

AGENDA-MAP
Offenbach
Nordend und Hafen

**BEWEG
DEIN
QUARTIER**



- 5 Vorwort
- 6 Einleitung
- 8 Das Quartier
- 14 Projektablauf
- 22 1 Monat Zukunft
- 32 Mobilitätsheld*innen
- 37 Eine Vision für die Mobilität im Quartier
- 40 16 Schlüsselprojekte
- 106 Projektschatz
- 116 Danke
- 118 Impressum

VORWORT



Offenbach ist eine Stadt der kurzen Wege. Vor allem in der Innenstadt können viele Orte zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden. Zugleich sind wir Teil einer hoch vernetzten Region, in der Menschen Tag für Tag große Strecken zurücklegen. Diese sehr unterschiedlichen Anforderungen kommen in den Stadtquartieren zusammen und müssen dort organisiert werden. Zugleich wächst die Stadt seit einigen Jahren stark und vor allem in den innerstädtischen Gebieten wurden viele Bauvorhaben umgesetzt, die mehr Menschen in die Quartiere bringen und so auch mehr Verkehr. Schließlich sind auch die großen gesellschaftlichen Themen wie Klimaschutz und Klima-

anpassung in den bestehenden Quartieren zu bewerkstelligen. Um mit diesen Herausforderungen umgehen zu können, wurde das Offenbacher Nordend in das Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ aufgenommen. Es bildet den Rahmen, um in den kommenden Jahren Projekte umzusetzen, die mehr Freiräume im Quartier schaffen und die Aufenthalts- und Lebensqualität im direkten Wohnumfeld verbessern sollen. Die Mobilität im Stadtteil hat dabei eine Schlüsselrolle, denn sie hat großen Einfluss auf die Themen Lärm, Luftqualität und Verfügbarkeit von Freiflächen.

Mit dem Projekt Bike Offenbach wurde in den letzten Jahren auch im Nordend begonnen, Offenbach mit Hilfe der Einrichtung von Fahrradstraßen zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu entwickeln. Wenn Radwege attraktiver sind, dann werden sie auch von mehr Menschen genutzt. Diese einfache Überlegung stellt uns in der Umsetzung jedoch vor erhebliche Schwierigkeiten, denn der Platz in der Innenstadt ist begrenzt. Mehr Raum für den Radverkehr zu schaffen bedeutet meist auch, Gewohnheiten zu verändern und den Raum für andere Verkehrsteilnehmende einzuschränken. Daher ist umso wichtiger, mit den Menschen vor Ort, den Bewohner*innen und weiteren Nutzer*innen der Stadt, ins Gespräch zu kommen, Mobilitätsgewohnheiten zu diskutieren und neue Ansätze auszuprobieren.

Das Projekt »Beweg Dein Quartier« bot uns in Offenbach die Chance, die Mobilitätswende einmal anhand eines konkreten Stadtteils genauer zu betrachten und mit den Menschen vor Ort Handlungsansätze zu diskutieren. Herausgekommen ist ein wichtiger Beitrag für die Quartiersentwicklung mit einem Kompendium an Maßnahmenvorschlägen, die aus Sicht der Beteiligten den größten Mehrwert für alle Bewohner*innen bringen. Die temporären Aktionen im September haben gezeigt, was allein schon mit einfachen Mitteln möglich ist. Nicht alles wird sich dauerhaft umsetzen lassen, aber wir haben mit der vorliegenden Agenda-Map einen reichhaltigen Fundus an Ideen, auf die kommende Projekte aufbauen können und so die Mobilitätswende vorangebracht werden kann.

Paul-Gerhard Weiß

Paul-Gerhard Weiß
Dezernent für die Bereiche Stadtplanung,
Ordnung und Bildung

EINLEITUNG

Alle reden über die Mobilität von morgen: »Beweg Dein Quartier« will sie gemeinsam mit den Menschen vor Ort neu denken: mehr Raum für Menschen, Bewegung und Begegnung schaffen, Möglichkeitsräume eröffnen, neue Gewohnheiten etablieren, Projekte und Akteur*innen unterstützen, sichtbar machen und zusammenbringen.

»Beweg Dein Quartier« ist aus der Überzeugung heraus entstanden, dass sich große Transformationen wie die Mobilitätswende und der Klimaschutz nur gemeinsam mit den Menschen vor Ort nachhaltig gestalten lassen – mit Bürger*innen, Stakeholder*innen, Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung und weiteren Akteur*innen. Das Thema Mobilität ist facettenreich und komplex. Es betrifft Alltag und Routinen von jedem Menschen und ist hochemotional besetzt. Daher braucht es die Mitwirkung von beteiligten Nutzer*innen und entsprechende Aushandlungsprozesse, die über die bisher verbreiteten Formate hinausgehen.

Das Projekt wählt das Quartier als Betrachtungsebene, da die Räume direkt vor der Haustür zum einen ideale Orte sind, um neue Wege der Interaktion mit der Öffentlichkeit zu entwickeln und auszuprobieren. Dichte und Nähe schaffen zum anderen einen leichteren Zugang zu Beteiligung und Interaktion und tragen zu Verantwortungsgefühlen und Gestaltungswillen bei. Hier kann die Stadt der kurzen Wege gelebt und aktive Mobilität und damit mehr urbane Lebensqualität gefördert werden. Schließlich kann der Mikrofokus als Ausgangspunkt dienen, um Wünsche, Ideen und Kreativität der Bevölkerung in eine breitere städtische Governance einzubinden, gute Beispiele schaffen und später Hebel für eine breitere urbane Transformation sein.

»Beweg Dein Quartier« will in den Quartieren der Partnerstädte Essen und Offenbach diesen Wandel proaktiv gestalten und gemeinsam mit den Teilnehmenden einen Blick aufs Heute und davon ausgehend aufs Morgen wagen und Schlüsselprojekte für eine bessere Mobilität und mehr Lebensqualität entwickeln, um Impulse für die Mobilität der Zukunft zu setzen. Das Thema Mobilität soll dabei nicht isoliert, sondern als integraler Bestandteil des Alltags betrachtet werden, um gemeinsam getragene Lösungen zu entwickeln. Es geht also weniger um große Infrastrukturvorhaben, sondern zunächst um den Dialog über Mobilität und mögliche Veränderungen – für eine nachhaltige, nutzer*innengenerierte Transformation. Schließlich entwickelt das Projekt ein konkretes Maßnahmenpaket für jedes der Quartiere. Dabei handelt es sich um Projektideen, die mit konkreten Infrastrukturverbesserungen oder Handlungsimpulsen einen Beitrag zum Klimaschutz leisten – im Bereich Nahmobilität, Mobilitätsangebote und öffentlicher Verkehr sowie zur Aufenthaltsqualität vor Ort. Denn in lebenswerten Quartieren bewegt man sich gerne zu Fuß, mit dem Rad oder auf andere (emissionsarme) Art aktiv – oder man verweilt in attraktiven urbanen Räumen und schont das Klima durch weniger Fahrten ins Grüne oder Blaue, weil sich alle Alltagsziele in kurzer Distanz zum Wohnort befinden.

Ein weiteres Ziel von »Beweg Dein Quartier« ist das Testen neuer Möglichkeiten der Mobilität im Alltag und temporärer Veränderungen im öffentlichen Raum. Sie lassen neue Wege spürbar, Zustände evaluierbar und Debatten konkret werden.

»Beweg Dein Quartier« zeigt, dass der co-kreative Prozess der gemeinsamen Ideengenerierung und die damit einhergehende Aktivierung der Bürgerschaft genauso wichtig ist wie die finalen Projekte selbst. Mobilitätswende kann nur gemeinsam mit Bürger*innen gestaltet werden, um Verhaltensmuster zu durchbrechen und neue Denk- und Mobilitätsweisen zu entwickeln. Der öffentliche Raum ist zentraler Schauplatz der Mobilität der Stadt. Hier müssen die Visionen für die Zukunft verhandelt werden – im Dialog und beim Ausprobieren gemeinsam mit den Menschen vor Ort.

Nichts von diesem direkten Engagement und der Transformation kann jedoch geschehen, wenn die Städte selbst nicht über konkrete Möglichkeiten und Entscheidungsbereitschaft verfügen, diese zu verwirklichen.

Verdeutlichung unserer Position und der Rollen der beteiligten Akteur*innen

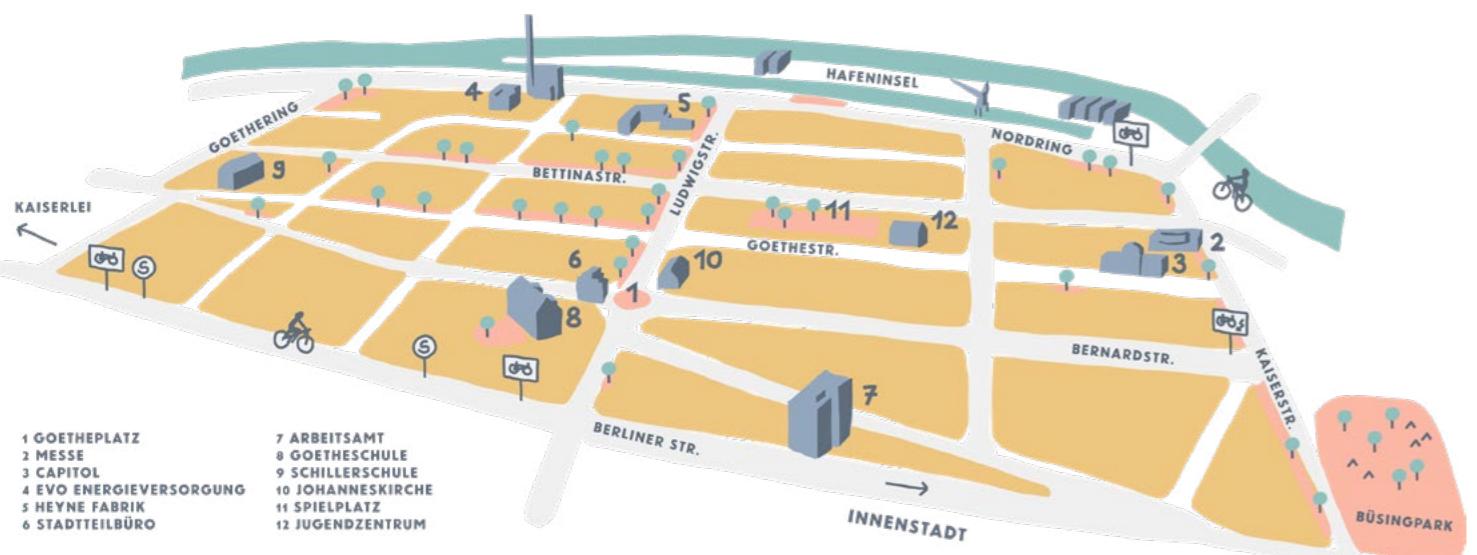
»Beweg Dein Quartier« wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) gefördert und in zwei unterschiedlichen Quartieren mit den Kommunen als Praxispartnerinnen durchgeführt: in dem Essener Projektgebiet um City Nord, dem Eltingviertel und der Grünen Mitte sowie im Nordend in Offenbach am Main.

