



OFFENBACH
MOBIL

OFFENBACH MOBIL

ERSTELLUNG EINES
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS (VEP) 2035

BETEILIGUNGSERGEBNISSE ZUR
BESTANDSANALYSE (24.11.2021 - 01.03.2022)

BEFRAGUNG DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

05.04.2022

 Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme

KOKONSULT

BY KRISTINA OLDENBURG

1	ZUR BETEILIGUNG	...1
1.1	Online-Befragung für Bürgerinnen und Bürger	...1
1.2	Online-Befragung für die Wirtschaftstreibende	...1
1.3	Projektbüro / Beteiligung vor Ort	...2
2	ZUR AUSWERTUNG	...2
3	ERGEBNISSE KOMPAKT	...3
3.1	Wie viele Bürgerinnen und Bürger haben sich beteiligt?	...3
3.2	Teil I: Wie sind Sie unterwegs?	...3
3.2.1	Verkehrsmittelnutzung	...3
3.2.2	Bewertung des Wohnumfelds	...4
3.2.3	Handlungsfelder für die Zukunft	...7
3.3	Teil II: Wo läuft es gut, wo noch nicht?	...8
3.4	Teil III: Offenbach in 10 Jahren	...10
3.5	Teil IV: Wer hat sich beteiligt?	...17
4	FAZIT UND AUSBLICK	...20
5	ERGEBNISSE IM DETAIL / ANHANG	...21
5.1	Fragebogen Online-Befragung für Bürgerinnen und Bürger	...21
5.2	Ergebnisse analoge Beteiligung / Projektbüro (Stand: 01.03.2022)	...29
5.3	Teil I: Wie sind Sie unterwegs?	...31
5.3.1	Verkehrsmittelnutzung	...31
5.3.2	Bewertung des Wohnumfelds	...32
5.3.3	Handlungsfelder für die Zukunft	...33
5.4	Teil II: Wo läuft es gut, wo noch nicht?	...34
5.4.1	Gesamtdarstellung Meldungen „Hier läuft es gut“	...34
5.4.2	Gesamtdarstellung Meldungen „An dieser Stelle gibt es Probleme“	...35
5.4.3	Radverkehr	...36
5.4.4	Fußverkehr	...43
5.4.5	Motorisierter Individualverkehr (Pkw)	...46
5.4.6	Busverkehr	...52
5.4.7	Bahnverkehr	...56

1 | ZUR BETEILIGUNG

ONLINE-BEFRAGUNG FÜR BÜRGERINNEN UND BÜRGER

BETEILIGUNGSZEITRAUM: 24.11.2021 - 09.01.2022

Die Stadt Offenbach am Main erstellt derzeit einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035, der die strategischen Grundsätze und Leitlinien für den Verkehr der kommenden 15 Jahre in Offenbach festlegen soll. Prämisse für eine bedarfsgerechte Planung und eine gesunde Zukunft für den Stadtverkehr ist hierbei eine enge Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern - den Menschen, die sich täglich in der Stadt und darüber hinaus bewegen.

Grundlage für den VEP 2035 ist eine umfassende Bestandsanalyse. Neben der fachlichen Analyse und Bewertung des bestehenden Verkehrssystems möchte die Stadt Offenbach am Main Feedback aus erster Hand mit einbeziehen. Deshalb wurde vom **24.11.2021 - 09.01.2022** eine Online-Befragung durchgeführt, in der die Offenbacherinnen und Offenbacher zu ihrem Mobilitätsverhalten und Bedürfnissen im Straßenverkehr befragt wurden.

Während der Bestandsanalyse zur Erstellung des VEP 2035 wurden zunächst die Stärken und Schwächen der Verkehrssituation in Offenbach aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger abgefragt. Durch unterschiedliche Fragetypen wurde erkundet, wo der Verkehr in Offenbach besonders gut funktioniert, bzw. in welchen Bereichen es Probleme gibt (vgl. Anhang 5.1). Ziel war es herauszufinden, welche planerischen Anforderungen an das künftige Verkehrssystem in Offenbach bestehen.

ONLINE-BEFRAGUNG FÜR WIRTSCHAFTSTREIBENDE

BETEILIGUNGSZEITRAUM: 17.12.2021 - 09.01.2022

Unternehmen und Betriebe haben einen bedeutenden Anteil an den Verkehren in der Stadt. Am sogenannten Wirtschaftsverkehr nehmen, neben den Lieferverkehren, im Grunde jede und jeder Beschäftigte teil, z. B. auf dem Weg zur Arbeit. Es ist also im Interesse der Bürgerinnen und Bürger, dass der Verkehr funktioniert: sei es eben auf dem Weg zur Arbeit mit Bus, Bahn oder Rad, bei der Anlieferung von Waren in Supermärkten, dem Zustellen von Online-Bestellungen oder dem Parken von Pendlerinnen und Pendlern. Um zu verstehen, wie die Unternehmerinnen und Unternehmer Offenbachs auf das Thema Verkehr schauen, wurde vom **17.12.2021 - 09.01.2022** eine ergänzende Online-Beteiligung für Wirtschaftstreibende durchgeführt. Gemeinsam mit den Ergebnissen der Online-Beteiligung für Bürgerinnen und Bürger flossen die Ergebnisse in die Bestandsanalyse ein.

Die Auswertung der Online-Beteiligung für Wirtschaftstreibende steht als gesondertes Dokument zum Download auf www.offenbach.de/offenbachmobil bereit.

PROJEKTbüro / BETEILIGUNG VOR ORT

GEÖFFNET SEIT 10.01.2022

Um auch eine Beteiligung außerhalb des digitalen Raumes zu ermöglichen, eröffnete am **10.01.2022** das „Projektbüro Offenbach Mobil“ im City-Tower Offenbach (Berliner Straße 76, 63065 Offenbach / Main). Hier konnten im Rahmen der mittlerweile abgeschlossenen Bestandsanalyse interessierte Bürgerinnen und Bürger mit Verantwortlichen des Projekt-Teams ins Gespräch kommen und analog zur Online-Beteiligung auf einer Karte der Stadt Offenbach Orte markieren, an denen der Verkehr besonders gut oder weniger gut funktioniert.

Das Projektbüro ist noch bis Ende 2022 geöffnet und bietet Interessierten weiterhin die Möglichkeit, Feedback zu den Beteiligungsergebnissen und zum weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess zu geben.

2 | ZUR AUSWERTUNG

Alle eingegangenen Meldungen, bzw. Standorte mit Stärken / Schwächen zur Verkehrssituation in Offenbach (vgl. Anhang 5.4.1 / 5.4.2) wurden zunächst auf einer Übersichtskarte visualisiert und anschließend Bereiche identifiziert, in denen sich Meldungen gehäuft haben oder andere Auffälligkeiten in Erscheinung getreten sind. Die demographischen Daten (vgl. Kapitel 3.5) und Beiträge der Teilnehmenden zum Mobilitätsverhalten (vgl. Kapitel 3.2) wurden quantitativ ausgewertet und in Diagrammen dargestellt. Eine Stadtteil-bezogene Auswertung (vgl. Kapitel 3.2.2 / Anhang 5.3.2) ermöglicht es, Erkenntnisse für die thematische Schwerpunktsetzung für die im Sommer 2022 geplanten Mobilitätsforen abzuleiten. Die Wünsche für den Verkehr in Offenbach in zehn Jahren (vgl. Anhang 5.1, Teil 3) wurden zunächst in eine Matrix eingeordnet und nach Themen sortiert, um sie anschließend in einem Meinungsbild zusammenzufassen (vgl. Kapitel 3.4).

Hinweis: Die Beteiligungsergebnisse in diesem Dokument erheben keinen Anspruch auf statistische Repräsentativität. Vielmehr geht es darum, ein multiperspektivisches Bild der Bürgerinnen und Bürger auf die Themen Verkehr und Mobilität aufzunehmen. Die Ergebnisse werden mit demographischen Daten und Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden in Kontext gesetzt und daraus Erkenntnisse abgeleitet, die unterstützend zur fachlichen Analyse herangezogen werden. Die Erhebung demographischer Daten dient der Anpassung des Beteiligungsprozesses, z. B. bei der Identifizierung neuer Zielgruppen. Beispiel: Wenn in den Umfrage-Ergebnissen wenige Nutzerinnen und Nutzer von Rollstuhl oder Gehhilfe vertreten sind, bedeutet das nicht, dass die Interessen dieser Zielgruppe weniger relevant für die Erstellung des VEP 2035 sind.

3 | ERGEBNISSE KOMPAKT

Die Ergebnisse der Befragung und die daraus ableitbaren Erkenntnisse für die Fachplanung sind sehr umfangreich und detailliert. An dieser Stelle wird deshalb lediglich ein Auszug der Ergebnisse aus der ersten Beteiligungsphase zusammengefasst. Die vollständigen Daten finden Sie unter Anhang 5.2 - 5.4.

3.1 WIE VIELE BÜRGERINNEN UND BÜRGER HABEN SICH BETEILIGT?

Format	Teilnehmende
Online-Befragung (Bürgerinnen und Bürger)	704
Online-Befragung (Wirtschaftstreibende)	96
Vor-Ort Beteiligung im Projektbüro (Stand: 01.03.2022)	15
Gesamt	815

3.2 TEIL I: WIE SIND SIE UNTERWEGS?

3.2.1 VERKEHRSMITTELNUTZUNG

*Frage: Welche Verkehrsmittel nutzen Sie, um sich in der Stadt Offenbach zu bewegen?
Und wie oft? (4 = oft, 1 = nie)*



Am häufigsten sind die Teilnehmenden der Befragungen zu Fuß unterwegs, gefolgt von Fahrrädern, E-Bikes, und Pedelecs. An dritter Stelle stehen S-Bahnen und Regionalzüge, die von den Befragten häufiger genutzt werden als Busse. Auch der Pkw spielt bei den Teilnehmenden nach wie vor eine wichtige Rolle.

Weniger populär sind laut Ergebnissen die Erreichbarkeit des Stadtgebiets mit der Straßenbahn / U-Bahn¹, Taxi und Lastenrad. Auch Carsharing-Angebote und Mietwagen werden selten genutzt. Als ein Grund hierfür kann das geringe Angebot in der Kernstadt und den Stadtteilen (vgl. Kapitel 3.2.2) gesehen werden. Wenige Teilnehmende der Befragung nutzen Motorroller / Motorräder, E-Scooter und Rollstuhl, bzw. Gehhilfe (vgl. Abbildung 1). Eine Beteiligung der benannten Zielgruppen kann im Rahmen der weiteren Beteiligungsphasen (z. B. Mobilitätsforen) erfolgen.

¹ Die Stadt Offenbach am Main verfügt über kein eigenes U-Bahn-Netz, dieses Verkehrsmittel betrifft Pendlerinnen und Pendler (z. B. aus Frankfurt am Main; vgl. Kapitel 3.5)

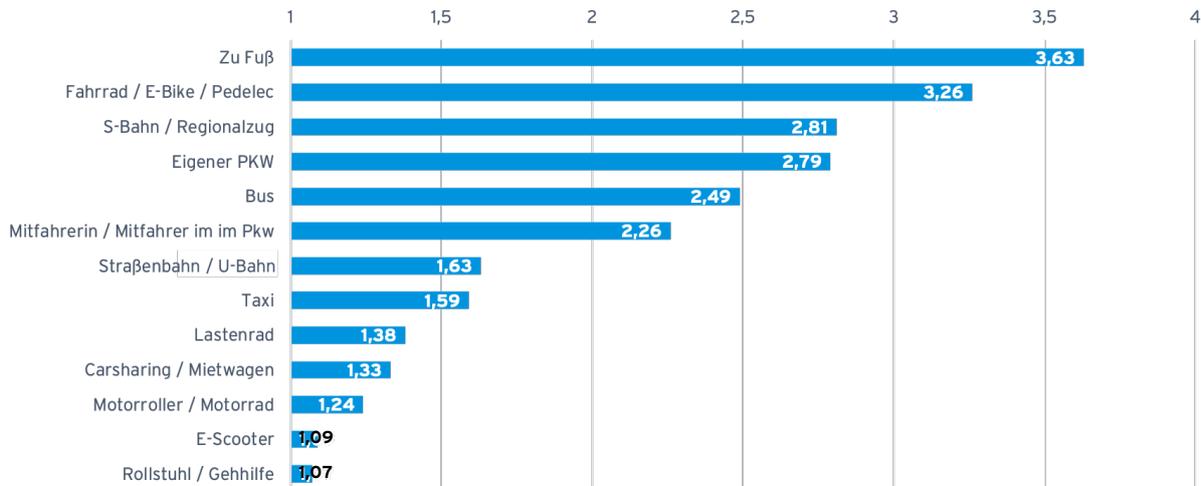


Abb. 1: Durchschnittliche Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel (Online-Beteiligung für Bürgerinnen und Bürger; 4 = häufig, 1 = nie)

3.2.2 BEWERTUNG DES WOHNUMFELDS

Frage: Wie bewerten Sie Ihr Wohnumfeld hinsichtlich...?

(5 = sehr gut, 1 = sehr schlecht)



Hinweis: Die Farben in der hier angewendeten Ampel-Skala (grün, gelb, rot) beziehen sich auf eine relative Bewertung der unterschiedlichen Themen untereinander. Ein grünes Licht (Bewertung zwischen 2,8 und 3,2 von 5 Punkten) bedeutet folglich, dass ein Thema zwar im Vergleich zu den anderen Themen gut abgeschnitten hat, jedoch trotzdem noch Verbesserungspotential vorhanden ist.



= Gesamtbewertung **3,2 - 2,8**²



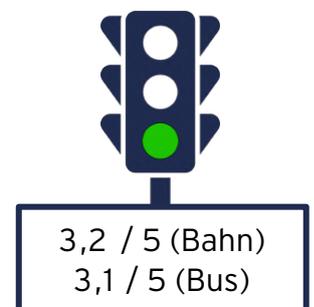
= Gesamtbewertung **2,7 - 2,3**²



= Gesamtbewertung **2,2 - 1,7**²

Angebote im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Mit Blick auf die Gesamtstadt Offenbach wird das ÖPNV-Angebot mit 3,2 von 5 Punkten (Bahnverkehr), bzw. 3,1 von 5 Punkten (Busverkehr) im Vergleich zu den anderen Themen überdurchschnittlich gut bewertet. Die Angebote für den ÖPNV sind in 12 von 21 (Bahnverkehr), bzw. 15 von 21 (Busverkehr) Stadtteilen unter den drei am besten bewerteten Themen zu finden. Den größten Verbesserungsbedarf sehen die Teilnehmenden hier in den Stadtteilen Rosenhöhe (Bahn: 1,7 von 5 / Bus: 2,3 von 5 Punkten), Buchrain (Bahn: 2,7 von 5 / Bus 2,6 von 5 Punkten) und Tempelsee (Bahn: 2,8 von 5 / Bus: 2,6 von 5 Punkten).



² Mittelwert für alle Stadtteile Offenbachs; Wertebereich = max.: 3,2 von 5 Punkten (höchste Bewertung), min.: 1,7 von 5 Punkten (niedrigste Bewertung)



Fußwege und deren Sicherheit

Die Fußwege werden von den Offenbacherinnen und Offenbachern insgesamt positiv bewertet (3,1 von 5 Punkten). Am besten schneiden hier die Stadtteile Buchhügel und Buchrain (jeweils 3,5 von 5 Punkten) sowie Bieberer Berg (3,4 von 5 Punkten) ab. Weniger zufrieden sind die Teilnehmenden mit den Fußwegen im Mathildenviertel (2,6 von 5 Punkten). Obwohl die Fußwege laut Ergebnissen der Befragung bereits in akzeptablem Zustand sind, werden deren Ausbau und Instandhaltung als wichtiges Handlungsfeld für die Zukunft gesehen (vgl. Kap. 3.2.3).

Qualität und Angebote der Radwege und Radabstellmöglichkeiten

Die Radwege in Offenbach sind aus Sicht der Befragten insgesamt zufriedenstellend (2,7 von 5 Punkten). Als Beispiele für vergleichsweise gute Radwege heben sich die Carl-Ulrich-Siedlung (3,3 von 5 Punkten), Bürgel (3,2 von 5 Punkten) und Offenbach-Ost (3,0 von 5 Punkten) ab. Vergleichsweise weniger zufrieden sind die Teilnehmenden mit den Radwegen im Mathildenviertel (2,2 von 5 Punkten) und im Offenbacher Zentrum (2,4 von 5 Punkten). Insgesamt stechen die Radwege nicht als Problemfeld im Offenbacher Verkehr hervor. Der Ausbau der Radwege wird von den Befragten trotzdem als wichtiges Handlungsfeld für die Zukunft gesehen (vgl. Kap. 3.2.3). Bei den Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sehen die Teilnehmenden Verbesserungsbedarf, vor allem in den Stadtteilen Kaiserlei, Carl-Ulrich-Siedlung (je 2 von 5 Punkten), Rumpenheim, Rosenhöhe und Bieberer Berg (je 2,1 von 5 Punkten).



2,7 / 5 (Radwege)
2,4 / 5 (Abstellmögl.)



