraße	56,0	60,0	53,0	55,0	54,0	54,6	54,0	52,5	50,2	48,2	46,4
Unt. Grenzstr.	54,0	57,0	50,0	52,0	51,0	50,3	49,0	48,6	47,4	47,8	44,2
Grenzwert	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Der Grenzwert für das Jahresmittel laut 39. BImSchV beträgt 40 µg/m³											

Monat	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sept	Okt	Nov
Jahr 2019											
Max.	3.1	27.2.	21.3.	17.4.	24.5.	14.6.	25.7.	26.8.	16.9.	14.10.	offen
	63,7	79,9	66,4	55,1	58,4	49,9	58,3	48,3	51,3	54,5	

Es lässt sich erkennen, dass an allen drei Messstationen die NO₂-Emissionen bereits signifikant reduziert werden konnten und sich insgesamt ein kontinuierlicher Minderungstrend ablesen lässt. Im Bereich der Bieberer Straße konnte der Grenzwert im Jahr 2017 und in 2019 (erste Einschätzung seitens des Ministeriums) sogar bereits eingehalten werden. Im Jahr 2018 lag er um 0,9 Mikrogramm/m³ knapp über dem Grenzwert. Darüber

hinaus wird die Stadt Offenbach hinsichtlich der NO₂-Emissionen zukünftig von weiteren nationalen Entwicklungen profitieren. So sanken die Neuzulassungen von Diesel-Pkw im Januar 2018 gegenüber dem Vorjahresmonat um rund 17,6 %.¹ Der dadurch verursachte Rückgang des Anteils an Diesel-Pkw wird selbst bei sonst gleichen Bedingungen für verminderte NO₂-Emissionen sorgen. Zudem findet eine beständige Erneuerung des gesamten Kfz-Bestands statt, wodurch aufgrund der technischen Weiterentwicklungen ein weiterer Rückgang der NO₂-Emissionen zu erwarten ist.

Zudem plant die Stadt Offenbach die Umsetzung der folgenden Maßnahmen:

Es ist die **Errichtung der 5 weiteren Mobilitätsstationen** in den Stadtteilen nunmehr abgeschlossen. Durch die Mobilitätsstationen kann der Modal Split zugunsten des Umweltverbunds verändert werden, da durch bessere intermodale Verknüpfung eine attraktive und oftmals kostengünstigere Alternative zum MIV angeboten wird. Eine derartige Maßnahme kann vor allem in Stadtteilen, in denen der MIV-Anteil am Modal Split bisher überdurchschnittlich hoch ist, dafür sorgen, dass mehr Bürger auf umweltfreundliche Verkehrsträger umsteigen.

Die Erstellung des **kommunalen Elektromobilitätskonzeptes ist in Arbeit, der Schwerpunkt liegt hier auf dem Aufbau einer nachfrageorientierten Ladeinfrastruktur**. Außerdem wird die **Umstellung der städtischen Dienstfahrzeuge auf Elektrofahrzeuge** angegangen, eine entsprechende Beschlussfassung liegt bereits vor.

Weitere **Zugangsbarrieren zum ÖV werden abgebaut. Die Dynamischen Fahrgastinformationen werden weiter ausgebaut**, damit wird die Benutzung des ÖV für die Bürger noch einfacher. Vor allem wird durch die Anzeigen auch Nicht-Nutzern signalisiert wie dicht das vorhandene Verkehrsangebot und wie regelmäßig die Linien verkehren, so dass sich weitere Wechsel hin zum ÖPNV ergeben können.

Für den Masterplan Green-City, der Juli 2018 gemeinsam mit der Stadt Frankfurt aufgestellt wird, wurden zudem verkehrslenkende Maßnahmen untersucht, deren Umsetzung in 2019 beginnt.

¹ Kraftfahrtbundesamt, Pressemitteilung Nr. 03/2018 – Fahrzeugneuzulassungen im Januar 2018

Szenario		Reduzierungspotential Verkehr	Verkehrliche Auswirkung	Reduzierungspotential NO _x
Gesamtstädtisches Lkw-Durchfahrtsverbot		Reduzierung des innerörtlichen Schwerlastverkehrs um bis zu 60 %	Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das umliegende Straßennetz	bis ca. 10 %
Geschwindigkeitsbegrenzung an Hauptverkehrsstraßen	Mainstraße	Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der Mainstraße um bis zu 25 %	Verlagerung auf das angrenzende Straßennetz (Berliner Str. / Bismarckstr.)	ca. 5 % bis 10 %
	Waldstraße	Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der Waldstraße um bis zu 35 %	Verlagerung auf das angrenzende Straßennetz (Senefelder Str. / Bieberer Str. / Odenwaldring)	ca. 10 %
Blaue Umweltzone	Gesamtverkehr	Reduzierung der innerörtlichen Verkehrsbelastung auf Hauptverkehrsstraßen um bis zu 40 %	Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das umliegende klassifizierte Straßennetz	ca. 20 % bis 40 %
	Durchgangsverkehr	Reduzierung der innerörtlichen Verkehrsbelastung auf Hauptverkehrsstraßen um bis zu 10 %	Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das umliegende klassifizierte Straßennetz	ca. 10 %

Untersucht wurde unter anderem die **Optimierung der Ampelschaltungen entlang des Odenwaldrings**. Die dadurch erzielte Verringerung der Verlustzeiten um bis zu 30 % sorgt für eine Reduzierung der NO₂-Emissionen bis ca. 5 %. Die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Mainstraße hat für das gesamte Stadtgebiet ein lokales Minderungspotenzial von ca. 5 bis 10 % erzielt.

Darüber hinaus wurde eine **Dosierung des Verkehrs an den äußeren Zuflüssen, d. h. an den von stadtauswärts kommenden Verkehrsströmen** untersucht. Die Simulation zeigt für den „inneren Bereich“ zwischen Sprendlinger Landstraße und Waldstraße eine deutliche Verbesserung. Im „äußeren Bereich“ westlich und südlich des Knotenpunktes Sprendlinger Landstraße entstehen dagegen durch Verlustzeiten von ca. 65 % längere Rückstaus. Die Minderung der NO₂-Emissionen beträgt im inneren Bereich ca. 10 bis 15 %, im äußeren Bereich aufgrund der hohen Verlustzeiten nur bis zu 5 %. Die Umsetzung **eines LKW-Fahrverbots für den Durchgangsverkehr** bewirkt einen Rückgang des Schwerlastverkehrs um bis zu 60 % und dadurch eine Minderung der NO₂-Emission um ca. 10 % im gesamten Stadtgebiet.

Die nächsten Schritte sind hierzu, die Abstimmung mit den umliegenden Kommunen und die Nacharbeit der vom RP geforderten Unterlagen, z.B. die Erstellung eines Umleitungskonzeptes.

Zusätzlich wurde geprüft, wie sich eine „blaue Umweltzone“, d. h. ein **generelles Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge** (Euro 5 oder schlechter) auf die Emissionen auswirkt. Betrachtet wurden zwei Szenarien, die **Beschränkung des Durchgangsverkehrs** und die **Beschränkung des gesamten Verkehrs**. Wird das Fahrverbot nur auf den Durchgangsverkehr angewendet, ergibt ein maximales Minderungspotenzial (keine Berücksichtigung einer möglichen Flottenerneuerung) von ca. 10 %. Bei einer Ausdehnung auf den gesamten Stadtverkehr, ist von einer Minderung der NO₂-Emission von ca. 20 % bis 40 % auszugehen.

Ein deutliches Potenzial zur Verminderung der NO₂-Emissionen in der Stadt Offenbach ergibt sich somit bereits bei der Optimierung der Verkehrsströme (durch Anpassung der LSA-Steuerung und gezielte Dosierung) sowie bei der Beschränkung des Durchgangsverkehrs, welcher aus verkehrlichen Gründen ohnehin auf Bereiche außerhalb der Stadt verlagert werden sollte.

Neben den Vorhaben, die die Stadt Offenbach umsetzt, ist zudem es als essenziell zu betrachten, dass Emissionsverminderung eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ist, bei der die öffentliche Hand, Unternehmen und private Haushalte in gleichem Maße zusammen ihre Verhaltensweisen anpassen müssen. Daher ist positiv hervorzuheben, dass die Stadt Offenbach auch mit vielen weiteren Maßnahmen rundum den Klimaschutz und die Emissionsvermeidung aktiv ist. Durch gezielte Öffentlichkeits- u. Beteiligungsarbeit aller Gruppen, von Klein bis Groß, werden diese Themen gezielt bei den Bürgern platziert und diese dafür sensibilisiert, wodurch deren Einbindung und Akzeptanz bewirkt wird. Insbesondere niedrigschwellige Angebote wie beispielsweise die energetische Beratung für Haushalte und Unternehmen unterstützen die Stadt Offenbach dabei, dass alle anderen initiierten Maßnahmen ihr volles Wirkungspotenzial entfalten können.

Alles in allem kann somit festgehalten werden, dass die Stadt Offenbach:

- bereits sehr aktiv an der Minderung der NO₂-Emissionen arbeitet,
- einen Schwerpunkt auf die Bereiche legt, der auch durch Bund primär fördert,
- die NO₂-Emissionen bereits signifikant mindern konnte,
- weitere Maßnahmen zur Umsetzung geplant hat, die die kontinuierliche Senkung der NO₂-Emissionen weiterführen werden,
- situativ je nach Notwendigkeit und Wirksamkeit sowohl weiche (z. B. flüssigerer Verkehr) als auch harte Maßnahmen (z. B. Fahrbeschränkungen) zur Emissionsminderung einsetzt,
- alle Stakeholder (Bürger, Unternehmen, öffentliche Hand) zur Emissionsminderung einbeziehen.

Die eben beschriebenen Grundsätze werden zudem von der Stadt Offenbach bei allen künftigen Entwicklungen beachtet, indem das Ziel der Emissionsminderung fest verankert in allen Konzepten der Stadt- bzw. Quartiersentwicklung ist.

Die Maßnahmen bis Ende 2019 im Überblick:

Neu 2018	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme in Prüfung- Umsetzung noch in 2018
Einrichtung von P+R-Plätzen	<p>80 -100 Nasses Dreieck</p> <ul style="list-style-type: none"> • 150 VIP-Parkplatz Stadion Bieberer Berg
2019 und folgende	<ul style="list-style-type: none"> • Fortschreibung des Parkraumkonzepts • Verkehrsverflüssigung (Änderung Schaltzeiten, LSA-Optimierung, Grüne Welle) auf: <ul style="list-style-type: none"> ○ Berliner Straße (zwischen Großer Biergrund und Kaiserstraße) ○ Südlicher Ring, östl. Teil (bis Bieberer Straße) ○ Untere Grenzstraße ○ Mainstraße ○ Sprendlinger Landstraße ○ Waldstraße ○ Mühlheimer Straße ○ Berliner Straße • Fertigstellung Umbau Kaiserlei-Kreisel zur Verbesserung des Verkehrsflusses, der Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die zu erwartenden Prognose-Verkehrsmengen sowie der Verkehrssicherheit • Erstellung Machbarkeitsstudie Verbindungsstraße zwischen der B 448 und der Mühlheimer Straße zur Entlastung der Bieberer Straße und der Unteren Grenzstraße, Anbindung Gewerbegebiet Mühlheimer Straße / Lämmerspieler Weg • Vertiefende Untersuchung zur Machbarkeit eines LKW-Fahrverbots aus der Untersuchung zum LKW-Durchgangsverkehr. Abstimmung mit Nachbarkommunen erforderlich, Erstellung Konzept/vertiefende Untersuchungen. Priorisierte Maßnahme: Stufe 1 – statische Beschilderung außerorts, Stufe 2 – digitale Beschilderung innerorts (Routenkonzept) • Stadtentwicklungskonzept Bürgel inklusive Verkehrsberuhigung durch Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen im Ortszentrum • Grundlagenermittlung und Vorplanung verschiedener verkehrsberuhigender Maßnahmen (Mainstraße) • Grundhafte Erneuerung bzw. Deckensanierung der Fahrbahn in der Mainstraße zur Verbesserung des Verkehrsflusses (Umsetzung 09/2019-10/2019) • Fortschreibung des Verkehrsmanagementplans inklusive Teilkonzepte • Austausch von sieben Steuergeräten zur intelligenten Verkehrssteuerung an LSA geplant • Maßnahmen SteK Bürgel: <ul style="list-style-type: none"> ○ Verkehrsberuhigung durch Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen im Ortszentrum, u.a. Langstraße als Geschäftsstraße mit breiteren Fußgängerbereichen, ○ Prüfung von Baumpflanzungen und Verschmälerung der Fahrbahnbreite: Konzeptphase...

