

VCD Verkehrspolitische Fragen

zur Direktwahl der Oberbürgermeisterin, des Oberbürgermeisters am 04. September 2011 in Offenbach

[Download als PDF-Datei](#)

| OB-Wahl Offenbach 2011 | | | | |
|---|---|--|---|---|
| | Kandidatinnen und Kandidaten | | | |
| Fragen | Oberbürgermeister Horst Schneider (SPD) | Peter Freier (CDU) | Bürgermeisterin Birgit Simon (B90/GRÜNE) | Uwe Kampmann (unabhängig) |
| 01. Welche lokalen oder regionalen Verkehrsprojekte oder -maßnahmen sind nach Ihrer Meinung für die Zukunft der Stadt Offenbach von besonderer Bedeutung und warum? | <p>Der Umbau des Marktplatzes zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich um die momentane, trennende Wirkung zwischen Fußgängerzone und Wilhelmplatz aufzuheben. Der Bau einer S-Bahn-Haltestelle "Waldheim", um den neuen Stadtteil Waldheim-Süd, das MAN-Werk und den Neuen Friedhof an die S-Bahn anzuschließen. Der Umbau des Kaiserlei-Kreisels um die aktuellen und zukünftigen Verkehre aus Offenbach, dem Frankfurter Osten und dem EZB-Gebiet besser aufzunehmen.</p> | <p>Vor Inangriffnahme neuer und kostenträchtiger Verkehrsprojekte ist zunächst Wert darauf zu legen, dass das bestehende Straßen- und Radwegenetz in Offenbach wieder in einen optimalen Zustand versetzt wird und erhalten bleibt.</p> <p>Ansonsten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Mainzer Rings bis zur Mainstraße als wichtigste Umgehungsstraße für den Stadtteil Bürgel. • Optimierung bzw. Umbau der Verkehrsverbindung Berliner Straße / Strahlenberger Straße / Kaiserlei. • Ausbau des Radwegenetzes gemäß der Verkehrswegeplanung. • Keine Verkehrsberuhigung auf dem Marktplatz, Erhalt der Verkehrsführung zwischen Berliner Straße und Bismarckstraße als wichtigster Nordsüd-Achse. | <p>Von besonderer Bedeutung sind alle Maßnahmen, welche die Attraktivität von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr stärken, also Radverkehr und ÖPNV. Die nächste anstehende konkrete Maßnahme hier wird die lange überfällige Änderung im Tarifsystem des RMV sein, denn gerade die Fahrten zwischen Offenbach und Frankfurt sind unverhältnismäßig teuer. Als Mitglied in Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung des RMV habe ich mich dafür eingesetzt, dass die Tarifgrenze fällt und Fahrten für Offenbacher günstiger werden. Erstmals hat der RMV bestätigt, dass die Tarifänderung kommen wird. Diese Zusage wird in Umsetzung von Jahr für Jahr verschoben. So dass wir in diesem Jahr beim Tarifwechsel immer noch keine Veränderung sehen.</p> | <p>Dem Fahrrad gehört im innerstädtischen Vorankommen die Zukunft. Der Ausbau von Fahrradwegen und deren bessere Vernetzung gehört Priorität. Das Fahrrad verbreitet keine Luftbelastung durch schädliche Immission, benötigt wenig Parkplatz, ist im Verbrauch und Wartung äußerst kostengünstig und regt aktiv an, den menschlichen Körper zu bewegen. das fahren vermittelt Freude und direktes Erleben der Umwelt. Ebenso benötigen im regionalen Bereich, Busse und Bahn stärkere Förderung um eine Alternative zum automobil betriebenen Individualverkehr herzustellen. Wesentlicher Punkt ist dabei die Senkung der Fahrpreise, eine Erhöhung der Sicherheit und der Sauberkeit auf den Bahnhöfen und Stationen. Ebenso sollen Bahn und Bus, es Behinderten leicht machen zu reisen. Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel sind hervorragend geeignet die Schadstoffbelastung niedrig zu halten. Elektro und Gas betriebene Fahrzeuge zu fördern ist fester Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik.</p> |
| 02. Wie sollte sich der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) weiterentwickeln? Wie sehen sie hier die Erschließung/Entwicklung von Neubaugebieten und von neuen Gewerbegebieten? | <p>Siehe Frage 1. Eine S-Bahn-Haltestelle "Waldheim" stünde den Einwohnern von Waldheim-Süd und Waldheim sowie den Beschäftigten von MAN zur Verfügung. Der Hafen muss mit einer leistungsfähigen und gut getakteten Busverbindung angebunden werden.</p> | <p>Der ÖPNV muss laufend den sich ständig ändernden Gegebenheiten angepasst werden. Bei der Erschließung von Neubaugebieten herrscht Nachholbedarf. Insbesondere der Bereich Waldheim-Süd verfügt nur über eine einzige Busanbindung, es wurde versäumt, beim Bau der S-Bahn im Bereich Waldheim / MAN-Werk einen Haltepunkt für die ÖPNV-Erschließung des neu geplanten Hafengebietes ergibt, ist abzuwarten. Auf jeden Fall muss auch hier eine optimale Lösung gefunden werden.</p> | <p>Er muss flexibler werden, was den Wechsel zwischen mehreren Verkehrsmittel betrifft. Mit dem Leih-Pedelec zur S-Bahn-Station und an der Endstation mit dem Leihwagen (vorzugsweise ohne Verbrennungsmotor) zum Zielort. Und das alles, ohne sich vorher mehrfach bei unterschiedlichen Anbietern als Kunde oder Kundin registrieren zu müssen, sondern zentral buch- und abrechenbar. So stelle ich mir den Service als Mobilitätskundin der Zukunft vor.</p> <p>Neubaugebiete bieten die besten Chancen, die Herausforderungen an eine ökologische Mobilität der Zukunft von Anfang an in der Planung zu berücksichtigen: Anbindung an den ÖPNV, Emobil-Aufladestationen, Standplätze für Carsharing, ordentliches Fahrradwegesystem und vieles mehr.</p> | <p>Der öffentliche Personennahverkehr sollte sich so weiterentwickeln das er in der Weiterentwicklung positiv wahrgenommen wird. Finanziell soll der Fahrgast deutliche Entlastung spüren, im Bereich der Sicherheit Zuwendung erleben und im Bereich des Aufenthaltes, sich an einem gepflegten und sauberen Ort sehen. Hier ist ein stärkeres Engagement der Politik notwendig um gesetzliche Regelungen in Gang zu setzen, die den Betrieb von Bussen und Bahnen in den Dienst der Menschen stellen. Betrieblich, wirtschaftliches Denden darf nicht das Ziel haben, den Menschen hinanzustellen. Im Bereich der Sicherheit und der Sauberkeit sind die Betreiber zu Investitionen zu verpflichten. --- Neubau- und Gewerbegebiete sind in der</p> |