Das Projektteam von »Beweg Dein Quartier«, bestehend aus urbanista und der Forschungsgruppe Partizipation und Transformation des Centrums für Umweltmanagement, Ressourcen und Energie (CURE) an der Ruhr-Universität Bochum, agiert einerseits im Sinne der im Projektantrag formulierten und vom BMUV geförderten Ziele. Innerhalb der Projektkonstellation aus Praxispartner*innen (Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung), Letter of Intent-Partner*innen (LoI), Stakeholder*innen, Bürger*innen und weiteren Akteur*innen vor Ort nimmt das Projektteam andererseits die Rolle der vermittelnden Advokatin ein, um das bestmögliche Ergebnis im Sinne der Projektziele zu erreichen.

»Beweg Dein Quartier« tritt mit dem Anspruch an, innovative Bottom-up-Mobilisierungs- und Beteiligungsprozesse zu erproben, die Anstöße für die Mobilitätswende in Bestandsquartieren liefern. Durch eine frühzeitige, thematisch offene und inklusive Beteiligung von Zivilgesellschaft und Stadtverwaltung erfolgt die Bündelung lokaler Wissensbestände. Dabei hat das Projektteam das Ziel, die vielfältigen Interessen in den beiden Quartieren strukturiert in einem unparteiischen und fairen Beteiligungsprozess zusammenzubringen. Hierbei sollen die unterschiedlichen Interessen verschiedener Gruppen herausgearbeitet und gemeinsam nach Lösungen gesucht werden. Gemeinsam werden konkrete Ziele und eine Vielzahl an unterschiedlichen Projekten erarbeitet, die den Ansprüchen und Wünschen der Bewohner*innen, aber auch den gesetzten Zielen des BMUV entsprechen. Schließlich werden die Projektideen (mit dieser Publikation) aufbereitet an die Stadtverwaltung und die politischen Gremien der Stadt Offenbach sowie die Öffentlichkeit übergeben, auf Grundlage der demokratischen Entscheidungsprozesse in Planungen der Stadt Offenbach aufgenommen und je nach deren Ergebnissen verworfen oder realisiert.

DAS QUARTIER

Das Projektgebiet besteht aus den Offenbacher Stadtteilen Nordend und Hafen. Hier leben die Menschen vielfältig und multikulturell mit- und neben- einander. An die Offenbacher Innenstadt angelagert, ist das Quartier ein zentraler Wohn- und Arbeitsstandort. Wegen der direkten Anbindung nach Frankfurt ist es für viele eine günstige Lage zum Pendeln in die große Nachbarstadt.



Das Nordend und der Hafen liegen in den Stadtbezirken Messegelände und Kaiserlei. Sie werden im Norden vom Mainufer und der Hafeninsel sowie von drei großen Straßen begrenzt: der Kaiserstraße im Osten, der Berliner Straße im Süden und dem Goethering im Westen. Der Übergang vom Nordend in die Innenstadt ist fließend, weshalb die östlichen Quartiersgrenzen für die Bewohner*innen im Alltag nicht direkt spürbar sind. Westlich grenzen neben der Verkehrsachse hauptsächlich Büro- und Gewerbegebäuden an.

Bebauungsstruktur

Das Nordend ist eines der am dichtesten besiedelten Gebiete in Offenbach und wird vielfältig zum Wohnen, Arbeiten und Leben genutzt. Als gründerzeitliche Stadterweiterung entstanden und gewerblich-industriell geprägt, wird das Erscheinungsbild bestimmt durch vier- bis fünfgeschossige Blockrandbebauungen. Viele Gebäude sind denkmalgeschützt, teilweise sind sie saniert.¹ Mehr als die Hälfte der Gebäude stammt jedoch aus der Nachkriegszeit. Viele Blockinnenbereiche und Hinterhöfe sind stark versiegelt und der Öffentlichkeit unzugänglich. Im Norden und vor allem im Westen des Nordends finden sich auch aufgelockerte bis offene Bebauungen mit freistehenden Einzelgebäuden.

Auf und an der Hafeninsel entstanden in den letzten Jahren zahlreiche Neubauten mit gegenüber dem Nordend vergleichsweise hohen Mieten von durchschnittlich 13 Euro pro Quadratmeter. Der Mietspiegel lag in der Innenstadt 2020 im Durchschnitt bei 10 Euro pro Quadratmeter bei einer Wohnfläche von um die 60 Quadratmeter.²

Das Wohnumfeld

Die Straßen sind unterschiedlich stark begrünt: im Westen und Nordwesten verstärkt, im Südosten des Quartiers eher weniger.¹ Der Quartiersplatz mit zentraler Bedeutung für das öffentliche Leben ist der Goetheplatz (1) im Süden. Regional und überregional bedeutend ist das Nordend mit der Messe (2) als Handelsplatz und dem Capitol (3) als Kultur- und Veranstaltungsort. Im Nordwesten ist die Energieversorgung Offenbach AG (EVO) (4) angesiedelt. Im Norden befindet sich die Heyne Fabrik (5) als ehemalige Metallwarenfabrik, ein Bürostandort für kreativwirtschaftliche Betriebe sowie kleinere mittelständische Unternehmen.

An öffentlichen Gebäuden verfügt das Quartier über mehrere Schulen und vier Kindertagesstätten sowie die Arbeitsagentur (7). An religiösen Einrichtungen finden sich eine evangelische Kirche (10), der Deutsch-Islamische-Kulturverein Dar-ul-Flah e. V. und die Jüdische Gemeinde. Als Anlaufstelle für die Bewohner*innen des Nordends gibt es ein Stadtteilbüro (6). Versorgungsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs verteilen sich im ganzen Nordend.

Die öffentlichen Räume

Öffentliche Parks und Naherholungsflächen sind im Nordend kaum vorhanden. Die nächstgelegene öffentliche Grünfläche ist der Büsingpark außerhalb des Quartiers. Es existieren zwar vielerorts Vorgärten zwischen Gehwegen und Gebäuden, die aber oft privat und ungenutzt sind.³ Zum gemeinsamen Gärtnern entstanden in den letzten Jahren Urban-Gardening-Projekte am Goetheplatz und im Hafenareal.

Der Goetheplatz ist einer der wenigen öffentlichen Plätze im Nordend. Gerade abends ist der Platz gut besucht und zuweilen auch laut. Jeden Donnerstag findet außerdem das sogenannte „Märktchen“ statt. Ein weiterer öffentlicher Raum, der von Menschen aus ganz Offenbach besucht wird, ist der Hafenplatz mit der Hafentreppe. Am westlichen Ende der Hafeninsel wird zudem ein neuer Park entstehen.

Ein öffentlicher Spielplatz liegt an der Johannes-Morhart-Straße (11), in direkter Nachbarschaft zum Jugendzentrum (12), das mit der Mädchen-Etage für Kinder und Jugendliche einen wichtigen Treffpunkt darstellt. Am Hafen gibt es den Hafenspielplatz. Daneben gibt es zwar kleinere Spielflächen, die aber in Privatbesitz stehen und den Mieter*innen vorbehalten sind.

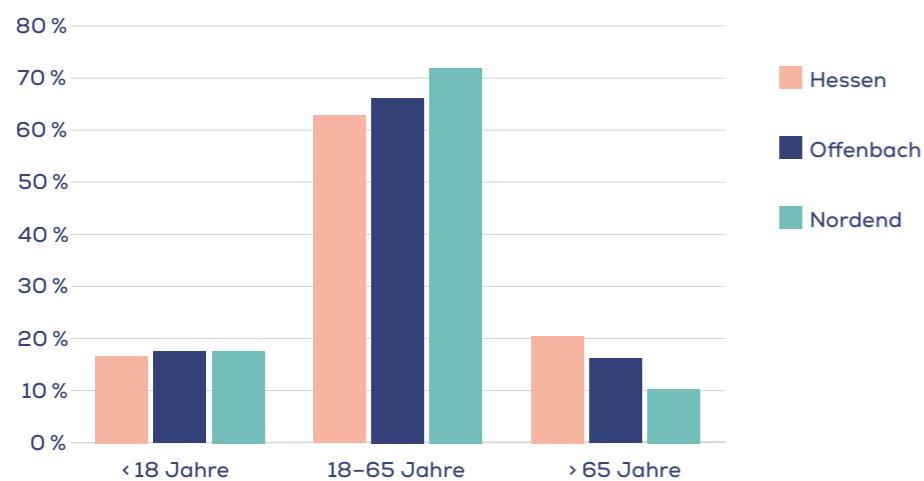
Das Projektgebiet in Zahlen

Die Menschen im Viertel – jung und heterogen

Auf rund 65 Hektar wohnen im Nordend ungefähr 13.000 Menschen⁴ und stellen damit knapp zehn Prozent der Gesamtbevölkerung von Offenbach dar. Die Altersstruktur zeigt eine junge Bevölkerung im Vergleich zur Gesamtstadt und dem Land Hessen; insbesondere der Anteil der Älteren ist deutlich geringer (siehe Abbildung „Altersstruktur“). Das Nordend weist ein stabiles und stetiges Bevölkerungswachstum auf.