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Prüfung eines Durchfahrtsverbots für LKWs im Ortszentrum inklusive Verkehrserhebung und Identifizierung der Ziel- und Quellverkehre im Dialog mit den im Ort ansässigen Gewerbetreibenden • Maßnahmen Nahmobilitätsplan Innenstadt • Maßnahmen aus dem Masterplan Green City: <ul style="list-style-type: none"> ○ Temporeduzierung auf Hauptverkehrsstraßen auf Tempo 30 – hier Mainstraße, ○ Sperrung des Stadtgebiets für den LKW-Durchfahrtsverkehr ganztags, ○ Optimierung der Lichtsignalanlagen zur Verkehrsverflüssigung ○ Blaue Umweltzone – Durchgangsverkehr (Zonenfahrverbot für alle Fahrzeuge < Euro VI des Durchgangsverkehrs), ○ Dosierung (Optimierung LSA)
2019 und folgende	<ul style="list-style-type: none"> • 2019 erster Einsatz von 2 E-Bussen • 2022 sollen bereits ca. 45 % der Busflotte elektrisch sein • Ersatz gesamter Busflotte durch E-Fahrzeuge bis 2025 geplant • 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans: Umrüstung Taxiflotte auf E-Fahrzeuge
2019 und folgende	<ul style="list-style-type: none"> • Ab Dezember 2019 Anbindung des Mainzer Rings durch die Linie 108 im 15 min-Takt • Einrichtung neuer Haltestellen im Kaiserleigebiet aufgrund neuer Linieneinführungen der Linien 103, 104, 107 und 108 • Planung und Umsetzung Erweiterung ÖV-Verknüpfungspunkt Marktplatz, Haltestellenpaar Waldstraße / Friedenstraße, Amsterdamer Straße / Wendemöglichkeit Bieber-Waldhof
2019 und folgende	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Umsetzung der Maßnahmen aus Konzept Fahrrad(staßen)Stadt 2019/2020 (Aufbau attraktiver Radverkehrsachsen) <ul style="list-style-type: none"> ○ Einrichtung von 6 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von 7 bis 9 km ○ Fortführungen: ca. 16 bis 19 km (Markierungen oder bauliche Maßnahmen) ○ Wirkung Modal Split: Bereich „Kurze Wege mit dem Rad“: + 1 Prozentpunkt; Bereich „Wahrnehmung des Rades als Option“: + 6 Prozentpunkte • Untere Grenzstraße von Bieberer Straße bis Lämmerspieler Weg und von Hebestraße bis Mühlheimer Straße: Integration von Radverkehrsanlagen • Bieberer Straße zwischen Untere Grenzstraße und B 448: Integration von Radverkehrsanlagen • Bieberer Straße zwischen Untere Grenzstraße und Lämmerspieler Weg / Hebestraße: Integration von Radverkehrsanlagen • Konzept zu Fahrradabstellanlagen für die Gesamtstadt in der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts • Planung Radverkehrsanlage Hamburger-/ Bremer Straße (1. Abschnitt bereits umgesetzt zwischen Langener Str. & Harrasweg)

	<ul style="list-style-type: none">• Machbarkeitsstudie Rad(schnellweg, -Direktverbindung) von Hanau über Mühlheim nach Frankfurt• Umbau Marktplatz und Bieberer Straße seit 2018 im Bau, Umsetzung bis 2021, s. o.): Umbau des Straßenraums, Reduzierung der Fahrgasse, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich; Reduzierung des Durchgangsverkehrs im zentralen Innenstadtbereich, dadurch Verringerung der Kfz-Verkehrsmenge im Bereich Marktplatz von ca. 7.000 Kfz/Tag auf 3.000 - 4.000 Kfz/Tag und in der Bieberer Straße von ca. 6.000 - 7.000 Kfz/Tag auf 1.500 - 2.000 Kfz/Tag , Aufrechterhaltung des Erschließungsverkehrs, Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Förderung Bedingungen für den Fußgängerverkehr), zusätzliche Freigabe des Marktplatzes für den Radverkehr in Fahrtrichtung Nord sowie in der Bieberer Straße in gegenläufiger Richtung zum Kfz-Verkehr) Umsetzung erster Abschnitt 2020-2022• Maßnahmen Nahmobilitätsplan
--	--

In den nächsten Schritten wird die Gesamtstrategie zur Luftreinhaltung weiter mit dem Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz abgestimmt.

Von dort erfolgte die Rückmeldung, dass die Wirksamkeitsberechnung der Maßnahmen voraussichtlich erst zum Jahresende 2019 bzw. Jahresbeginn 2020 erfolgen kann.

Es erfolgt dann eine Rückmeldung, ob und wie die Maßnahmen in den Luftreinhaltungsplan aufgenommen werden können und wie die Gesamtstrategie in das Klageverfahren seitens des Landes eingespeist wird.

Gleichzeitig wird die Stadt Offenbach als Beigeladene in dem Klageverfahren mit der Gesamtstrategie auch noch eine juristische Stellungnahme bei Gericht einreichen.

Anhang – Pressespiegel

Sparpotenzial aufgezeigt

Energieeffizienz: Erste Runde der Firmenberatung erfolgreich

OFFENBACH ▪ Mit Industrie- und Handelskammer, Wirtschaftsförderung und Kreishandwerkerschaft hat das Umweltamt in der ersten Jahreshälfte die kostenlose Firmenberatung zu Energie- und Kosteneffizienz ins Leben gerufen. Start war im Gewerbegebiet Bieber-Waldhof. Jetzt wird Bilanz gezogen.

„Wir haben 13 Unternehmen beraten. Ein Großteil von ihnen hat angekündigt, sich bestimmten Themen intensiver zu widmen“, berichtet Heiko Hollerbach, Leiterin des Umweltamts. Der Beratung folgten nach den Sommerferien kurze Auswertungsgespräche, in denen Firmen das Kosten- und Energie-

einsparpotenzial aufgezeigt wurde. In allen Fällen habe sich die Beleuchtung als mögliche erste Stellschraube erwiesen, gefolgt von Heizungserneuerung und der Sanierung der Gebäudehülle, sagt Hollerbach.

„Die erste Runde der kostenlosen Energieeffizienzberatungen war aus unserer Sicht ein voller Erfolg“, meint Markus Weinbrenner, Hauptgeschäftsführer der IHK. Das Projekt leiste einen wichtigen Beitrag, indem es den Unternehmen den ersten Schritt erleichtere.

Auch Uwe Czupalla, Geschäftsstellenleiter der Kreishandwerkerschaft, war sofort klar, „dass das Handwerk in

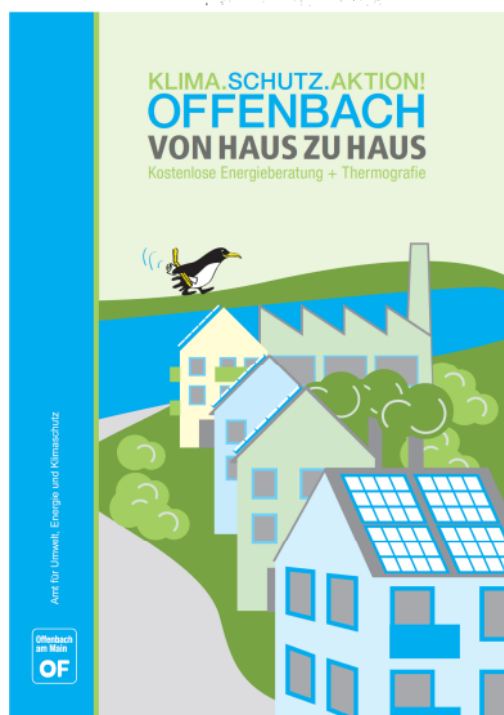
Stadt und Kreis diese Initiative in jedem Fall unterstützen wird“.

Nicht nur die Stadt mit ihren Projektpartnern, sondern auch die Unternehmen zeigten sich angetan, sahen sich in ihren zum Teil schon vorhandenen Bemühungen bestätigt und waren erstaunt über das große Potenzial, das sie aufgezeigt bekamen.

Die Planungen für einen zweiten Durchgang nach dem bewährten Prinzip in einem neuen Projektgebiet laufen. Im März soll die Beratungsaktion fortgesetzt werden. ▪ mad

→ weitere Infos: Umweltamt,
☎ 069 8065-2557 oder umweltamt@offenbach.de

OP, 30.11.13



Meldung vom 07.02.2014

Radverkehrsförderung in Offenbach

Unter dem Dach der Klima.Schutz.Aktion des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz fördert die Stadt Offenbach gemeinsam mit den Partnern ivm, dem Radverkehrsbeauftragten des Regionalverband FrankfurtRheinMain, und dem ADFC das Fahrradfahren in Offenbach. Mit der Gründung der AG Radverkehrsförderung: Service und Marketing hat das Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz ein Projekt zur aktiven Radverkehrsförderung in Offenbach - eine von 66 Maßnahmen aus dem Integrierten Klimaschutzkonzept - gestartet.

Ziele sind Maßnahmen zur Steigerung der lokalen Akzeptanz des Radverkehrs und damit der Verkehrssicherheit sowie die Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in Offenbach. Derzeit liegt sein durchschnittlicher Anteil am Stadtverkehr bei neun Prozent. Das ist ein niedriger Wert angesichts der flachen Topographie der Innenstadt und einer konzentrierten City.

Den Anteil des Radverkehrs mit Marketing- und Servicemaßnahmen langfristig zu erhöhen, ist das erklärte Ziel der AG. Offenbach hat Nachholbedarf. Die MID Studie aus dem Jahr 2008 belegt, dass Offenbach im Vergleich mit hessischen Großstädten höhere PKW - sowie geringere ÖPNV - und Fußwege-Anteile hat. 22 Prozent aller Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sind kürzer als ein Kilometer und 51 Prozent kürzer als fünf Kilometer, Distanzen, die sehr gut mit einem Fahrrad zurückgelegt werden können. Hinzu dominiert bei den Autofahrten der Freizeitzweck (31 Prozent aller Wege). Ein Viertel aller Befragten in Offenbach besitzt kein verkehrstaugliches Fahrrad.

Die Vorteile in der Stadt mobil mit dem Fahrrad zu sein sind vielfältig. Es ist kostenlos, erspart die Parkplatzsuche, schafft Bewegung, ist gesundheitsfördernd, umweltschonend, produziert weder Abgase noch Lärm, ist recycelbar, macht Spaß und bietet Unabhängigkeit sowie Selbstständigkeit.

„Die Ansprache der richtigen Zielgruppe mit der passgenauen Maßnahmenausrichtung ist ein wesentlicher Schlüssel um Akzeptanz für unsere Aktionen zu schaffen“, so Projektleiterin Dr. Anna Sander. Dabei wurde mit bereits laufenden Projekten aus dem Klimaschutzprogramm: dem Schulischen Mobilitätsmanagement, dem Projekt des Schülerradroutenplaners und der Spende von zehn Kinderfahrrädern an das KJK Sandgasse ein guter Anfang gemacht, der sich an Kinder und Jugendliche richtet.

Neue Projekte sind geplant, um die Elterngeneration stärker einzubinden wie ein Radfahrkurs für Frauen.

Ruf nach spezieller Förderung

Offenbach unterzeichnet Erklärung deutscher und französischer Städte zur Energiewende

OFFENBACH • Die Stadt unterstützt das Ziel der Bundesregierung, einen klimaneutralen Gebäudebestand bis 2050 zu erreichen. **Versehen ist's mit einer politischen Forderung: Ein Förderprogramm für finanzschwache Kommunen. Dazu unterzeichnete Bürgermeister Peter Schneider eine Erklärung deutscher und französischer Städte zur Energiewende.**

„Um als Kommune beispielhaft bei der nachhaltigen Sanierung von Gebäuden vorzugehen, müssen die heutigen Vorhaben bereits dem für 2050 angestrebten Energiestandard entsprechen“, ist der Bürgermeister überzeugt. „Wenn hierfür keine ausreichenden Finanzen zur Verfügung stehen, wird nur das Notwendigste getan, um die

Funktionsfähigkeit kommunaler Gebäude zu erhalten. Das wäre nicht zielführend, weshalb die Förderung abhängig von dem durch die Sanierung erreichbaren Energiestandard steigen sollte.“

Kommunale Leuchtturmprojekte seien notwendig, so Peter Schneider, um Energieplushäuser und innovative Techniken umsetzen zu können, die zusätzliche Energie erzeugen. „Das ist wichtig, um den Bedarf denkmalgeschützter Gebäude auszugleichen.“ Es bedürfe deshalb einer besseren Förderung zur Sanierung kommunaler Gebäude. „Mit den zurzeit verfügbaren Mitteln von zwei Milliarden Euro pro Jahr aus dem CO₂-Gebäudesanierungsprogramm ist eine angestrebte jährliche Sanierungsrate

Daten, Fakten

- Offenbach ist nach einem Stadtverordnetenbeschluss seit 2013 Mitglied im Konvent.
- Als Mitgliedskommune des Klimabündnisses hat Offenbach bereits mit dem Beitritt zum Klimabündnis 1998 eine Selbstverpflichtung zu weitreichenden Klimaschutzzielen abgegeben.
- Aktuell gibt es weltweit fast 7000 Kommunen, die die Selbstverpflichtung unterzeichnet haben, in Deutschland sind es 57.

von zwei Prozent des Gebäudebestandes unrealistisch.“ Die Unterzeichner der Erklärung des Konvents der Bürgermeister für lokale nachhaltige Energie empfeh-

len eine Erhöhung der Mittel auf mindestens fünf Milliarden Euro, wie es auch die kommunalen Spitzenverbände fordern. Allerdings können nicht alle Kommunen gleichermaßen von den Förderprogrammen profitieren, da die zum Teil extrem angespannte Haushaltslage mancher Kommunen selbst niedrigerzinste Kredite nicht zulässt. Schneider: „Wir brauchen ein spezielles Förderprogramm für besonders finanzschwache Kommunen.“