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| | | | | Planung selbstverständlich von Beginn an einzubeziehen, wobei stets eine Verknüpfung selbstverständlich sein soll, das gesicherte Fahrradstellplätze und Autoparkplätze nahe an den Zugängen zur S Bahn sich befinden. |
| 03. Welche Projekte im Bereich Nahverkehr für Offenbach befürworten Sie, welche lehnen Sie ab? | <p>Ich befürworte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - S-Bahn-Haltestelle "Waldheim" - Ausbau der Elektromobilität <p>Ich lehne ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zusätzlichen Durchgangsverkehr (z.B. durch EZB-Neubau ohne Umbau des Kaiserlei-Kreisels) | <p>Wie schon in der Antwort zu 02. ausgeführt, besteht an einigen Stellen Nachholbedarf. Insbesondere befürworte ich die Bemühungen zur Erhöhung der Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit von Bus und Bahnen. Auch hier besteht Nachholbedarf, die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Offenbacher Busbetreibern, der Bahn und dem RMV sind zu optimieren. Eine Auflösung oder Ablehnung einzelner Projekte muss im Einzelfall je nach konkreter Entwicklung entschieden werden.</p> | <p>Als Teil der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main beherbergen wir nicht nur die Leitstelle im Projekt, sondern werden einen der wenigen bisher existierenden Elektrobusse bei uns in Linienbetrieb nehmen, um im Echtbetrieb Erfahrungen zu sammeln, von denen die Weiterentwicklung der Emobilität im ÖPNV insgesamt profitieren kann.</p> <p>Aber wir haben auch ganz andere gute Projekte, die sich direkt an die potenziellen ÖPNV-Kundinnen und Kunden wenden, um Zugangsbarrieren abzubauen; mit einer Senioren-Busschule und gezielten Angeboten an Menschen, die das Berufsleben hinter sich haben und nun die Alternativen zum Auto für große und kleine Strecken entdecken.</p> | <p>Ich fördere den Bereich Fahrradnetzausbau, Bus und Bahn Tarifsenkung, Sicherheit und Sauberkeit, Parkplätze: parken im Parkhaus, keine Parkplatzgebühr in Offenbach von Freitag 18 Uhr bis Sonntag 24 Uhr, um Gäste nach Offenbach einzuladen, ihr Geld lieber in der Gastronomie und der Unterhaltungsbranche auszugeben. Nur in Parkhäusern wird 24 Stunden jeden Tag kassiert.</p> |
| 04. Wie stehen Sie zu Nacht- und Spätverkehren im ÖPNV (Nachtbusse, S-Bahn nachtverkehr etc.)? Befürworten Sie eine Ausweitung dieser Verkehre? | <p>Grundsätzlich halte ich ein angemessenes und mit Frankfurt und dem Umland gut vernetztes und getaktetes Angebot von Nacht- und Spätverkehren im ÖPNV für richtig und wichtig. Damit einhergehen muss jedoch aus Rücksicht auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unserer Stadt eine genaue Bedarfsanalyse. Wenn ein Anruf-Sammel-Taxi Bedarfe besser abdeckt, muss kein Bus fahren.</p> | <p>Eine Pauschalantwort ist hier nicht möglich. Die Notwendigkeit von Nacht- und Spätverkehren und deren Umfang ist regelmäßig zu überprüfen. Die ÖPNV-Anbieter müssen flexibler auf aktuelle Anlässe reagieren. Besonders bei größeren Veranstaltungen, die erst in Abend- und Nachtstunden enden, besteht bei den S-Bahn-Verbindungen großer Nachholbedarf. Hier nimmt der RMV wenig Rücksicht auf die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse. Aber, ich nehme auch die Veranstalter in die Pflicht, ihre Events rechtzeitig anzumelden. Beispielsweise, bei den Kickers und den Offenbacher Bussen funktioniert das gut, bei anderen Veranstaltungen überhaupt nicht.</p> | <p>Wir müssen Nacht- und Spätverkehre bereitstellen. Dafür brauchen wir neue Modelle, wie Anruf - Sammentaxis, Discobusse u.a. um diese Angebote kostengünstiger zu machen.</p> | <p>Ich bevorzuge Sammeltaxis und Bussonderfahrten bei Konzerten zur Spätzeit.</p> |
| 05. Halten Sie das derzeitige Niveau der Fahrpreise im öffentlichen Nahverkehr für gerechtfertigt? Wie beurteilen Sie das Tarifsystem im RMV? | <p>Nein. Das Tarifsystem des RMV benachteiligt Offenbach seit Jahren und führt zu überflüssigen Pendlerströmen mit dem Auto, z.B. an den Kaiserlei. Offenbach gehört, solange es kein eTicket gibt, das die tatsächlich Streckenlänge im Preis abbildet, in die Frankfurter Wabe des Tarifsystems.</p> | <p>Ich setze und setze mich weiter dafür ein, dass insbesondere Offenbach und Frankfurt in eine einzige Tarifzone vereint werden. Aufgrund der nicht gerade niedrigen Fahrpreise nach Frankfurt ist es beispielsweise für eine Familie oder eine dreiköpfige Fahrgemeinschaft günstiger mit dem Auto zu fahren, als Bus oder Bahn zu benutzen. Andererseits ist es relativ kostengünstig, etwa mit der S1 nach Rödermark zu fahren, eine Strecke von rund 25 Kilometern, da wird genauso viel bezahlt wie für eine Fahrt von Offenbach Marktplatz zum Kaiserleigebiet. Insgesamt ist das Tarifsystem des RMV gerade bei den S-Bahnen „undurchsichtig“. Hier besteht erheblicher Nachholbedarf auch auf politischem Gebiet.</p> | <p>Das bestehende Wabensystem ist nicht zukunftsfähig. Es führt in vielerlei Hinsicht zu nicht nachvollziehbaren Fahrpreisen, die bei gleicher Entfernung stark schwanken; nicht nur an der Grenze zwischen Offenbach und Frankfurt. Das Tarifsystem muss völlig neu aufgestellt werden. Leider müssen für eine Veränderung des Systems die Partner im RMV zustimmen. Gerade zwischen Offenbach und Frankfurt konterkariert der Tarif den Wunsch der Städte, dass alle mit dem RMV fahren. Dazu gehört auch eine neue Verteilung der Infrastrukturmittel des Landes was Schiene und Straße betrifft.</p> | <p>Die Fahrpreise im RMV sind stark überhöht. In New York, Antwerpen und Rom kann man wesentlich günstiger die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Tarifsystem - ich halte das lösen einer Fahrkarte für viel zu kompliziert. Für Gäste in der Stadt, z.B. Messegäste dürfte das Sythem nicht durchschaubar sein. Was fehlt an den Stationen, das ist der menschliche Bezugspunkt - hier müssen Regelungen im Sinne von Arbeitsbeschaffung möglich gemacht werden.</p> |