Öffentliches Parkangebot für Pkw

Mit Blick auf die Gesamtstadt Offenbach schneidet das öffentliche Parkangebot für Pkw in der Befragung durchschnittlich ab (2,6 von 5 Punkten). Es gibt jedoch große Unterschiede in den unterschiedlichen Stadtteilen: Zufrieden mit den Parkmöglichkeiten sind die Befragten insbesondere in der Carl-Ulrich-Siedlung (3,7 von 5 Punkten), in Buchhügel und im Senefelderquartier (je 3,3 von 5 Punkten) sowie in Buchrain (3,1 von 5 Punkten). Am schlechtesten ist die Parksituation laut Befragten in den Stadtteilen Rosenhöhe (1,9 von 5 Punkten), Nordend (2,0 von 5 Punkten) und Waldheim (2,1 von 5 Punkten). Obwohl das öffentliche Parkangebot in der Befragung durchschnittlich bewertet wird, sehen die Teilnehmenden dieses Thema nicht als wichtiges Handlungsfeld (vgl. Kap. 3.2.3). Gewünscht wird vielmehr ein intelligentes Parkraummanagement und der Ausbau von Parkmöglichkeiten für Pkw am Stadtrand (vgl. Kap. 3.4).

Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit ist in Offenbach laut Befragten größtenteils gewährleistet, in einigen Gebieten gibt es jedoch Verbesserungsbedarf. Probleme mit der Barrierefreiheit zeigen sich insbesondere am Hafen, im Senefelderquartier, in Lauterborn, Lindenfeld und im Stadtteil Kaiserlei (je 2,0 von 5 Punkten). Buchhügel (2,9 von 5 Punkten) und Carl-Ulrich-Siedlung (jeweils 2,8 von 5 Punkten) schneiden hinsichtlich der Barrierefreiheit von allen Stadtteilen am besten ab. Eine barrierefreie Gestaltung des Straßenraums zeigt sich in den Ergebnissen trotz der geringen Teilnahmequote von Rollstuhl- / Gehhilfe-Nutzerinnen und Nutzern (vgl. Kapitel 3.2.1, Abbildung 1) als wichtiges Handlungsfeld für die Zukunft (vgl. Kapitel 3.2.3).



Sharing-Angebote

Angebote für Carsharing und Leihfahräder werden in der Gesamtstadt durchschnittlich bewertet. Besonders in der Carl-Ulrich-Siedlung werden die Angebote als unzureichend gesehen (Leihfahräder: 1,0 von 5 Punkten, Carsharing: 2,0 von 5 Punkten). Selbiges gilt für den Stadtteil Buchhügel (Leihfahräder: 1,8 von 5 Punkten, Carsharing: 2,1 von 5 Punkten). In Offenbach-Ost und dem Kaiserlei fehlt es laut Ergebnissen der Befragung insbesondere an Carsharing Angeboten (1,5 von 5 Punkten, bzw. 1,7 von 5 Punkten).

Straßenzustand

Große Unterschiede sehen die Teilnehmenden bei dem Zustand der Straßen in den verschiedenen Stadtteilen Offenbachs. Sanierungsbedarf scheint es überwiegend im Nordend (1,8 von 5 Punkten) und in Lindenfeld (1,9 von 5 Punkten) zu geben. Vergleichsweise gut wird der Straßenzustand in Buchhügel (2,9 von 5 Punkten), Buchrain und Bieberer Berg bewertet (jeweils 2,8 von 5 Punkten).



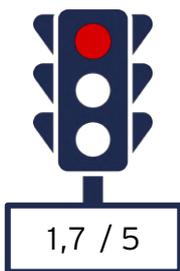
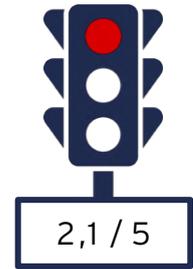
Qualität der öffentlichen Freiräume

Die Qualität der öffentlichen Aufenthaltsräume in Offenbach könnte laut Ergebnissen der Befragung mit durchschnittlich 2,2 von 5 Punkten besser sein. Das gilt insbesondere für die Stadtteile Offenbach-Ost (1 von 5 Punkten), Lauterborn (1,6 von 5 Punkten), Rosenhöhe, Carl-Ulrich-Siedlung und Mathildenviertel (1,7 von 5 Punkten). Als vergleichsweise gute Beispiele für die Qualität öffentlicher Freiräume präsentieren sich in den Ergebnissen die Stadtteile Kaiserlei (3,3 von 5 Punkten³), Buchhügel und Tempelsee (jeweils 2,9 von 5 Punkten).

³ Die geringe Anzahl an Teilnehmenden aus dem Stadtteil Kaiserlei von vier Personen (vgl. Kapitel 3.5) ist bezüglich der Aussagekraft dieses Wertes zu berücksichtigen

Parkplätze für Liefer- / Handwerksbetriebe

Als unzureichend werden die Parkmöglichkeiten für Lieferanten in Offenbach-Ost (1,2 von 5 Punkten) und der Carl-Ulrich-Siedlung (1,3 von 5 Punkten) bewertet. Besser funktioniert das Parken von Lieferwagen hingegen in Buchhügel (2,7 von 5 Punkten), im Senefelderquartier und in Bieber (je 2,5 von 5 Punkten).



Elektro-Ladeinfrastruktur

In 19 von 21 Stadtteilen ist die Ladeinfrastruktur unter den drei am schlechtesten bewerteten Themen (durchschnittlich 1,7 von 5 Punkten). Die Stadtteile Tempelsee und Bieberer Berg wurden hinsichtlich der Ladeinfrastruktur für Pkw vergleichsweise gut bewertet (beide 2,7 von 5 Punkten). Flächendeckende Lademöglichkeiten werden von einigen Bürgerinnen und Bürgern als wichtiger Anreiz für den Umstieg auf Elektromobilität gesehen (vgl. Kapitel 3.4). Die Mehrheit der Umfrageteilnehmenden sieht den Ausbau der Elektrolade-Infrastruktur jedoch nicht als dringendes Handlungsfeld für die Zukunft (vgl. Kapitel 3.2.3).

3.2.3 HANDLUNGSFELDER FÜR DIE ZUKUNFT NACH RELEVANZ

Frage: *Mit Blick in die Zukunft: Welche Handlungsfelder sind Ihnen wichtig für Offenbach?*
(5 = sehr wichtig, 1 = gar nicht wichtig)



1. Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit	★★★★☆	4,5 / 5
2. Verbesserung der Aufenthaltsqualität an öffentlichen Plätzen	★★★★☆	4,4 / 5
3. Ausbau und Instandhaltung der Fußwege	★★★★☆	4,4 / 5
4. Ausbau und Instandhaltung der Radwege	★★★★☆	4,2 / 5
5. Barrierefreiheit	★★★★☆	4,2 / 5
6. Ausbau des Angebots im Bahnverkehr	★★★★☆	4,0 / 5
7. Ausbau moderner und sicherer Abstellanlagen für Fahrräder	★★★★☆	4,0 / 5
8. Ausbau des Angebots im städtischen Busverkehr	★★★★☆	3,9 / 5
9. Ausbau der Elektroladeinfrastruktur	★★★★☆	3,7 / 5
10. Ausbau von Carsharing-Angeboten	★★★★☆	3,4 / 5
11. Ausbau und Instandhaltung der Straßen für Pkw	★★★★☆	3,1 / 5
12. Verbesserung des Parkraumangebotes für Pkw	★★★★☆	2,9 / 5

3.3 TEIL II: WO LÄUFT ES GUT? WO NOCH NICHT?

Wo in Offenbach funktioniert der Verkehr besonders gut? Wo könnte er besser laufen?

Auf einer Karte der Stadt Offenbach konnten die Teilnehmenden Orte markieren, an denen der Verkehr mit Fahrrad, Pkw, Bus, Bahn und / oder zu Fuß gut, bzw. nicht so gut funktioniert.

ANZAHL MARKIERTER ORTE NACH VERKEHRSMITTEL



Verkehrsmittel	Rad	zu Fuß	MIV ⁴	Bus	Bahn	Sonstige	Summe
Anzahl markierter Orte „Hier läuft es gut“ ⁵	291	175	76	37	34	98	711
Anzahl markierter Orte „An dieser Stelle gibt es Probleme...“ ⁵	1.162	714	515	96	52	122	2.661

Die nachfolgend dargelegten Aspekte je Verkehrsträger (Fuß- und Radverkehr, MIV, Bus und Bahn) stellen eine Zusammenfassung der hauptsächlich benannten Stärken und Schwächen im Stadtgebiet dar. Dabei wurden die eingegangenen Einzelmeldungen aus der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gesichtet und entsprechend der Quantität (Definition von Hotspots) ausgewertet. Besonders auffällige Bereiche oder häufig benannte Aspekte sind im Folgenden aufgelistet:

RADVERKEHR



- + Räumlich / baulich **getrennte Radwege**
- + **Fahrradstraßen** wurden / werden errichtet
- + **Fahrradampeln** an einigen Kreuzungen vorhanden
- + **Call-a-bike-Stationen** vorhanden (S-Bahn-Haltestellen; Hauptbahnhof)
- Keine durchgängigen **Radwege-Verbindungen** vorhanden (z. B. Frankfurter Straße; Richtung Bieber)
- **Falschparkende Pkw** behindern Radwege
- Nicht genügend **Abstellmöglichkeiten** vorhanden (vor allem im Innenstadtbereich)

FUSSVERKEHR



- + **Getrennte Rad- und Fußwege**
- + **Breit ausgebaute Gehwege**
- + Gute **Aufenthaltsqualität** für Fußgänger (z. B. durch freigehaltene Grünflächen)
- + Gute **Verknüpfung an andere Verkehrsmittel** (z. B. fußläufige Erreichbarkeit des ÖPNVs)
- Behinderung der Fußwege durch **parkende Pkw**
- **Schnelle Pkw-Geschwindigkeiten** bergen Risiken für Zufußgehende
- Zu **wenige Querungsstellen** in der Innenstadt
- **Aufenthaltsqualität** teils gering (z. B. Hauptbahnhof)

⁴ Motorisierter Individualverkehr

⁵ Mehrfachnennung möglich

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (PKW)

- + Gut ausgebaute **Infrastruktur** (z. B. Berliner Straße) / Funktioniert für alle Verkehrsteilnehmenden
- + Gute **Erreichbarkeit** aller Ziele und wichtigen Umstiegspunkte (z. B. Marktplatz)
- + **Weitere Mobilitätsangebote** vorhanden (z. B. Carsharing am Hauptbahnhof)
- Häufige **Staubildung** durch hohes Verkehrsaufkommen zur Hauptverkehrszeit
- Verbesserungswürdige **Ampelschaltungen**
- Viele **Falschparker** entlang des Bahnhofs
- Falschparker verschmälern / behindern die Fahrbahn
- **Ampeltaktung** auf der B43 / Odenwaldring verbesserungswürdig

BUSVERKEHR

- + Gute **Erreichbarkeit der Innenstadt**
- + Ausreichende **Taktung** der Buslinien
- + **Separate Busspuren** vorhanden (z. B. Berliner Straße / Marktplatz)
- **Verzögerung der Buslinien** während der Hauptverkehrszeit (Stau) / Alternative: Straßenbahn
- **Keine Busspur** auf der **B43**
- **Busanbindung zwischen Bieber und Bürgel** aufgrund langer Umstiegszeiten unattraktiv
- **Taktung zwischen SPNV⁶ / ÖPNV** verbesserungswürdig (S-Bahnhaltestellen / Hauptbahnhof)

BAHNVERKEHR

- + Gute **Anbindung nach Frankfurt** (S-Bahn, Regionalbahn)
- + Gute **Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln** (ÖPNV, Carsharing am Hauptbahnhof)
- Teilweise verbesserungswürdige **Verknüpfung / Taktung zu anderen Verkehrsmitteln** (lokale Buslinien / Bike+Ride)
- Geringe **Aufenthaltsqualität am Hauptbahnhof**, wenig modernes Bahnhofsgelände
- **Kein ICE-Halt** am Hauptbahnhof vorhanden

⁶ Schienenpersonennahverkehr

3.4 TEIL III: OFFENBACH IN 10 JAHREN

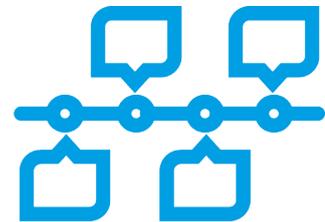
Frage: Wie stellen Sie sich den Verkehr in Offenbach in 10 Jahren vor? Was sind hier Ihre Wünsche? Welche Anforderungen stellen Sie an den zukünftigen Verkehr?

Hinweis: Bei den Beiträgen handelt es sich nur teilweise um wörtliche Zitate aus der Befragung. Vereinzelt wurden mehrere, inhaltlich verwandte Beiträge zusammengefasst oder Beiträge in ihrer Formulierung verändert, um die Verständlichkeit und / oder Lesbarkeit zu verbessern.

Wörtliche Zitate sind entsprechend durch Anführungszeichen gekennzeichnet.

DER VERKEHR IN OFFENBACH IN 10 JAHREN...

...HAT EIN GUT AUSGEBAUTES ÖPNV-NETZ



In meinem Offenbach der Zukunft gibt es einen „**komfortablen, günstigen (!) und schnell getakteten öffentlichen Nahverkehr.**“

Wir brauchen „**engtaktige, stringente Bus- und Straßenbahnlinien**“ und eine „**günstige Flatrate** (ähnlich dem Hessenticket für Rentner und Schüler) oder **kostenfreien Nahverkehr.**“

Ich wünsche mir einen „**verlässlichen Nahverkehr** (Zug / Bus / Straßenbahn), mit dem man gut an seine Ziele kommt und auch wieder zurück, ohne nachts beten zu müssen, noch einen Bus zu bekommen“. „Eine **Verbindung mit dem ÖPNV sollte eine Alternative zum Auto sein.**“

„**Es muss günstiger werden, mit dem öffentlichen Verkehr in die Stadt zu fahren, als mit dem Auto.**“

Für mich „ganz entscheidend: **365,00 €-Ticket für das gesamte Rhein-Main-Gebiet**, inkl. Mainz, Wiesbaden, Darmstadt. Oder ein deutlich günstigerer Tarif Offenbach - Frankfurt.“

DER VERKEHR IN OFFENBACH IN 10 JAHREN...

...BIETET EIN BREITES MOBILITÄTSANGEBOT UND
BEWEGUNGSFREIHEIT FÜR ALLE BEVÖLKERUNGSGRUPPEN



„Der Verkehr muss im Sinne einer **menschenfreundlichen Stadt** funktionieren. Der Straßenraum sollte **mehr Platz zum Bewegen** und für die langsameren Verkehre bieten und weniger für stehenden Verkehr. Wer ohne eigenen Pkw in Offenbach leben möchte oder sich keinen eigenen Pkw leisten kann, der sollte ohne Einschränkungen in der Stadt und der Region mobil sein. Der **Verkehr soll sicherer sein** für Kinder und eingeschränkte Menschen und die Organisation des Verkehrs soll immer von den "schwächsten" Verkehrsteilnehmenden her gedacht werden, nicht von den Motorisierten.“

„Ich stelle mir vor, dass Offenbach endlich an die **Barrierefreiheit** denkt, damit **Menschen mit Behinderung und ältere Menschen auch ohne Begleitung raus können.**“ Es braucht „sichere Fußwege und an allen Bus- und Bahnhaltstellen Barrierefreiheit.“

Die Stadt Offenbach sollte sich überlegen: „wie schafft man ein/e **nachhaltige/s Brand, Marke und Wertesystem für Offenbachs Mobilität** (ein Logo reicht nicht aus), damit Bewegung im öffentlichen Raum zum vielfältigen Erlebnis wird. . Schaffen Sie die Illusion einer **ländlichen Idylle in Teilen** der Stadt und es wird eine **gute Mischung aus City-Feeling und entschleunigtem Lebensgefühl** entstehen.“

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

DER VERKEHR IN OFFENBACH IN 10 JAHREN...

...HAT EIN INTELLIGENTES UND SINNVOLLES PARKRAUMMANAGEMENT



„**Illegales Gehwegparken sollte stadtweit geahndet werden**“. Allgemein sollte „**Falschparken stärker kontrolliert** und mit höheren Strafen“ belegt werden.

In meinem Offenbach der Zukunft „ist **Parken nicht mehr gratis** und wird mit **zunehmender Innenstadtnähe teurer**.“

„Wir brauchen eine **Steuer für Dauerparker im öffentlichen Raum**, nach m² pro Auto. Großes Auto, hohe Steuern, da mehr Flächenverbrauch.“

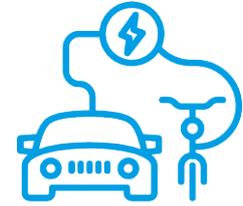
„Die Pkw müssen raus aus der Innenstadt. Im **Idealfall gibt es außerhalb ausreichend Parkraum** und einen **günstigen/kostenfreien Shuttleservice an viele Stellen in der Innenstadt**. Ausnahmen gibt es für Anlieferung von Einkäufen etc., aber engmaschig kontrolliert.“

„Wenn sich die Stadt den Ausbau des Nahverkehrs leisten kann und keine neuen Verkehrsmittel, wie eine Straßenbahn, verwirklichen kann, sollte wenigstens der **Verkehrskollaps durch den Individualverkehr verhindert** werden. In dem Fall müssen **neue Parkplätze, oder Quartiersgaragen zur Verfügung gestellt** werden.“

DER VERKEHR IN OFFENBACH IN 10 JAHREN...

...IST UMWELTFREUNDLICH, SAUBER UND ELEKTRISCH

Ich wünsche mir „einen deutlichen **Ausbau der Elektroladeinfrastruktur**, besonders **in den äußeren Stadtteilen** und nicht nur in der Innenstadt, in der sich sowieso bereits die meisten Angebote befinden.“



Der „**Anteil an E-Fahrzeugen sollte auch im ÖPNV höher werden**“, z. B. durch mehr elektrisch betriebene Busse, Taxis oder Sharing-Angebote.