Das Projektgebiet zeichnet sich durch eine bunte und vielfältige Stadtgesellschaft aus und es besteht eine relativ friedliche Koexistenz zwischen den Bewohner*innen unterschiedlicher Herkünfte. Das Leben hat laut den Bewohner*innen etwas „halbantonymes“ – viele wohnen, aber „leben“ nicht dort.⁵ Über die Hälfte der Bewohner*innen hat keine deutsche Staatsbürgerschaft, mehr als 70 Prozent sind Menschen mit migrantischen Biografien.⁶ Damit liegt der Wert über dem Durchschnitt der Gesamtstadt.

Altersstruktur 2022⁴



Die Menschen – Milieus & Entwicklung

Das Nordend hat mit fast zehn Prozent an der Gesamtbevölkerung einen großen Anteil an jungen Kreativen und Expeditiven.⁶ Auch die Hochschule für Gestaltung (HfG) zieht junge kreative Menschen nach Offenbach und speziell ins Quartier. Dieses wird zunehmend für besser verdienende Bevölkerungsgruppen interessant, welche die gute Verkehrsanbindung und zentrale Lage im Rhein-Main-Gebiet schätzen und besondere Ansprüche an Infrastruktur sowie kulturelle und gastronomische Angebote haben.

Laut einer Analyse des Bundesverbandes für Wohnen und Stadtentwicklung e. V. werden ungefähr 30 Prozent der Personen im Nordend distanzierten oder prekären Milieus zugeordnet.⁶ Die Menschen wohnen oft nur temporär im Quartier und finden auch wegen der Sprachbarrieren häufig keinen Anschluss. Die bürgerliche Mitte ist im Nordend wie in ganz Offenbach im Vergleich zu anderen deutschen Städten stark unterrepräsentiert.⁶ Die Fluktuation ist in Gesamt-Offenbach insgesamt sehr hoch, wenn sie auch in den letzten zehn Jahren abgenommen hat.

Die Menschen – Beschäftigung & Arbeitswege

2017 waren im Nordend mehr als 19 Prozent der Stadtteilbewohner*innen leistungsberechtigt nach SGB II, deutlich mehr als im Durchschnitt der Gesamtstadt und des Landes Hessen.³ Die Arbeitslosen- und Armutssquote ist überdurchschnittlich hoch. Ein stetig wachsender Teil der in Offenbach wohnenden Beschäftigten pendelt in andere Gemeinden – so auch im Nordend. Die Auspendlerquote ist hoch, mehr als sieben von zehn in Offenbach wohnenden Beschäftigten fahren zur Arbeit über die Stadtgrenzen.⁶ Das Nordend ist mit der Heyne Fabrik, der EVO, der Messe etc. ebenfalls ein Arbeitsort, sodass die Einpendler*innen tagsüber Parkplätze suchen, mit dem ÖPNV oder dem Rad kommen und mobil sind.



Mobilität im Projektgebiet

Der öffentliche Nahverkehr

Das Offenbacher Nordend ist mit zwei S-Bahn-Stationen (Ledermuseum und Kaiserlei) sehr gut an den Schienenverkehr angebunden. Beide Stationen werden von vier verschiedenen S-Bahn-Linien angefahren, die das Nordend mit Frankfurt, Wiesbaden, Hanau und dem Kreis Offenbach verbinden. Die Linien fahren im 5-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von 14 Minuten zum Frankfurter Hauptbahnhof mit Zugang zum überregionalen Streckennetz und in 27 Minuten zum Frankfurter Flughafen.³

Daneben verbinden vier Buslinien das Nordend mit dem Offenbacher Hauptbahnhof, der Innenstadt und umliegenden Stadtteilen und zusätzlich fahren weitere (Nacht-)Linien in die Region und nach Frankfurt. Für alle Quartiersbewohner*innen ist die nächste Haltestelle in einem Radius von maximal 300 Metern erreichbar.³ Der Großteil der Haltestellen innerhalb des Nordends ist barrierefrei ausgebaut. Allerdings ist der barrierefreie Zugang zur S-Bahn-Haltestelle Ledermuseum nur am westlichen Eingang, nicht aber von Osten her kommend, möglich.³

Die Fuß- und Radwege

Aus dem gesamten Nordend ist die Offenbacher Innenstadt fußläufig erreichbar. Allerdings führen nur wenige sichere Fußgängerüberwege über die stark befahrene Hauptstraßen. Außerdem sind Gehwege häufig verengt und zeitweise durch Mülltonnen und parkende Autos zugestellt.³ Dennoch wird jeder vierte Weg in der Stadt Offenbach zu Fuß zurückgelegt.

Verglichen mit anderen Metropolregionen bewegen sich aktuell wenige Offenbacher*innen mit dem Fahrrad in der Stadt. 2019 betrug der Anteil für die Gesamtstadt lediglich zehn Prozent – steigt aber stetig an.⁷ Durch den Umbau des Goetherings und der Taunusstraße als Fahrradstraße hat sich die Radwegesituation in den letzten Jahren mindestens im Nordend stark verbessert. Über das Mainufer und die Berliner Straße wird daneben eine Ost-West-Verbindung über Radwege sichergestellt. Der direkt angrenzende MainRadweg verbindet Offenbach mit Frankfurt, aber auch mit überregionalen Zielen.

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Stadtteil sind noch rar. Das Quartier verfügt über vier Fahrradleihstationen an den Hauptverkehrsstraßen. Daneben gibt es am Nordring eine Station speziell für Pedelecs.³ Die Leihräder können sogar bis über die Stadtgrenze hinweg im Frankfurter Gebiet genutzt werden.

Das Straßennetz

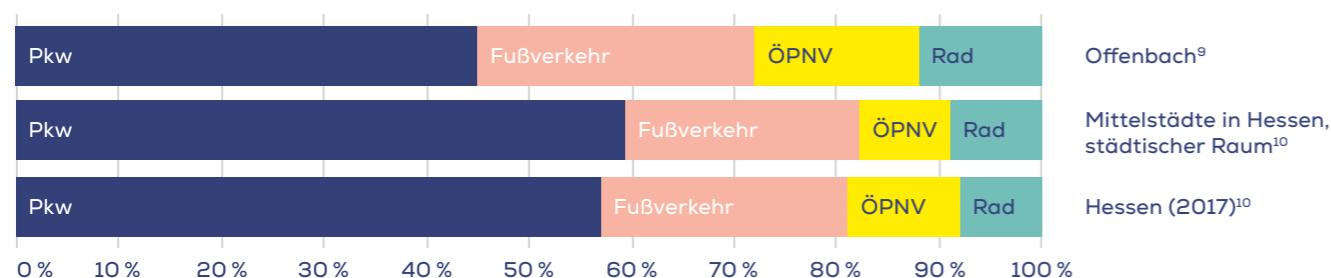
Mit dem Auto sind die Bewohner*innen des Offenbacher Nordends sehr gut angebunden. Das Quartier wird von vier großen Straßen umschlossen. Viele Menschen von außerhalb kommen über das westlich angrenzende Kaiserleigebiet und das Nordend in die Offenbacher Stadtmitte. Innerhalb des Stadtteils sind die Straßen vollständig als Tempo-30-Zonen und/oder als Einbahnstraßen ausgewiesen. Parkmöglichkeiten existieren hauptsächlich als Seitenstreifen oder vereinzelt als größere Parkflächen.³ Die meisten Stellplätze sind für Bewohner*innen mit entsprechender Berechtigung ausgeschrieben, es gibt aber im Nordend verteilt auch unbewirtschafteten Parkraum. Besonders abends sind die vorhandenen Parkmöglichkeiten stark ausgelastet.⁸

Der starke Verkehr auf den Straßen am Rande des Nordends geht einher mit einer hohen Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anwohnenden, so die Forschungsanalyse der Stadt Offenbach Ende 2019.³ Bewohner*innen sprechen von einem hohen Verkehrsaufkommen und Behinderungen durch parkende Fahrzeuge. Auch der Fluglärm des Frankfurter Flughafens trägt zur Lärmelastung im Nordend bei.

Das Mobilitätsverhalten in Offenbach

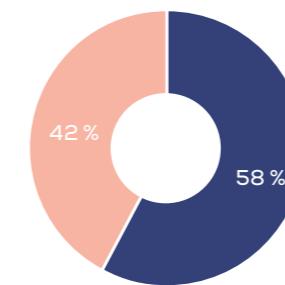
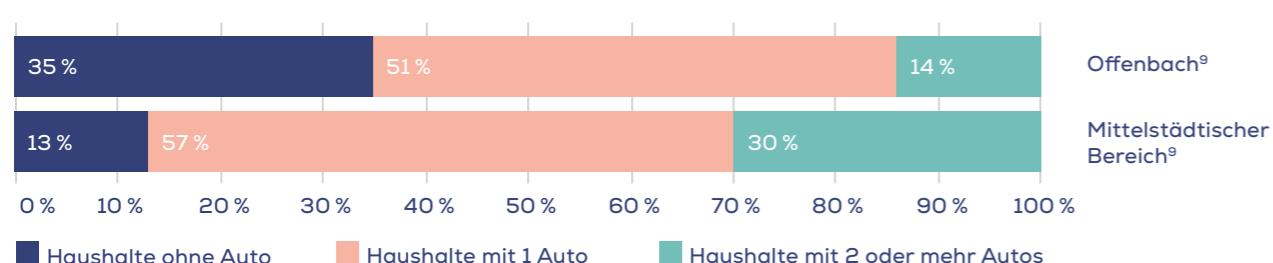
Das Mobilitätsverhalten der Offenbacher*innen kann über die Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel im Alltag abgebildet werden. Diese Aufteilung wird Modal Split genannt. Er wird aus dem prozentualen Anteil der Verkehrsträger an der gesamten Verkehrsnachfrage, bezogen auf die zurückgelegten Wege, ermittelt. So wird sichtbar, zu welchen Anteilen die Offenbacher Bevölkerung auf ihren Wegen zu Fuß geht, den öffentlichen Personennahverkehr, das Fahrrad oder den motorisierten Individualverkehr (MIV) nutzt. Beim MIV werden die Personen zusammengefasst, die selbst fahren, und die, die mitfahren.