| 06. Wie bewerten Sie die Situation der Haltestellen und Bahnhöfe in Offenbach? Was würden Sie tun, um diesen Zustand und besonders den barrierefreien Zugang und das Blindenleitsystem zu verbessern? | <p>Ich beurteile die S-Bahn-Stationen positiv. Die Stationen sind hell, barrierefrei und haben keine Angsträume, Vandalismus und Verschmutzung haben sich verringert.</p> <p>Die Bushaltestellen haben wir in den vergangenen zehn Jahren in zwei Bauabschnitten barrierefrei gemacht, darauf können wir stolz sein.</p> <p>Ganz klar</p> | <p>Den Zustand und die Sauberkeit der Bushaltestellen und der innerstädtischen S-Bahn-Haltestellen beurteile ich im Großen und Ganzen als gut, die Haltestellen Bieber und Waldhof befinden sich nicht nur optisch in einem mangelhaften Zustand. Insbesondere der Haltepunkt Bieber fällt negativ durch das verkommene Bahnhofgebäude und seine Umgebung auf, in Waldhof hat man es inzwischen wohl aufgegeben, die Vandalismusschäden zu beseitigen. Grundsätzlich muss aber an allen</p> | <p>In Offenbach prüft die Kommunale Behindertenbeauftragte täglich Rolltreppen und Aufzüge an den wichtigsten S-Bahn-Stationen, um gegebenenfalls umgehend die erforderlichen Reparaturarbeiten anzufordern. Dennoch besteht hier eindeutig Verbesserungsbedarf seitens der Bahn. Gerade bei den S-Bahn-Stationen gibt es regelmäßig Beschwerden über das Erscheinungsbild und ausgefallene Rolltreppen oder</p> | <p>Haupt- und Ostbahnhof in Offenbach - wirken sehr oft schmutzig bis verwahrlost. S-Bahn Markt-Station oft stark verschmutzt, Lederwaren und Kaiserlei Stationen meist sauber, wirken aber verlassen und vermitteln Unsicherheitsgefühle. Die Aufzüge, die Barrierefreiheit geben sollen, sind oftmals länger ausser Betrieb. Ich kann nur wieder betonen, auf jeder</p> |

| | | | | |
|---|---|---|--|---|
| | <p>verbesserungsbedürftig ist die Situation am ehemaligen Hauptbahnhof. Solange die Bahn dort weiter alle Züge des Regionalverkehrs halten lässt (was ich befürworte!), muss gewährleistet sein, dass man auch mit Behinderung oder einfach nur viel Gepäck oder einem Kinderwagen den Bahnsteig erreichen kann.</p> | <p>Bahnhöfen mehr für die Sicherheit der Fahrgäste getan werden, so etwa durch mehr Anwesenheit von Polizei, Hilfspolizei und Bahnmitarbeitern. Das Hauptproblem beim barrierefreien Zugang der Bahnhöfe ist im Wesentlichen, dass sowohl Fahrstühle als auch Rolltreppen durch schlechte Wartung und mutwillige Beschädigungen oftmals nicht zur Verfügung stehen. Hier und auch bei Einführung eines „echten“ Blindenleitsystems an den S-Bahn-Stationen ist die Bahn gefordert, aktiv zu werden.</p> | <p>Aufzüge. Der barrierefreie Zugang ist aber eine der wichtigsten Grundvoraussetzungen im ÖPNV, wenn man nicht unglaubliche Kundenpotenziale ausschließen möchte. Schließlich geht es hier um blinde oder gehbehinderte Menschen, Eltern mit Kinderwagen, Ältere Menschen mit Gehwagen sowie Reisende mit schwerem Gepäck.</p> | <p>Station muss es wenigstens eine Bezugsperson geben. Es muss kein Securityman sein - eine Bahnuniform und eine Übersichtskabine, natürlich schussicher verglast, für einen Mensch der dort Dienst tut, das Reisenden geholfen wird, der Aufsicht führt um Vandalismus und Bedrohung aus dem Alltag der Stationen herauszunehmen.</p> |
| <p>07. Welche Verbesserungen würden Sie im Fußwegenetz und im Radwegenetz in Offenbach vornehmen?</p> | <p>Fußwegenetz: Verbreiterung der Bürgersteige in der Kaiserstraße (zwischen Geleitsstraße und Frankfurter Straße) und in der Frankfurter Straße (zwischen Luisenstraße und Ludwigstraße) Radwegenetz: Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung durch die Innenstadt</p> | <p>Das Fußwegenetz in Offenbach ist quantitativ sehr gut, der Zustand der Gehwege ist an vielen Stellen zu verbessern, um zumindest die Verkehrssicherheit gewährleisten zu können. Aber auch hier sind Anwohner und Grundstückseigentümer gefragt, auf mangelhafte Zustände hinzuweisen. Bezüglich des Radwegenetzes sehe ich insbesondere entlang der Waldstraße besonderen Bedarf.</p> | <p>Die Stadt Offenbach verfügt über ein Radwegekonzept, das bereits zahlreiche geeignete Maßnahmen aufweist, um das Rad fahren in unserer Stadt angenehmer zu machen; diese sollen schrittweise umgesetzt werden. Um das Rad fahren in Offenbach weiter zu befördern, würde ich aber zusätzliche Maßnahmen prüfen lassen. Das Fahrrad in der Stadt hat einen wesentlichen Vorteil: man ist meist schneller als mit dem PKW. Deshalb ist es wichtig, dass dieser Aspekt nicht durch unnötige Verbote oder Verkehrsführung ins Hintertreffen gerät. Eine weitere Öffnung von Einbahnstraßen und die Schaffung von Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen für Radler sind hierfür wichtig. Hinsichtlich des Fußwegenetzes gilt es den Schutz und Barrierefreiheit zu gewährleisten.</p> | <p>Die Pflasterung vieler Gehwege ist katastrophal, gebrochene Pflastersteine im Biergrund, Stadthof, Frankfurterstr.-Pflaster in der Kirchgasse wie nach einem Erdbeben - die Liste könnte unendlich lang werden. Eine erste Verbesserung könnte es sein, dem Bauamt sehr deutlich zu machen, das ein neuer OB sehr scharf dem Bauamt auf die Finger schaut. Wie werden die Steine so schnell zu Bruch? Das Bauamt muss kontrolliert werden.</p> |
| <p>08. Sehen Sie die Notwendigkeit, die Barrierefreiheit und das Blindenleitsystem im Fußwegenetz zu verbessern?</p> | <p>Siehe Frage 6. Weitere Maßnahmen werden wir auf Anregung bzw. in Absprache mit den Interessenvertretungen gerne prüfen bzw. umsetzen.</p> | <p>Hier ist im Einzelfall zu entscheiden, ob beispielsweise Bordsteine abgesenkt und akustische Hinweise an den Fußgängerüberwegen angebracht werden. Gleiches gilt für die Anbringung von akustischen Signalen an Ampeln und Fußgängerüberwegen.</p> | <p>Seitens der kommunalen Behindertenbeauftragten oder der Selbsthilfegruppen wurde diese Forderung bisher nicht erhoben; insofern habe ich keinen konkreten Anhaltspunkt dafür, dass hier Verbesserungen dringend erforderlich sind.</p> | <p>Ja natürlich, in dem Bereich Barrierefreiheit und Blindenleitsystem muss ständig gearbeitet und entwickelt werden. Die Bevölkerung auch in Offenbach wird älter, lebt länger, will sich dabei bewegen und benötigt in diesem Altersprozess Unterstützung und Hilfe, die Vermeidung von Barrieren gehört zu jeder zukunftsorientierten Baulanung und Stadtentwicklung.</p> |