„Eine **Ladeinfrastruktur** für E-Mobile macht den **Umstieg auf Elektromobilität einfach**.“

...HAT FLÄCHENDECKEND NIEDRIGSCHWELIG NUTZBARE SHARING-ANGEBOTE

„Es sollte auch **in den Wohngebieten Carsharing-Stationen** geben. Nur wenn Carsharing-Autos nah verfügbar sind, werden sie auch viel genutzt.“

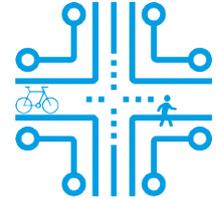


„Ich möchte **fußläufig oder zumindest an den S-Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen** die Möglichkeit haben, Carsharing in Anspruch zu nehmen. Von Bürgel möchte ich mit einem Share-Bike auf den Wochenmarkt fahren können und mit der Straßenbahn wieder zurück. Ich möchte **flexibel in meiner Verkehrsmittelwahl** sein, dabei aber **klimabewusst unterwegs** sein. Notwendig halte ich dafür **flächendeckende Sharing-Angebote** (Auto, Fahrrad, Lastenrad), gute Verknüpfungen mit den S-Bahnhöfen sowie ein lückenloses, sicheres Radverkehrsnetz.“

Sharing-Angebote sollten für alle **niedrigschwellig verfügbar** und nutzbar sein, „nicht mehr nur am Kaiserlei und **ohne umständliche An- und Abmeldeprozesse**.“

DER VERKEHR IN OFFENBACH IN 10 JAHREN...

...IST GEPRÄGT DURCH EIN GUT AUSGEBAUTES FAHRRAD- UND FUSSWEGENETZ



In meinem Offenbach der Zukunft „gibt es **kreuzungsfreie Radschnellwege**, die nicht mit Fußwegen konkurrieren müssen. Bei **Neubaugeländen** werden großzügig **innovative Konzepte für den Fahrradverkehr** [...] mitberücksichtigt.“

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

Ich wünsche mir „sichere, aber vor allem **sinnvoll(!) angelegte Radwege**. Die müssen nicht immer den Hauptstraßen folgen. Beispielsweise sollte man beachten, **wo Radfahrer tendenziell häufiger unterwegs** sind und vielleicht dann eher mal dort für mehr Sicherheit sorgen.“

„In der **Innenstadt und an allen Bahnhöfen** sollten **genügend Fahrradabstellmöglichkeiten** (auch Lastenrad) zur Verfügung stehen.“
„Ohne Hightech, aber vielleicht mit ordentlichen Ständern, wo man das Rad anschießen kann.“

Offenbach braucht „ein **Radwegenetz, damit auch Kinder zukünftig selbstständig in Schule und Kita fahren können**. Weil wenn es für Kinder sicher ist, Rad zu fahren, dann ist es für alle sicher. Wenn die Radfahrenden Infrastruktur bekommen, dann ist es auch für **Zufußgehende** sicher und sie **haben die Gehwege wieder für sich**.“

DER VERKEHR IN OFFENBACH IN 10 JAHREN...

...HAT EINE VERKEHRSBERUHIKTE KERNSTADT MIT WENIGER FLÄCHEN FÜR DEN RUHENDEN VERKEHR



In meinem Offenbach der Zukunft „ist der **Pkw-Verkehr stark eingeschränkt** - entweder durch Anwohner- / Anlieger-Regelungen oder durch verkehrsberuhigte Zonen. Es gibt **Parkmöglichkeiten am Stadtrand**, die über ein **günstiges und gut ausgebautes ÖPNV-Netz** sehr gut angebunden sind. Fahrten und Halte zum Be- und Entladen sind erlaubt.“

Es sollte nur noch möglich sein, „**Pkw auf privaten Grundstücken / Flächen** abzustellen und nicht mehr im öffentlichen Straßenraum. So entsteht **Platz zur Umgestaltung** und für **mehr Aufenthaltsqualität!**“

Autofahren in der Innenstadt sollte unattraktiver werden, z. B. durch das Schaffen von **Anreizen für andere Mobilitätsformen**. Auch „das **Sperren einiger Straßen im Innenstadtbereich** für den Pkw-Verkehr, wie beispielsweise in Gent oder Madrid“, könnte dabei helfen, die Verkehrsbelastung durch Autos zu reduzieren.

Wenn es weniger Autos in der Innenstadt geben soll, braucht es „**genügend Parkplätze außerhalb der Stadt**“, z. B. in Form von Quartiersparkhäusern. Ergänzend bedarf es aber auch „einer **guten Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt** - möglichst nur gegen einen kleinen Ticketpreis“.

Durch eine **Reduzierung der Parkflächen** für Autos wird nicht nur die Aufenthaltsqualität im Straßenraum erhöht, es gibt auch „mehr **Platz für Freiräume und Grünflächen**“. Offenbach braucht „**Straßen, auf die man auch seine Kinder und Großeltern schicken kann**. Mehr Grün. **Mehr Räume, in denen sich alle aufhalten wollen**. Auch Mädchen, Frauen und nicht-Binäre.“

DER VERKEHR IN OFFENBACH IN 10 JAHREN...

...BIETET GLEICHBERECHTIGUNG UND SICHERHEIT FÜR ALLE VERKEHRSARTEN IM STRASSENRAUM



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

„**Zufußgehende, Fahrräder, öffentlicher Verkehr und Autos sollen gleichberechtigt sein.** Es darf sich nicht alles nur an den Autos ausrichten. Alle Geschäfte und Wohnungen sollen zwar prinzipiell auch per Auto erreichbar sein - aber es soll **innerhalb der Stadt oder Stadtteile möglichst keinen Durchgangsverkehr** geben - dies kann durch Einbahnstraßen und Ruheinseln erreicht werden.“

„Ich wünsche **mir bessere Fahrradwege, die gleichzeitig den Autoverkehr nicht einschränken.** Die Fahrradstraßen waren eine nette Idee, sind in der Praxis aber eher gefährlich. Auch die Reduzierungen von Fahrbahnen zugunsten von Radfahrenden ist sowohl für Radfahrende, als auch für Autofahrende unangenehm.“

„Es braucht eine **wirkliche Trennung von Fahrrad, Auto und Zufußgehenden.** Nur so kann Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden.“

„**Ohne Auto geht es nicht**“, da es in der Innenstadt kaum noch Einzelhandel gibt. „Wasserkästen mit dem Fahrrad zu transportieren ist schwierig. **Mobilität benötigt auch Geschwindigkeit.**“ Man sollte nicht „in Extremen denken und handeln, sondern eine **sinnhafte Koexistenz unterschiedlicher Verkehrsarten**“ fördern.

3.5 TEIL IV: WER HAT SICH BETEILIGT?



Stadtteil	Teilnehmende	Einwohnerinnen / Einwohner Stadtteil	Beteiligungquote Stadtteil [%]
Hafen	25	1.812	1,38
Westend	37	5.294	0,70
Rosenhöhe	9	1.318	0,68
Musikerviertel	39	5.723	0,68
Rumpenheim	32	5.258	0,61
Kaiserlei	5	880	0,57
Mathildenviertel	48	9.693	0,50
Waldheim	11	2.267	0,49
Bieber	78	16.469	0,47
Senefelderquartier	39	8.244	0,47
Buchrain	20	4.388	0,46
Bürgel	40	10.219	0,39
Nordend	52	13.634	0,38
Offenbach-Zentrum	64	16.942	0,38
Bieberer Berg	8	2.247	0,36
Lindenfeld	22	7.229	0,30
Offenbach-Ost	6	1.996	0,30
Tempelsee	13	4.456	0,29
Carl-Ulrich-Siedlung	8	3.709	0,22
Lauterborn	20	9.521	0,21
Buchhügel	19	9.268	0,21

Weitere Nennungen (insg. 50 Personen, entspricht ca. 6,1 % aller Teilnehmenden): Rödelheim, Frankfurt am Main, Mühlheim am Main, Rodgau, Obertshausen, Heusenstamm, Erbach, Kronberg im Taunus, Hanau, Neu-Isenburg, Gelnhausen, Langen, Darmstadt, Rödermark, Königstein im Taunus, Schöneck, Friedberg, Mainhausen, Aschaffenburg, Hainburg, Bad Vilbel

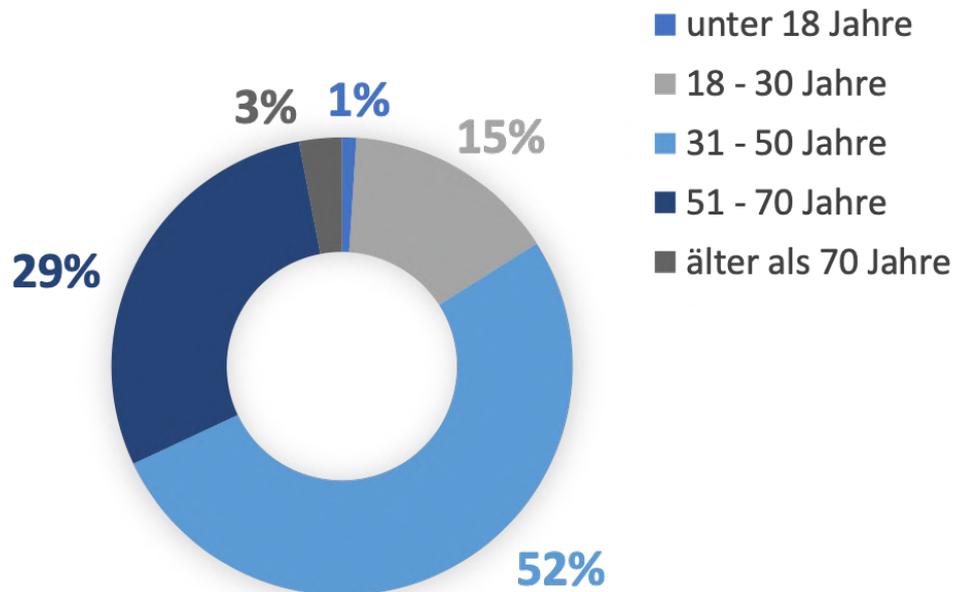


Abb. 2: Verteilung der Teilnehmenden nach Altersgruppen (Online-Befragung für Bürgerinnen und Bürger)

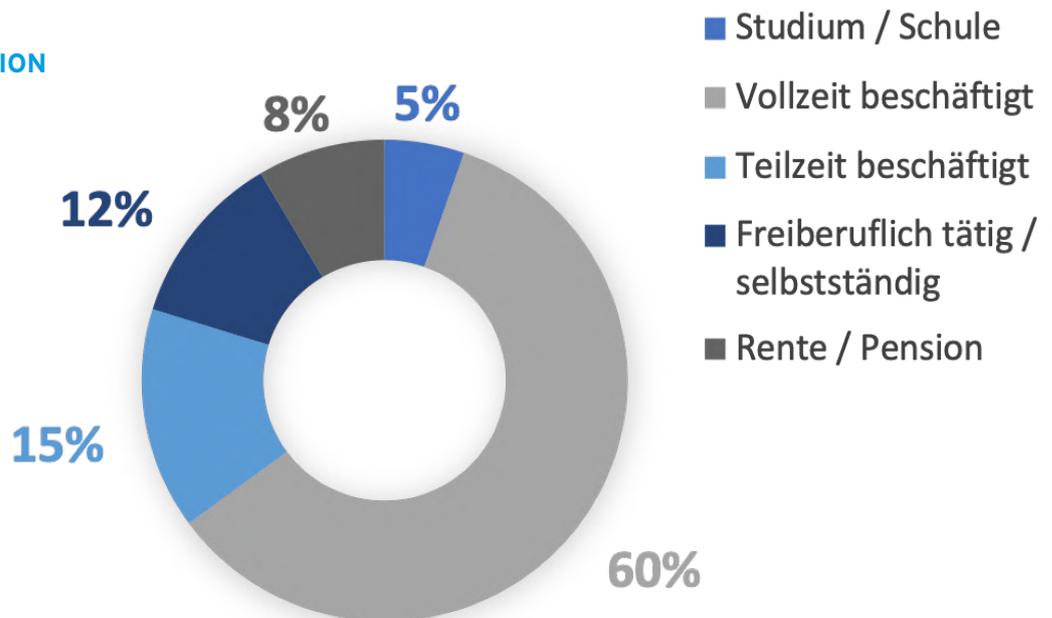


Abb. 3: Erwerbssituation der Teilnehmenden (Online-Befragung für Bürgerinnen und Bürger)



HÖCHSTER
BILDUNGSABSCHLUSS

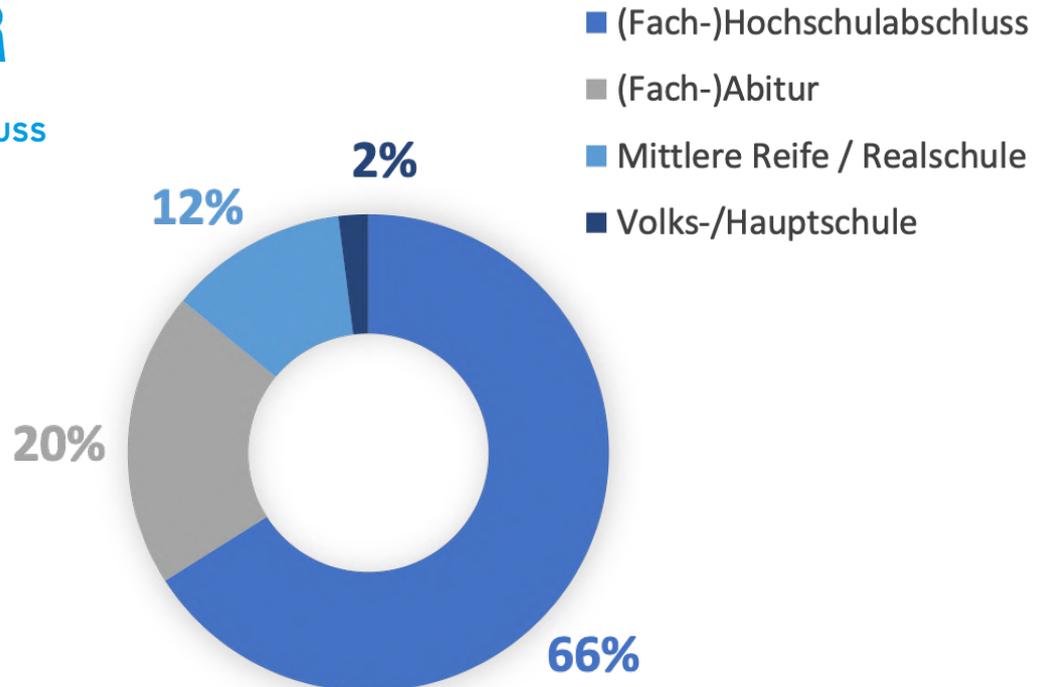


Abb. 4: Höchster Bildungsabschluss der Teilnehmenden (Online-Befragung für Bürgerinnen und Bürger)

ERKENNTNISSE FÜR DEN WEITEREN PROZESS

Auf Basis der demographischen Daten der Teilnehmenden im bisherigen Beteiligungsprozess lassen sich klare Zielgruppen ableiten, die im weiteren Beteiligungsprozess stärker in den Fokus gerückt werden sollten:

- Jugendliche / junge Erwachsene
- Menschen über 70 Jahre
- Personen mit niedrigem Bildungsabschluss
- Schülerinnen und Schüler / Studierende
- Nicht Vollzeit Beschäftigte
- Personen mit mittlerer Reife, Volks- und Hauptschulabschluss

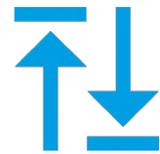
4 | FAZIT UND AUSBLICK



BETEILIGUNGSERGEBNISSE VERDEUTLICHEN KOMPLEXITÄT DER PLANUNGSAUFGABE

Die Ergebnisse des bisherigen Beteiligungsprozesses zeigen klar die Herausforderung für die die Fachplanung auf: die vielfältigen, teils gegenläufigen Interessen der Offenbacher Stadtgesellschaft sind im VEP zu reflektieren. Es ist deutlich herauszustellen, ob und wie die Interessen in Einklang gebracht werden können und sollen. Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen bei Bürgerinnen und Bürgern entsteht, wenn diese verstehen, wie der Verkehr in Offenbach in Zukunft gestaltet sein soll.

ERKENNTNISSE AUS FACHPLANNERISCHEN ANALYSEN UND BETEILIGUNGSPROZESS SIND NUN IM GEGENSTROMPRINZIP ZUSAMMENZUFÜHREN



Mit der Kombination aus Top-Down- (fachplanerischen Analyse) und Bottom-Up-Prinzip (Beteiligung) nähert sich der Erstellungsprozess dem VEP aus zwei unterschiedlichen Richtungen. Die Ergebnisse beider Ansätze sind auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Fachliche Betrachtungen und das öffentliche Meinungsbild sind zu synchronisieren. Dies gelingt im Dialog der Ergebnisse und einem echten Diskurs - auch vor dem Hintergrund von Veränderungen in Richtung einer nachhaltigen Mobilität. Die Kommunikation ist darauf strategisch abzustimmen.



UNTERSCHIEDLICHE ZIELGRUPPEN IN DEN WEITEREN ENTSTEHUNGSPROZESS DES VEP EINZUBINDEN IST VON ZENTRALER BEDEUTUNG...