Neben Investitionsprogrammen sollte auch die steuerliche Förderung von Gebäudesanierungen angestrebt werden, um so weitere Investitionsanreize zu setzen. „Um die Effizienzziele der Bundesregierung zu erreichen, ist es notwendig, die derzeit bereit-

gestellten Mittel für die Gebäudesanierung zu erhöhen und finanzschwachen Kommunen einen erleichterten Zugang zu ermöglichen.“

Die Erklärung der Unterzeichnerstädte zur Energiewende wurde während der 9. Fachkonferenz des Deutschen Städte- und Gemeindebunds an Bundesumweltministerin Barbara Hendricks überreicht. Das Papier beschreibt Empfehlungen an die nationale Ebene in Deutschland und Frankreich. Ziel ist eine beschleunigte Umsetzung der Energiewende auf kommunaler Ebene, die stark an der lokalen Umsetzung der Energiewende beteiligt ist. • pso

→ Die vollständige Erklärung: www.offenbach.de/klimaschutz



Ich, Peter Schneider, Bürgermeister von Offenbach am Main teile Ihnen mit, dass der Magistrat der Stadt Offenbach auf seiner Sitzung vom 9.11.11 beschlossen hat, mich zu beauftragen, dem Bürgermeisterkonvent beizutreten in voller Kenntnis der damit verbundenen Verpflichtungen, insbesondere der Verpflichtung:

- die von der EU für 2020 gesteckten Ziele, die CO₂-Emissionen in unseren jeweiligen Gebieten um mindestens 20 % zu reduzieren, noch zu übertreffen;
- innerhalb eines Jahres nach dem vorstehend genannten Datum einen Aktionsplan für nachhaltige Energie vorzulegen, der eine Bestandsaufnahme der Ausgangsemissionen enthält und in dem erläutert wird, wie die Ziele erreicht werden sollen;
- mindestens alle zwei Jahre nach Einreichung des Aktionsplans einen Umsetzungsbericht für Bewertungs-, Überwachungs- und Überprüfungszwecke vorzulegen;
- in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission und mit anderen interessierten Kreisen Energietage zu veranstalten, um Bürger an den Möglichkeiten und Vorteilen einer intelligenteren Energieverwendung teilhaben zu lassen und um die lokalen Medien regelmäßig über die Entwicklung des Aktionsplans zu informieren;
- an der jährlichen EU-Konferenz der Bürgermeister teilzunehmen und aktiv mitzuwirken.

Magistrat der Stadt Offenbach
Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz
Helke Hollerbach
Berliner Str 60
D-63065 Offenbach a.M.

Peter Schneider
Bürgermeister
UNTERSCHRIFT

26.6.2013,

Offenbach Post, März 2016

Modernste Ampeltechnik

EVO liefert 26 Kilometer Stromkabel, 252 LED-Leuchten und 850 Meter Fernwärmeleitungen

OFFENBACH • Es ist das größte Infrastrukturprojekt auf Offenbacher Grund seit dem S-Bahn-Bau: 37 Millionen Euro kostet der Umbau des Kaiserleikreises in eine Doppel-Kreuzung, um regionale und überregionale Autoströme zu entflechten. Bis es soweit ist (Ende 2019), brauchen Berufspendler viel Geduld. Bei der Infrastruktur hilft die EVO entscheidend mit.

Im etwa gleichen Zeitfenster soll auf dem Areal zwischen Offenbach und Frankfurt ein Stadtquartier zum Wohnen und Arbeiten für bis zu 10 000 Menschen entstehen. Mit der Erschließung des Gebiets beauftragt ist unter anderem die Energieversorgung Offenbach (EVO), die auch die Lichtsignalanlagen und die Straßenbeleuchtung errichtet. „Wir setzen auf die Leistungsfähigkeit der EVO. Sie schafft heute schon die intelligente und sichere Netz-Infrastruktur für die Anforderungen von morgen“, urteilt Felix Schwenke, designierter Oberbürgermeister der Stadt, bei einer Besichtigung mit den EVO-Vorständen.

Laut EVO-Angaben hat das Unternehmen bereits 2014 mit den Vorarbeiten, der Planung und der Bestellung der notwendigen Technik für dieses Großprojekt begonnen.



An den Doppelkreuzungen im Kaiserlei wird von der EVO modernste Ampeltechnik installiert: Günther Weiß, Felix Schwenke und Christoph Meier überzeugten sich davon. • Fotos: EVO

Im April dieses Jahres hat dann der Umbau begonnen. Seitdem sind Gräben ausgehoben und rund 400 der 850 Meter langen Fernwärmeleitung verlegt worden. Angefangen hat die EVO auch mit dem Bau der 3300 Meter langen Stromtrasse. „Dort verlegen wir am Ende 26 Kilometer Stromkabel“, rechnet der Vorstandsvorsitzende Christoph Meier vor.

An der Stromversorgung hängt auch die gesamte Verkehrstechnik, mit der die täglich rund 66 000 Autofahrer

vom Jahr 2019 an durchs Gebiet geleitet werden sollen. Bis dahin errichtet die EVO über ihre Tochtergesellschaft Energienetze Offenbach GmbH (ENO) an acht neuen Kreuzungen die Ampelanlagen mit der entsprechenden Technik und baut vier bestehende Anlagen auf die neuen Anforderungen um.

„Diese Ampeln entsprechen der neuesten Technik“, so Meier. Sämtliche Signalgeber werden mit LED-Technik ausgestattet, wodurch der Energieverbrauch erheblich ge-

Daten, Fakten

- Zwei Doppelkreuzungen ersetzen den Kaiserleikreis. Sie trennen künftig den Fernverkehr vom Regional- und Nahverkehr.
- Zwei Fünf-Felder Brückenbauwerke mit einer Länge von 125 Meter neben der A661
- Offenbach gewinnt 1,8 Hektar Fläche auf der heutigen Kreislinnenfläche für die Ansiedlung von Unternehmen.
- Die Kosten des Projektes betragen gut 37 Millionen Euro. Daran beteiligen sich der Bund mit rund 8,8 Millionen Euro und das Land mit etwa 15,6 Millionen Euro. Den Rest zahlen Frankfurt und Offenbach (1,2 Millionen Euro).

tungssystem entschieden“, sagt EVO-Technikvorstand Günther Weiß. Nicht nur die Strahlenberger Straße, sondern auch die Autobahnfahrten erhielten bis Bauende zusammen 209 LED-Leuchten neuester Generation.

Weiterhin werde die ENO in den kommenden Jahren (bis 2019) intelligente Systeme zur Verkehrssteuerung installieren. Dafür werden 30 sogenannte Kragarm-Maste gesetzt, 60 Signalarme sowie 260 Signalgeber installiert. Hinzu kommen 36 Kameras für Videodetektion. „Damit können wir die exakte Anzahl der Fahrzeuge messen und die Ampelphasen dem Verkehrsaufkommen anpassen“, sagt Schwenke. Unnötige Rückstaus könnten durch diese Systeme verhindert werden. Im Auftrag der Stadt Offenbach ist die EVO auch für die Verkehrssignalanlagen und Straßenbeleuchtung im gesamten Stadtgebiet zuständig. Wie Schwenke weiter deutlich macht, „erleben wir hier den ‚Smart Kaiserlei‘: Für Offenbach ist die EVO ein wichtiger Partner, der genau das umsetzt, wofür wir bei der intelligenten Verkehrssteuerung hinwollen.“ • mk

→ t1p.de/pce3

Offenbach Post, 27.09.2017

Neun Kilometer für Radler

Alles bereit für Fahrradstraßen und -achsen, die bis in die Nachbargemeinden reichen

Von Martin Kuhn

OFFENBACH • Längst ist klar, dass die Mobilität in Ballungsräumen neu zu organisieren ist. Offenbach legt das vor im ÖPNV mit kürzeren Takten und erweitertem Liniennetz ab 2018. Parallel wird der Radverkehr gefördert mit sechs Fahrradstraßen beziehungsweise -achsen. Ein Antrag zu einem Bundeswettbewerb ist gestellt, den die Stadtverordneten noch bestätigen sollen. Aus Berlin gibt es bereits Signale zur Zustimmung. So könnten neun Kilometer Straßen eine ganz neue Gewichtung erhalten – pro Radfahrer.

Was vor gut sechs Monaten noch als etwas visionär galt, ist dank der Initiative von ADFC und der Tansania-Koalition nun auf einem guten Weg. Aus einer Projektskizze zum Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ ist ein Antrag gewachsen; mit der Zusage aus Berlin rechnet man nach dem Parlaments-Segen bereits im Dezember. Dann startet für die federführende Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft die eigentliche planerische Ausarbeitung. „Da ist einiges zu tun“, freut sich Projektleiter Ulrich Lemke, der selbst als passionierter Radfahrer gilt.

Neue Radwegweiser, Freigabe von Einbahnstraßen, Öffnung der Fußgängerzone und jetzt Fahrradstraßen – wird Offenbach etwa zur Fahrradstadt? Horst Schneider muss ein wenig schmunzeln: „Wir sind dabei, Benachteiligungen abzubauen.“ Für ihn sind die Radfahrer seit den 1970er Jahren in Offenbach „systematisch verdrängt worden“. Diese neue Denke „Pro Rad“ ist indes nicht allein ein Offenbacher Phänomen, die avisierten Fahrradstraßen keine Offenbacher Erfindung. Die übergeordneten Ziele: Verbesserung der Lebensqualität (weniger Lärm und Abgase), Entlastung der Infrastruktur, die sogenannte Kreativwirtschaft sitzt auf dem Fahrrad.

Was indes modellhaft und sich von ähnlichen Projekten abhebt, ist die Anbindung an die Nachbargemeinden: konkret Obertshausen und Neusenburg, die entsprechende Anträge auf den Weg gebracht haben. Die Kosten liegen bei der ersten Kommune bei etwa 300.000 Euro, in der Hugenottenstadt bei 80.000 Euro. Den Löwenanteil steuert



So könnten künftig die sechs Fahrradstraßen beziehungsweise -achsen (—) verlaufen: Tausus-, Arndt- und Schumannstraße ①, Senefelderstraße ②, Karl- und Tempelseestraße, Hainbach ③, Geleitsstraße ④, Von-Behring-Straße ⑤ und Am Schneckenberg, Linzer, Selgenstädter Straße ⑥. Sie alle sollen sich durch einen anderen Charakter vom übrigen Straßennetz unterscheiden. • Karte: mk / maps4news

Daten, Fakten

- Straßen, die durch das Verkehrszeichen 244.1 als Fahrradstraße gekennzeichnet sind, dürfen nur von Radlern befahren werden.
- Andere Fahrzeugführer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch ein Zusatzschild gelassen ist. Sie haben sich dann dem Radverkehr unterzuordnen.
- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren. Dies ist im allgemeinen Straßennetz nur erlaubt, wenn sie den sonstigen Verkehr nicht behindern.
- Auf Fahrradstraßen gelten die allgemeinen Verkehrsregeln.
- Es gilt als Höchstgeschwindigkeit Tempo 30. Quelle: ADFC



ert Offenbach bei - rund sechs Millionen Euro. Davon sind 5 Millionen Euro reine Baukosten, von denen 90 Prozent aus Bundesmitteln finanziert werden.

Das Projekt weist sechs Radverkehrsachsen aus, die die

wichtigsten Verbindungswege in die Stadt und ins Umland abdecken und bisher nicht für den Radverkehr ausgebaut sind. Dort sollen Fahrradstraßen, neue Radwege und Schutzstreifen eingerichtet werden, deren Verlauf

wichtige Ziele wie Schulen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen mit einbindet. Wichtig: Dort hat der Radverkehr Vorfahrt, Autos müssen Rücksicht nehmen und dürfen nur langsam fahren. „Die Gewichtung ist dort umgedreht“, sagt der kommunale Radverkehrsbeauftragte Rolf Schmidt.

Die neuen Wege sollen auffällig und einheitlich gestaltet sein, um die Sicherheit zu gewährleisten, die Orientierung zu erleichtern und das Thema ins öffentliche Bewusstsein zu rücken. Weitere Maßnahmen sehen vor, Kreuzungen und Knotenpunkte fahrradfreundlich umzugestalten, Lücken im Radverkehr zu schließen und die Anbindung an die Nachbarkommunen auszubauen.

Der Ausbau des Angebots richtet sich ausdrücklich an „alle gesellschaftlichen Gruppen und Generationen“. Zum Umsatteln möchten die Verantwortlichen vor allem zwei Zielgruppen motivieren: die Berufspendler aus oder nach Offenbach, die einen enormen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen haben, und die Kinder und Jugendlichen, von denen insgesamt nur 13 Prozent zur Schule radeln (obwohl 95 Prozent ein Fahrrad besitzen).

Der Zeitplan ist eng gesteckt. Ein Projektabschluss soll im August 2018 folgen, die Ausschreibung bis Dezember 2018. Baubeginn: Februar 2019. Und bis Dezember 2020 muss alles fertig sein – eine Bedingung des Bundeswettbewerbs.