| <p>09. Wie bewerten Sie die Ampelschaltungen in Offenbach? Sind diese nach Ihrer Auffassung fußgänger- und radfahrerfreundlich?</p> | <p>Ampelschaltungen sind immer ein Kompromiss zwischen allen Nutzern. Als Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger hat man natürlich subjektiv immer den Eindruck, zu lange auf Grün warten zu müssen. Unsere Überprüfungen zeigen jedoch: die grüne Welle funktioniert und der sogenannte "Umlauf" einer Ampelschaltung (d.h. die Zeit, in der das gesamte Schaltprogramm einmal durchläuft und es für jeden mindestens einmal grün gibt) ist mit 80 Sekunden richtig bemessen. Durch den neuen Verkehrsrechner, der im letzten Jahr beschafft wurde, erhoffen wir uns natürlich eine weitere Optimierung, auch mit Rücksicht auf die Feinstaubentwicklung. Auch über Pflörtnerampeln, die den Verkehrsfluss an den Eingangsstraßen der Stadt, wie z.B. im Bereich B448/ Stadion regeln, lässt sich hier noch mehr erreichen.</p> | <p>Die Ampelschaltungen in Offenbach sind nach meiner Auffassung im Wesentlichen sehr fußgänger- und radfahrer freundlich. Tatsächlich müssen im gegebenen Falle die Schaltungen gerade für ältere und behinderte Mitbürger überprüft werden. Aber auch dies kann nur im Einzelfall entschieden werden. Negativ muss aber festgestellt werden, dass gerade Radfahrer sich nicht an die Ampelschaltungen halten. Dies ist jedoch kein spezielles Offenbacher Problem.</p> | <p>Ampelschaltungen müssen immer mehrere Aspekte erfüllen: Für einen attraktiven ÖPNV soll die Ampelschaltung die herannahenden Busse berücksichtigen und etwa die Busse auf der Busspur gegenüber dem PKW-Verkehr bevorzugen. Aus Umweltschutzgründen sollen die Ampelschaltungen außerdem einen flüssigen PKW-Verkehr gewährleisten - und schließlich sollen Fuß- und Radverkehr keine Benachteiligung erfahren. Das führt bei den großen und verkehrsreichen Straßen nicht selten zu Zielkonflikten, die intelligent gelöst werden müssen.</p> <p>Generell sollten reine Fußgängerampeln so geschaltet sein, dass die Wartephase kurz ist. Hierzu gibt es in anderen Städten, etwa Graz, bereits sehr interessante Modellversuche mit Fußgängerampeln, die innerhalb kürzester Zeit auf Grün springen oder sogar auf Dauergrün stehen, bis sich ein Auto nähert. Abseits der Hauptverkehrsadern unserer Stadt würde es mir gut gefallen, entsprechende neue Wege auch in Offenbach zu beschreiten</p> | <p>Nein, die Ampelschaltungen sind nicht überall so geschaltet das sie dem Fußgänger dienen. Ecke Kaiserstr / Berlinerstr. von der Ecke C Bank Richtung St.Paul, da kommt kein älterer oder behinderter Mensch bei grün über die Strasse. Das Ampelsystem muss in Offenbach auf die fußgängerfreundlichkeit überprüft werden.</p> |

| | | | | |
|---|--|--|--|---|
| <p>10. Wollen Sie den Radverkehr in Offenbach fördern? Und falls ja, welche Maßnahmen würden Sie hierfür umsetzen?</p> | <p>Offenbach ist eine fast flache Stadt auf geringer Grundfläche und damit ideal für den Radverkehr. Das erlebe ich täglich auf meinen Fahrten mit dem Rad zu Terminen. Offenbach hat deutlich mehr Potential als momentane Nutzung. Ganz wichtig bleibt dabei eine bessere Nord-Süd-Verbindung durch die Innenstadt.</p> | <p>Es gilt den beschlossenen Verkehrswegeplan abzuarbeiten. Ich beschränke die Förderung des Radverkehrs aber nicht nur auf den Bau von Radwegen oder Vorrangschaltungen. Grundsätzlich muss ein sicherer Radverkehr und Freude daran damit beginnen, dass vorhandene Gelegenheiten zur Aus- und Fortbildung für Radfahrer und die, die es werden wollen, genutzt und auch neue geschaffen werden. Die gilt für alle Generationen unserer Gesellschaft. Bei der Komplexität des heutigen Verkehrs reicht es nicht mehr, sich völlig unvorbereitet auf einem Fahrrad ins Gewühl zu begeben. Nicht immer sind die Autofahrer an Konflikten schuld.</p> | <p>Neben den oben beschriebenen Möglichkeiten, den Radverkehr zu fördern, gibt es weitere Möglichkeiten, Einfluss zu nehmen. Mehr und bessere Fahrradabstellplätze in der Stadt, Ausbau von Bike+Ride an den zentralen S-Bahn-Stationen, Imagekampagnen (zusätzlich zum Stadtradeln, an dem wir uns jährlich beteiligen) sind hierfür geeignete Maßnahmen.</p> | <p>Natürlich will ich den Radverkehr fördern - bin selber in 17 Tagen 1870 km durch Frankreich geradelt. Ich wünsche mir Radwege mit deutlicher Abgrenzung wie z.B. in der Offenbacher Senefelderstrasse wo der Radweg deutlich mit einem rötlichen Farbelag gekennzeichnet ist. So wünsche ich mir innerstädtische Radwege. Radfahrer gehören auf Radwege und nicht auf Bürgersteige.</p> |