...um ein inklusives, multiperspektivisch angelegtes Meinungs- und Interessensbild aller Generationen und Bevölkerungsschichten der Stadt Offenbach zu gestalten. Für den weiteren Beteiligungsprozess sollen deshalb unterrepräsentierte Zielgruppen stärker im Rahmen der Ansprache- und Kommunikationsstrategie in den Fokus gerückt werden. So entsteht mit dem VEP eine Orientierungs- und Handlungsgrundlage für Politik und Verwaltung, die von den Bürgerinnen und Bürgern mitgetragen wird.

NACHHALTIGE BETEILIGUNG BENÖTIGT EINE GANZHEITLICHE DIALOGKULTUR

Die Perspektive der Bürgerinnen und Bürger auf das Thema Verkehr in Offenbach (und darüber hinaus) hat eine wichtige Grundlage für die weitere Planungs- und Beteiligungsstrategie geschaffen. Ein erster Eindruck unterschiedlicher Interessen der Stadtgesellschaft lässt sich nach dem bisherigen Beteiligungsprozess bereits erkennen. Diese Erkenntnisse sollen nun im weiteren Dialog zwischen Fachplanung, Verwaltung, Politik und Bürgerschaft geschärft und in konkrete Maßnahmen zur Verkehrsentwicklung weiterentwickelt werden. Um die komplexe Gemengelage der bisherigen Beteiligungsergebnisse zu strukturieren, ist der persönliche Austausch zwischen den Parteien notwendig: Hier setzen die Mobilitätsforen als aufsuchende Formate in den Stadtteilen an.



WEITER GEHT ES MIT STADTTEILSPEZIFISCHEN BETEILIGUNGSFORMATEN

Mit den Mobilitätsforen wird im Sommer 2022 eine dezentrale Beteiligungsstrategie verfolgt. So können die Heterogenität der Stadt, die „Mentalitäten der Ortschaften“ und die Bedürfnisse von deren Bewohnerinnen und Bewohnern in der Planung stärker berücksichtigt werden.

5 ERGEBNISSE IM DETAIL / ANHANG

5.1 FRAGEBOGEN ONLINE-BEFRAGUNG FÜR BÜRGERINNEN UND BÜRGER



Herzlich Willkommen bei der Online-Beteiligung zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP 2035) der Stadt Offenbach am Main.

Über einen Fragebogen und eine interaktive Karte können Sie uns in vier kompakten Teilen Feedback zu unterschiedlichen Themen geben:

Teil 1: Wie Sind Sie unterwegs? (S. 2-5)

Teil 2: Wo läuft es gut? Wo noch nicht? (S. 6-7)

Teil 3: Ihre Wünsche für den Verkehr in Offenbach in 10 Jahren? (S. 8)

Teil 4: Über Sie... (S. 9)

Die Umfrage dauert ca. 5 - 10 Minuten.

Sie können oder möchten zu einem Thema nichts sagen? Mit einem Klick auf den kleinen Pfeil unter der Frage können Sie das Thema überspringen.

Viel Spaß beim Mitmachen!

[Information zur Datenverarbeitung](#)



TEIL 1: WIE SIND SIE UNTERWEGS? 1.1 WOHNORT

In welchem Stadtteil von Offenbach wohnen Sie?

Ich wohne nicht in Offenbach, sondern in...

Falls Sie nicht in Offenbach wohnen: Warum sind Sie hier unterwegs? (Mehrfachauswahl möglich)

- Arbeit / Ausbildung Einkaufen Bekannte oder Verwandte besuchen / treffen Café / Restaurant / Kneipe besuchen
 Ausflüge (z.B. ins Kino oder in die Natur)



2 / 9





TEIL 1: WIE SIND SIE UNTERWEGS?

1.2 VERKEHRSMITTELNUTZUNG

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie, um sich in der Stadt Offenbach zu bewegen? Und wie oft?

	oft	gelegentlich	selten	nie	keine Angabe
Straßenbahn / U-Bahn	<input type="radio"/>				
S-Bahn / Regionalzug	<input type="radio"/>				
Bus	<input type="radio"/>				
Taxi	<input type="radio"/>				
zu Fuß	<input type="radio"/>				
Rollstuhl oder Gehilfe	<input type="radio"/>				
Fahrrad / E-Bike / Pedelec	<input type="radio"/>				
Lastenrad	<input type="radio"/>				
E-Scooter	<input type="radio"/>				
eigener Pkw	<input type="radio"/>				
Mitfahrerin / Mitfahrer im Pkw	<input type="radio"/>				
Carsharing / Mietwagen	<input type="radio"/>				
Motorroller / Motorrad	<input type="radio"/>				

Welche sonstigen Verkehrsmittel nutzen Sie? Und wie oft?

Hier Text eingeben



3 / 9





TEIL 1: WIE SIND SIE UNTERWEGS?

1.3 WOHNUMFELD

Wie bewerten Sie Ihr Wohnumfeld hinsichtlich...

	sehr gut	eher gut	neutral	eher schlecht	sehr schlecht	keine Angabe
Angebot im Bahnverkehr (Taktung, Linienführung)	<input type="radio"/>					
Angebot im städtischen Busverkehr (Taktung, Linienführung, Haltestellen)	<input type="radio"/>					
Fußwege	<input type="radio"/>					
Sicherheit für Zufußgehende im Straßenverkehr	<input type="radio"/>					
Barrierefreiheit	<input type="radio"/>					
Radwege	<input type="radio"/>					
Abstellangebote für Fahrräder	<input type="radio"/>					
Angebote für Leihfahrräder	<input type="radio"/>					
Elektroladeinfrastruktur für Pkw	<input type="radio"/>					
Straßen (Zustand, Breite, Führung)	<input type="radio"/>					
öffentliches Parkangebot für Pkw	<input type="radio"/>					
Parkplätze für Lieferanten / Handwerksbetriebe	<input type="radio"/>					
Angebote für Car-Sharing	<input type="radio"/>					
Qualität der öffentlichen Aufenthaltsräume	<input type="radio"/>					



4 / 9





TEIL 1: WIE SIND SIE UNTERWEGS?

1.4 HANDLUNGSFELDER

Mit Blick in die Zukunft: Welche der unten genannten Handlungsfelder sind Ihnen wichtig für Offenbach?

	sehr wichtig	eher wichtig	teils, teils	eher nicht wichtig	gar nicht wichtig	keine Angabe
Ausbau des Angebots im Bahnverkehr	<input type="radio"/>					
Ausbau des Angebots im städtischen Busverkehr	<input type="radio"/>					
Ausbau und Instandhaltung der Fußwege	<input type="radio"/>					
Barrierefreiheit	<input type="radio"/>					
Ausbau und Instandhaltung der Radwege	<input type="radio"/>					
Ausbau moderner und sicherer Abstellanlagen für Fahrräder	<input type="radio"/>					
Ausbau und Instandhaltung der Straßen für Pkw	<input type="radio"/>					
Verbesserung des Parkraumangebotes für Pkw im Straßenraum	<input type="radio"/>					
Ausbau von Car-Sharing-Angeboten	<input type="radio"/>					
Ausbau der Elektroladeinfrastruktur	<input type="radio"/>					
Verbesserung der Aufenthaltsqualität an öffentlichen Plätzen	<input type="radio"/>					
Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit	<input type="radio"/>					

Welche Handlungsfelder sind Ihnen darüber hinaus noch besonders wichtig?

Hier Text eingeben



5 / 9





TEIL 3: WO LÄUFT ES GUT? WO NOCH NICHT? INTERAKTIVE KARTE

In diesem Teil können Sie uns über eine interaktive Karte zeigen, wo in Offenbach der Verkehr gut funktioniert - und wo noch nicht.

Sie möchten in die Karte hinein- oder herauszoomen? Klicken Sie einfach auf das „+“ oder das „-“-Symbol neben der Frage links oben im Bild. Alternativ können Sie auch Ihr Mausrad benutzen.

Sie haben Schwierigkeiten damit, bestimmte Gebiete auf der Karte zu finden? Mit einem Klick auf das kleine Lupen-Symbol oben links auf dem Bildschirm öffnet sich eine Suchleiste, in die Sie einen Stadtteil oder eine Adresse eingeben können. Die Karte zoomt dann automatisch an den angegebenen Ort.

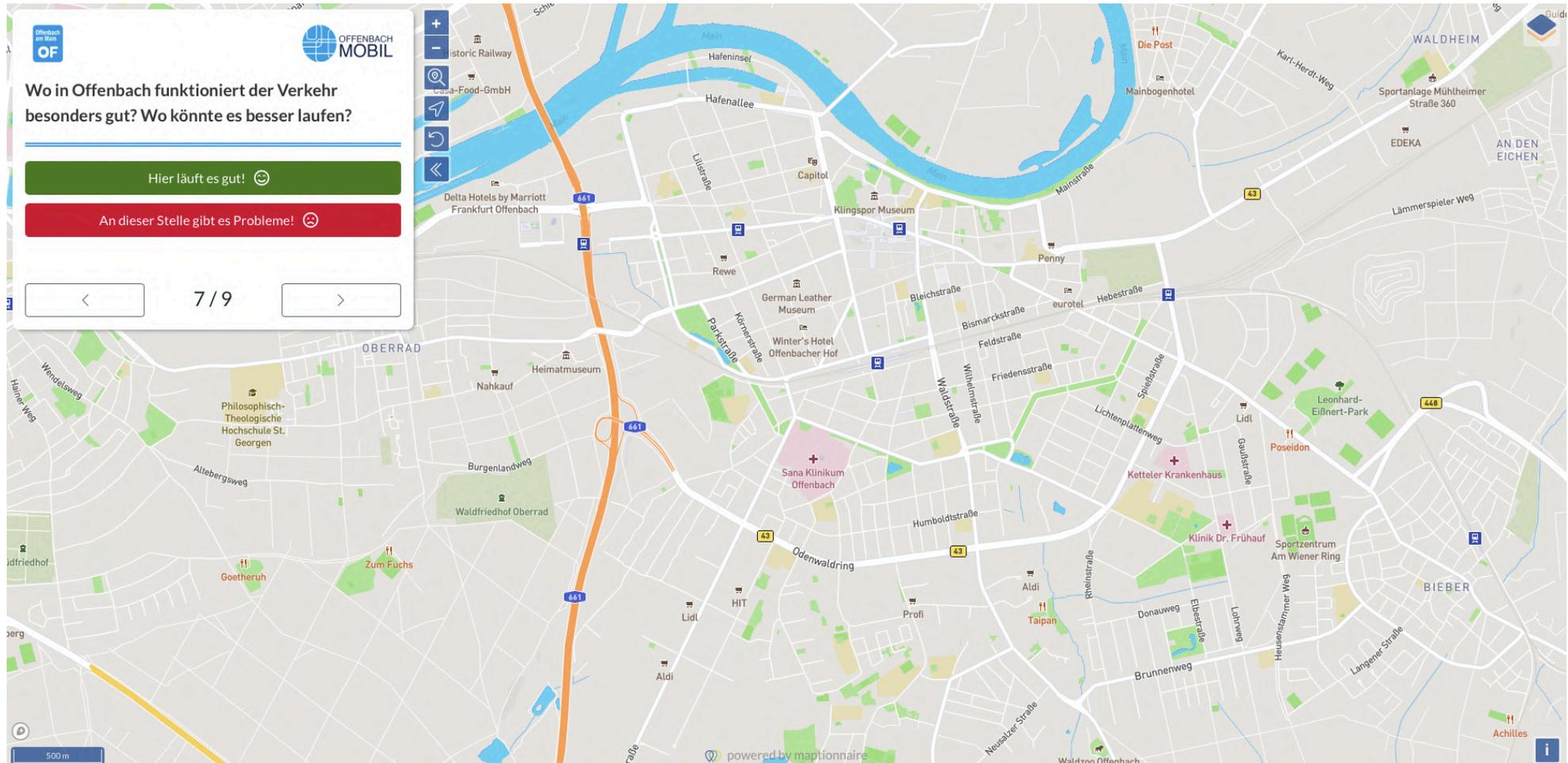
Sie möchten uns anhand eines Fotos zeigen, was besonders gut oder schlecht funktioniert? Nachdem Sie einen Ort markiert haben, finden Sie ganz unten im Pop-Up-Menü einen Button zum Foto-Upload (funktioniert nicht mit dem Microsoft Internet-Explorer).

Sie haben Ihre Markierungen gesetzt oder möchten das Thema überspringen? Mit einem Klick auf den kleinen Pfeil unter der Frage geht es weiter.



6 / 9







TEIL 3: OFFENBACH IN 10 JAHREN

Wie stellen Sie sich den Verkehr in Offenbach in 10 Jahren vor? Was sind hier Ihre Wünsche? Welche Anforderungen stellen Sie an den zukünftigen Verkehr?

(max. 500 Zeichen)



8 / 9





TEIL 4: ÜBER SIE...

(Alle Angaben sind freiwillig und dienen ausschließlich statistischen Zwecken)

Wie alt sind Sie?

Ihr Geschlecht?

Welchen höchsten Bildungsabschluss haben Sie?

Sonstiges, und zwar:

In welcher Erwerbssituation befinden Sie sich? (Mehrfachauswahl möglich)

- Schule / Studium / Ausbildung Vollzeit beschäftigt Teilzeit beschäftigt Freiberuflich tätig / Selbstständig
 Rente / Pension Hausfrau / Hausmann / in Elternzeit Zurzeit nicht erwerbstätig Keine Angabe

Sonstiges, und zwar:

Über welches Nettoeinkommen verfügt Ihr Haushalt?

Wie viele Personen leben insgesamt in Ihrem Haushalt?

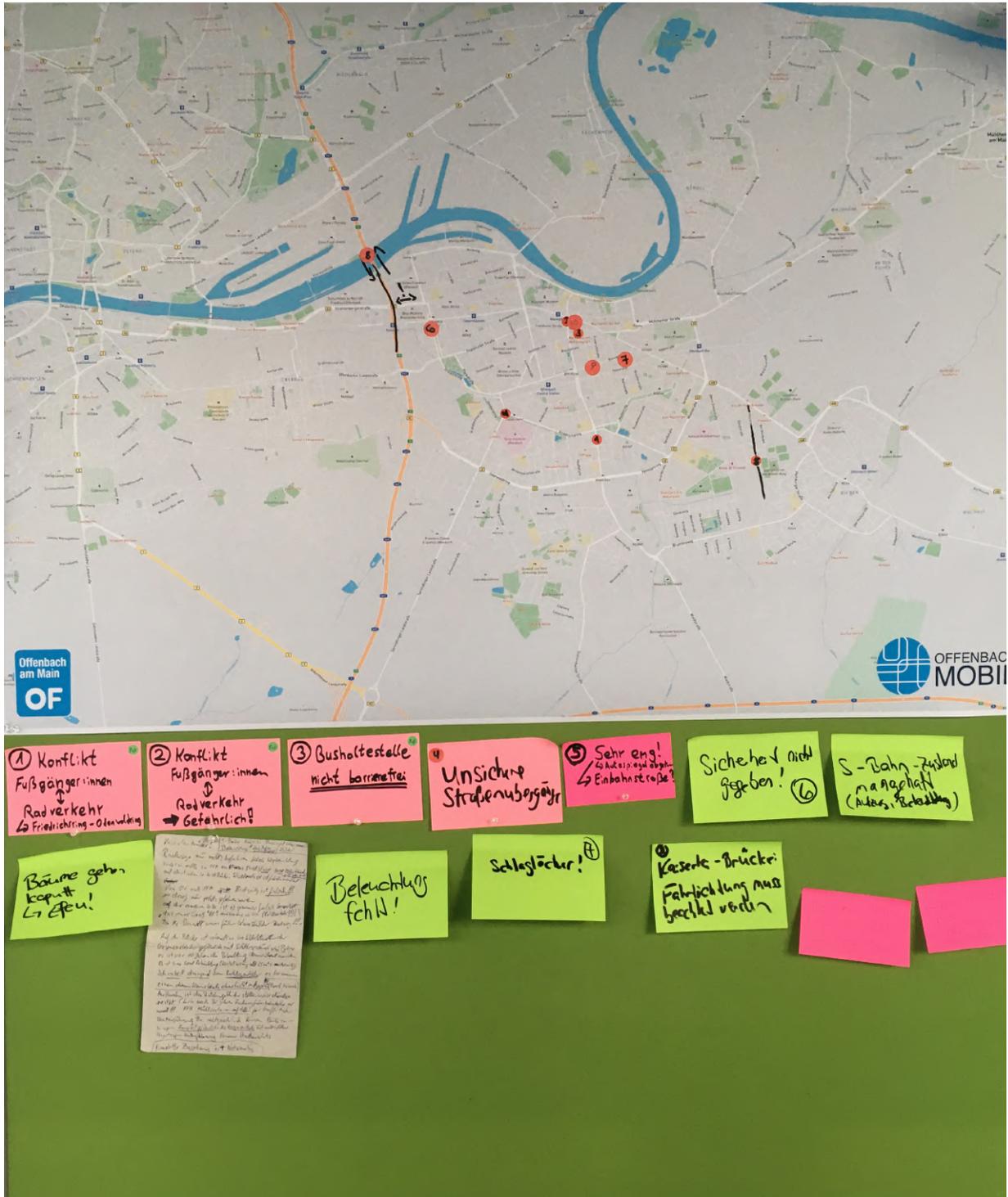
Wie viele davon sind unter 14 Jahre alt?