Modal Split in Offenbach 2020 im Vergleich (in %)



Eine Aussage über den Zugang zu unterschiedlichen Verkehrsmitteln im Nordend kann nicht getroffen werden, da keine stadtteilscharfe Erhebung vorliegt. In Offenbach nutzen 34 Prozent eine Zeitkarte für Busse und Bahnen. 74 Prozent der Offenbacher*innen besitzen ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec. Der Besitz eines (oder mehrerer) Autos liegt in Offenbach unter dem Durchschnitt mittelstädtischer Räume in Hessen. Bezogen auf die Einwohner*innen besitzen 35 Prozent kein Auto, während in den Vergleichsräumen in Hessen nur 13 Prozent keinen eigenen Pkw besitzen.⁹

Autobesitz in Offenbach 2020 im Vergleich (in %)



Zugang zu Fahrrädern in der Stadt Offenbach 2020⁹

- Haushalte mit Fahrrädern
- Haushalte ohne Fahrräder

Das Nordend heute und in Zukunft

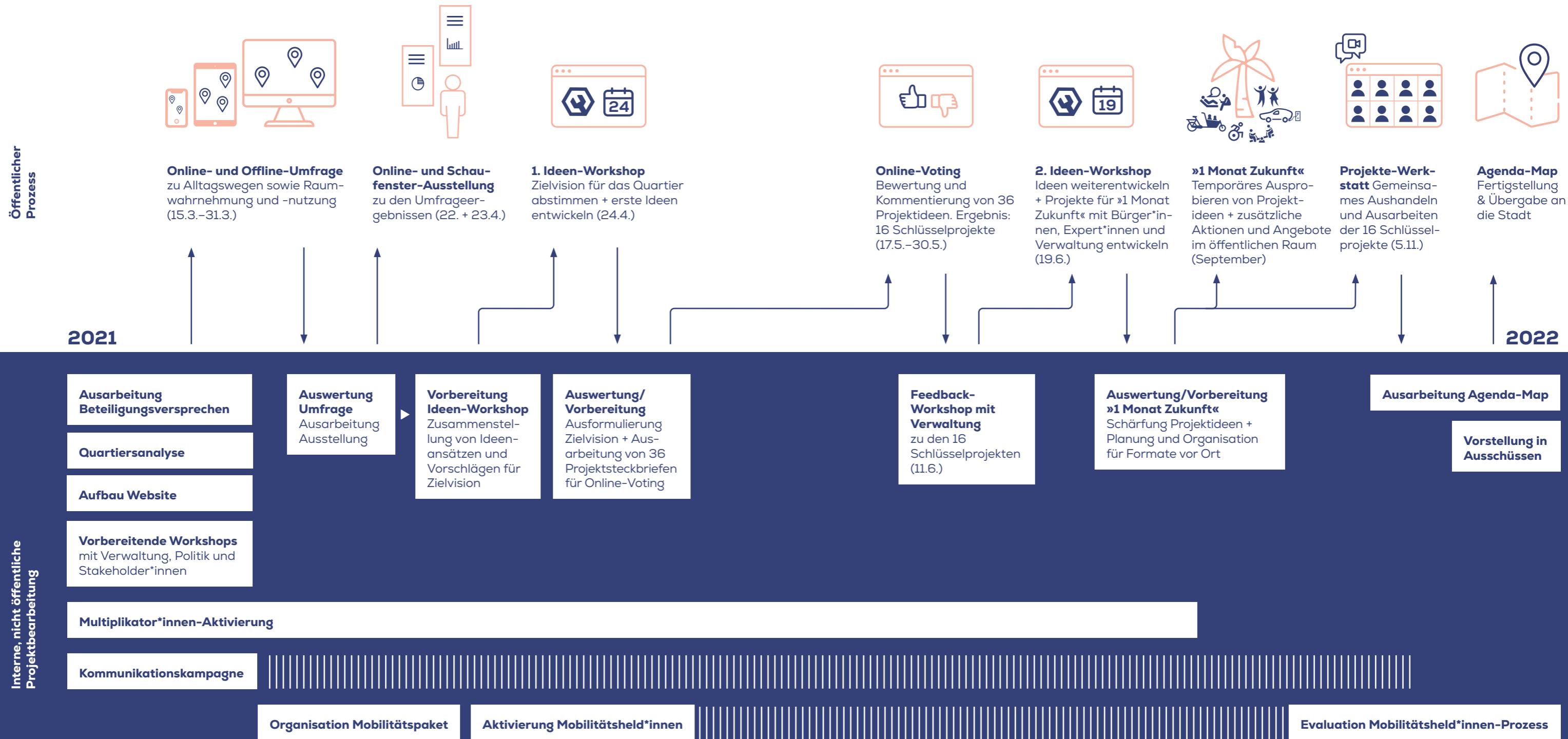
Aktuell befinden sich mehrere Bereiche des Quartiers im Umbruch. Viele Neubauprojekte sind in Planung und Umsetzung. Das Nordend wächst als Wohnstandort und gewinnt zunehmend bei besser verdienenden Bevölkerungsgruppen an Beliebtheit.³

Aber auch die Qualität und Stabilität des „alten“ Nordends wurde in den vergangenen zehn Jahren verbessert – das Quartier wird attraktiver. Es gibt eine ganze Reihe von Engagierten und Aktiven, die sich weiter um das Quartier bemühen. Das zeigen Initiativen wie „Besser leben in Offenbach“ (BliO), die das Märktchen, den Nordendgarten am Goetheplatz und den Hafengarten betreuen, oder der Runde Tisch im Stadtteilbüro Nordend. Auch das Quartiersmanagement, das Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“, das seit 2017 im Nordend aktiv ist, sowie viele weitere Initiativen verfolgen das Ziel, die Menschen des Nordends zusammenzubringen und das Leben im Quartier gemeinsam zu gestalten.

Quellen

- 1) INGENIEURBÜRO BARON (2013): Schlussbericht – Konzept Tempo-30-Zone Nordend in der Stadt Offenbach
- 2) Stadtverwaltung Offenbach in Zusammenarbeit mit dem Mieterbund Offenbach e. V. und dem Verein der Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer Offenbach/Main e.V. (2021): Mietspiegel
- 3) Stadt Offenbach am Main, Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement (2019): NORDEND WEITER DENKEN – Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept – Soziale Stadt Offenbach Nordend
- 4) Hessen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2022): Das Portal für nachhaltige Stadtentwicklung Hessen, Kurzprofile, Soziale Stadt, Offenbach am Main – Nordend
- 5) vhw Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V. gemeinsam mit der Agentur Q (2018): Expert*innen-Interviews und Bürger*innen-Befragung im Nordend – Ergebnisse (im Auftrag der Stadt Offenbach) <https://www.offenbach.de/leben-in-od/stadtteile-quartiersmanagement/nordend/entwicklung/buergerbeteiligung-nordend.php>
- 6) vhw Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V. (2017): Offenbach in regionaler und kleinräumiger Perspektive: Analysen zum Thema „Arrival City“
- 7) infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht – Stadt Offenbach am Main (im Auftrag des BMVI)
- 8) Runge IVP (2018): Parkraumuntersuchung für die erweiterte Innenstadt von Offenbach am Main Bereich B Norden
- 9) Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten
- 10) Sonstige Daten: infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

PROJEKTABLAUF



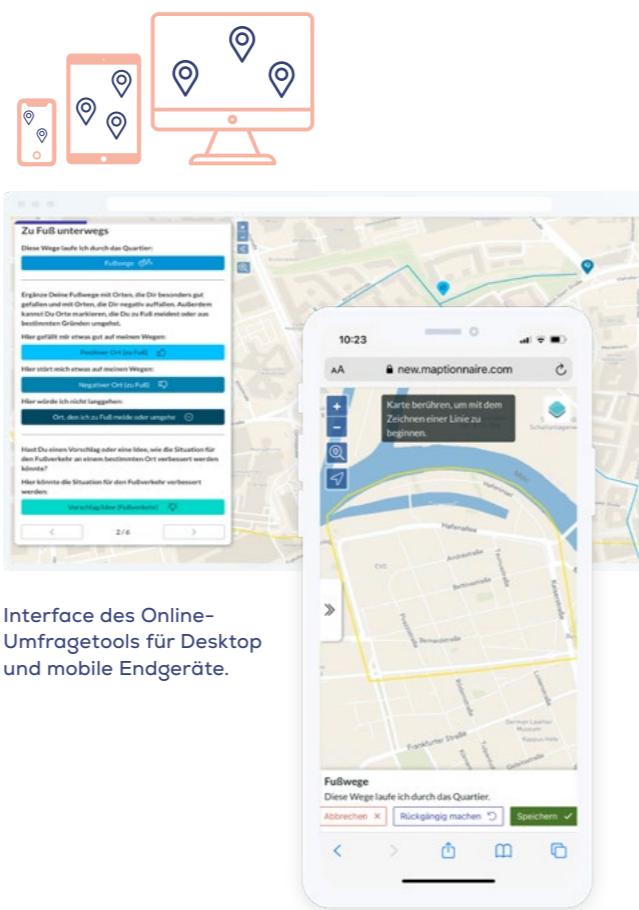
Online- und Offline-Umfrage

15.3.-31.3.