| <p>11. Welche Straßenbauprojekte befürworten Sie, welche lehnen Sie ab?</p> | <p>Ich befürworte: Umbau der Kaiserstraße und Frankfurter Straße die Sanierung des bestehenden Straßennetzes</p> <p>Ich lehne ab: Straßenbaumaßnahmen, die mehr Individual-Verkehr in den Stadt lenken würden</p> | <p>Grundsätzlich lehne ich künstliche Behinderungen des Verkehrs, sei es motorisiert oder nicht motorisiert, sei es Individualverkehr oder ÖPNV ab. Bauliche Maßnahmen zur Einschränkung des Straßenquerschnitts können im Einzelfall sinnvoll sein, es gibt jedoch zahlreiche Stellen in Offenbach, die schon aufgrund künstlicher Verkehrsbehinderungen oder des Straßenzustandes nicht einmal mit 30 km/h befahren werden können. Zu konkreten Projekten siehe Antwort 1.</p> | <p>Straßenbauprojekte sind dann abzulehnen, wenn ihr positiver, nachhaltiger Effekt in Sachen Verkehrsentlastung oder Lebensqualität an anderer Stelle nicht eindeutig erkennbar ist. Außerdem müssen Grad der Entlastung und Kosten in einem angemessenen Verhältnis stehen und die Finanzierbarkeit generell gesichert sein. Wo neue Gebiete erschlossen werden müssen, sind natürlich neue Wegebeziehungen herzustellen; dies allerdings auch unter Berücksichtigung ökologischer Standards, so dass Lärm- und Abgasbelastung möglichst gering gehalten werden (etwa durch spezielle Fahrbahnbeschaffenheit sowie entsprechende Verkehrsplanung).</p> | <p>Ich befürworte ein durchdachtes an alle Benutzergruppen orientierte Straßenbauprojekt über die neu zu planende Carl-Ulrich-Brücke. Neue Straßenbauprojekte dürfte es in Offenbach aktuell nicht geben, ausser am Hafen. Die Stadt ist finanziell von meinen Mitkandidaten und ihren Parteien gegen die Wand gefahren worden, es können nur stellenweise die Löcher im Asphalt gekittet werden.</p> |
| <p>12. Was halten Sie von Geschwindigkeitsbegrenzungen wie Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen?</p> | <p>Um die Sicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen, ist weniger Tempo immer eine gute Maßnahme. Dort, wo dieser Effekt zusammen mit einer nachweisbaren Lärminderung zusammenfällt, kann ich mir so etwas nach Vorliegen der Ergebnisse der nächsten Jahre aus den Pilotprojekten in anderen Kommunen schon vorstellen.</p> <p>Mir wäre aber auch wichtig, dass sich erstmal alle an Tempo 50 halten und nicht so oft mit deutlich höherem Tempo versucht wird, auch noch die dunkelgelbe Ampel zu erwischen.</p> | <p>Ein generelles Einführen von 30 km/h auf Hauptstraßen lehne ich ab. Es ist allen Verkehrsteilnehmern nicht zu vermitteln, dass in der verkehrssärmeren Zeit auf verhältnismäßig gut ausgebauten Straßen diese Geschwindigkeit eingehalten werden muss. Aus Lärm- und Umweltschutzgründen kann aber darüber nachgedacht werden, eventuell eine temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung, etwa in den Nachtstunden und besonders für Schwerfahrzeuge einzuführen. So beispielsweise im Bereich der Mainstraße.</p> | <p>Da Tempo 30 nachgewiesen Schadstoffausstoß und Geräuschpegel verringert und gleichzeitig die Sicherheit erhöht, sollte in unseren Städten meines Erachtens auf deutlich mehr Straßen Tempo-30 gelten, als dies bisher der Fall ist - Hauptstraßen inklusive. Allerdings ist Tempo 30 nicht auf allen Hauptstraßen angemessen, deshalb sollte genau geprüft werden, in welchen Straßenabschnitten eine Temporeduzierung sinnvoll ist.</p> | <p>Ich bin Fußgänger und Radfahrer und bin auf Hauptverkehrsstrassen für Tempo 40 weil ich beim gehen die Autofahrer nicht überholen möchte.</p> |
| <p>13. Wie stehen Sie zu der Einführung einer großflächigen regionalen Umweltzone zur Reduzierung der Belastung der Menschen mit Stickoxiden und Feinstaub in der Rhein-Main-Region? Wie kann die Schadstoffbelastung in Offenbach reduziert werden?</p> | <p>Ich befürworte eine einheitliche Umweltzone für den gesamten Kern der Region. Kirchturmlösungen bringen uns nicht weiter. Die Schadstoffbelastung in Offenbach kann durch die Vermeidung von Durchgangsverkehren und die weitere Förderung der Elektromobilität reduziert werden.</p> | <p>Eine großflächige regionale Umweltzone, wie sie insbesondere von einigen Frankfurter Politikern zur Ablenkung von ihren eigenen Problemen propagiert wird, lehne ich ab. Praktische Tests, auch in Frankfurt, haben gezeigt, dass durch die Einführung einer Umweltzone keine dauerhafte Verminderung der Schadstoffbelastung der Luft eintritt. Vielmehr wurden an einigen neuralgischen Stellen in Frankfurt sogar erhöhte Belastungen gemessen. Diese Erfahrungen beschränken sich nicht nur auf Frankfurt, sondern auch auf zahlreiche andere deutsche Großstädte. Bei der Reduzierung der Schadstoffbelastung der Luft wird im Allgemeinen und im Wesentlichen der motorisierte Verkehr angesprochen. Völlig übersehen wird hierbei aber, dass auch Industriebetriebe einen großen Anteil daran haben und auch andere einzelne temporäre Ereignisse. Ich denke hierbei auch an Silvesterfeierlichkeiten, die bis zu vier Tage lang die Luftbelastung</p> | <p>Wie in den letzten Wochen mehrfach in der Presse nachzulesen war, befürworte ich gemeinsam mit meinen Magistratskollegen in anderen Städten der Rhein-Main Region - etwa Umweltdezernentin Manuela Rottmann aus Frankfurt, Bad-Homburgs OB Michael Korwisi - eine regionale Umweltzone. Leider hat sich das Land Hessen gerade auf den Standpunkt versteift, dass neue Umweltzonen generell nicht mehr ausgewiesen werden. Dies kritisiere ich als Umwelt- sowie als Gesundheitsdezernentin, denn die positiven Effekte der Umweltzone sind belegt. Die Schadstoff-Grenzwerte der EU können wir ohne Umweltzone keinesfalls erreichen - nur mit ihr haben wir eine Chance, wenn die Umweltzone ein Teil eines Maßnahmenpaketes ist.</p> | <p>Sehr gut - vorbeugen ist besser als heilen.</p> |

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | über sonst statthafte Grenzwerte erhöhen und damit die Jahresstatistik belasten. | Dabei werden die Schadstoffe aus dem Flugverkehr noch nicht einmal erfasst, weil angeblich nicht messbar. | |