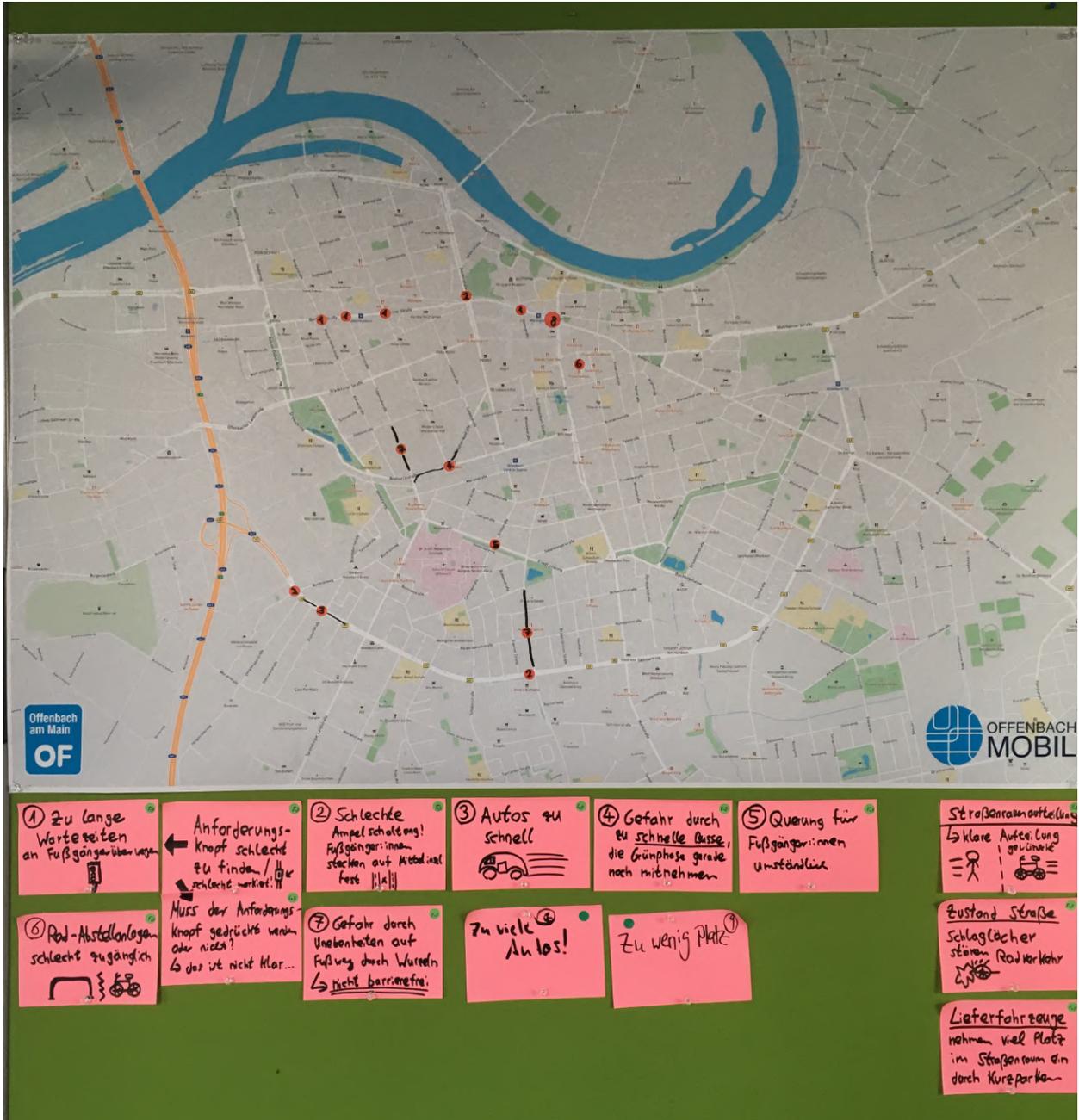


9 / 9

Fertig!

5.2 ERGEBNISSE ANALOGE BETEILIGUNG / PROJEKTBURO (STAND: 01.03.2022)





5.3 TEIL I: WIE SIND SIE UNTERWEGS?

5.3.1 VERKEHRSMITTELNUTZUNG

(4 = oft, 1 = nie)

	Straßenbahn / U-Bahn	S-Bahn / Regionalzug	Bus	Taxi	zu Fuß	Rollstuhl oder Gehhilfe	Fahrrad / E-Bike / Pedelec	Lastenrad	E-Scooter	eigener Pkw	Mitfahrerin / Mitfahrer im Pkw	Carsharing / Mietwagen	Motorroller / Motorrad
oft (=4)	21	173	114	6	434	6	341	26	3	234	65	2	17
gelegentlich (=3)	50	170	164	45	132	2	105	28	6	117	112	41	21
selten (=2)	105	160	189	185	32	4	67	30	16	85	143	55	10
nie (=1)	249	59	110	263	9	387	62	353	405	134	126	337	388
Nennungen Gesamt	425	562	577	499	607	399	575	437	430	570	446	435	436
Keine Angabe	279	142	127	205	97	305	129	267	274	134	258	269	268
Bewertung Gesamt	1,63	2,81	2,49	1,59	3,63	1,07	3,26	1,38	1,09	2,79	2,26	1,33	1,24

5.3.2 BEWERTUNG DES WOHNUMFELDS

5 = sehr gut, 1 = sehr schlecht

	Angebot im Bahnverkehr	Angebot im städtischen Busverkehr	Fußwege	Sicherheit für Zufußgehende im Straßen- verkehr	Barriere- freiheit	Radwege	Abstellangeb. für Fahrräder	Angebote für Leihfahrräder	Elektroladeinfra- struktur für Pkw	Straßen (Zustand, Breite, Führung)	öffentliches Parkangebot für Pkw	Parkplätze für Lieferanten / Handwerksb.	Angebote für Carsharing	Qualität der öffentlichen Aufenthalts- räume	Mittelwert
Bieber	3,60	3,43	2,83	2,83	2,65	2,45	2,26	2,61	1,80	2,15	2,33	2,45	2,37	2,23	2,57
Bieberer Berg	4,14	3,43	3,43	3,25	2,25	2,71	2,14	2,50	2,67	2,75	2,67	2,40	2,50	2,20	2,79
Buchhügel	3,20	3,50	3,53	3,06	2,92	2,59	2,40	1,78	1,56	2,93	3,27	2,67	2,10	2,94	2,75
Buchrain	2,74	2,56	3,47	3,32	2,40	2,94	2,53	2,60	1,30	2,82	3,06	2,36	2,00	2,80	2,64
Bürgel	3,28	3,58	3,28	3,08	2,57	3,19	2,44	2,80	1,71	2,22	2,67	2,08	2,25	2,43	2,68
Carl-Ulrich-Siedl.	3,40	3,20	3,00	2,50	2,80	3,33	2,00	1,00	1,00	2,50	3,67	1,33	2,00	1,67	2,39
Hafen	2,80	2,79	3,39	2,92	1,95	2,64	2,65	2,69	1,53	2,25	2,29	2,13	2,82	2,55	2,53
Kaiserlei	4,00	3,00	2,75	2,50	2,00	2,67	2,00	2,50	1,33	2,67	2,75	2,25	1,67	3,25	2,52
Lauterborn	2,33	2,94	2,78	2,72	2,00	2,65	2,50	2,18	1,78	2,35	2,44	2,27	1,90	1,63	2,32
Lindenfeld	3,11	2,71	3,00	2,84	2,00	2,84	2,56	2,08	1,64	1,90	2,61	1,36	2,33	2,11	2,36
Mathildenviertel	3,62	3,26	2,63	2,33	2,21	2,18	2,21	2,10	1,80	2,26	2,58	1,97	2,36	1,71	2,37
Musikerviertel	2,79	3,44	3,31	2,91	2,52	2,94	2,70	1,95	1,59	2,15	2,73	2,07	2,63	2,17	2,56
Nordend	3,83	3,14	3,23	2,81	2,15	2,50	2,52	2,33	1,45	1,77	2,00	1,89	2,42	2,24	2,45
Offenbach-Ost	3,60	3,00	3,17	3,00	2,67	3,00	2,33	2,33	1,00	2,40	2,60	1,20	1,50	1,00	2,34
Offenbach-Zentr.	3,73	3,27	2,97	2,58	2,21	2,35	2,41	2,80	1,69	2,40	2,89	2,05	2,85	1,90	2,58
Rosenhöhe	1,67	2,33	2,78	2,75	2,50	2,88	2,13	2,20	1,67	2,44	1,89	2,29	2,00	1,67	2,23
Rumpenheim	2,81	3,04	3,03	2,82	2,71	2,70	2,12	2,75	1,63	2,20	2,33	1,79	2,50	1,95	2,46
Senefelderquartier	2,89	3,49	3,27	2,56	1,97	2,71	2,36	2,24	1,83	2,42	3,26	2,48	3,00	2,06	2,61
Tempelsee	2,75	2,58	3,23	2,54	2,18	2,58	2,45	2,75	2,71	2,08	2,40	2,13	3,17	2,92	2,61
Waldheim	2,33	3,00	3,10	3,00	2,83	2,89	2,63	2,67	1,50	2,56	2,14	2,25	2,60	2,50	2,57
Westend	4,14	3,67	3,39	2,78	2,54	2,69	2,61	2,59	1,77	2,32	2,67	2,05	2,61	2,40	2,73
Gesamt	3,18	3,11	3,12	2,81	2,38	2,73	2,37	2,35	1,66	2,35	2,63	2,07	2,36	2,20	2,53

5.3.3 HANDLUNGSFELDER FÜR DIE ZUKUNFT

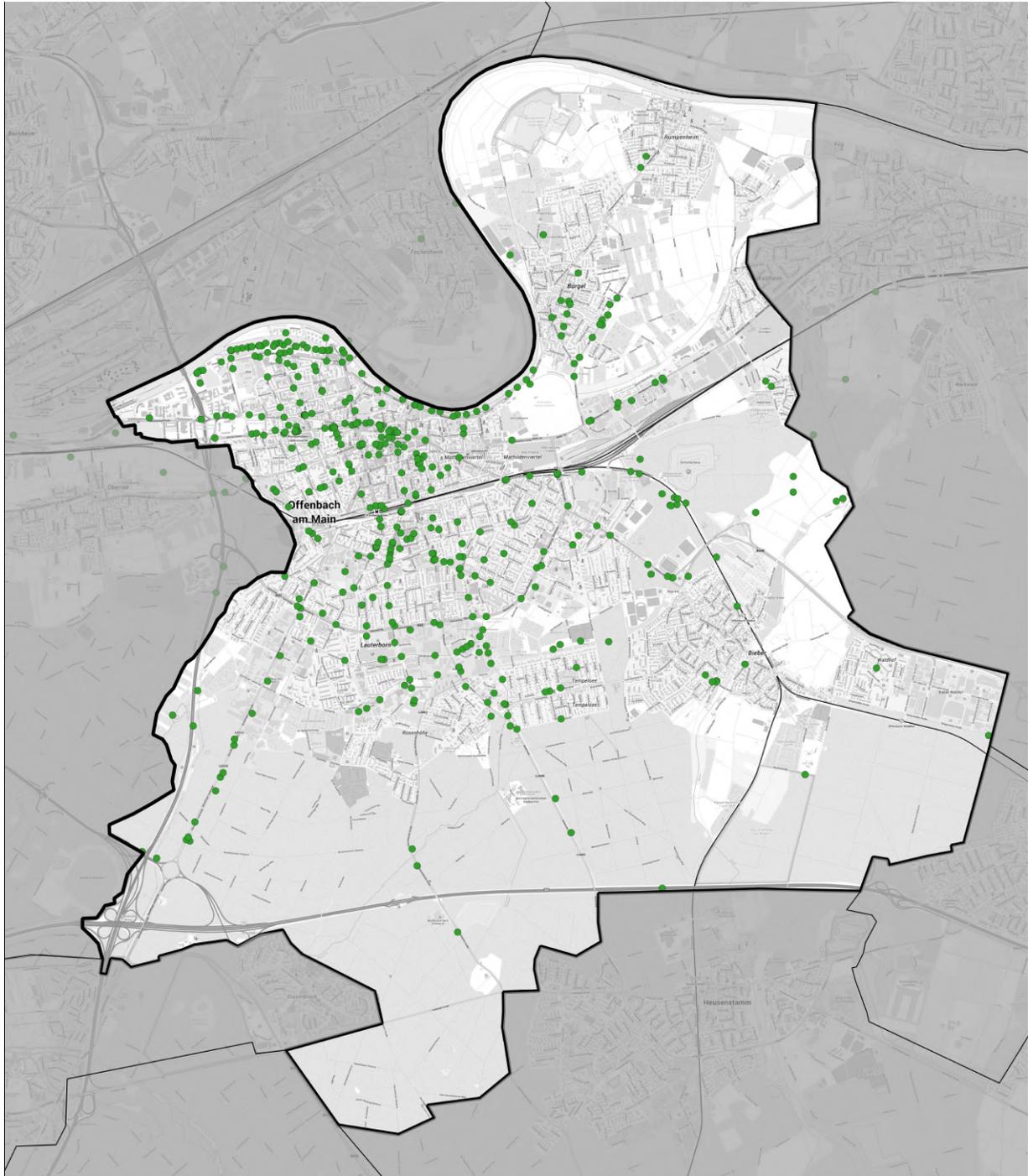
5 = sehr wichtig, 1 = gar nicht wichtig

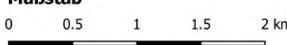
	Ausbau des Angebots im Bahnverkehr	Ausbau des Angebots im städtischen Busverkehr	Ausbau und Instandhaltung der Fußwege	Barrierefreiheit	Ausbau und Instandhaltung der Radwege	Ausbau moderner und sicherer Abstellanlagen für Fahrräder	Ausbau und Instandhaltung der Straßen für Pkw	Verbesserung des Parkraumangebotes für Pkw im Straßenraum	Ausbau von Carsharing- Angeboten	Ausbau der Elektroladeinfrastruktur	Verbesserung der Aufenthaltsqualität an öffentlichen Plätzen	Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit
sehr wichtig (= 5)	243	212	336	249	366	260	137	146	91	155	328	363
eher wichtig (= 4)	170	180	187	165	92	144	97	65	158	138	157	128
teil, teils (= 3)	86	94	50	58	54	70	120	82	118	89	45	40
eher weniger wichtig (= 2)	45	57	17	28	29	37	108	83	56	38	10	13
gar nicht wichtig (= 1)	18	15	3	13	38	46	95	178	52	47	8	4
Nennungen Gesamt	562	558	593	513	579	557	557	554	475	467	548	548
Keine Angabe	142	146	111	191	125	147	147	150	229	237	156	156
Bewertung Gesamt	4,02	3,93	4,41	4,19	4,24	3,96	3,13	2,85	3,38	3,68	4,44	4,52

5.4 TEIL II: WO LÄUFT ES GUT? WO NOCH NICHT?

5.4.1 GESAMTDARSTELLUNG MELDUNGEN „HIER LÄUFT ES GUT“

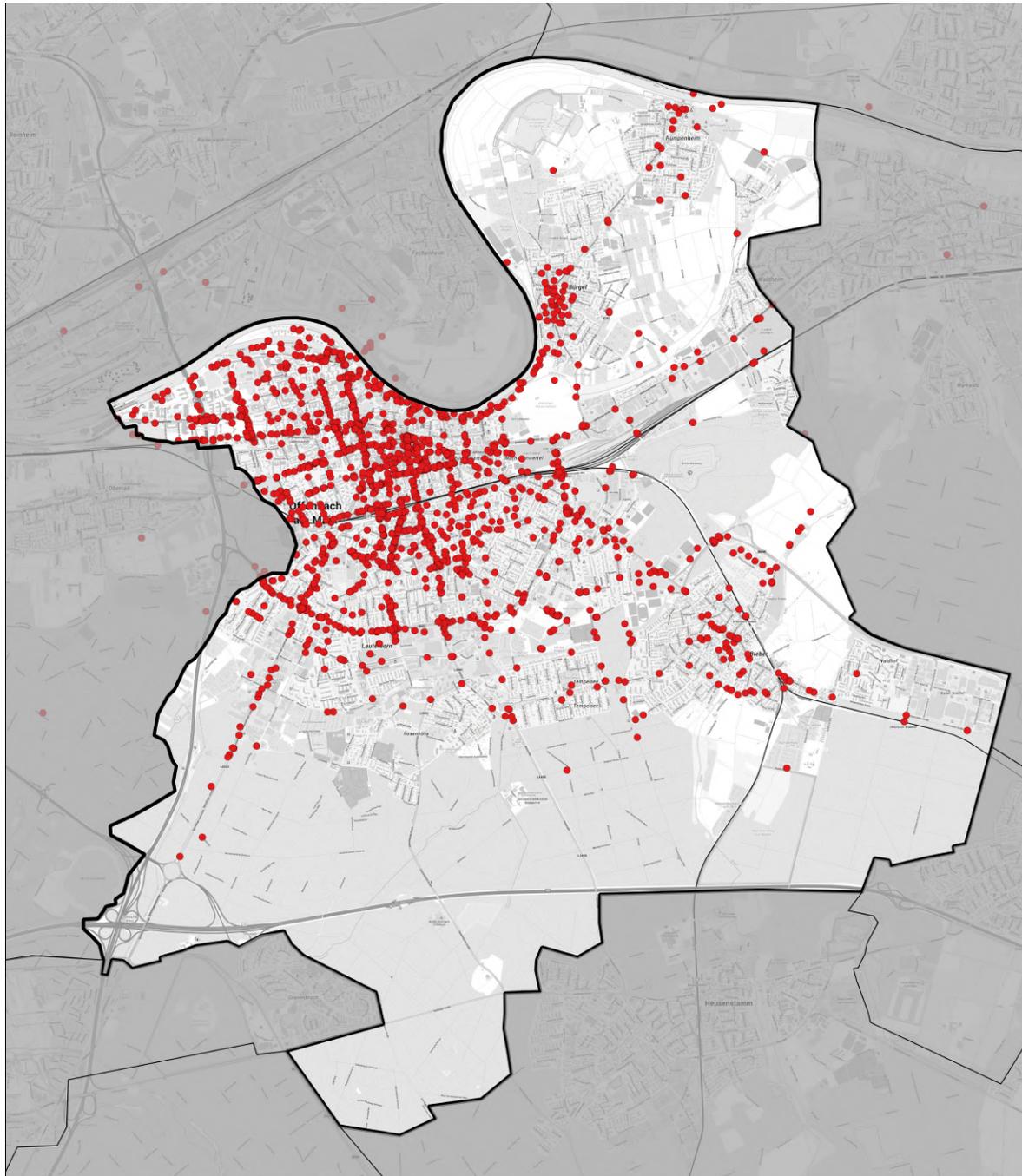
Insgesamt 771 positive Einzelnennungen



<p>Projekt</p>  <p>Verkehrsentwicklungsplan 2035 für die Stadt Offenbach am Main</p>	<p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Positive Nennungen im Stadtgebiet <p>Maßstab</p> 	<p>Auftraggeber</p> <p>Magistrat der Stadt Offenbach am Main</p> 
<p>Titel</p> <p>Ergebnisse Online-Beteiligung Bürgerschaft</p>	<p>Auftragnehmer</p>  <p>Zentrum für integrierte Verkehrssysteme</p>  <p>BY KRISTINA OLDENBURG</p>	<p>Bearbeitung: ZIV</p> <p>Stand: 03/2022</p> <p>Anlage X.XX</p>