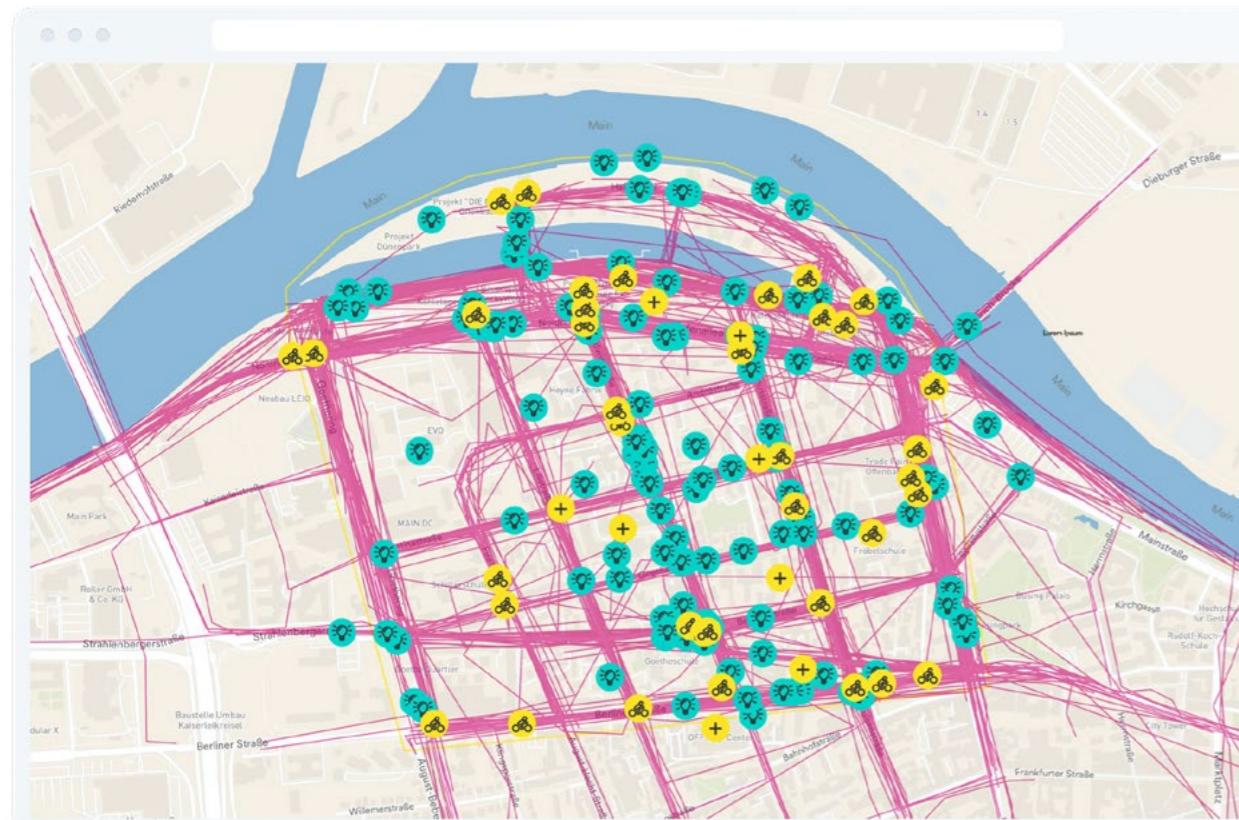
Der öffentliche Projektauftakt startete mit einer zweiwöchigen Umfrage zum Mobilitätsverhalten, zu Alltagswegen und zur Wahrnehmung des Quartiers.

- Wie bewegst Du Dich im Nordend und Hafen?
- Was erlebst Du dabei und was nimmst Du wahr?
- Welche Orte sind bereits gut?
- Wo hältst Du Dich gerne auf und wo sollte etwas verbessert werden?

Zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr, Mobilitätsangebote und Aufenthaltsqualität konnten Wege und Orte mit dazugehörigen Antworten sowohl online als auch auf Papier direkt auf einer Karte verortet werden. Neben Flyern, Plakaten und einer Pressemitteilung wurde die Umfrage auch über Social-Media-Kanäle sowie Online-Werbung aktiv im Projektgebiet beworben. Die Antworten und Markierungen der 264 Teilnehmenden bildeten die Grundlage für den gesamten weiteren Prozess – insbesondere für die Workshops im April und Juni 2021.



Interface des Online-Umfragetools für Desktop und mobile Endgeräte.



Überlagerung von Fuß- und Radwegen durch das Projektgebiet mit positiv und negativ wahrgenommenen Orten sowie mit Hinweisen und Vorschlägen für bessere Angebote für nachhaltige Mobilität und Lebensqualität im Projektgebiet.

Ausstellung der Umfrageergebnisse

22.4. + 23.4. am Goetheplatz



In einer Schaufenster-Ausstellung auf dem zentral gelegenen Goetheplatz wurden mit großen Karten die Ergebnisse der Umfrage präsentiert. Eine persönliche Präsenz und Vorstellung der Ergebnisse war coronabedingt nicht möglich.

Zu den vier Themen Fußverkehr, Radverkehr, Mobilitätsangebote und Aufenthaltsqualität gab es jeweils eigene Karten mit hervorgehobenen zentralen Aussagen. Die Ergebnisse wurden zudem auf der Website über ein eingebundenes digitales Whiteboard bereitgestellt. Somit konnte in die Auswertungskarten hineingezoomt und Kommentare platziert werden.



Einbindung der Ausstellung der Umfrageergebnisse auf der Projektwebsite.



Schaufenster-Ausstellung auf dem Goetheplatz.

1. Ideen-Workshop: erste Ideen entwickeln

Samstag, 24.4. von 10:30 bis 12:30 Uhr



Aufbauend auf den Ergebnissen der Online-Umfrage wurde im ersten Online-Workshop in vier Gruppen zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr, Mobilitätsangebote und Aufenthaltsqualität gearbeitet. Gemeinsam entwickelten Bürger*innen, externe Fachexpert*innen, Vertreter*innen der Verwaltung und weitere Akteur*innen der Stadt und Nachbarschaft erste Ideen zur Förderung der aktiven Mobilität und zur Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes im Quartier.

Darüber hinaus wurden vorbereitete Zielvisionen für das Quartier zu den vier Themengebieten mit den Teilnehmenden abgestimmt und ergänzt.

Online-Voting

17.5.-30.5.



17.5.-30.5.



Darstellung zur Bewerbung des Online-Votings.

Online-Workshop per Videokonferenz und digitalem Whiteboard.
Ermittlung von Schwerpunkt-Bereichen zum Thema Fußverkehr im Projektgebiet.

Aus der Online-Umfrage und dem 1. Ideen-Workshop entstanden 36 Projektideen als Vorschläge zur Verbesserung von Mobilität und Lebensqualität im Projektgebiet. Diese 36 Projektideen konnten im Mai im Rahmen einer Online-Beteiligung von der Öffentlichkeit kommentiert und per „Like/Dislike“ bewertet werden. Interessierte Bürger*innen konnten auf der Projektwebsite somit kenntlich machen, ob sie eher für oder gegen eine Idee sind, die einzelnen Ideen mit Hinweisen und Kommentaren versehen und so gemeinsam diskutieren.

Leider ist dieses Voting Ziel eines Bot-Angriffs geworden, das heißt, die Ergebnisse wurden zum Teil technisch von außen manipuliert. Insbesondere nachts zwischen 3 und 8 Uhr wurden hunderte Stimmen ohne klar erkennbares Muster in sehr hoher Frequenz abgegeben, was nicht mit einem einfachen Neuladen der Website möglich war.

Um nun sicher zu gehen, dass hier wirklich die besten Ideen für den Stadtteil weitergedacht werden und nicht die Interessen Einzelner dies verhindern, wurde das Voting in Abstimmung mit der Stadt Offenbach um ein Expert*innen-Votum mit 30 Vertreter*innen von Institutionen aus dem Quartier und der Stadtgesellschaft ergänzt. Schließlich wurden die beiden votings – das öffentliche und das der Stadtteil-Jury – mit je 50 Prozent gewichtet und zusammengeführt.

Ergebnis der Online-Beteiligung war die Auswahl von 16 Projektideen mit dem positivsten Feedback, die als Schlüsselprojekte in den folgenden Workshops weiter ausgearbeitet wurden.

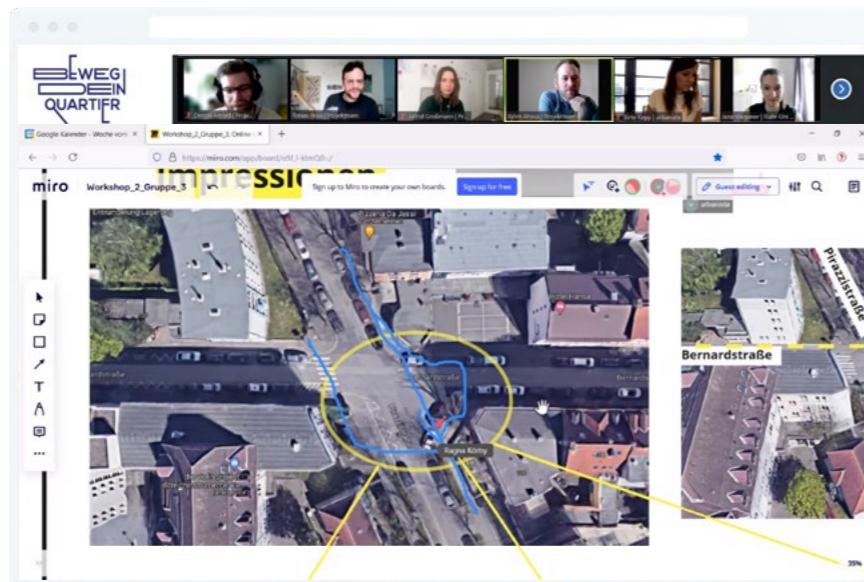
2. Ideen-Workshop:

Samstag, 19.6. von 13 bis 16 Uhr



Die im Online-Voting ausgewählten 16 Schlüsselprojekte wurden zunächst in einem Feedback-Workshop mit der Stadtverwaltung besprochen und anschließend vom Projektteam für den 2. Ideen-Workshop aufbereitet.

Neben der weiteren Ausarbeitung der 16 Schlüsselprojekte für die Agenda-Map stand im 2. Ideen-Workshop auch die Entwicklung von temporären Ansätzen für den »1 Monat Zukunft« auf der Agenda. Hierzu standen den Bürger*innen neben der Verwaltung externe Expert*innen inspirierend und beratend zur Seite.