| 14. Die Kommunen sind verpflichtet, Lärmkartierungen vorzunehmen. Welche Maßnahmen zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte könnten in Offenbach getroffen werden? | Hierzu wird die Stadt schrittweise und abhängig vom finanziell Möglichen Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2010 des Regierungspräsidiums Darmstadt übernehmen. Maßnahmen wie z. B. Fahrbahnsanierungen, intelligente Verkehrssteuerung über Verkehrsrechner und Parkleitsystem, Ausbau des ÖPNV, Mobilitätsmanagement in Betrieben, Schulen und Kitas, veränderte Straßenführung, Lkw-Durchfahrtsverbote bzw. Tempo – 30-Streckengebote führen nicht nur zur Senkung der Luftbelastung, sondern reduzieren auch die Lärmpegel. Und auch mit der weiteren Förderung der Elektromobilität kann natürlich noch einiges erreicht werden. | Den Straßenverkehr anbetreffend denke ich zunächst daran, dass bei Straßenreparaturmaßnahmen und –neubauten sogenannter Flüsterasphalt zum Einsatz kommen muss. Die Verwendung dieser Materialien ist zwar etwas teurer als herkömmlicher Straßenbelag, kann aber auch weiter den Vorteil bieten, langlebiger zu sein als bisher. Weiter würden auch den tatsächlich vorhandenen Verkehrsbedürfnissen entsprechende Ampelschaltungen dafür sorgen, dass ein gleichmäßiger „rollender“ Verkehrsablauf möglich ist. Schon damit wäre viel erreicht. Auch denke ich daran, die Schalldämpfanlagen der Offenbacher Busse zu optimieren. Zur Lärmbelastung durch den Flugverkehr wurden gesonderte Fragen gestellt. | Offenbach hat bereits 2008 einen Luftreinhalte- und Lärmminierungsplan verabschiedet, der eine umfassende Bestandsaufnahme beinhaltet; inklusive der Daten aus der Lärmkartierung Auf rund 50 Seiten werden schließlich Handlungsfelder, Handlungsziele und Maßnahmen aufgelistet. Sie umfassen Maßnahmen von intelligenter Verkehrssteuerung, Fahrbahnsanierung und LKW-Fahrverbot bis hin zu Maßnahmen zur Reduzierung des Nachbarschaftslärms im Wohnumfeld und Mobilitätsmanagement. Daran wird deutlich: Es gibt viele Stellschrauben, an denen wir drehen können, um Lärmbelastung zu reduzieren. Leider gehört der Fluglärm nicht dazu; gegen ihn können wir nur juristisch vorgehen, was die Stadt seit vielen Jahren tut. | Zur Einhaltung der Lärmwertgrenze werden Kontrolleure eingesetzt - die auf Grund ihrer Messungen die Verordnungen zur Lärmbegrenzung durchführen, hier wäre es angesagt, das eine Bürgerinitiative die Ergebnisse der Kontrolleure überprüft oder die Kontrolleure begleitet auf der Basis eines ehrenamtlichen handelns. |
| 15. Die Stadt Offenbach ist besonders von den Belastungen durch den Frankfurter Flughafen betroffen. Welche Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen der Bürgerinnen und Bürger durch den Flugverkehr schlagen Sie vor? Wie stehen Sie zu einem Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr? | Wir werden weiter alle juristischen Mittel zu Verhinderung von mehr Fluglärm ausschöpfen. Gleichzeitig muss auch die bestehende Belastung durch passiven Schallschutz verringert werden. Eine dritte Landebahn ohne Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr ist der Bevölkerung nicht vermittelbar, das hat bereits die mediation vor zehn Jahren gezeigt. | Ich befürworte ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, ich unterstütze auch den Rechtsweg, den die Stadt Offenbach beschritten hat. Ebenso unterstütze ich die Aktion „Menschenkette“ der BIL am 17.9.2011 zum Protest gegen die Fluglärmbelastung. Zur Reduzierung des Fluglärms über Offenbach gab und gibt es vielerlei Möglichkeiten, die teilweise auch schon in Angriff genommen wurden. Wichtig sind insbesondere veränderte Anflugrouten aus östlicher Richtung über die Autobahn A3, wie sie derzeit nachts erprobt werden. Das muss die generelle Regelung werden, damit würde insbesondere Bieber und der Süden Offenbachs deutlich entlastet werden. | Die Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger werden durch den Ausbau größer. Die Stadt Offenbach wird durch die Siedlungsbeschränkung enorme Nachteile in ihrer Weiterentwicklung haben. Die Änderung der Flugrouten ist eine Entlastungsmöglichkeit, die zur Zeit erprobt wird. Flugrouten und die Flugverfahren sind an an dem Erfordernis eines maximalen Lärmschutzes für die Bevölkerung in Flughafennähe zu orientieren. Das einst von CDU und FDP versprochene Nachtflugverbot muss kommen. | Nachtflugverbot - da warte ich schon, was weiss ich, 20 Jahre drauf. Maßnahmen gegen den Fluglärm? Wählen Sie mich, dann verrate ich Ihnen meine Massnahmen. Das wäre dann der Hörtest den ich ihnen erstmal vorschlage. Sollte ich dann feststellen das Sie nicht hören, dann hätte es keinen Sinn, Ihnen was zu sagen sollten Sie jedoch hören, kämen wir ins Gespräch. |
| 16. Wie stehen Sie zu den Änderungen bei den Anflugverfahren? Wie bewerten sie deren Auswirkungen auf Ihre Kommune? | Die Änderung der Anflugverfahren hat für Offenbach positive Effekte, da nicht mehr alle Flugzeuge in einer geraden Bahn das gesamte Stadtgebiet überqueren. Trotzdem bleibt die Lärmbelastung der Bevölkerung zu hoch und man fragt sich schon, warum diese geänderten Anflugverfahren nicht auch früher schon möglich gewesen wären. | Die tatsächlichen Auswirkungen durch die von mir unter 15. genannten Änderungen im An- und Abflugverfahren jetzt schon final zu beurteilen, erscheint mir zu verfrüht. Wichtig erscheint es mir, dass nach Beendigung der Versuchsphasen und der Untersuchungen trotz erhöhten Kapazitätsaufkommens eine geringere Fluglärmbelastung für Offenbach festgestellt werden kann. Dies gilt sicher unabhängig von politischen Ansichten. | Die Flughafen-Experten der Stadt gehen davon aus, dass sich durch veränderten Anflugverfahren steilere Anflugwinkel und versetzte Landeswellen sowie am Stadtgebiet vorbeiführende Flugrouten die Lärmbelastung für 80.000 Offenbacherinnen und Offenbacher verringern würde. | Von einem wirklichen veränderten Anflugverfahren lässt sich erst sprechen wenn die Anflugschneise längs über die Autobahnspuren verläuft und damit entlang einer Dünnbesiedlung entlangführt. Diesem Anflugverfahren versperrt sich die Frankfurter Flughafengesellschaft. Es würde einen höheren Bedarf an Fluglotsen erfordern. Da werden wieder einmal wirtschaftliche belange über menschliche Unversehrtheit der Gesundheit gestellt. Wer will sich damit zufrieden geben? |