Offenbach Post, 27.10.2017



Einer der „Hot Spots“ in Sachen Luftschadstoffe ist die Mainstraße, wo Staus zum Verkehrsalltag gehören. • Foto: Georg(b)

Gemeinsamer Masterplan für Mobilität

Offenbach und Frankfurt kooperieren / Bessere Ampelsteuerung, Lkw-Durchfahrtsverbote und weitere Radwege

OFFENBACH • Um die Luftschadstoffe in ihren Städten dauerhaft zu senken, arbeiten Offenbach und Frankfurt an einem gemeinsamen „Masterplan Green City“. Hierzu haben beide Städte eine Förderung durch den Fonds für nachhaltige Mobilität beantragt.

Laut Offenbacher Umweltamt sieht der Plan unter anderem eine intelligente Verkehrssteuerung vor, um den Verkehr zu verflüssigen und die Schadstoffbelastungen insbesondere an neuralgischen Orten zu senken. Dazu zählen Untere Grenzstraße, Mainstraße, Sprendlinger Landstraße, Waldstraße, Mühlheimer Straße und Berliner Straße. Die Baukosten werden pro Streckenzug (je weils rund sechs Ampelanlagen) auf 400000 Euro plus Planungskosten geschätzt.

Mittels Verkehrsmodellsimulationen soll zuvor herausgefunden werden, wie wirksam die Maßnahmen sind.

Ein weiterer Schwerpunkt ist der Lkw-Verkehr im Stadtgebiet, der wirkungsvoller geführt werden soll. Besonders im Blick hat das Umweltamt dabei die Carl-Ulrich-Brücke. „Der Anteil der Schwerlastfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen, die diese Strecke zum Durchfahren Offenbachs nutzen, ist mit 73 Prozent und 298 Fahrzeugen pro Tag überdurchschnittlich hoch“, rechnet Amtsleiterin Heike Hollerbach vor. Auch die von Brummis oft genutzte Mainstraße ist besonders mit Stickoxid belastet. Hollerbach: „Zu untersuchen ist an beiden Strecken, inwieweit Ausweichrouten für den Lkw-Verkehr umgesetzt werden können. Diese Untersuchung

Hintergrund: Luftreinhaltungsplanung

Offenbach gehört zu den Städten, in denen regelmäßig die Grenzwerte für Stickstoffdioxide überschritten werden. Durch Messungen sind drei Hot Spots belegt: Bieberer Straße, Mainstraße und Untere Grenzstraße. Seit November 2014 hat Offenbach einen Luftreinhaltungsplan. Umgesetzt aus diesem Plan sind das Lkw-Durchfahrtsverbot nachts auf die Mainstraße und die

gesamstädtische Umweltzone. Gegen den Luftreinhaltungsplan hat die Deutsche Umwelthilfe erfolgreich geklagt. Das Land Hessen wurde verpflichtet, den für Offenbach geltenden Luftreinhaltungsplan so zu ändern, dass alle Grenzwerte für Stickstoffdioxide eingehalten werden. Die Maßnahmen müssen innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt werden.

muss Reisezeiten, Wegweisungen, Auswirkungen auf umliegende Kommunen, Kosten, Überwachung und Akzeptanz der Umleitungen beinhalten.“

Um der steigenden Luftbelastung Herr zu werden, muss in einer wachsenden Stadt wie Offenbach jedoch auch die Quelle der Emissionen

reduziert werden: „Wir müssen den Radverkehr weiter fördern, indem wir Radverkehrsanlagen bauen“, so die Amtsleiterin. Ergänzend zu den bereits in Planung befindlichen Konzepten zu Fahrradstraßen und Abstellanlagen werden neue Radwege an der Bieberer Straße – zwischen Hebestraße und der

B 448 am Bieber Berg – sowie an Bremer Straße, Hamburger Straße, Unterer Grenzstraße und Bismarckstraße für sinnvoll erachtet.

Weitere Maßnahmen sind die Elektrifizierung des privaten und gewerblichen Autoverkehrs durch den Ausbau öffentlicher Ladestationen, die Ausweitung des E-Mobilstationsnetzes, Car Sharing, E-Taxis und der Austausch konventionell betriebener Fahrzeuge gegen E-Mobile durch kommunale und private Unternehmen. Hierzu gehört auch die Umrüstung der städtischen Busflotte von Diesel- auf Elektromotoren. Wenn bis 2023, so die Planung, jeder dritte Bus der Offenbacher Verkehrsbetriebe elektrisch unterwegs sein soll, ist mit zusätzlichen Kosten von rund 15 Millionen Euro zu rechnen.

Eine seit Jahren bekannte Forderung an den RMV ist ebenfalls Bestandteil des Masterplans: Um mehr Gelegenheitsfahrer für den ÖPNV zu gewinnen, sollte der Ticketpreis um Kaiserlei durch einen vergünstigten Übergangstarif – auch zwischen Fechenheim und Offenbach sowie Oberrad und Offenbach – abgemildert werden. Zudem spricht man sich dafür aus, das in Frankfurt geltende Tagesticket auf Offenbach auszuweiten.

Zur Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans ist die komplette Förderung aus den Mitteln des Mobilitätsfonds geplant. Mit einer Annahme des Antrags ist bis Ende 2017 zu rechnen. Der „Masterplan Green City“ ist bis 31. Juli 2018 vorzulegen, danach muss es an die Umsetzungen gehen. • mad/ps

Radler-Glück misst zwei Kilometer

Die Senefelderstraße wird in diesem Jahr gleich an mehreren Ecken angepackt

VON MARTIN KUHN

Offenbach – Das Projekt Bike Offenbach nimmt Fahrt auf: Nach der Pröfung (September 2018) der gut 500 Meter langen Teststrecke auf der Senefelderstraße wird die Fahrradachse in diesem Jahr auf gut zwei Kilometer verlängert. Darüber informierten die Verantwortlichen Interessierte Gäste: sinnigerweise an der Achse, die vom Süden in die Innenstadt führt – im Gebäude der Stadtwerke Holding. Aber selbst in kleiner Runde wird schnell klar: Da ist auch noch viel Überzeugungsarbeit erforderlich.

Sicher der heiß diskutierte Knackpunkt im Süden: Die Verantwortlichen – die Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft (OPG) und das Büro Radverkehr-Konzept (RVK) wollen die Senefelderstraße kappen. Heißt konkret: Zwischen Humboldt- und Birkenlohrstraße soll die „Senefelder“ in Richtung Innenstadt zu Einbahnstraße werden. Lediglich Linienbussse und Radfahrer sollen dort dank einer „Schleuse“ passieren dürfen.

Im Klartext bedeutet es: Die Autofahrer, die nach Ansicht der Verantwortlichen häufig die Senefelderstraße als Schleichweg nutzen, werden nun auf die Straße

Fahrradbügel für eine freie Sicht

Ein generelles Problem auf der **500 Meter langen Fahrradstraße**, die explizit als Teststrecke mit Modellcharakter gilt: Immer wieder werden die **sensiblen Kreuzungsbereiche** in der Senefelderstraße zugeparkt – gerade in den Morgen- und Abendstunden. Um die Situation für Radfahrer zu entschärfen, wäre die Installation von einzelnen **Fahrrad-Abstellanlagen** eine denkbare Abhilfe. Das schlagen die Verantwortlichen von Bike Offenbach vor – auch an der Kreuzung mit Hermann- und Christian-Pleiß-Straße. An der Liebigstraße soll zudem der Gehweg als „Insel“ deutlich vergrößert und in die Fahrbahn gezogen werden. Zunächst steht dort aber vom Stadtservice die Erweiterung des Kanals rund um das Senefelder-Quartier von April bis Herbst an.

Busschleuse an der Humboldtstraße

Sicher der Knackpunkt: Zwischen **Humboldt- und Birkenlohrstraße** soll die „Senefelder“ in südlicher Richtung zu einer **Einbahnstraße** werden. Die Planer erhoffen sich dadurch eine deutliche Entlastung für die Anlieger. Den Autoverkehr möchte man **auf die Waldstraße leiten**, die über eine „entsprechende Aufnahme-Kapazität“ verfügt. Das wurde auch in kleiner Runde heftig diskutiert. „Alles, was **Autofahrer bremst**, würde uns helfen“, formuliert eine Anwohnerin. Das hieße in der Praxis: Allein Busse und Radfahrer könnten die Schleuse Richtung Innenstadt passieren. Das würde auch eine **„Konflikt-Situation“** entschärfen auf der Senefelderstraße, die auf dem Bild erkennbar ist. Radfahrer sollen zwar auf dem dortigen Gehweg fahren, werden dort aber von den Fußgängern naturgemäß nicht gern gesehen.

28.03.2019 Offenbach-Post

Freitag, 10. Mai 2019, Offenbach-Post / Offenbach

Runter mit dem Stickoxid

Grundsatzbeschluss für Masterplan gegen Schadstoffbelastung der Luft

VON THOMAS KIRSTEIN



Wo der Verkehrsrechner bei Bedarf mit Programmänderungen für die Ampelschaltung eingreifen wird: auf der Berliner Straße (1), auf der Unteren Grenzstraße (2), auf der Mainstraße (3), auf der Sprendlinger Landstraße (4), auf der Waldstraße (5) und auf der Mühlheimer Straße (6). Grafik: stadt

Offenbach – Bloß kein Dieselfahrverbot. Da treibt sich die Stadt selbst an und nimmt eine ganze Menge Geld in die Hand. Bis Ende 2020 soll ein ambitionierter, gemeinsam mit Frankfurt erarbeiteter „Masterplan NOx“ greifen, was dann allein für Offenbach rund 15 Millionen Euro verschlungen haben wird.

Die chemische Formel NO_x steht für die Verbindung Stickstoffoxid (siehe Kasten), für deren Aufkommen besonders Dieselfahrzeuge verantwortlich gemacht werden. Bei den Grenzwerten, die ein Fahrverbot für die Selbstzünder begründen könnten, steht Offenbach auf der Kippe. Die Deutsche Umwelthilfe hat das Land Hessen verklagt; bei der noch nicht terminierten Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel muss auch die Stadt als Beigeladene nachvollziehbar erläutern, wie sie das Aufkommen der Abgase in den Griff bekommen will.

Der Magistrat hat am Mittwoch den Grundsatzbeschluss zur Umsetzung des von Februar bis Juni 2018 erarbeiteten Maßnahmenkatalogs beschlossen. Diese Rundum-Digitalisierung ist Teil einer Gesamtstrategie zur Luftreinhaltung, zu der auch die Förderung alternativer Fortbewegungsarten gehört.

Anträge auf Bezuschussung sind bereits beim Bund eingereicht und bis auf eine Ausnahme genehmigt. An der Kommune selbst werden 7,6 Millionen Euro hängen bleiben, die sie sich pumpen muss: Auch das ist ein Punkt, der als Begründung für die massive Erhöhung der Grundsteuer herhalten muss.

„Offenbach ist nicht Stuttgart“, vergleicht der zuständige Stadtrat Paul-Gerhard Weiß, um zu verdeutlichen, wie realistisch das Ziel ist, am Main die problematischen Werte zu drücken. Die Schwaben-Metropole muss mit 80 Mikrogramm NO_x je Kubikmeter Luft fertig werden, die Herausforderung für die kleine Großstadt am Main stellen 40 bis 45 Mikrogramm an den Brennpunkten Untere Grenz-, Main- und Bieberer Straße dar. Die Stichworte für die Therapie: Verkehrsverflüssigung, stadtweite umweltsensitive Verkehrssteuerung, Lkw-Durchfahrtsverbot. Nur für dessen, mit 1,2 Millionen Euro veranschlagten, Kosten wird noch auf die Zuschuss-Zusage gewartet. Betreffen würde es Lasterwagen ab 3,5 Tonnen, die kein Ziel in Offenbach haben. Vorgelagert wird eine regionale Untersuchung: Denn was nicht mehr Offenbach durchqueren darf, muss auf umliegende Landes- und Bundesstraßen geleitet werden. Wie Verkehrsplanungs-Referentin Ivonne Gerds erläutert, sind nicht allein Standard-Verkehrsschilder vorgesehen. Vielmehr sollen LED-Tafeln Empfehlungen eines noch zu erarbeitenden Lkw-Umleitungskonzepts an die Straßen bringen. Das Unterbinden des Transport-Transits soll zehn Prozent NO_x einsparen – in der Stadt. In der Peripherie wird's dann zwangsläufig etwas schlechter...

7,9 Millionen Euro, davon 3,9 vom Bund, verschlingt das Projekt „Verkehrsverflüssigung“: Ziel ist, das schadstoffintensive Stop & Go zu reduzieren. Dafür werden laut Ivonne Gerds 64 Ampelanlagen mit neuer Steuergerätetechnik aufgerüstet; Kameras und Bluetooth-Geräte registrieren das Verkehrsaufkommen, melden es an den 2007 angeschafften Verkehrsrechner, der sich dann fürs optimale Programm entscheidet. An einer großen Kreuzung im Süden beispielsweise haben dann die Autofahrer auf der Waldstraße länger Grün, während die auf Odenwald- und Spessartring ausharren müssen. Angepeilt ist ein gleichmäßigerer, durchaus auch etwas gemächlicherer Verkehr. Macht minus fünf Prozent NO_x.