Online-Workshop per Videokonferenz und digitalem Whiteboard. Weitere Ausarbeitung eines Schlüsselprojektes.

»1 Monat Zukunft«

September

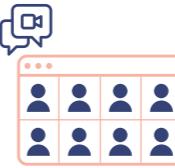


Gemeinsam testen, ausprobieren, anders machen:
Unter diesem Motto stand »1 Monat Zukunft« im September im Offenbacher Nordend. Entstanden sind die Ideen für mehr aktive Mobilität, Bewegung, Begegnung und Aufenthaltsqualität im gemeinsamen Dialog mit Nachbar*innen und Akteur*innen des Nordends innerhalb der vorgeschalteten Workshops. Mehr Informationen zu den einzelnen Aktionen befinden sich im nachfolgenden Kapitel.



Projekte-Werkstatt

Freitag, 5.11. von 17 bis 20 Uhr

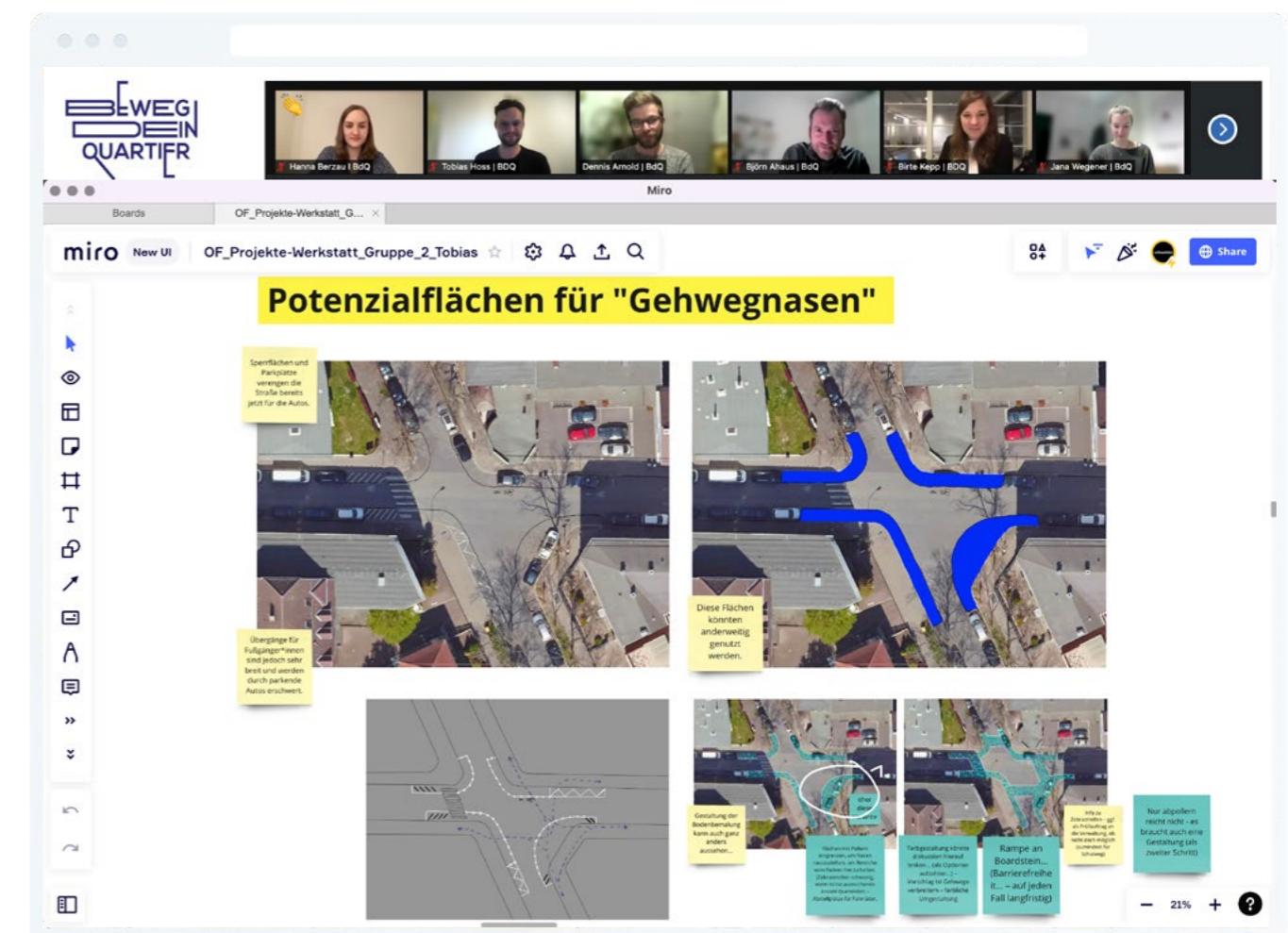


Per Zufallsauswahl ausgewählte Bürger*innen sowie Expert*innen, Verwaltungsmitarbeiter*innen und Teilnehmende des bisherigen Prozesses überlegten gemeinsam in einem abschließenden Online-Workshop, wie die Ideen vor Ort in Zukunft konkret umgesetzt werden könnten. Über 40 Personen arbeiteten in fünf Gruppen an kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen, die für eine bessere Mobilität und mehr Lebensqualität für alle im Nordend und Hafen sorgen sollen.

Die 16 Schlüsselprojekte wurden anschließend mit Illustrationen ergänzt und für ein finales Feedback an die Verwaltung gegeben, um Antwort auf folgende Fragen zu erhalten:

- Hat die Projektidee Umsetzungspotenzial?
- Wenn ja, wann und wie?
- Wenn nein, warum nicht?

Die vorliegende Agenda-Map fürs Quartier wird schlussendlich der Politik und der Verwaltung übergeben. Die Stadt Offenbach hat mit dem Beteiligungsversprechen zugesagt, die Umsetzung von mindestens fünf der entwickelten Projektideen aktiv zu unterstützen.



Online-Workshop per Videokonferenz und digitalem Whiteboard. Letzte Abstimmungen und Feedbacks zu den überarbeiteten Projektansätzen.

1 MONAT ZUKUNFT

»Tor zum Nordend«

Den Auftakt zu »1 Monat Zukunft« machte der Aktionstag »Tor zum Nordend« (konzipiert und durchgeführt durch Janina Albrecht) am 3. September 2021, an dem ein Straßenbereich abgesperrt und dadurch neu erlebbar wurde.

Die Ludwigstraße zwischen der S-Bahn-Station Ledermuseum und dem Goetheplatz ist für Viele das »Tor zum Nordend«. Der Straßenabschnitt ist eine wichtige Verkehrsachse für den Rad- und Fußverkehr und der Goetheplatz bietet als zentraler Platz im Quartier Aufenthaltsqualität. Doch statt großzügiger, einladender Zugänge und Fußwege gibt es nur begrenzten Raum für aktive Mobilität: Der Autoverkehr dominiert diesen Abschnitt der Ludwigstraße. Viele Parkplätze erschweren die Querung der Fahrbahn, machen das Radfahren weniger sicher und unterbrechen die direkten und intuitive Achsen für den Rad- und Fußverkehr.

Daher wurden die Parkplätze auf einer Straßenseite für einen Tag gesperrt und machten Platz für mehr Bewegung zu Fuß, mehr Sitzmöglichkeiten, Begegnung, Austausch und Spiel. Vor Ort wurden Pop-up-Sitzmöbel gebaut und Liegestühle aufgestellt, die zum Verweilen einluden und der Boden wurde bunt gestaltet. Eine Ausstellung zeigte Seminararbeiten der HfG Offenbach zum Thema Mobilität im Nordend und bot die Ergebnisse im Zeitungsformat zum Mitnehmen an.

Ursprünglich war geplant, beide Parkstreifen zu sperren und auf der östlichen Straßenseite einen temporären Radweg einzurichten. Hier hört aktuell der markierte Radweg von Süden kommend vor der Parkfläche auf und der Radverkehr wird in die Mitte der Fahrbahn geleitet, wo er entgegen der Einbahnstraße läuft. Die Erprobung eines Pop-up-Radwegs an dieser Stelle konnte im Rahmen des Aktionstags leider nicht umgesetzt werden. Die Aktion zeigte jedoch, dass eine neue Aufteilung der Straße hin zu mehr Platz für Fuß- und Radverkehr noch ausreichend Platz auf der Fahrbahn lässt. Somit könnte in Zukunft auch eine temporäre Sperrung auf der östlichen Fahrbahnseite erprobt werden.

Die vielen positiven Rückmeldungen der Passant*innen zeigen: Schon kleine Veränderungen können einen großen Effekt haben, brauchen aber auch Zeit, um zu wirken.