5.4.2 GESAMTDARSTELLUNG MELDUNGEN „AN DIESER STELLE GIBT ES PROBLEME“

Insgesamt 2.661 negative Einzelnennungen

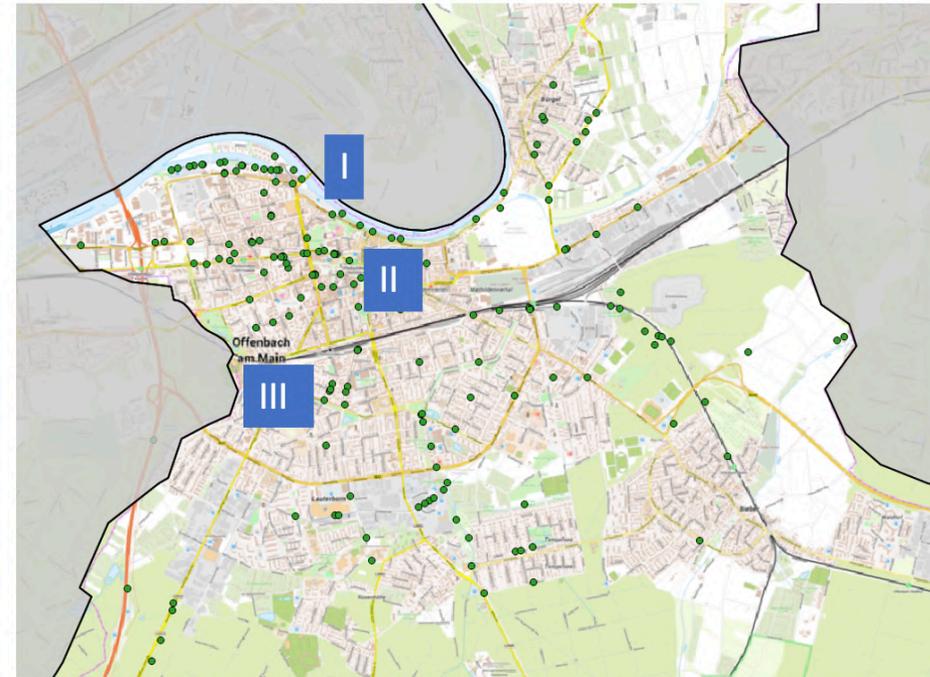


<p>Projekt</p>  <p>Verkehrsentwicklungsplan 2035 für die Stadt Offenbach am Main</p>	<p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Negative Nennungen/ Problemstellen im Stadtgebiet <p>Maßstab</p> <p>0 0,5 1 1,5 2 km</p> 	<p>Auftraggeber</p> <p>Magistrat der Stadt Offenbach am Main</p> 
<p>Titel</p> <p>Ergebnisse Online-Beteiligung Bürgerschaft</p>	<p>Auftragnehmer</p>  <p>Bearbeitung: ZIV Stand: 03/2022</p> <p>Anlage X.XX</p>	

5.4.3 RADVERKEHR

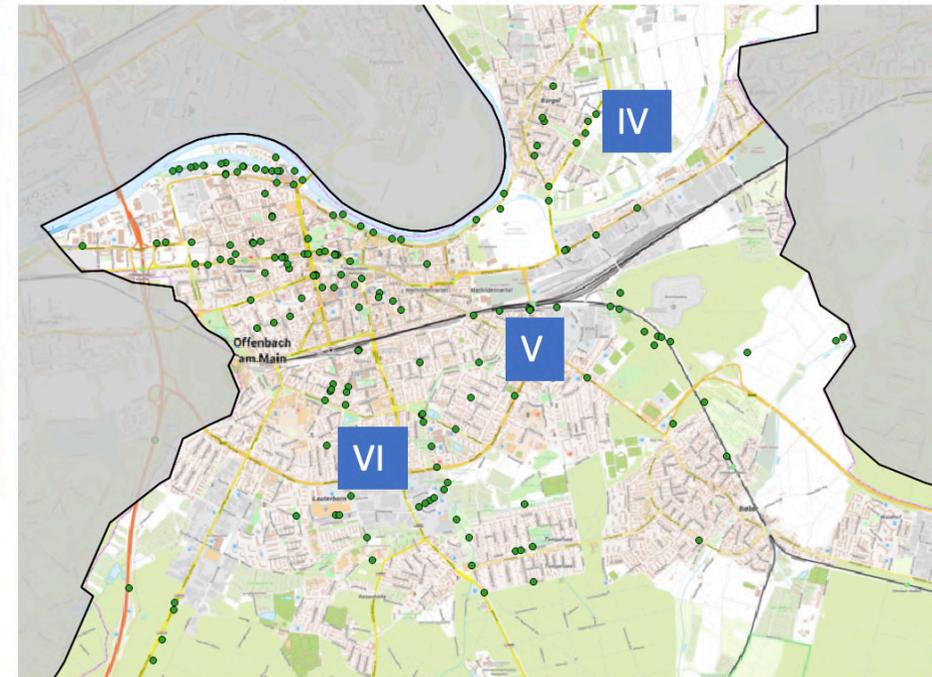
Insgesamt 177 positive Einzelnennungen (1 / 2)

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



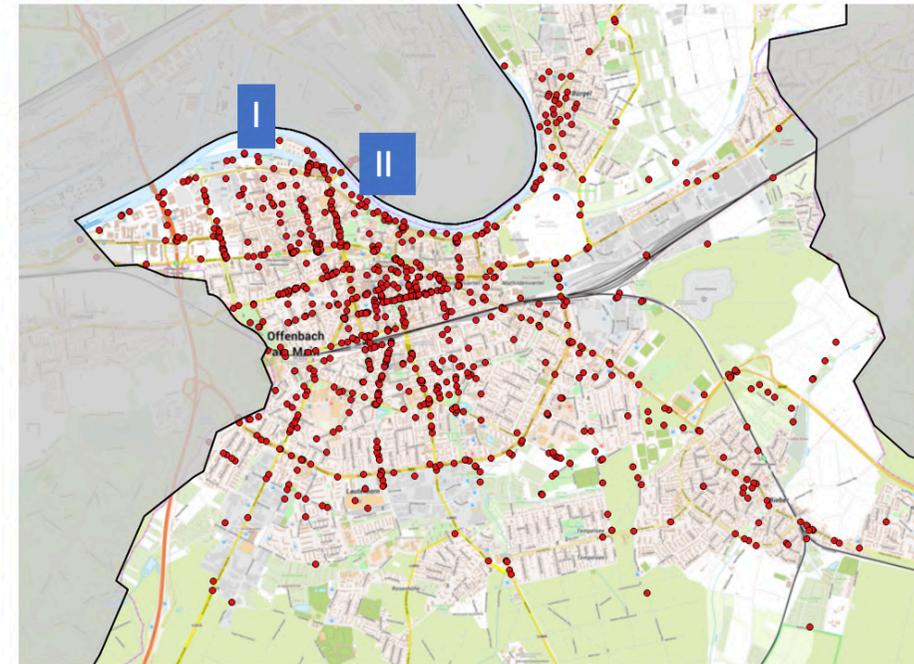
Insgesamt 177 positive Einzelnennungen (Radverkehr; 2 / 2)

Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Positives
IV	Bürgel (Mainzer Ring + Von-Behring-Straße)	- Abgegrenzte Fahrradwege - Fahrradstraße im Zentrum ist sehr hilfreich
V	Ostbahnhof Offenbach	- Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten (Call-a-bike-Station) - Fahrradstraße am Bahnhof ist sehr hilfreich
VI	Waldstraße (Am Hainbach + Industriegebiet?)	- Industriebahnweg mit Trennung des Radverkehrs vom MIV - Gut ausgebauter Radweg am Hainbach



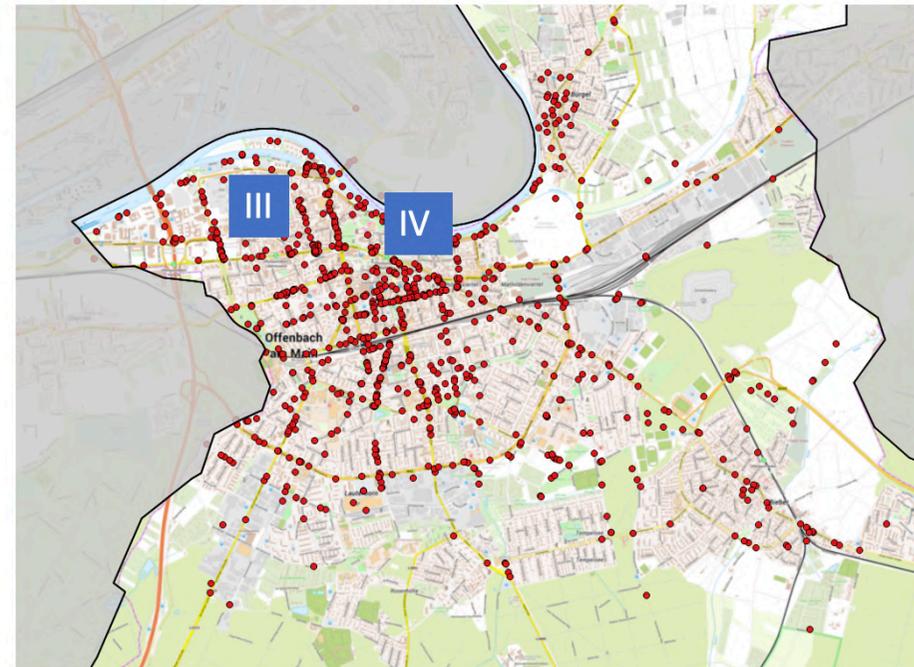
Insgesamt 962 negative Einzelnennungen (Radverkehr; 1 / 5)

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



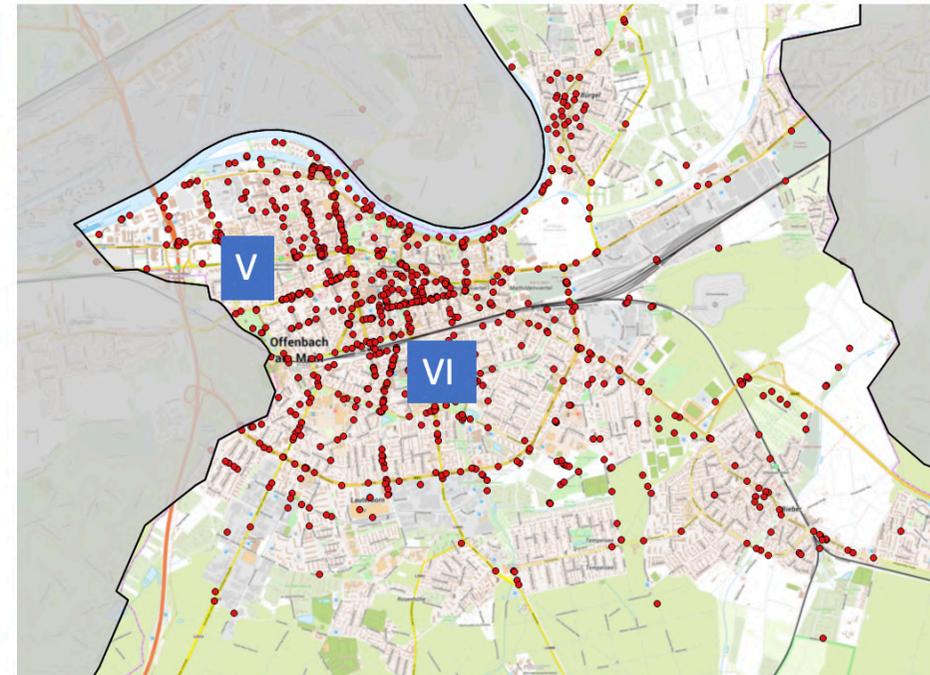
Insgesamt 962 negative Einzelnennungen (Radverkehr; 2 / 5)

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



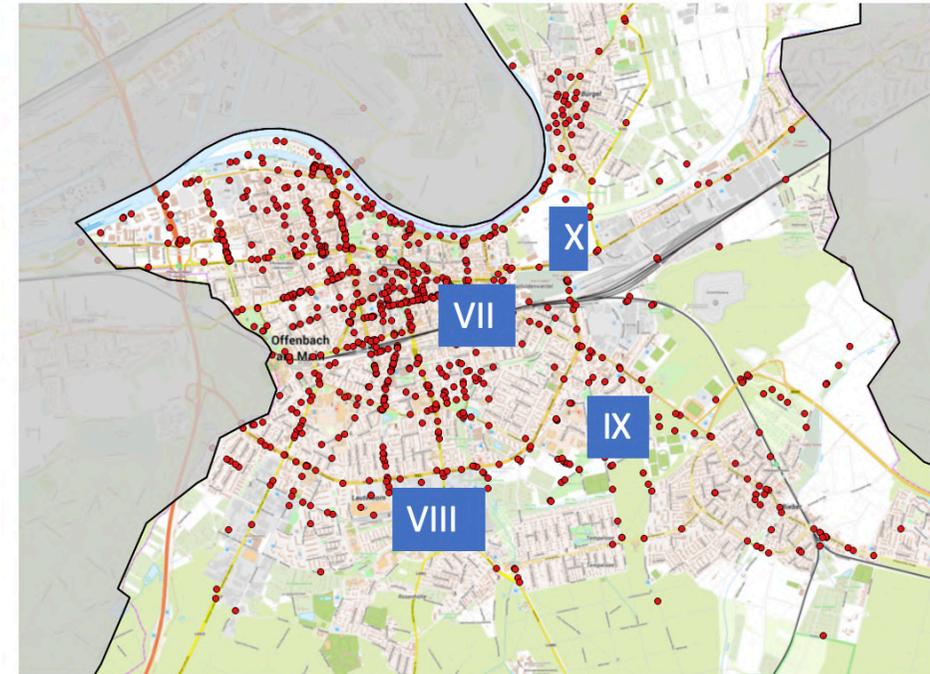
Insgesamt 962 negative Einzelnennungen (Radverkehr; 3 / 5)

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



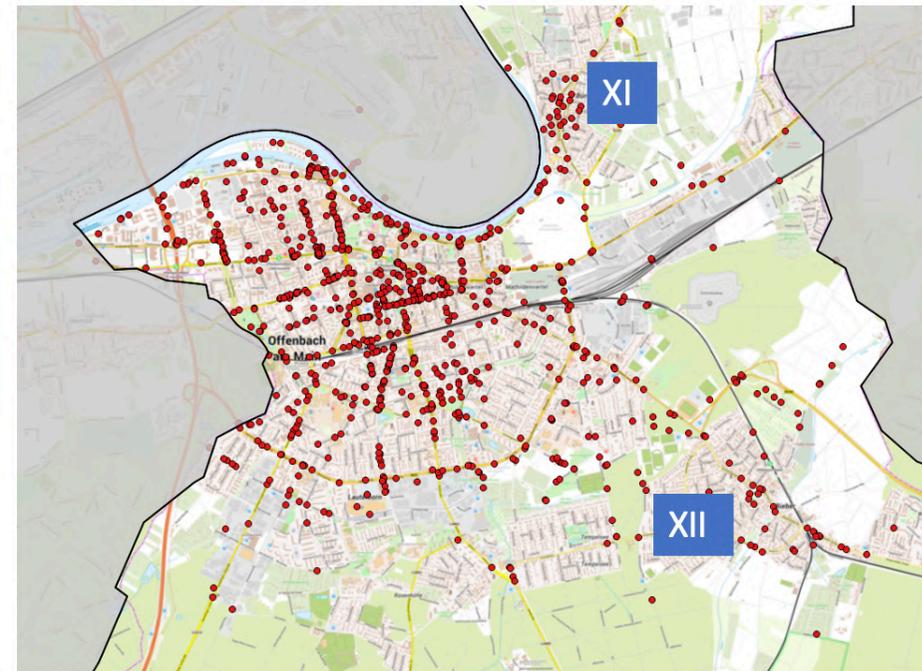
Insgesamt 962 negative Einzelnennungen (Radverkehr; 4 / 5)