Das ist auch die erhoffte Reduzierung für alles, was sich hinter dem Sammelbegriff „umweltsensitive Verkehrssteuerung“ (6,06 Millionen, gefördert mit 2,9 Millionen) verbirgt. Der künftig vielfältig (auch mit aktuellen Kenngrößen der Schadstoffbelastung) gefütterte Verkehrsrechner entscheidet über die „situationsabhängige Zuflussdosierung“: Das ist nichts anderes als die berühmte Pförtnerampel. Wird die Luft in der Stadt zu dick, weil sich irgendwo die Autos stauen, heißt's für den Einpendler, du kommst erst mal nicht rein, bis sich das Knäuel aufgelöst hat. Wie lang das jeweils dauern kann, darauf will sich niemand festlegen. „Es ist sehr wirksam, man macht's aber nur, wenn man's braucht“, sagt Dezernent Weiß.

Den Verkehrsfluss verbessern sollen aber auch dynamische Routenempfehlungen – das Umgehungsangebot aus dem Computer – und die Ausweitung des bestehenden dynamischen Leitsystems auf derzeit noch nicht angebundene Parkhäuser.

Um das alles umsetzen zu können, braucht das Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement fünf zusätzliche Stellen, was in der Berechnung der Mittel enthalten ist. Freidemokrat Weiß ist überzeugt, dass der Masterplan die Verwaltungsrichter überzeugen wird, dass die Maßnahmen die Einhaltung des NOx-Grenzwerts garantieren – und den Kelch des Dieselfahrverbots an Offenbach vorbeigehen lassen.

Mittwoch, 14. August 2019, Offenbach-Post / Offenbach

Umbau für die Stromer

Elektrifizierung der Busflotte kostet in nächsten drei Jahren 40 Millionen Euro

VON MATTHIAS DAHMER



Der Minister sitzt am Hebel: Den offiziellen Startschuss für die Umbauarbeiten bei den Offenbacher Verkehrs-Betrieben gaben gestern (von links): Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir, OVB-Geschäftsführerin Anja Georgi, Stadträtin Sabine Groß, Stadtwerke-Geschäftsführer Peter Walther und OVB-Geschäftsführer Heiko Linne. Foto: georg

Offenbach – Bei den Offenbacher Verkehrsbetrieben (OVB) haben gestern die Arbeiten für die Umstellung der Stadtbusflotte auf Elektroantrieb begonnen. Hessens Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir und Offenbachs Mobilitätsdezernentin Sabine Groß gaben in der Hebestraße den offiziellen Startschuss für eine der größten

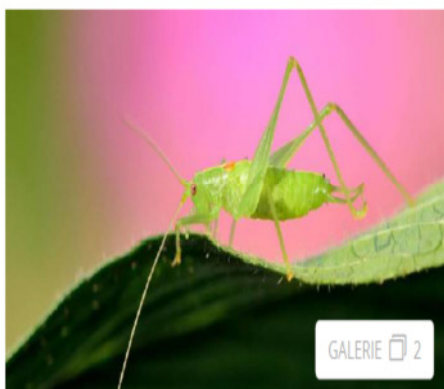
Umbaumaßnahmen in der 135-jährigen Geschichte des Stadtwerke-Unternehmens.

Der Betriebshof und die beiden Fahrzeughallen werden bei laufendem Betrieb modernisiert, wozu vor allem die Schaffung einer Ladeinfrastruktur gehört. Neben der Hauptladestation in der Hebestraße werden weitere Schnell-Ladepunkte für die Stromer am Kaiserlei sowie im Wohngebiet An den Eichen errichtet. Dafür geben die OVB elf Millionen Euro aus. Zusammen mit der Umstellung von 36 ihrer 87 Busse auf Elektroantrieb und den Instandhaltungskosten gehen die Verkehrsbetriebe nach derzeitigem Stand davon aus, dass die neue Mobilität bis 2022 rund 40 Millionen Euro verschlingt. Das Land fördert das Offenbacher Vorhaben mit vier Millionen Euro aus dem Europäischen Fonds für Regionalentwicklung, der Bund steuert aus seinem mit 14 Millionen Euro bestückten Fördertopf acht Millionen bei. Die Bauarbeiten sollen bis zum Spätsommer 2020 abgeschlossen sein. Danach können die ersten Elektrobusse in den Linienbetrieb gehen.

Freitag, 30. August 2019, Offenbach-Post / Offenbach

Bald wie am Mittelmeer

KLIMAKONFERENZ - Experte gibt eindeutige Prognose ab



„Der Klimawandel lässt grüßen“, sagt OP-Leser Oliver Peuse, der ein Exemplar der Südlichen Eichenschrecke (*Meconema meridionale*) auf seinem Offenbacher Balkon entdeckte. Ihren Verbreitungsschwerpunkt haben die Tiere eigentlich im Mittelmeerraum. Sie werden mittlerweile jedoch auch in vielen Teilen Deutschlands beobachtet. Foto: p

Offenbach – Ein Wetter wie an der kroatischen Mittelmeerküste prophezeit Dr. Andreas Walter der Stadt Offenbach in rund 80 Jahren. So verlockend das für manchen klingen mag – Walter, Klimaexperte des Deutschen Wetterdiensts, gab bei der jüngsten Offenbacher Klimaschutzkonferenz eine eher düstere Prognose ab. „Nach Euch die Sintflut? Was tut die Politik für die kommenden Generationen?“ – diese Fragen standen im Hafn 2 im Mittelpunkt. Bei hochsommerlichen Temperaturen interessierten sich fast 80 Personen für das Thema.

„Die globale Temperatur wird sich, wenn wir alle so weitermachen wie bisher, um bis zu fünf Grad zum Ende des Jahrhunderts erhöhen“, blickte Walter voraus. Schon Mitte des Jahrhunderts werde dann ein Hitzesommer, wie dieses Jahr „ein völlig normaler Sommer“. Offenbachs zukünftiges Klima im Jahr 2100 entspreche dann dem der Stadt Rijeka, die an der kroatischen Mittelmeerküste liegt. Das habe extreme Auswirkungen.

Woher kommen die schädlichen Emissionen, die Antreiber für den Klimawandel sind – unter dieser Fragestellung stand der Vortrag von Lena Keul, Referatsleiterin für Klimaschutz und Klimaanpassung des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. In Hessen sei dies zu über einem Drittel der Verkehr, dicht gefolgt von Haushalten, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, so Keul. Rund 20 Prozent der Treibhausgase entstünden bei der Energiegewinnung, auf die Industrie entfielen acht Prozent. Die Frage, ob jeder etwas zum Klimaschutz beitragen kann, bejahte die Ministeriumsvertreterin deutlich.

Und sie hatte ein beeindruckendes Beispiel für die Auswirkungen im Alltag: So seien die CO₂-Emissionen in Hessen sehr deutlich zurückgegangen als das Steinkohlekraftwerk Staudinger bei Hanau abgeschaltet war.

Die Besucher der Konferenz konnten an vier Mitmachständen auf dem weitläufigen und teils von Schafen bewohnten Gelände des Hafn 2 ihr eigenes Verhalten in Sachen Klimaschutz erforschen und für die Zukunft Offenbachs Ziele und Wünsche formulieren. Themen wie Elektromobilität, wie werde ich Klimapate in der Stadt Offenbach, Trinkwasser als CO₂-freier Durstlöscher oder wie sieht mein persönlicher CO₂-Fußabdruck aus, kamen gut an. Erkenntnis des Tages: Vom Optimalwert war der Durchschnitt aller Teilnehmenden weit entfernt.

Im letzten Teil der Veranstaltung verwandelte sich der Hafn 2 zu einer Talkshow mit fünf Offenbacher Politikern, die sich dem Dialog mit dem Publikum zur Entwicklung des Klimaschutzes in Offenbach stellten. Heikle Fragen ergaben sich auch aus einem der Aktionsstände mit dem Titel „Wie stellst Du Dir Dein Offenbach von Morgen vor?“.

Unter den Gästen aus der Politik: Paul-Gerhard Weiß (FDP), Dominik Mangelmann (CDU), Martin Wilhelm (SPD), Dr. Sybille Schumann (Grüne) und Agnes Stoffels (Linke). „Friday for Future“-Aktivisten waren genauso kritisch mitdiskutierende Teilnehmer wie Jugendliche des Jugendzentrums Nordend.

Die Politik sah sich herausgefordert: Es werde zwar schon manches getan, vom Radwegeausbau bis zum Einleiten der Energiewende, das reiche aber nicht. Die Selbsterkenntnis aus der Diskussion mit dem Publikum: „Politik muss mutiger sein!“ Gefordert wurde auch

Freitag, 20. September 2019, Offenbach-Post / Offenbach

17 Unternehmen ließen sich beraten

Offenbach – „Ich fühle mich als Unternehmen in Offenbach von der Stadtverwaltung unterstützt. Eine solche Plakette ist gut für das Bewusstsein meiner Mitarbeiter,“ sagt Roberto Carredu von Antec Antennentechnik mit Blick auf die Plakette der städtischen Energieeffizienzberatung. Auch Oliver Feldmann vom Arbeiter-Samariter-Bund (ASB) Mittelhessen lobt das Beratungsangebot, es sei gut, dass das Umweltamt auch für Unternehmen eine Anlaufstelle sei.

ASB wie Antec gehören zu den 17 Unternehmen, die seit Februar von Beratern des Umweltamtes in Sachen Kohlenstoffdioxidreduktion Tipps erhalten haben. Das diesjährige Gebiet sei mit insgesamt 159 aufgesuchten Unternehmen eines der größten bisher beratenen Gebiete, heißt es in einer Mitteilung der Stadt. Insgesamt wurden seit 2013 schon über 900 Unternehmen angesprochen und knapp 130 dann tatsächlich beraten, das entspreche einer Quote von 14 Prozent.

Die 17 Unternehmen, die in diesem Jahr beraten wurden, erhielten im Rahmen einer kleinen Feier der Stadt auf dem Gelände der Firma Transa Spedition ihre Urkunden und Plaketten. Umweltdezernent Paul-Gerhard Weiß begrüßte die Unternehmen, die sich anschließend zum Thema Förderung aktuell informieren konnten. Die vom Bund bereits ausgezeichnete Maßnahme der Stadt ermöglicht eine kostenlose Beratung für Unternehmen, diese profitieren nicht nur durch wertvolle Hinweise zum Energiesparen, sondern erhalten auch unternehmensbezogene Maßnahmen als Vorschlag. Außerdem werden die Unternehmen auch bei der

Umsetzung der vorgeschlagenen Einsparmaßnahmen begleitet.

Im Anschluss daran gab es die Möglichkeit, dass die Unternehmensvertreter miteinander ins Gespräch kommen konnten: Austausch und Kooperation der Unternehmen sind ein erklärtes Ziel der Stadt. So können die jeweiligen Maßnahmen zur Energieeinsparung vorgestellt und aufeinander abgestimmt werden. Seit 2016 werden die sogenannten Netzwerktreffen vom Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz für alle interessierten Unternehmen organisiert. Zweimal im Jahr gibt es diese Treffen, zu denen Umweltamtsleiterin Heike Hollerbach und Projektleiterin Dorothee Rolfsmeier, Experte für die Energieberatung für Unternehmen, einladen.

Weitere Informationen zur Energieeffizienzberatung erteilt das Umweltamt unter E-Mail an umweltamt@offenbach.de oder unter z 069 8065-2557. som

Neuer Schulwegplan zeigt die besten Wege für Humboldtschüler

Offenbach am Main, 30. September 2019 – Zum Abschluss der Kindermeilen-Kampagne in Offenbach, bei der sich alles um umweltfreundliche Mobilität dreht, hängt nun der neue Schulwegplan in der Humboldtschule. „Der Schulwegplan zeigt gute, sichere Fußwege innerhalb des Einzugsgebiets der Schule, auf denen die Kinder gut aufgehoben sind“, erklärt Umweltdezernent Paul-Gerhard Weiß.

Wer mit dem Auto von den Eltern bis zum Schultor chauffiert wird, verliert ein wesentliches Stück Lebenserfahrung und Selbstständigkeit. „Eltern haben meist die besten Absichten - dabei wird aber leicht vergessen, dass für die Kinder auch eine Chance verloren geht“, erläutert Nina Merten vom Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz. Die stolzen Schulkinder erlernen auf dem Schulweg Selbstständigkeit und Selbstbewusstsein und trainieren ihren Körper und ihre Motorik. Der Schulweg ist ein wichtiges Stück persönliche Entwicklung. Diese Zeit zusammen mit den Freunden vor dem Unterricht macht außerdem in der Schulstunde aufmerksamer und aufnahmefähiger.

Der Schulwegplan enthält auch Treffpunkte, an denen sich die Kinder miteinander verabreden können um gemeinsam zu laufen. Das erhöht die Sichtbarkeit im Straßenverkehr. „Unser größtes Problem sind die chaotischen Zustände vor unserer Schule zu den Bring- und Holzzeiten“, erzählt die Schulleiterin Hafize Sucu. „Die Autos halten kreuz und quer und gefährden damit die Kinder, die sich zum Schultor durchkämpfen müssen. Der Schulwegplan soll vor allem den Schülern und ihren Eltern dabei helfen, den ungefährlichsten Weg zur Schule zu finden und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Unser Ziel ist es, dass möglichst viele Kinder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller in die Schule kommen. Und ganz nebenbei leisten wir somit einen positiven Beitrag für die Umwelt.“

Sucu und eine engagierte Gruppe von Eltern haben sich für den Schulwegplan engagiert und mit dem Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz den richtigen Partner gefunden. Damit es für Schulen leichter wird, einen Schulwegplan zu erstellen und aktuell zu halten, gibt es Unterstützung im Rahmen des Mobilitätsmanagements in Kitas und Schulen, eine Maßnahme aus dem Klimaschutzkonzept.