„Ich denke, das macht die Lebendigkeit einer Stadt aus, dass man sich im öffentlichen Raum aufhalten kann, [ihn] also nicht nur als Verkehrsweg benutzt, sondern auch diese gewisse Aufenthaltsqualität entsteht. Gerade mit Autoverkehr ist das halt eher schlecht möglich und wenn man den Verkehrsraum ein bisschen anders aufteilt, wird es vielleicht schöner.“



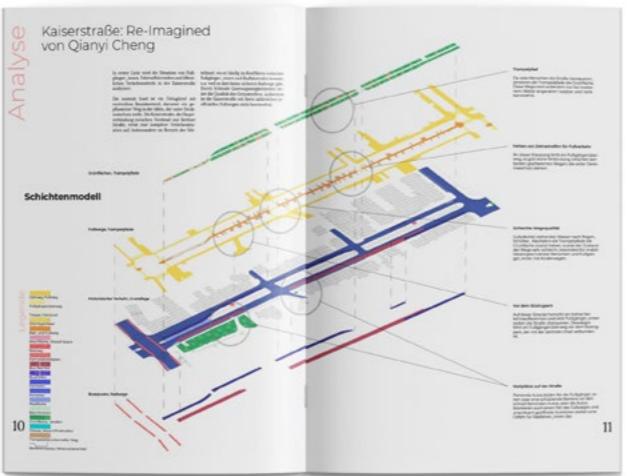
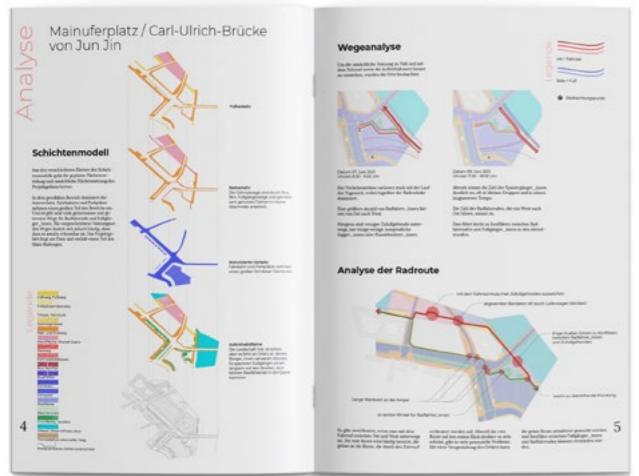
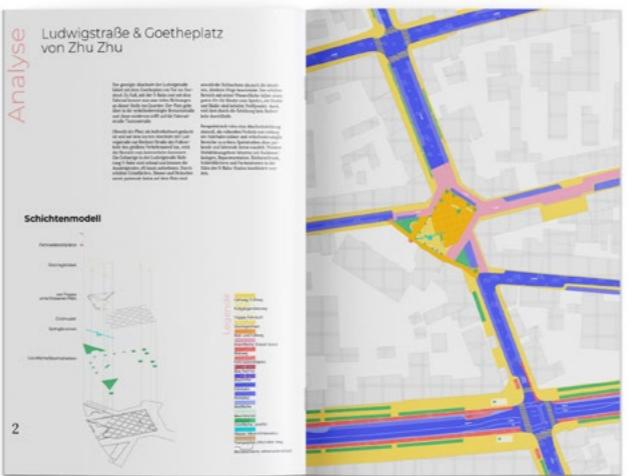
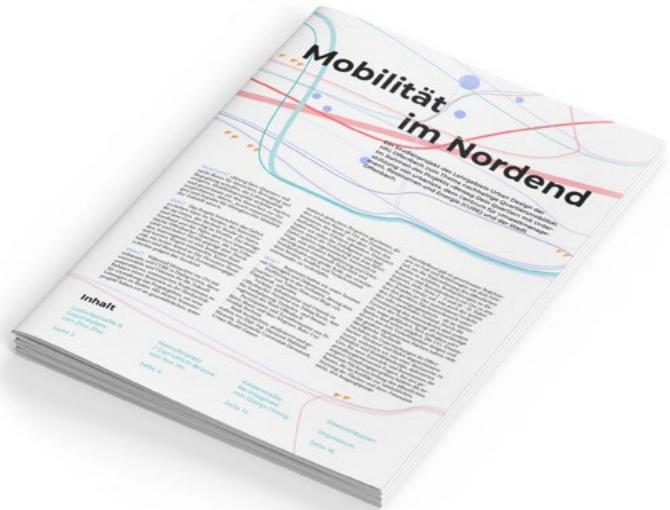
„Ich finde es total toll, dass endlich mal in Offenbach was gemacht wird. Mit diesen vielen Autos geht so viel schöne Fläche verloren und wie wir jetzt hier sehen, es wurde einfach eine Fläche okkupiert und die Leute nutzen das. Die Kinder sind da, die Erwachsenen sind da, (...) es wird Fahrrad gefahren, Kaffee getrunken, das ist einfach wunderbar und so was muss es viel, viel mehr geben in Offenbach.“



„Man sieht plötzlich, wenn der Parkplatz weg ist, wie viel Raum für die Einwohner das so bietet, das finde ich ganz schön. Und wie die Kinder da spielen – das macht dieses Quartier viel lebendiger, dann hat man auch den Eindruck, dass man rausgehen und das Leben genießen kann.“

Kooperation mit der HfG Offenbach

Im Sommersemester 2021 wurden im Rahmen eines Seminars an der Hochschule für Gestaltung in Offenbach mit dem Titel »Beweg Dein Quartier« unter der Leitung von Prof. Dr. Kai Vöckler und Janina Albrecht studentische Arbeiten zur nachhaltigen Quartiersmobilität im Nordend entwickelt. Die Studierenden hatten die Ergebnisse der kartenbasierten Umfrage zur Verfügung gestellt bekommen. Darauf aufbauende Analysen des Ist-Zustands der Flächen und Designentwürfe für eine Verbesserung der Situation dienten dazu, intuitive Fuß- und Radverkehrsführungen an drei Standorten im Nordend zu entwickeln. Aus einer dieser Arbeiten entsprang die Idee für eine temporäre Erprobung auf der Ludwigstraße, die dann freiberuflich von Janina Albrecht umgesetzt wurde.



Hier geht's
zur Broschüre.



»Temporäre Spielstraße«

In der Woche vom 17. bis zum 24. September 2021 wurde in der Johannes-Morhart-Straße der Bereich zwischen Spielplatz und Jugendzentrum für den Autoverkehr gesperrt. In den Workshops mit Bürger*innen, Stakeholder*innen und Verwaltung wurde deutlich, dass es an Spiel- und Aufenthaltsflächen für Kinder im Nordend fehlt. Der Bereich zwischen dem einzigen großen Spielplatz im Nordend und dem Jugendzentrum schien prädestiniert für einen Raum, den die Kinder unbeschwert nutzen und bespielen können sollten. Deshalb wurde hier eine temporäre Spielstraße eingerichtet.

Gemeinsam mit der Künstlerin Thekra Jaziri durften die Kinder ihre Straße bunt anmalen, zwei große Spielskulpturen, angefertigt mithilfe des Offenbacher Künstlers Marco Poblete, sorgten für Spielmöglichkeiten und Bewegung rund um die Uhr. Begleitet wurde die Aktion von einem vielfältigen Programm des angrenzenden Jugendzentrums sowie der Mädchen-Etage Offenbach: Open-Air-Box-Training, Inliner- und Rollerparkour, Outdoor-Fitness, gemeinsame Gestaltung von Plakaten zum Thema Kinderrechte, Schlüsselanhänger aus alten Fahrradreifen basteln und viele weitere Angebote zum Kreativwerden und Bewegen.



»Ludwig macht Platz«

Auf dem Abschnitt der Ludwigstraße zwischen Bettinastraße und Andréstraße veranstaltete das Projekt »Beweg Dein Quartier« zusammen mit der Stadt Offenbach und dem Quartiersmanagement am 25. September das Straßenfest »Ludwig macht Platz«. Dabei wurde der Straßenabschnitt für ein Wochenende von parkenden und fahrenden Autos befreit und ganz unterschiedlich bespielt:

Die zwei großen Spielstrukturen, die zuvor auf der Johannes-Morhart-Straße standen, wurden für das Wochenende auf die Ludwigstraße gestellt. Kinder konnten hier ihre Treffsicherheit testen und Bälle durch die Skulptur werfen. Für weitere sportliche Aktivität sorgten Tischtennisplatten und das Spielmobil des Caritasverbands Offenbach/Main e. V., das die Kinder begeistert nutzten. Beim Stand der Wetter- und Klimawerkstatt Offenbach waren „Information und Experiment“ im Fokus. So konnte auf Postkarten die Frage „Wie wird deine Stadt umweltfreundlicher?“ beantwortet werden und Kinder durften Flugdrachen bemalen. Die Kleinen nahmen dieses Angebot freudig an und so schwebten den ganzen Samstag viele bunte Flugdrachen über den Köpfen der Besucher*innen des Straßenfestes. Das Projekt Bike Offenbach bot eine Radtour zum Thema Fahrradstraßen an. Dank der OF-Dance Academy war auch für Musik und (Bauch-)Tanz gesorgt. Auf dem Nachbarschafts-Flohmarkt fanden viele Spiel- und Anziehsachen neue Besitzer*innen. Je später der Tag, umso bunter wurde die Straße, die von den Kindern mit reichlich Straßenkreide bemalt wurden.

Am Sonntag, dem 26. September, war die Ludwigstraße frei bespielbar und lud weiterhin als Ort zum Verweilen, Begegnen und Flugdrachen-steigen-Lassen ein.

Eindrücke von Teilnehmenden der Veranstaltung

„Das wäre schön, wenn es in einer anderen Straße so was auch geben würde, also regelmäßig (...). Hoffentlich wird es kein Einzelfall bleiben.“



„Sehr bunt und natürlich eine tolle Aktion, dass z. B. auch die Kinder von klein an sensibilisiert werden für die wichtigen Themen, die uns alle bewegen, und auch selber ihre Ideen da mit reinbringen können. Man sieht ja auch, wie viele Kinder da so ihren Spaß haben. (...) Das ist eine gute Sache und das wirkt ja auch sehr integrativ.“

„Das Wichtigste ist eigentlich, dass man mal diesen Straßenraum so sieht und man merkt, wenn da keine Autos fahren, wie viele Bäume hier eigentlich stehen und wie die Atmosphäre so ist und was das hier eigentlich so für Häuser sind. (...) Es verändert total den Blick auf diesen Straßenraum.“



»Pocket Park« – Aufenthaltsort statt Abstandsgrün

Die kleine unscheinbare Grünfläche nahe der Schillerschule (Ecke Goethestraße/Bernardstraße) wird normalerweise wenig genutzt und kann doch viel mehr: Deshalb lud sie für drei Wochen mit einer Raumkonstruktion zum Begehen und Verweilen ein. Ein neuer Aufenthaltsraum, der genutzt und bespielt werden konnte. Die Raumkonstruktion wurde von dem Offenbacher Architekten Fabian Riemenschneider gebaut. Als Grundmaterialien wurden Stahlrohre mit Gerüstkupplungen verbunden. Zusätzliche gelbe Schalungsbretter dienten als horizontale und vertikale Begrenzungsflächen. Ob als Treffpunkt zum Hausaufgabenabschreiben, als Stadtgartenkräuterregal oder einfach nur zum Rumhängen – die Raumkonstruktion konnte ganz unterschiedlich genutzt werden.