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



Insgesamt 962 negative Einzelnenennungen (Radverkehr; 5 / 5)

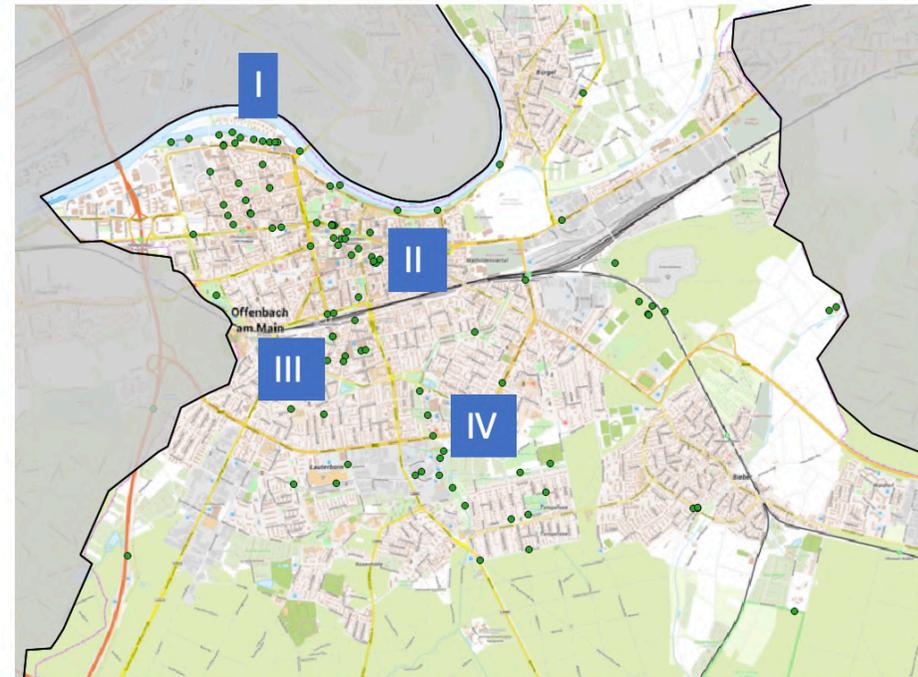
Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
XI	Bürgel	<ul style="list-style-type: none"> - Nicht genügend Raum für Fahrradfahrer; - Gehwege werden als Radwege genutzt - Unübersichtlicher Verkehr - Schutzstreifen werden zugeparkt
XII	Bieber (Seligenstädter Straße)	<ul style="list-style-type: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



5.4.4 FUSSVERKEHR

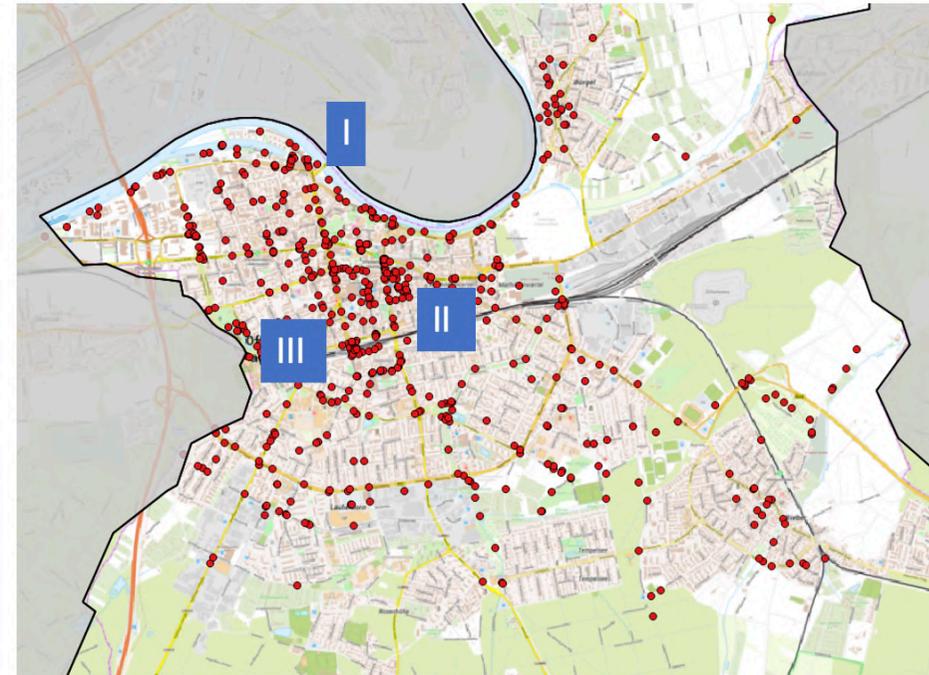
Insgesamt 107 positive Einzelmeldungen

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



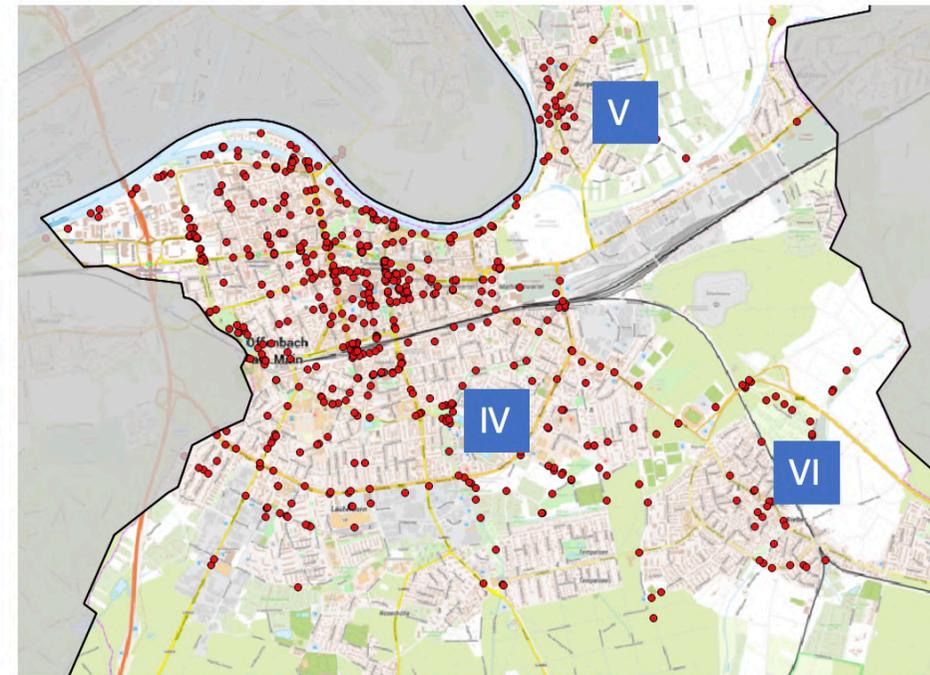
Insgesamt 714 negative Einzelmeldungen (Fußverkehr; 1 / 2)

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



Insgesamt 714 negative Einzelmeldungen (Fußverkehr; 2 / 2)

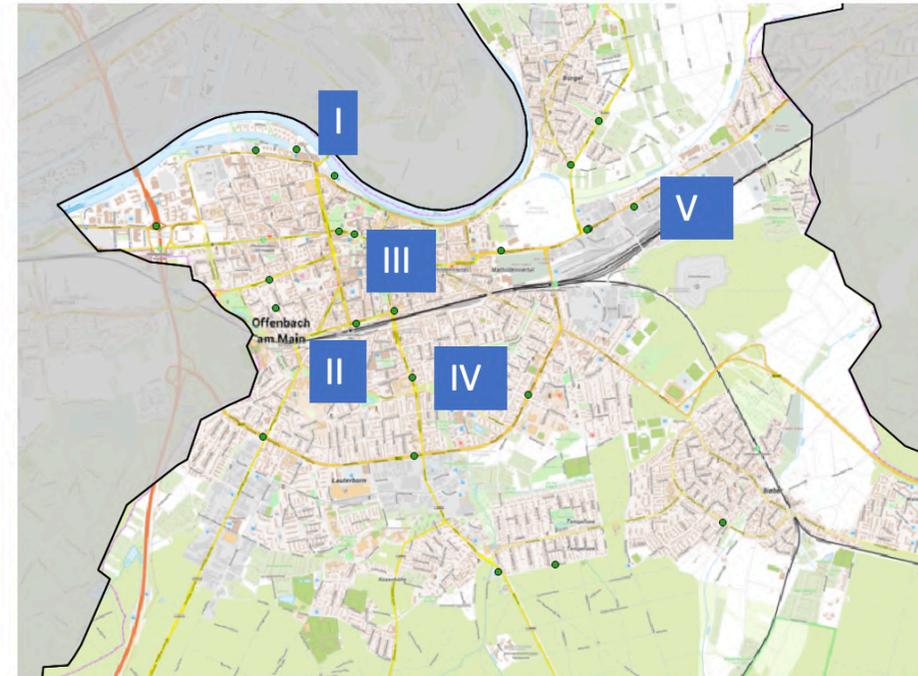
Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
IV	Waldstraße + Hessenring	<ul style="list-style-type: none"> - Zu wenige Querungsmöglichkeiten - Gefährliche Situationen durch Missachtung der Verkehrsführung von Pkw-Fahrern - Zu wenige Zebrastreifen
V	Bürgel (Offenbacher Straße + Langstraße)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



5.4.5 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (PKW)

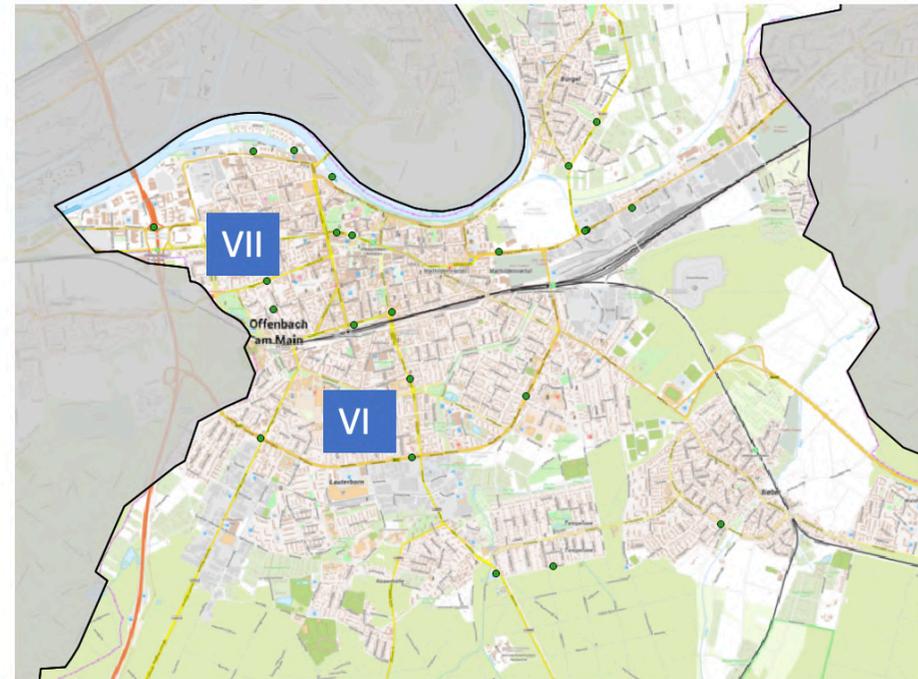
Insgesamt 23 positive Einzelnennungen (1 / 2)

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



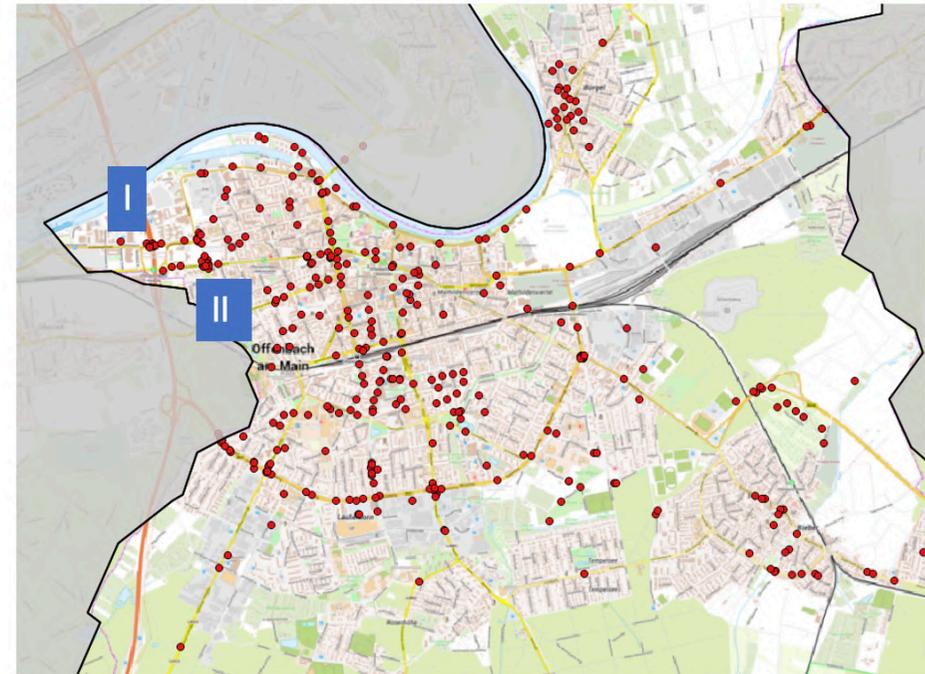
Insgesamt 23 positive Einzelnennungen (Motorisierter Individualverkehr; 2 / 2)

Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Positives
VI	B43	- Odenwaldring funktioniert gut
VII	Frankfurter Straße	- Grünpfeil zum Rechtsabbiegen (Tulpenhofstraße) ist hilfreich und sollte öfter gegeben sein



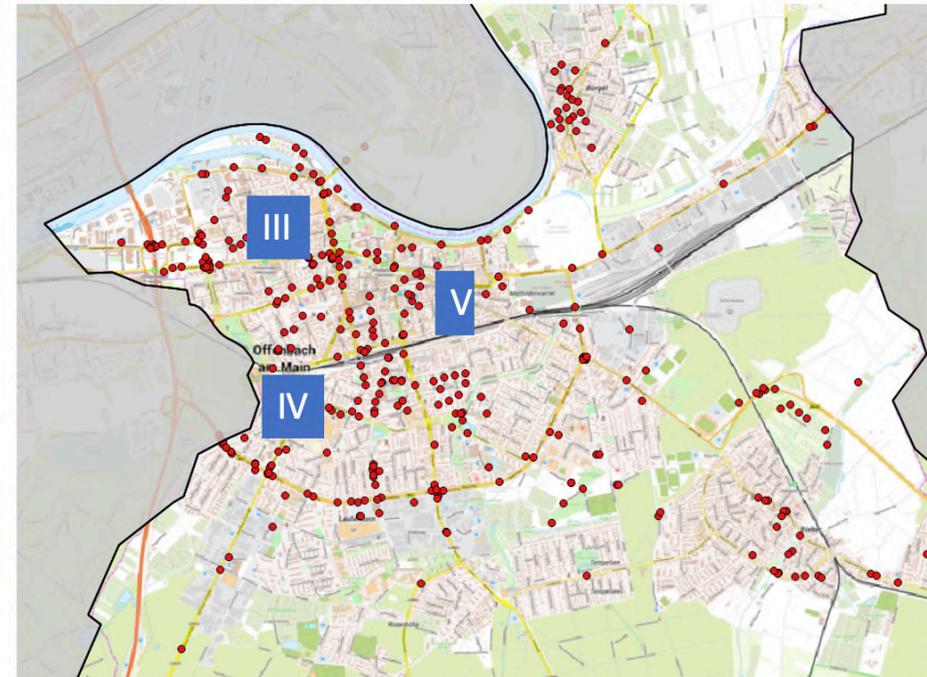
Insgesamt 378 negative Einzelnennungen (Motorisierter Individualverkehr; 1 / 4)

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



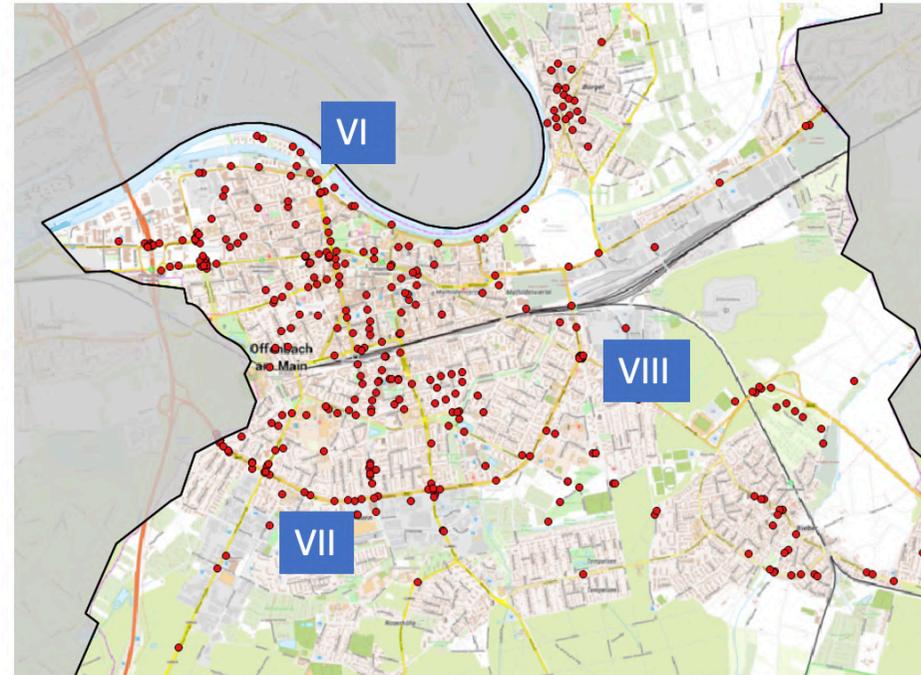
Insgesamt 378 negative Einzelnennungen (Motorisierter Individualverkehr; 2 / 4)