Im Arbeitskreis Mobilitätsmanagement in Kitas und Schulen, bestehend aus Vertretungen der Polizei, der Verkehrsplanung der Straßenverkehrsbehörde, des Ordnungsamts, des Umweltamts, des Stadtschulamts und einem Fachbüro für Verkehrsplanung, werden die Voraussetzungen für eine Moderne kindgerechte Mobilitätsplanung geschaffen. Die Projektleiterin Nina Merten erklärt: „Wichtig ist, nicht über die Köpfe der Kinder hinweg zu planen. Wir waren an einem Projekttag mit den Kindern als Verkehrsdetektive unterwegs. Sie haben Gehwegbreiten und Ampelzeiten gemessen und den Verkehrsplaner die Stellen gezeigt, wo es Schwierigkeiten gibt, zum Beispiel zugesperrte Gehwege oder zu hoch gewachsene Sträucher, die den Blick auf die Straße versperrten.“ Die guten Wege wurden aufgenommen und in den Plan integriert, bei den Stolpersteinen heißt es Abhilfe schaffen. Der fertige Plan wurde vom Vermessungsamt erstellt. Danach konnten die Eltern auf einem Elternabend die Arbeit ihrer Kinder bewundern und den Plan aus Erwachsenensicht ergänzen. Das Ziel des Amtes für Umwelt, Energie und Klimaschutz ist es, alle Grundschulen mit einem aktuellen Schulwegplan auszustatten, so dass noch mehr Familien den Sitz im Auto gegen den Fußweg eintauschen.

Ein weiterer Schritt ist bereits gemacht: Auch die Hafenschule freut sich über ihren ersten Schulwegplan. Hier hat die aktive Mitarbeit von Schulleiterin Bianca Mohr und den Kindern ihrer damals zweiten Klasse die wichtigste Arbeit gemacht. Und natürlich waren die Hafenschule und die Humboldtschule auch wieder bei der Kindermeilen-Kampagne dabei, die aktuell läuft. Dieses Jahr ist die Hafenschule nicht nur Teilnehmerin, sondern auch Gastgeberin der Prämierung. Am Donnerstag, 24. Oktober, 14 Uhr sind nicht nur die Kleinen Klimaschützer der Kindermeilen-Kampagne aller Schulen zu Gast, um ihre Preise entgegen zu nehmen, sondern auch die Gewinner der Klimarallye und die fleißigen Radfahrerinnen und Radfahrer des Stadtradelns. Ein weiterer Programmpunkt zusätzlich zu den drei Prämierungen ist der Auftritt des Energie-Theaters, der es besonders für die vielen Schülerinnen und Schüler kurzweilig und lehrreich machen wird.

<https://www.offenbach.de/rathaus/rathaus-aktuell/pressemeldungen-september/presse...> 07.10.2019

Freitag, 05. Juli 2019, Offenbach-Post / Offenbach

Häufiger mit Bus und Bahn unterwegs

Offenbach schneidet bei bundesweiter Mobilitätsstudie gut ab

Offenbach – Die Offenbacher fahren im Alltag häufiger mit Bus und Bahn als die Bewohner anderer vergleichbarer Großstädte. Das geht aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ hervor, für die in Offenbach 1354 Personen in 732 Haushalten zwischen Mai 2016 und September 2017 befragt wurden.

Die absolvieren im Schnitt jeden Tag drei Wege, die insgesamt 37 Kilometer lang sind und 82 Minuten dauern. Sie liegen damit im bundesweiten Durchschnitt. Zwei Drittel der Haushalte besitzen ein eigenes Auto. Drei Viertel der befragten Personen ab 14 Jahren haben ein eigenes Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec und jeder Dritte hat eine Zeitkarte für Bus und Bahn.

Fast jeden zweiten Weg (46 Prozent) legen die Offenbacher mit dem Auto zurück, weitere 37 Prozent der Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad und für 16 Prozent steigen sie in Bus oder Bahn ein. Damit liegt Offenbach bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vor anderen vergleichbaren Großstädten (12 Prozent) und vor dem Bundesdurchschnitt (10 Prozent). Während deutschlandweit zudem 41 Prozent angeben, dass sie nie oder fast nie mit Bus oder Bahn fahren, stimmen in sogenannten Stadtregionen 28 Prozent der Befragten dieser Aussage zu, in Offenbach ist es dagegen nur jeder fünfte. Jeder zweite Befragte gibt zudem an, dass er täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegt (Deutschland: 41 Prozent; Stadtregion 42 Prozent).

„Die Menschen in Offenbach bewegen sich umweltfreundlicher fort als noch vor rund zehn Jahren“, weiß Horst-Ingo Kupfer, der städtische Referatskoordinator Verkehrsplanung. „Während 2008 nur neun Prozent der Wege mit dem Rad zurückgelegt wurden, waren es 2017 elf Prozent.“ Der Anteil der Bus- und Bahnfahrten ist um vier auf 16 Prozent gestiegen, die zu Fuß zurückgelegten Wege sind mit 26 Prozent gleichgeblieben. Gleichzeitig werden weniger

Wege mit dem Auto zurückgelegt. Während der Anteil der mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Wege 2008 noch bei 52 Prozent lag, ist er 2017 auf 46 Prozent gesunken.“

Die Einwohner Offenbachs bewerten die Verkehrssituation für Fußgänger am besten und die für Radfahrer am schlechtesten. Die Situation für Fußgänger belegt mit einer Durchschnittsnote von 1,7 den ersten Platz. Gefolgt vom Öffentlichen Nahverkehr und dem Auto mit einer Bewertung von 2,4 und 2,5. Das Schlusslicht bildet der Radverkehr mit einer Note von 2,8. „Eine gute Verkehrssituation, also zum Beispiel attraktive Radwege, ist natürlich eine der Voraussetzungen, damit ein Verkehrsmittel genutzt wird“, sagt Kupfer. „Entscheidend sind aber auch die individuellen Vorlieben.“ Gemeint ist, ob jemand lieber Fahrrad oder Auto fährt. Obwohl die Verkehrssituation für Fahrräder am schlechtesten bewertet wird, sind die Offenbacher genauso gerne mit dem Fahrrad unterwegs wie mit dem Auto (jeweils 58 Prozent). Am allerliebsten aber zu Fuß: 90 Prozent der Befragten gehen gerne zu Fuß. Auch deutschlandweit wird das Zu-Fuß-Gehen am angenehmsten bewertet.

Zwar wird die Verkehrssituation des ÖPNV besser bewertet als die für das Auto, dennoch gibt eine geringere Anzahl von Offenbachern an, gerne mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. Dieser Widerspruch findet sich auch in den deutschlandweiten Ergebnissen. 45 Prozent der befragten Offenbacher sagen, dass sie gerne mit Bus und Bahn fahren, allerdings sagen genauso viele das Gegenteil (deutschlandweit 65 Prozent). Wobei häufige Bus- und Bahnnutzer eher eine gute Bewertung abgeben. Kritiker finden sich überwiegend unter denen, die selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren.

Ob sich jemand für das Auto oder die Bahn entscheidet oder gar ein Auto oder ein Fahrrad besitzt, hängt nicht nur von der Verkehrssituation und den persönlichen Vorlieben ab, sondern auch vom Einkommen. Mit 41 Prozent geben deutschlandweit mehr Personen mit einem hohen Verdienst an, im Laufe einer Woche verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen. Bei Menschen mit niedrigem Einkommen sind es nur 32 Prozent.

Auch die Wahl des Verkehrsmittels ist einkommensabhängig: Gerade Personen mit einem hohen ökonomischen Status fahren im Alltag ausschließlich mit dem eigenen Pkw. Auch in Offenbach fahren insbesondere die Gutverdiener mit dem Auto: Sie legen als Fahrer oder Mitfahrer 57 Prozent ihrer Wege mit dem Auto zurück, bei Personen mit mittlerem Verdienst sind es 42 und bei Geringverdienern 37 Prozent. Anders als im bundesweiten Schnitt gibt es in Offenbach mehr Personen mit mittlerem Einkommen, die Bus und Bahn nutzen. Sie legen damit jeden fünften Weg zurück.

Selbst der Besitz eines funktionstüchtigen Fahrrads hängt vom Geld ab: Unter den Geringverdienern besitzen 60 Prozent ein Rad, bei den Menschen mit mittlerem Einkommen sind es 74 Prozent und die Gutverdiener haben zu 86 Prozent ein eigenes Fahrrad.
mad/pso

Schule mit Heizkraftwerk

Ab 2020 ist im Baugebiet Bieber-Nord Interimslösung vorgesehen

VON MARIAN MEIDEL



Bieber – Die Pläne für den Neubau der Grundschule Bieber-Nord werden konkreter: Wie die Stadt mitteilt, soll er als erstes öffentliches Gebäude Offenbachs mit einem gasbetriebenen Blockheizkraftwerk (BHKW) des lokalen Energieversorgers EVO ausgestattet werden. Das BHKW im Untergeschoss der Schule wird das gesamte Neubaugebiet versorgen. Bis zur Fertigstellung übernimmt diese Aufgabe eine mobile Anlage der EVO. Zudem ist vorgesehen, die neue Grundschule samt Turnhalle und Kita in moderner Holzmodulbauweise zu errichten. Baubeginn ist für 2022 geplant. Die Grundschule wird im kommenden Sommer zunächst in Form einer Interimsanlage eröffnen. Bis voraussichtlich 2023 soll dann der geplante Neubau stehen.

Anna Heep, Leiterin des städtischen Hochbaumanagements, anspruchsvollsten Projekte“ der Stadt. Schließlich wird der Neubau unter seinem Dach mehrere Funktionen vereinen: Auf dem 4900 Quadratmeter großen Grundstück entsteht nicht nur eine dreizügige Grundschule mit zwölf Klassen für 300 Kinder, sondern auch eine große Zweifeld-Turnhalle und eine sechs Gruppen umfassende Kita für maximal 150 Kinder. Hinzu kommen Räume für die Schülerbetreuung sowie ein Raum mit Büro und Vordach als Jugendtreff.

Nach den derzeitigen Plänen werden bei dem Gebäudekomplex aus Holzmodulen die dreigeschossige Kindertagesstätte mit großen Licht- und Spielhöfen und die viergeschossige Grundschule mit Cafeteria und Mehrzweckraum durch eine in die Erde eingelassene Turnhalle miteinander verbunden. Der Schulhof wird sich in erhöhter Lage auf dem Dach der Halle befinden. Die Brutto-Grundfläche der neuen Bieberer Bildungsstätte wird in der Summe 7500 Quadratmeter betragen.

Große Oberlichter erleuchten die Sportstätte. Mit ihrem separaten Eingang kann die Halle überdies für außerschulische Veranstaltungen genutzt werden. Vom geplanten Lichthof der Kita und dem Mehrzweckraum der Schule aus kann die Turnhalle eingesehen werden. Sowohl Kita, als auch Schule sollen nach ihrer Fertigstellung komplett barrierefrei sein.

Von der Holzmodulbauweise, in der der Gebäudekomplex in Bieber-Nord errichtet werden soll, zeigt man sich auf städtischer Seite überzeugt. Bereits 2017 errichtete die Stadt in Rumpenheim an den Lachwiesen erstmals eine Kindertagesstätte, deren Rohbaukonstruktion in Holzmassivbauweise gefertigt war. „Wir haben mit diesem Verfahren gute Erfahrungen gemacht“, sagt Anna Heep. OPG-Chefin Daniela Matha stimmt ihr zu: „Die Holzmodulbauweise ist ökologisch nachhaltig und bauphysikalisch wie auch raumklimatisch vorteilhaft“, urteilt sie. „Dazu bietet sie die Möglichkeit, dank hohem Vorfertigungsgrad in Zeiten knapper Ressourcen die Bauzeiten zu verkürzen.“

Montag, 20. Mai 2019, Offenbach-Post / Offenbach

Pförtnerampeln nur letztes Mittel

Stadtrat Weiß verteidigt geplante Maßnahmen zu Verkehrssteuerung



Unterstreicht die Notwendigkeit der Verkehrssteuerung: Paul-Gerhard Weiß.
Foto: p

Offenbach – Nachdem die geplanten städtischen Maßnahmen für eine neue Verkehrssteuerung zum Teil auf

Ablehnung gestoßen waren, erläutert Stadtrat Paul-Gerhard Weiß noch einmal deren Notwendigkeit.

„Das sind überwiegend Investitionen in eine zeitgemäße, digitalisierte Verkehrssteuerung, die wir dringend brauchen“, so Weiß. Wie berichtet, will die Stadt in den kommenden Monaten bis Ende 2020 durch die Maßnahmen unter anderem Stickoxide verringern, um drohende Fahrverbote abzuwenden.