| 17. Was halten Sie vom „Shared Space“-Konzept? Können Sie sich in Offenbach die Verwirklichung vorstellen und wenn ja für welche Bereiche in der Stadt? | Das "Shared Space"-Konzept finde ich sehr interessant, da Pilotprojekte in Holland und Norddeutschland zeigen, dass es funktioniert. In Offenbach haben wir mit dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich an den Längsseiten des Wilhelmsplatzes erste "Shared Space"-Flächen, ähnliches kann ich mir für den Umbau des Marktplatzes vorstellen. | Einige Städte in Deutschland haben dieses Konzept seit einiger Zeit zur Erprobung, es hat sich auch teilweise bewährt. Möglich wäre auch ein Probelauf in den Stadtteilen an weniger frequentierten Plätzen und Straßen. Hier kann ich mir ein rücksichtsvolles Miteinander von Fußgängern, Rad- und Autofahrern durchaus vorstellen. Nicht geeignet hierfür erscheinen mir aber die Hauptverkehrsstraßen in den Stadtteilen oder auch der Marktplatz als wichtigste Nord-Süd-Achse in der Innenstadt. | Wenn unsere Städte dem Verkehrskollaps entkommen möchten und ein Umdenken im Verkehrsverhalten eintreten soll, sind derartige Konzepte langfristig erforderlich, weil sie auf freiwilliger Verhaltensänderung aller Verkehrsteilnehmer basieren. Pilotprojekte könnte ich mir dort vorstellen, wo klassische Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht gefruchtet haben. Allerdings gehe ich davon aus, dass bis zum Verständnis des Konzeptes und der erforderlichen Akzeptanz viel Informations- und Überzeugungsarbeit erforderlich | Shared Space Konzept - bitte halten Sie sich an die gesetzlich vorgeschriebene Amtssprache. |

| | | | | |
|--|---|--|--|---|
| <p>18. Welche Konzepte haben Sie für das Mobilitäts-Management an Schulen (z. B. Vermeidung des „Elterntaxis“, verbesserte Nahverkehrs-Anbindung sowie Förderung von Rad- und Fußverkehr)?</p> | <p>Als Stadt haben wir Einfluss darauf, dass es wohnortnahe Schulen mit einer angemessenen und modernen Ausstattung gibt, die mit allen Verkehrsmitteln, vor allem aber mit dem Bus, dem Rad oder zu Fuß gut und sicher erreichbar sind. Mit der Schulbausanierung, dem Bau einer neuen Schule im Hafen, der Sanierung der Bushaltestellen sowie der Schaffung von Radfahrstreifen (es können gerne noch mehr werden!) haben wir da schon einiges erreicht. Neben dieser Hardware geht es beim Mobilitäts-Management an Schulen meines Erachtens aber vor allem um die Mobilitäts-Konzepte in den Köpfen der Menschen: in einer Stadt der kurzen Wege wie Offenbach gibt es letztlich kaum einen Grund, sein Kind mit dem Auto bis an die Schule zu fahren. Schon beim Übergang in die Grundschule sollten Eltern sich abstimmen und im Sprengel z.B. Laufgruppen zur Schule zu organisieren. Und natürlich haben auch die Eltern eine wichtige Vorbildfunktion: wer selbst versucht, jeden Meter mit dem Auto zu fahren, wird seinem Kind kaum vermitteln können, dass es auch anders geht. Also rauf aufs Rad, oder öfter mal zu Fuß gehen!</p> | <p>Es muss nicht für jede kurze Strecke gleich der Pkw genutzt werden, aber grundsätzlich bleibt die Entscheidung, wie ein Schüler zur Schule gelangt, Sache der Schüler oder der Eltern. Selbstverständlich ist der ÖPNV auf die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler abzustimmen. Sei es durch die Routenführung oder auch einen auf die Schulzeiten abgestimmten Fahrplan, gegebenenfalls auch mit Verstärkungsbussen. Ich glaube aber, dass diese Problematik in Offenbach bisher ziemlich gut gelöst ist. Auch darf man den Kostenfaktor für die Verkehrsbetriebe nicht aus den Augen verlieren.</p> | <p>ist.</p> <p>Mobilitätsmanagement an Kitas und Schulen ist bereits als eine Maßnahme im Luftreinhalte- und Lärminderungskonzept beschrieben und an Pilotschulen können wir bereits messbare Ergebnisse vorweisen: die Anzahl der Kinder, die statt mit dem "Elterntaxi" zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind ist angestiegen.</p> <p>Wie haben wir das erreicht: Gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern wurden leicht verständliche, kindgerechte Wegepläne erarbeitet. Darüber hinaus wurde für die Zielgruppe der Lehrer, Erzieher, Eltern und Kinder ein „Handbuch zum Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas in Offenbach“ erarbeitet, das die Weiterverfolgung und Verbreitung des Mobilitätsmanagements unterstützen soll.</p> | <p>Gut ausgebauten Geh- und Radwege, die Selbstbewegung fördern - gelbe Schulbusse die Schülerorientiert ihre Busrouten betreiben.</p> |
| <p>19. Wie stellen Sie sich die künftige Anbindung des neugestalteten Offenbacher Hafengebietes für den nicht-motorisierten Individualverkehr und den ÖPNV vor?</p> | <p>Die Erschließung des Hafens wird über eine Buslinie und eine Straßengestaltung mit entsprechendem Raum für Radfahrer und Fußgänger geschehen. Direkt am Hafengebiet führen mehrere regionale und überregionale Radrouten vorbei, mit dem Rad zur Arbeit nach Frankfurt ist kein Problem. Ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie Ladestationen für Elektroäder sind bereits vorgesehen.</p> | <p>Hier gibt es bereits konkrete Planungen der OVB bzw. der Busbetreiber, wie zukünftig das Hafengebiet mit dem ÖPNV angebunden werden soll. Auch hier sind Probeläufe und die ersten Erfahrungen abzuwarten. Für Radfahrer ist das Hafengebiet bereits jetzt sehr gut angebunden. Ich verweise auf den Mainuferweg sowie die kurzen Verbindungen von der Innenstadt und durch das Nordend auf verhältnismäßig ruhigen Nebenstraßen. Auch sind in den Planungen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer über den „Binnenhafen“ vorgesehen.</p> | <p>Die ÖPNV-Anbindung ist in der bestehenden Nahverkehrsplanung bereits festgelegt: eine neue Buslinie mit der Nummer 108 wird drei Haltestellen in zentraler Nähe der neu entstehenden Hafengebäude anstern und für eine schnelle Verbindung zu Marktplatz und Hafen sorgen.</p> <p>Die Erschließung für den nicht-motorisierten Individualverkehr stelle ich mir so vor, dass die Nutzung des Fahrrades komfortabel, schnell und sicher den Hafen mit der Innenstadt verbindet und somit für viele Fahrten im Nahbereich zur ersten Wahl wird.</p> | <p>Die bestehenden Radwege bleiben bestehen, die Fußwege werden ausgebaut und verschönert, mit seitlicher Rasenanpflanzung, eine Bootanlegestelle für zwei Touristenfahrgastsschiffe werden angelegt, die bestehenden Bootsanlegestelle bei der Wiking bleiben erhalten, am Capitano ist Taxirufplatz, Busse aus Ost und Westrichtung machen den Hafen erreichbar, eine Rasenfläche als Ladeplatz für Deltaflügler und Paraglider. Die Hafenecke zu Land, zu Wasser und aus der Luft zu erreichen stellt das Alleinstellungsmerkmal der Hafenecke im Rhein Main Gebiet und Deutschland dar.</p> |