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



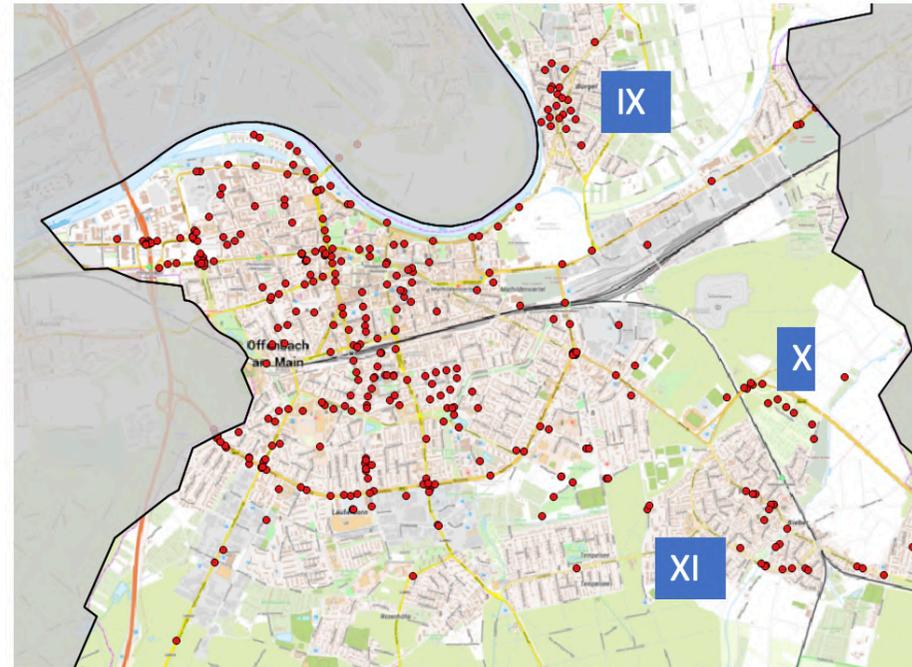
Insgesamt 378 negative Einzelnennungen (Motorisierter Individualverkehr; 3 / 4)

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



Insgesamt 378 negative Einzelnennungen (Motorisierter Individualverkehr; 4 / 4)

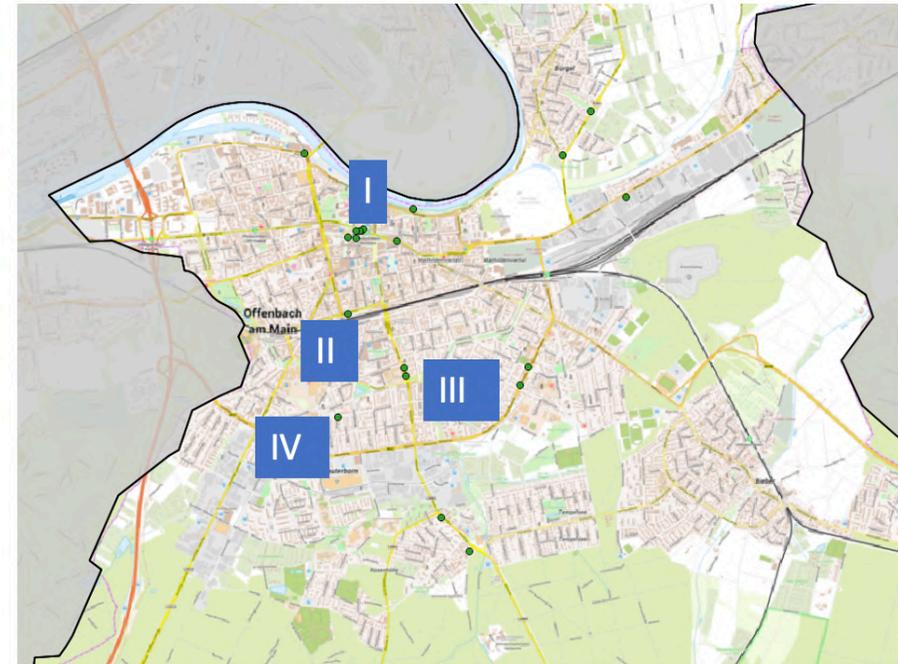
Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
IX	Bürgel (Langstraße + Rumpenheimer Straße)	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplätze sind durch Dauerparker besetzt - Schlechte Einsehbarkeit der Straßenführung - Umliegend um die Hauptstraßen ist die Fahrbahn in den Wohn-gebieten zu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



5.4.6 BUSVERKEHR

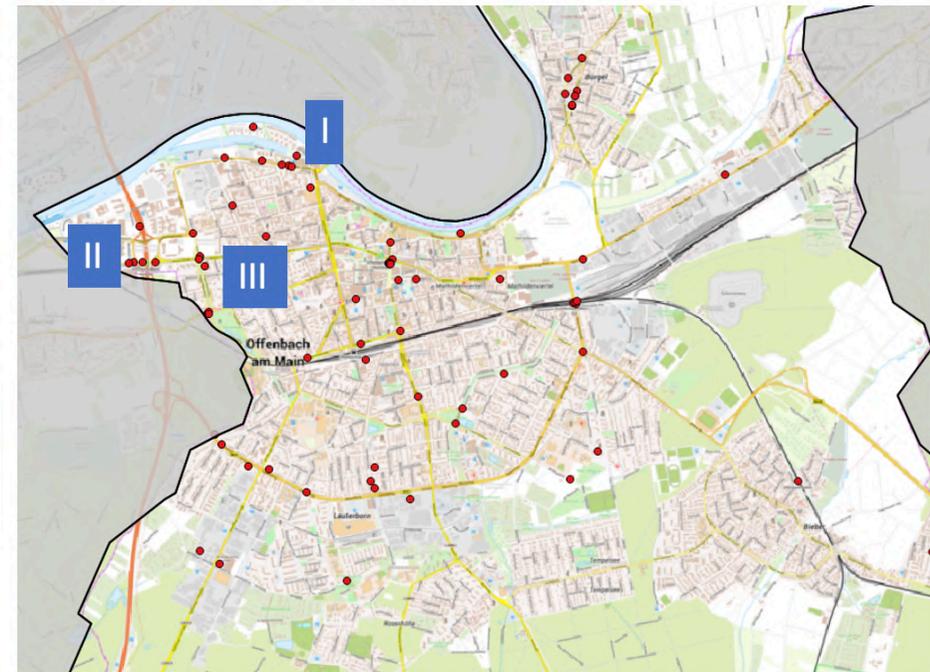
Insgesamt 20 positive Einzelnennungen

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



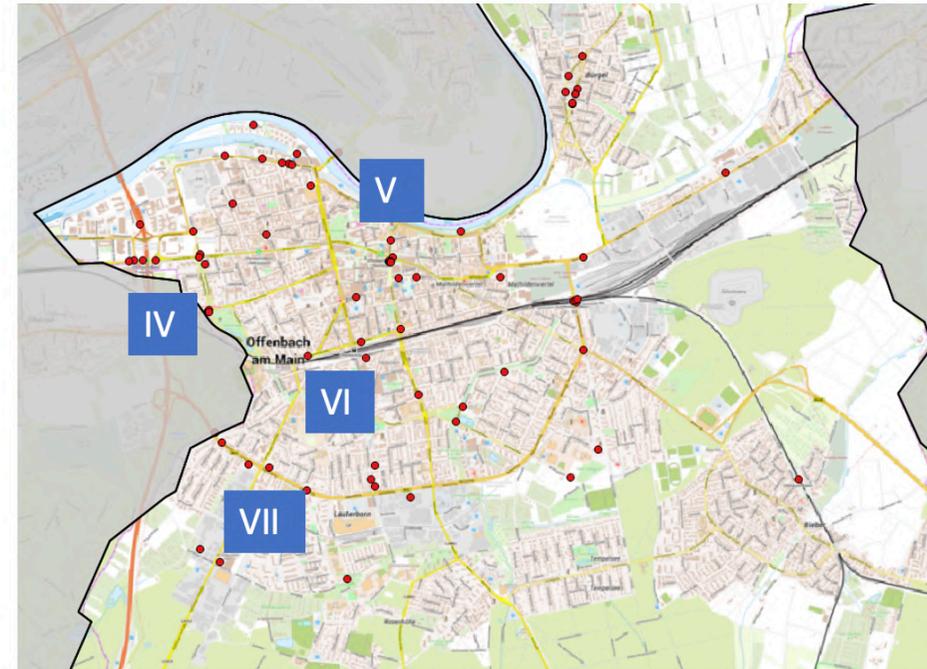
Insgesamt 80 negative Einzelnennungen (Busverkehr; 1 / 3)

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



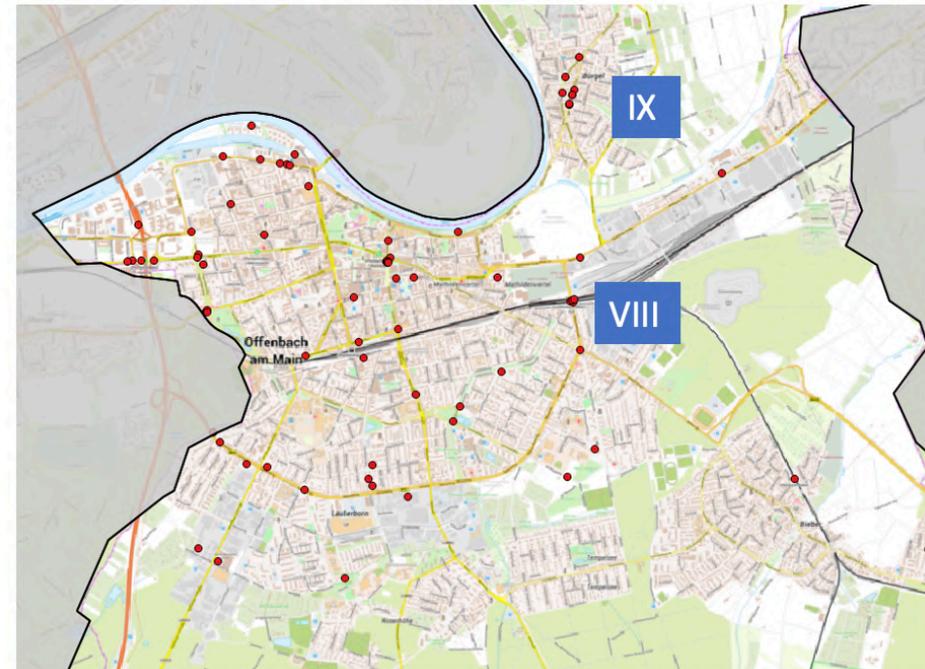
Insgesamt 80 negative Einzelnennungen (Busverkehr; 2 / 3)

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



Insgesamt 80 negative Einzelnennungen (Busverkehr; 3 / 3)

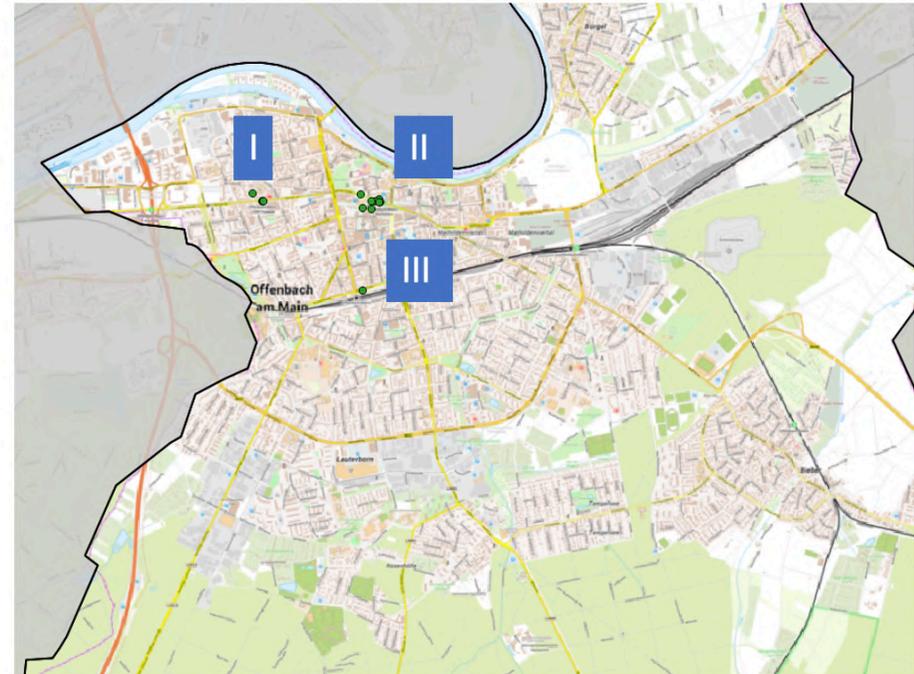
Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
VIII	Offenbach Ostbahnhof	<ul style="list-style-type: none"> - Informationsanzeigen zu unübersichtlich - Linie 107 hat eine schlechte Anbindung an den S-Bahn Verkehr - Busanbindung zwischen Bieber und Bügel ist nicht ausreichend (lange Umsteigezeiten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



5.4.7 BAHNVERKEHR

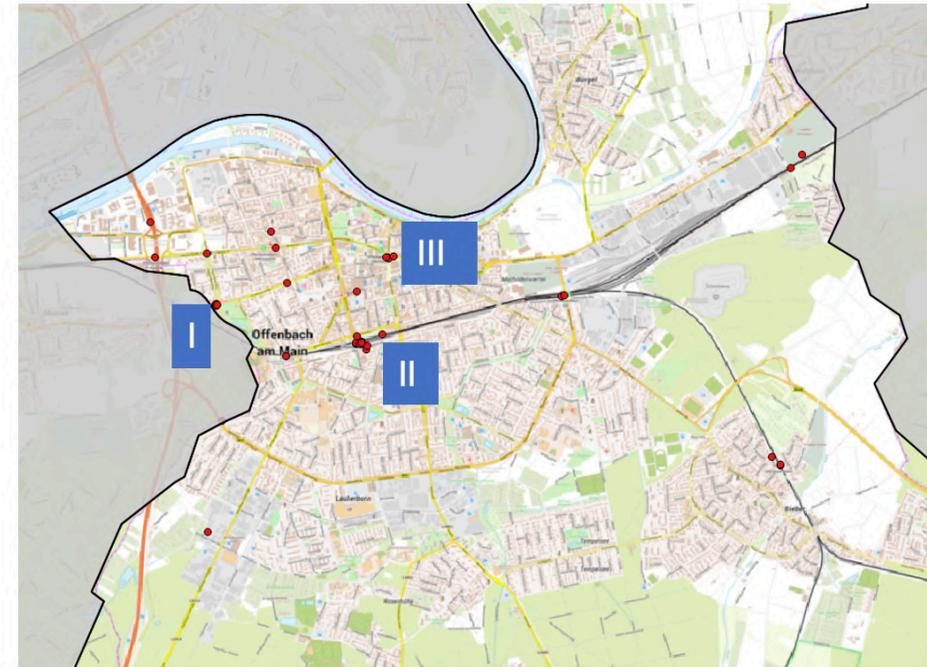
Insgesamt 14 positive Einzelnennungen

Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Positives
I	Offenbach Marktplatz (S-Bahn Halt)	- Gute Anbindung nach Frankfurt durch S-Bahn - Weiterhin gute Verknüpfung mit den regionalen Buslinien
II	Offenbach Ledermuseum (S-Bahn Halt)	- Gute Anbindung nach Frankfurt durch S-Bahn - Barrierefreiheit
III	Offenbach Hauptbahnhof	- Gute Vernetzungsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsmitteln (Bike- und Carsharing)



Insgesamt 47 negative Einzelnennungen (Bahnverkehr)

Bereich	Hauptsächlich benannte Straßen/ Bereiche	Negatives
I	Offenbach Stadtgrenze	- Verlängerung der Straßenbahn (Endhaltestelle) bis in die Innenstadt OF - Schlechte Anbindung an den ÖPNV
II	Offenbach Hauptbahnhof	- Kein ICE-Halt - Keine Möglichkeit zum Wechsel zwischen Regional- und S-Bahn - Sanierungsbedürftig und nicht barrierefrei - Geringe Aufenthaltsqualität
III	Offenbach Marktplatz	- Taktung und Umstieg zwischen Bahn- und Busverkehr (Insbesondere Linie 105)



IMPRESSUM

erstellt von
KOKONSULT by Kristina Oldenburg

Inhaberin: Kristina Oldenburg
Heyne Fabrik, Andréstraße 51 A
63067 Offenbach am Main
T. +49 (0)69 38 07 947-83
kontakt@kokonsult.de | www.kokonsult.de

Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme GmbH

Geschäftsführer: Dipl. Geogr. Stephan Kritzingler
Robert-Bosch-Strasse 7
64293 Darmstadt
T. +49 (0)6151 2 70 28-0
kontakt@ziv.de | www.ziv.de

Bearbeitung:

Vincent Robiller | v.robiller@kokonsult.de

für die Stadt Offenbach am Main

Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement
Referat Verkehrsplanung
Berliner Straße 60
63065 Offenbach am Main