„Die beschlossenen Investitionen mit einem städtischen Kostenanteil von etwa 7,6 Millionen Euro hätte die Stadt in den kommenden Jahren zum großen Teil ohnehin in Angriff nehmen müssen“, betont der Stadtrat. Diese Modernisierung, die den weit überwiegenden Teil der Kosten ausmache, sei dringend erforderlich, um mit dem zunehmenden Verkehr besser zurechtzukommen. Nur so könne man eine verkehrsabhängige Steuerung und Lenkung erreichen. Weiß: „Der Verkehr muss flüssiger laufen, das Stop-and-go und die Staus reduziert werden.“

Wenn man wie zunächst geplant vorgegangen wäre, so Weiß, hätte die Stadt die Kosten alleine aus eigenen Haushaltsmitteln finanzieren müssen. Jetzt bekomme man die Hälfte aus Fördermitteln des Bundes – allerdings seien diese an eine zeitnahe Realisierung gebunden. „Ich halte es für keine gute Idee, darauf zu verzichten“, sagt Weiß. Die Stadt habe auf die Förderaufrufe reagiert und zugegriffen.

Zu den Maßnahmen gehört, wie berichtet, neben der verkehrstechnischen Aufrüstung und Erneuerung von Lichtsignalanlagen auch die Erfassung des Verkehrs in Echtzeit, um die Daten in den Verkehrsrechner einzuspeisen. So kann der Verkehr stets aktuell und optimiert gelenkt werden. Auch eine Ausweitung des dynamischen Parkleitsystems zur Vermeidung von Umwegfahrten gehört zum Programm.

Zudem weist der Dezernent darauf hin: „Die Stadt kann sich beim Thema Stickoxide auch nicht zurücklehnen und warten,

s://epaper.op-online.de/webreader-v3/index.html

24.05.2019

was kommt. Sie muss aktiv mit wirksamen und zeitnah greifenden Maßnahmen die Belastung unter die Grenzwerte bringen.“ Der Luftreinhalteplan für Offenbach werde durch das Land Hessen aufgestellt. Die obersten hessischen Verwaltungsrichter hätten das Land per Urteil verpflichtet, alle möglichen Maßnahmen zu ergreifen, damit der Stickstoffdioxid-Grenzwert schnellstmöglich eingehalten werde. Deshalb schreibe das Land den Luftreinhalteplan fort. Weiß: „Die Stadt musste hierzu in einer Gesamtstrategie dem Land darstellen, mit welchen Maßnahmen sie das Ziel schnell erreichen kann. Die Maßnahmen sind durchgerechnet und wirken nur im Gesamtpaket hinreichend. Auch wenn sich die rechtlichen Rahmenbedingungen ändern, sei die Gefahr von Fahrverboten nicht gebannt, die viele Offenbacher treffen würden.“

Die umstrittene „Zuflussdosierung“, sprich Pförtnerampeln, auf bestimmten Straßen, die dann technisch auch möglich werde, sei nur ein Teilaspekt und auch nur das letzte Mittel in Stoßzeiten, stellt Weiß klar. „Wenn wir dieses Mittel nicht benötigen, um unter die Werte zu kommen, setzen wir es auch nicht ein.“ mad/pso

Elektrisch in Bewegung

Die Stadt Offenbach hat sich zum Ziel gesetzt, dass ihre Bürger rein elektrisch zum Arbeitsplatz oder nach Hause gelangen können. stadt+werk sprach mit Mobilitätsdezernentin Sabine Groß über Strategien zur Luftreinhaltung und neue Nahverkehrskonzepte.

Frau Groß, auch Offenbach ist wegen nicht eingehaltener EU-Grenzwerte für saubere Luft im Fokus der Deutschen Umwelthilfe. Wie ist die Verkehrssituation in der Stadt, müssen bald Fahrverbote ausgesprochen werden?

Davon gehen wir nicht aus, auch wenn die Rechtsprechung dazu noch aussteht. Fahrverbote sollten möglichst vermieden werden und dürfen nur das letzte Mittel sein. Offenbach ist eine schnell wachsende Großstadt mit über 137.000 Einwohnern. Mit der steigenden Zahl an Menschen und Arbeitsplätzen nehmen auch die Mobilitätsanforderungen und damit die Verkehrs- und Umweltbelastungen zu. Wir haben daher eine Gesamtstrategie zur Luftreinhaltung entwickelt, bei der viele Bausteine einander ergänzen. Dazu zählt als Teilpaket auch der Masterplan Green City mit dem Schwerpunkt der Verkehrsvermeidung und -verflüssigung sowie der Elektrifizierung der einzelnen Verkehrsmodi. Wir bauen mit dieser Gesamtstrategie

auf bereits bestehende Konzepte wie dem Verkehrsmanagementplan, dem Nahverkehrsplan, dem Klimaschutzkonzept oder dem Luftreinhalte- und Lärminderungskonzept auf und erhalten dafür auch Bundesmittel.

Welche Rolle spielt dabei die Elektromobilität?

Insbesondere beim öffentlichen Nahverkehr, dessen Leistungsumfang wir gerade stark erweitert haben, setzen wir auf umweltfreundliche Elektromobilität. Hier nimmt Offenbach schon seit Jahren eine Vorreiterrolle ein. Bereits 2011 haben die Offenbacher Verkehrs-Betriebe (OVb) der Stadtwerke-Gruppe den bundesweit ersten Elektrobus im Linienbetrieb getestet. Seit dieser Zeit ergänzen auch elektrische Leihfahrzeuge wie Pedelecs und Elektroautos die klassischen Verkehrsmittel Bus und Bahn. Und aktuell beginnen wir damit, schrittweise die komplette Stadtbusflotte zu elektrifizieren. Die gesammelten Erfahrungen sowie Informationen zu Fördermöglichkeiten gibt unsere

„Geschäftsstelle Elektromobilität – Projektleitstelle Bundesprojekte“ an andere Kommunen sowie Unternehmen weiter.

Offenbach nimmt als einzige deutsche Stadt am Global EV Pilot City Programm der Electric Vehicle Initiative teil. Wie kam es dazu?

Das Programm hat das Ziel, ein internationales Netzwerk aus 100 gleichgesinnten Städten aufzubauen, die in der Elektromobilität die Zukunft sehen. Offenbach ist als erste deutsche Stadt in dieses Programm aufgenommen worden, neben Großstädten wie New York, Montreal, London, Beijing oder Stockholm. Das macht uns schon ein wenig stolz. Der Kontakt kam durch die stellvertretende Leiterin unserer Projektleitstelle, Janine

„Wir haben eine Gesamtstrategie zur Luftreinhaltung entwickelt.“

Mielzarek, bei einem Netzwerktreffen zustande. Das Programm der Electric Vehicle Initiative passt perfekt zu unseren Bestrebungen. International vernetzt zu sein, bringt uns voran. Viele Nachbarländer sind uns eine Nasenlänge voraus und können uns inspirieren. Doch auch wir können durch unser gewonnenes Know-how andere beraten und unterstützen. Vergangenes Jahr hatten wir mehrere Delegationen aus dem Ausland bei uns zu Gast.

Welche Ziele haben Sie sich im Rahmen der Initiative gesetzt?



Im Interview: Sabine Groß

Stadträtin Sabine Groß (Bündnis 90/Die Grünen) ist seit September 2018 Dezernentin für Soziales, Integration, Wohnen und Mobilität in Offenbach. Die studierte Juristin hat zuvor das Referat Bundesrat und EU-Koordination im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung geleitet.

Die Electric Vehicle Initiative möchte erreichen, dass bis zum Jahr 2030 rund 30 Prozent aller Fahrzeuge in den Mitgliedsstädten elektrisch angetrieben werden. Das Netzwerk soll einen Austausch von Know-how und Informationen ermöglichen, aber auch Methoden zur Aufklärung der Bevölkerung und der Politik aufzeigen. Darüber hinaus sollen die Absatzzahlen von Elektroautos und der Ausbau der Lade-Infrastruktur dokumentiert und analysiert werden. Diese Ziele verfolgen auch wir in Offenbach. Das Team unserer Projektleitstelle veranstaltet regelmäßig Treffen, bei denen hessenweit jede im Bereich der Elektromobilität aktive Kommune über ihren Entwicklungsstand berichtet und auf Probleme, Bedürfnisse und Erfolge hinweist. Diese Plattform dient dazu, Elektromobilität in allen Bereichen des Alltags weiter voranzubringen. Das ist auch auf internationaler Ebene umsetzbar. Wenn wir voneinander lernen und zusammenarbeiten, können wir unsere Umweltziele erreichen und eine konsistente elektromobile Infrastruktur aufbauen.

Mit welchen Maßnahmen soll das erreicht werden?

Wir beginnen gegenwärtig damit, unsere Busflotte bei jeder Ersatzbeschaffung auf elektrischen Antrieb umzustellen. Dank der Unterstützung des Landes Hessen können wir die ersten sieben E-Busse erwerben, die infolge des Fahrplanwechsels im Dezember 2019 eingesetzt werden sollen. Unser Ziel ist es, bis 2022 fast die Hälfte unserer Fahrzeuge elektrisch anzutreiben. Obwohl wir das Leistungsangebot unseres Stadtbusverkehrs um ein Drittel erweitern, werden wir den Schadstoffausstoß der Flotte mithilfe der E-Busse deutlich senken können. Die Stadt Offenbach und die Stadtwerke-Unternehmensgruppe sind seit 2009 im Bereich Elektromobilität engagiert. Im Jahr 2011 haben wir gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) die erste eMobil-Leihstation mit Pedelecs und Elektroautos in der Innenstadt in Betrieb genommen. Inzwischen konnten wir das Leihsystem zu einem Netz von sechs eMobil-Stationen ausbauen.

Zusammen mit den E-Bussen werden wir eine vollständig elektrische Mobilitätskette anbieten können: Mit der S-Bahn, dem E-Bus und den Car- und Bike-Sharing-Fahrzeugen werden die Menschen in Offenbach rein elektrisch zum Arbeitsplatz oder nach Hause gelangen können.

„Der Schadstoffausstoß kann durch E-Busse deutlich gesenkt werden.“

Welche weiteren Strategien zur Luftreinhaltung gibt es?

Unsere Gesamtstrategie zur Luftreinhaltung umfasst ein ganzes Maßnahmenbündel. Neben dem Ausbau des ÖPNV mit dichteren Taktzeiten und längerem Linienbetrieb sowie der Elektrifizierung der Stadtbusflotte zählen dazu die umweltsensitive digitale Verkehrssteuerung und Verkehrsverflüssigung, eine wirkungsvollere Führung des Lkw-Verkehrs im Stadtgebiet, der Bau neuer Radverkehrsanlagen und die Verbesserung ►

Titelthema | Interview

von Radverkehrsangeboten zum Beispiel durch Fahrradstraßen. Außerdem gehören dazu die Elektrifizierung des privaten und gewerblichen Autoverkehrs, der verstärkte Einsatz von E-Fahrzeugen in den Flotten der Stadtverwaltung und der Stadtwerke-Unternehmensgruppe sowie der Ausbau öffentlicher Ladestationen.

Wie ist der Stand beim Ausbau der Lade-Infrastruktur für E-Fahrzeuge?

Die Stadt Offenbach und die Stadtwerke-Gruppe wollen mit einer 2018 in Auftrag gegebenen Bedarfs- und Umsetzungsanalyse den Aufbau einer Lade-Infrastruktur für Elektrofahrzeuge koordiniert und zukunftsorientiert vorantreiben. Wir stellen uns damit auf den in den kommenden Jahren zu erwartenden Markthochlauf an E-Autos und den zunehmenden Bedarf an Lademöglichkeiten im öffentlichen und halb-öffentlichen Raum ein. Die Machbarkeitsstudie soll Handlungsmöglichkeiten aufzeigen und einerseits die Bestandssituation von öffentlich zugänglicher Lade-Infrastruktur in Offenbach dokumentieren, andererseits das Potenzial öffentlichen Ladens für die Zeiträume bis 2025 und darüber hinaus bis 2035 prognostizieren. Damit wird der Investitionsbedarf für die kommenden Jahre nicht nur für

die Lade-Infrastruktur, sondern auch für die Leitungsinfrastruktur planbarer. Denn wir brauchen auch die Investition in den Leitungsausbau.

Wie muss ein nachhaltiges Nahverkehrskonzept für Offenbach aussehen?

Im Ballungsraum stehen wir vor der Aufgabe, den Menschen eine gute und bezahlbare Mobilität zu ermöglichen, dabei den Straßenverkehr flüssig zu halten und gleichzeitig die Schadstoffbelastung unserer Luft zu reduzieren. Wer weniger Stau und bessere Luft haben will, muss mehr Verkehr auf Bus und Bahn, auf das Fahrrad und das Zufußgehen verlagern. Dafür werden wir die Infrastruktur schaffen und ebenfalls für attraktive Mobilitätsketten sorgen. Denn zu einem zukunftsorientierten, klimaverträglichen Mobilitätskonzept gehört nicht nur ein ausgewogener Mix an Verkehrsangeboten, sondern auch eine gute Vernetzung aller Verkehrsmittel. Das heißt: Wir brauchen eine passgenaue, möglichst schadstoffarme Tür-zu-Tür-Mobilität mit intelligenten Umsteigemöglichkeiten, komfortablen Anschlüssen und individuellen Verkehrsanbindungen.

Wie können Stadtwerke dazu beitragen, dass nachhaltige Verkehrs-

konzepte entwickelt und umgesetzt werden?