| <p>20. Wie sollte aus Ihrer Sicht die künftige verkehrstechnische Gestaltung des Offenbacher Marktplatzes aussehen?</p> | <p>Der Marktplatz soll analog zu den Seitenstraßen des Wilhelmsplatzes zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit durchgängiger, barrierefreier Fläche umgebaut werden. Für die Verkehrsteilnehmer gilt dann Schritttempo.</p> | <p>Der Marktplatz muss in seiner Verkehrsfunktion als wichtigste Nord-Süd-Achse in der Innenstadt erhalten bleiben. Der Individualverkehr ist bereits jetzt stark eingeschränkt, ich bin gegen eine Sperrung der Waldstraße in nördliche Richtung. Auch ein „Shared Space“-Konzept ist für mich nicht machbar, der Busverkehr käme zum Erliegen. Gegebenenfalls könnte eine angemessene Senkung der Fahrgeschwindigkeiten in Betracht gezogen werden. Trotzdem gelten weiterhin ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Die von einigen Seiten geplante Umwandlung in eine Fußgängerzone, die lediglich mit Bussen befahren werden darf, lehne ich ab. Die Geleitsstraße und damit das neue Einkaufszentrum KOMM wären dann vom Individualverkehr fast völlig abgeschnitten.</p> | <p>Kurz gesagt: deutlich fußgängerfreundlicher als bisher und deshalb mit neuer und größerer Aufenthaltsqualität. Allerdings sind die verkehrlichen Anforderungen an den Platz komplex: der Marktplatz ist die innerstädtische Drehscheibe des ÖPNV; zahlreiche Buslinien der Stadt treffen an diesem wichtigen ÖPNV-Knoten zusammen und stellen die Verbindung zwischen Stadtbezirken und den S-Bahn-Verbindungen nach Wiesbaden, Frankfurt und Hanau her. Für Radfahrer und Fußgänger liegt der Platz zentral auf der Strecke zwischen HfG und Main auf der einen und Innenstadt und Wochenmarkt auf der anderen Seite der Berliner Straße. Aufgrund der Größe und der zentralen Bedeutung des Platzes auch für die innerstädtischen</p> | <p>-</p> |

| | | | | |
|---|---|---|---|--|
| | | | <p>Verkehrsbeziehungen bietet sich hier eine neue Kultur des Miteinanders aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer in einem gemeinsam genutzten Verkehrsraum an, wie sie im so genannten Shared-Space-Modell vorgesehen ist.</p> | |
| <p>21. Wie soll nach Ihrer Meinung die fahrradmäßige Anbindung des neuen Fußballstadions am Bieberer Berg erfolgen (Fahrradwege, Fahrradabstellplätze)?</p> | <p>Durch eine verbesserte Wegeführung durch den Leonhard-Eißnert-Park, Radwege auf beiden Seiten der Bieberer Straße und die größeren Abstellflächen auf dem neu gestalteten Vorplatz des Stadions, der dann Waldemar Klein-Platz heißt.</p> | <p>Das Fußballstadion ist bereits jetzt für Radfahrer relativ gut und sicher zu erreichen. Sei es von Bieber über die nur langsam befahrene Aschaffener Straße, über den Waldpark oder über den Leonhard-Eisnert-Park. Es besteht auch, von der Innenstadt aus kommend, die Möglichkeit über Seitenstraßen oder über den Ostbahnhof/Maybachstraße über den Bierbrauerweg relativ flott und sicher das Stadion zu erreichen. Die Schaffung eines getrennten Radweges auf der Trasse der Bieberer Straße lehne ich ab, dies würde zu einer unverhältnismäßigen Behinderung des motorisierten Verkehrs führen. Weiter gehe ich davon aus, dass der Stadionbetreiber bzw. der OFC dafür sorgen werden, dass nach dem Stadionumbau Abstellplätze in ausreichendem Maße vorhanden sind.</p> | <p>Gute Erreichbarkeit auf sicheren Wegen und ausreichend geeignete Fahrradabstellplätze.</p> | |
| <p>22. Wie stellen Sie sich die verkehrstechnische Entwicklung des Mainufers zwischen der Hochschule für Gestaltung und dem Bereich Lili-Park vor?</p> | <p>Die Einmündung der Schloßstraße in die Mainstraße wurde bereits umgebaut und ist nun den Bedürfnissen von Fußgängern und Radfahrern besser angepasst. Weitere Veränderungen sind, auch mit Rücksicht auf die finanzielle Situation der Stadt, leider nicht vorgesehen.</p> | <p>Dies hängt zunächst von der Fertigstellung des demnächst zu bauenden neuen Maindamms ab. Grundsätzlich gilt aber, dass die Mainstraße über den Nordring oder die Carl-Ulrich-Brücke neben dem Ring die zweite Verbindungsstrecke nach Frankfurt darstellt und dies auch bleiben wird. Es sei denn, man will den Rumpfenheimer und Bürgeler Bürgern den täglichen Weg noch mehr verbauen oder den Anwohnern am Ring noch mehr Verkehrsbelastung zumuten. Viel wichtiger erscheint mir, dass die Straßenoberfläche auf der gesamten Mainstraße grundlegend saniert und das damit das Lärmaufkommen durch den Verkehr vermindert wird. Hier steht für mich der Anwohnerschutz an erster Stelle.</p> | <p>Die Mainstraße ist als ein so genannter Hot Spot in Offenbach definiert. Das heißt, hier sind Schadstoffbelastungen besonders hoch. Deshalb sind in den Planungen der Stadt Offenbach zu den Themen Luftreinhaltung und Lärminderung hier bereits verschiedene Maßnahmen in der Überprüfung: Fahrbahnsanierung, Tempo-30 nachts für Pkw und nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot. Derzeit wird die Fortschreibung des Lärminderungsplanes für den Ballungsraum Rhein-Main durch die Landesregierung erwartet. Hiervon ist es abhängig, welche von den verkersentlastenden Maßnahmen, die wir als Kommune dem Land vorgeschlagen haben, zur Umsetzung kommen werden.</p> | <p>Der Bereich zwischen HfG und Lili-Park wird für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Busse passieren diesen kurzen Bereich mit Tempo 10 Km/h, ansonsten soll der Bereich ein Spielstraße sein für Kinder und Jugendliche mit ihren Rädern und ihren Rollbretern.</p> |