Die Stadtwerke-Gruppe bietet öffentliche Mobilität aus einer Hand und hält jährlich rund elf Millionen Fahrgäste in Offenbach in Bewegung. Zu dem von Anja Georgi geführten Geschäftsfeld Mobilität zählen die NiO – Nahverkehr in Offenbach GmbH als ÖPNV-Aufgabenträgerorganisation und die OVB – Offenbacher Verkehrsbetriebe GmbH als Stadtbusbetreiber sowie die Projektleitstelle Elektromobilität. Die Stadt Offenbach mit dem Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz und dem Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement sowie die Stadtwerke verstehen sich als Vorreiter, Initiator, Vernetzer und Treiber der Verkehrswende und der Elektromobilität. Die Projektleitstelle steht in regem Kontakt mit allen Treibern der Elektromobilität in Hessen und koordiniert den Informationsaustausch. Selbst umgesetzt hat sie ein Projekt zur Integration von Elektrofahrzeugen in Unternehmensflotten. Ebenso unterstützen die Stadtwerke das von ihrer Immobilientochter OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft gesteuerte Projekt Bike Offenbach. Hierbei geht es um die Einrichtung von Fahrradstraßen mit Vorrang für Radfahrer. Stadt und Stadtwerke sind somit in alle elektromobilen und nachhaltigen Prozesse involviert und treiben das Thema nicht nur auf lokaler Ebene voran. Die Art und Weise, wie Offenbach insbesondere Elektromobilität in das Nahverkehrssystem integriert, ist beispielhaft und kann anderen Regionen und Städten helfen, eigene Lösungen zu entwickeln.

Interview: Alexander Schaeff



Die Offenbacher Verkehrs-Betriebe stellen auf E-Busse um.

Samstag, 25. Mai 2019, Offenbach-Post / Offenbach

Gesamtpaket verteidigt

**Masterplan für saubere Luft beschlossen /
Pförtnerampeln weiter umstritten**

VON MATTHIAS DAHMER

Offenbach – Das umfangreiche städtische Maßnahmenpaket für saubere Luft, das unter anderem Fahrverbote für Offenbach abwenden soll, hat am Donnerstagabend die Zustimmung des Stadtparlaments erhalten.

Alein die SPD trübte mit einem Vorstoß den Konsens: Die im Zuge des Masterplans gegen Stickoxide (NOx) vorgesehenen Pförtnerampeln seien „unsinnig und ein schreiender Widerspruch“ zur Verkehrsverflüssigung, schimpfte der Stadtverordnete Holger Hinkel, der zudem betonte, die IHK sei der gleichen Ansicht. Die Ampeln folgten einem „fiesem Algorithmus“, der Staus beschere, die dann jeden treffen würden. „Quasi ein Fahrverbot durch die Hintertür, das tückisch zuschlägt“, so Hinkel.

Sybille Schumann von den Grünen wies darauf hin, das von Fachleuten erstellte Gesamtpaket könne nicht zerstückelt werden. Zudem seien die Maßnahmen mit Frankfurt abgestimmt, weshalb man nicht einfach Änderungen vornehmen dürfe.

Dezernent Paul-Gerhard Weiß (FDP) betonte, die Maßnahmen seien zwar durchgerechnet, aber auf Kante genäht. „Nur mit dem Gesamtpaket können wir unser Ziel erreichen, unter den geforderten Grenzwert von 40 Mikrogramm NOx pro Kubikmeter Luft zu kommen.“ Laut den Berechnungen käme man dann 2021 etwa in der Unteren Grenzstraße auf 37 Mikrogramm und in der Mainstraße auf 39,4 Mikrogramm. „Damit wären wir knapp unter den Grenzwerten“, so Weiß.

Ihm sei bewusst, dass Pförtnerampeln nicht populär seien. Es sei aber als „letztes Mittel“ beabsichtigt, die Staus vor die Tore der Stadt zu verlagern, um in der Stadt unter den Grenzwerten zu bleiben. Ähnlich werde im Übrigen beim Fluglärm verfahren, wo es auch darum gehe, den Lärm zu verteilen.

Weiß warnt zudem davor, an das Gericht das Signal auszusenden, man lehne einen der geforderten Schritte ab. Wie berichtet, ist das Land Hessen von der Deutschen Umwelthilfe verklagt worden, einen Luftreinhalteplan für die Stadt Offenbach vorzulegen. Der genaue Verhandlungstermin gegen das Land vor dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel, der in diesem Jahr stattfinden soll, steht laut Weiß noch aus. Zu diesem ist die Stadt Offenbach beigeladen.

Die Maßnahmen, die jetzt zur Umsetzung anstehen, sind nach Mitteilung der Stadt bereits mit dem hessischen Umweltministerium abgestimmt. Die beantragten Fördermittel habe der Bund zur Verfügung gestellt, die Genehmigungen für alle Maßnahmen (Verkehrsverflüssigung, stadtweite Verkehrssteuerung, Lkw-Durchfahrtsverbot, Pförtnerampeln) lägen vor.

Bis zu fünf Prozent NOx-Emissionen einsparen – das soll mit der Optimierung von 64 Ampeln auf Berliner Straße, Odenwaldring, Mainstraße, Sprendlinger Landstraße, Waldstraße und Mülheimer Straße erreicht werden. Die Kosten für den Umbau liegen bei knapp acht Millionen Euro, gefördert werden 50 Prozent. Stadtweit sollen die Ampeln zudem „umweltsensitiv“ gesteuert werden. Konkret bedeutet dies, dass Pförtnerampeln abhängig vom Verkehrsaufkommen Zufluss und Abfluss auf den Hauptadern der Stadt regulieren. Damit lassen sich laut Rechenmodell weitere fünf Prozent einsparen. Kosten: Rund sechs Millionen Euro, auch hier werden 50 Prozent gefördert.

Weitere zehn Prozent sollen mit einem Durchfahrtsverbot für Lkw ab 3,5 Tonnen erzielt werden. „Tatsächlich fahren viele Lastwagen einfach nur durch, hier müssen wir mit den

paper.op-online.de/webreader-v3/index.html

03.06.2019

Nachbarkommunen im Kreis und mit der Stadt Frankfurt ein Lkw-Routenkonzept entwickeln“, heißt es. Rund 1,2 Millionen Euro kosten Planung und Umsetzung des mit LED-Tafeln und -Verkehrszeichen geplanten Verbots.



[Startseite](#) > [Leben in OF](#) > [Verkehr & Mobilität](#) > [Offenbach fährt fair](#)

Offenbach fährt fair - eine Kampagne für mehr Rücksichtnahme im Verkehr



Radfaherin in Einbahnstraße © Stadt Offenbach am Main

Beim Überqueren des Fußgängerüberwegs beinahe von einem abbiegenden Fahrzeug erfasst werden oder als geradeausfahrender Radfahrer beinahe touchiert werden: fast jeder kennt die Situation oder hat sie selbst schon erlebt. Zur unvermeidlichen Schrecksekunde gesellen sich in einigen Fällen verbale Entgleisungen, das Klima unter den Verkehrsteilnehmern ist biszuweilen geprägt von Misstrauen und Darwinismus.

Ist diese Feindseligkeit das eheme Gesetz der Straße, fragten sich die Initiatoren der Kampagne "Offenbach fährt fair" oder lassen sich mit Toleranz und Freundlichkeit neue

Wege beschreiten.

„Fast jeder Rechtsabbieger im Auto übersieht uns am CINEMAXX. Einmal machte ich spontan eine Dankesgeste zu einem hin, der meine Vorfahrt beachtete, und ich war ganz überrascht, wie der sich freute!“, berichtet Dr. Wolfgang Christian, passionierter Fahrradfahrer und Mitglied im Allgemeinen Deutschen Fahrradclub e.V.(ADFC).

Höflichkeit statt schlechter Laune

Damit war die Idee geboren und mit der Fußgängerorganisation FUSS e.V. und der Verkehrswacht waren schnell noch weitere Interessenvertreter im Boot. Auch mit dem Allgemeinen Deutschen Automobilclub (ADAC) wurde Kontakt aufgenommen, dieser hat bis dato nicht auf die Anfrage reagiert. Positiv reagierte auch das Amt für Stadtplanung, Verkehr und Baumanagement auf die Initiative und gemeinsam wurde die Kampagne entwickelt, die von zahlreichen kommunalen Multiplikatoren unterstützt wird. So sind auf den Plakaten neben dem Magistrat und Amtsleiterinnen und Amtsleitern, Stadtverordneten, Schulleitern und Lehrern, Sozialarbeitern und Selbstständige zu sehen, die sich persönlich für mehr Fairness im Straßenverkehr einsetzen.

Stadt Offenbach, 27.09.2019



Startseite > Rathaus & Service

> OPG macht den Radverkehr sichtbar: Erste dauerhafte Fahrradzählstelle Hessens im Hafen Offenbach

OPG macht den Radverkehr sichtbar: Erste dauerhafte Fahrradzählstelle Hessens im Hafen Offenbach

Offenbach am Main, 21.04.2016 – An dem vielbefahrenen Mainradweg zwischen Offenbach und Frankfurt gibt jetzt im Hafen Offenbach eine stationäre Zählstelle mit digitaler Anzeige Auskunft über Zahl und Fahrverhalten der Radler. Mit diesem ersten permanenten Fahrrad-“Barometer“ Hessens macht die OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH zusammen mit der Hochschule Darmstadt den Radverkehr sichtbar und gibt den Verkehrsplanern wichtiges Datenmaterial an die Hand.

Über den motorisierten Individualverkehr im Offenbacher Stadtgebiet weiß man nahezu alles, von den Zulassungszahlen über die Verkehrsströme bis zum Fahrzeugaufkommen auf den Hauptverkehrsachsen. Doch über den Radverkehr? Da blieb es bislang meist nur bei Einzelerhebungen oder Schätzungen.

Das ändert sich jetzt. Auf einer der meistbefahrenen Radrouten der Region, dem hessischen Radfernweg R3 zwischen Offenbach und Frankfurt, visualisiert die OPG im Hafen Offenbach den Radverkehr mit Hilfe einer stationären Fahrradzählstelle und erhebt dabei konkrete Messdaten.

Am Hafenbecken nahe dem Blauen Kran, auf einem neu hergestellten Wegabschnitt zwischen den beiden Inselbrücken, gibt die erste bekannte dauerhafte Fahrradzählstelle in Hessen Auskunft über Zahl und Fahrverhalten der Radler in diesem Stadtbereich. Der Wegabschnitt ist Bestandteil auch des Frankfurter Grüngürtelradwegs sowie der Regionalpark-Route.

Stadt Offenbach, 21.04.2016

Klima.Schutz.Aktion > Mobilität > Radfahren > Mobilität

Stadt Offenbach gewinnt beim ADFC-Fahrradklima-Test den ersten Platz als Aufholerstadt



*Stadt Offenbach gewinnt Auszeichnung ADFC-Fahrradklima-Test in der Kategorie Aufholer
© Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur*

Die Stadt Offenbach am Main gewann beim aktuellen ADFC-Fahrradklima-Test den ersten Platz in der Kategorie Aufholer in Städten mit 100.000 bis 200.000 Einwohnern. Gestern zeichnete Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) die fahrradfreundlichsten Städte Deutschlands in Berlin aus.

Der Verkehrsdezernent Paul-Gerhard Weiß nahm den Preis stellvertretend für die Stadt Offenbach entgegen. „Die Auszeichnung ist Anerkennung und Motivation zugleich noch mehr für die Verbesserung der Radwege und für die Verkehrssituation der Radfahrer zu leisten“, sagte Weiß. „Bis 2021 sollen mit dem Projekt Bike Offenbach neun Kilometer Fahrradstraßen in Offenbach und im Umland entstehen.“

Im Städteranking aller Großstädte mit einer Einwohnerzahl zwischen 100.000 und 200.000 erreichte Offenbach den sechsten Platz. Beim ADFC-Fahrradklima-Test bewerten bundesweit Radfahrerinnen und Radfahrer über einen Fragebogen die Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt. Der Test gilt nach Angaben des ADFC als eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und wird seit 2012 alle zwei Jahre durchgeführt. An der Befragung im vergangenen Jahr haben 170.000 Menschen aus 683 Städten (2016: 539 Städte) teilgenommen und damit 40 Prozent mehr im Vergleich zu 2016.

Gute Bewertungen gaben die Teilnehmenden unter anderem für die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad, zügiges Radfahren und die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende. Bemängelt haben sie vor allem den „zu laschen Umgang mit Falschparkern“, eine schlechte Baustellenführung, Ampelschaltungen für Radfahrende und zu schmale Radwege. Die Befragung ergab zudem, dass den Radfahrenden die Akzeptanz durch andere Verkehrsteilnehmer (82 Prozent), ein gutes Sicherheitsgefühl (80 Prozent), hindernisfreie Radwege (79 Prozent), ein konfliktfreies Miteinander von Rad- und Fußverkehr (78 Prozent) sowie ausreichend breite Radwege (67 Prozent) wichtig sind.

Weitere Informationen zum Fahrradklima-Test gibt es unter www.fahrradklima-test.de (url: <http://www.fahrradklima-test.de>) und zum Projekt Bike Offenbach unter www.bike-offenbach.de (url: <http://www.bike-offenbach.de>) .

Offenbach am Main, 10. April 2019