So hielt auch der Quartiersmanager Marcus Schenk eine seiner Sprechstunden „Uff de Gass“ im Pocket Park in der Raumkonstruktion ab. Er lud zu Kaffee, Gebäck und Gesprächen ein. Allen gefiel die Idee einer Aufenthaltsfläche für die Nachbarschaft an diesem Ort. „Das nehmen wir nun mit in unser Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt Nordend“, und schauen, ob es nicht umgesetzt werden kann“, erklärte Schenk zum Abschluss.



»Sharing is Caring« – drei temporäre Carsharing-Flächen

Im September 2021 wurden in Zusammenarbeit mit dem Carsharing-Anbieter book-n-drive begleitend zur Mobilitätsheld*innen-Aktion und »1 Monat Zukunft« drei temporäre Carsharing-Stationen im Nordend eingerichtet. An der Domstraße/Ecke Taunusstraße, in der Bettinastraße sowie Lilistraße/Ecke Goethestraße wurden je zwei zusätzliche Carsharing-Fahrzeuge auf dafür reservierten Parkflächen für einen Monat allen Interessierten zur Verfügung gestellt und so auch den Mobilitätsheld*innen (siehe nächstes Kapitel) zusätzliche Carsharing-Optionen im Quartier geboten, um ihr Mobilitätspaket zu testen.



MOBILITÄTSHOLD*INNEN

16 Freiwillige haben im Rahmen des Projekts als sogenannte „Mobilitätsheld*innen“ während einer einmonatigen Testphase im September 2021 neue Mobilitätsformen ausprobiert und in ihren Alltag eingebaut. Die Teilnehmenden unternahmen einen Selbstversuch, ihr Mobilitätsverhalten in Richtung Klimaschutz und Nachhaltigkeit zu verändern. Als Erleichterung zum Einstieg in den Versuch erhielten sie von verschiedenen Mobilitätsanbietern Gutscheine und Guthaben. Alle Mobilitätsangebote sollten mindestens einmal, wenn möglich häufiger getestet werden.

Das Mobilitätspaket beinhaltete pro Mobilitätsheld*in

- Leihrad (Call a Bike, DB)**
Fahrtguthaben in Höhe von 5 €
- Carsharing (book-n-drive)**
Fahrtguthaben in Höhe von 100 €
Drei zusätzliche temporäre Carsharing-Stationen im Projektgebiet eingerichtet
- ÖPNV (NiO – Nahverkehr in Offenbach GmbH)**
Monats-Sondernetzkarte für kostenfreie Busfahrten der Buslinien der Offenbacher Verkehrs-Betriebe (OVB)
- eMobil-System**
Fahrtguthaben in Höhe von 5 €
Nutzbar für E-Autos oder Pedelecs (erste 30 Min. kostenfrei mit Pedelec)

Mit freundlicher Unterstützung von

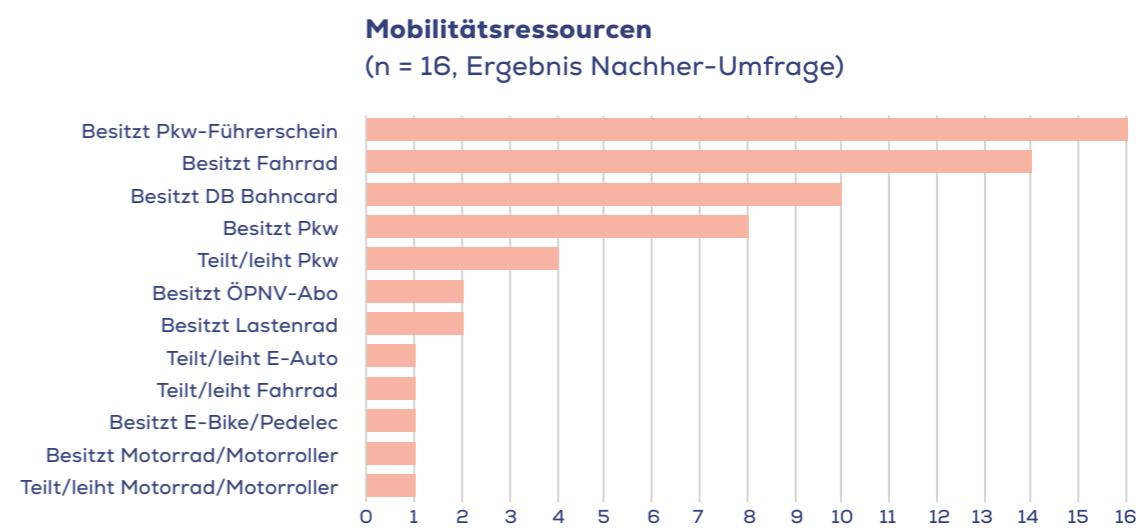


Call a Bike

Carsharing

Stimmen der Mobilitätsheld*innen zu ihrem Selbstversuch

Die Teilnehmenden wurden vor und nach der Probephase durch das Projektteam zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt und am Ende gebeten, einen kurzen Erfahrungsbericht abzugeben.



Aufgrund der Corona-Pandemie reduzierte sich die Mobilität: Es wurde viel und oft zu Hause gearbeitet, viele Indoor-Freizeitaktivitäten fielen weg und damit auch die Wege zu diesen Orten. So haben in der durchgeföhrten Umfrage lediglich vier Personen gesagt, sie fahren mehr Auto – die Mehrheit fährt genauso viel oder weniger. Ebenso verhält sich die Nutzung des ÖPNV: Auch hier ist die Mehrheit (12 von 16 Personen) nicht mehr so viel in Bussen und Bahnen unterwegs gewesen.

Jedoch gaben im Nordend die meisten Befragten an, sie würden mehr und öfter zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren. Das war das Fazit der Teilnehmenden in der durchgeföhrten Umfrage. Zu beachten ist, dass ohne die Covid-19-Pandemie sicher mit einem anderen und erhöhten Mobilitätsaufkommen zu rechnen wäre.

Wenn Du an Dein Verkehrsverhalten vor Beginn der Corona-Pandemie zurückdenkst und Deine aktuelle Situation mit einbeziehest, wie beurteilst Du nun die folgenden Aussagen?
(n = 16, Ergebnis der Nachher-Umfrage)

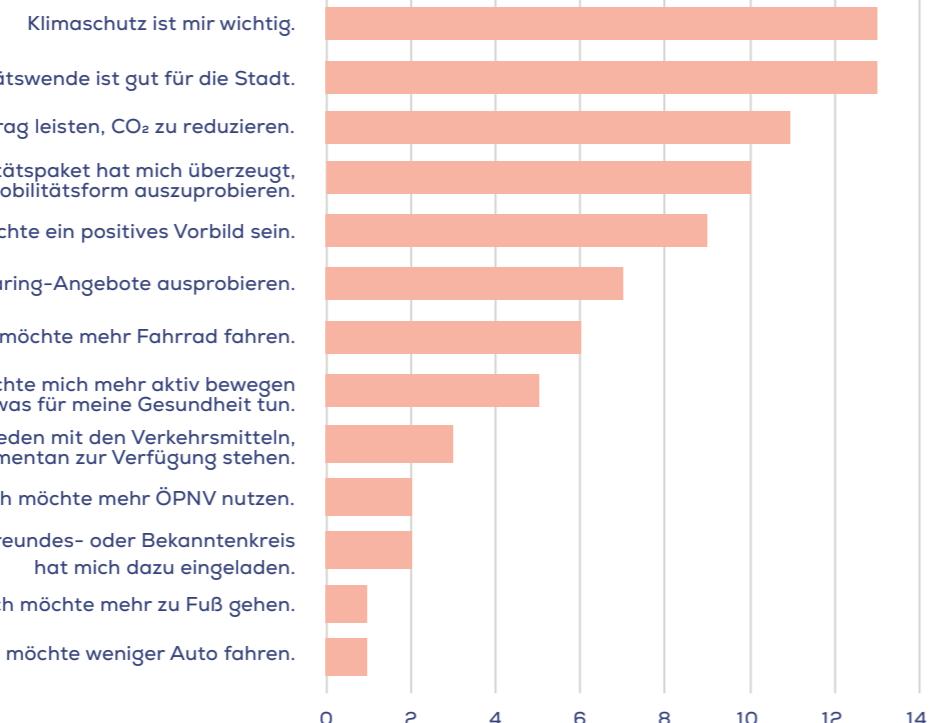
	Ja	Nein	Weiß nicht
Ich gehe mehr zu Fuß.	13	2	1
Ich fahre mehr Rad.	13	3	0
Ich fahre mehr Auto.	4	12	0
Ich fahre mehr mit dem ÖPNV.	3	12	1

„Mir fehlte die Option, ein Lastenrad zu testen bzw. zu leihen. Außerdem hat mir die Bus-Fahrkarte nichts genutzt, da ich täglich mehrmals zwischen Offenbach und Frankfurt pendele. Bei schlechtem Wetter muss ich dann mein Rad stehen lassen und S-Bahn und Straßenbahn nutzen. Das ist ein sehr hoher Kostenfaktor, da es über zwei Tarifzonen geht.“

„Anmeldung beim Carsharing war nicht gut, dabei bin ich komplett mit so etwas vertraut. Ich denke, älteren Leuten fällt es noch schwerer. Außerdem ist die Selbstbeteiligung sehr hoch, was mich abschreckt.“

„Schöne Idee, mit guten Anreizen tatsächlich mal das vorhandene Angebot zu testen. Wichtig wäre stärkere Integration mit Mobilität in Frankfurt oder in Richtung Frankfurt – z. B. E-Bike-Stationen auch in FFM oder günstigere Monatstickets für ÖPNV bis nach Frankfurt.“

Wieso möchtest Du an dem Projekt als Mobilitätsheld*in teilnehmen? (n = 16, Ergebnis Vorher-Umfrage)

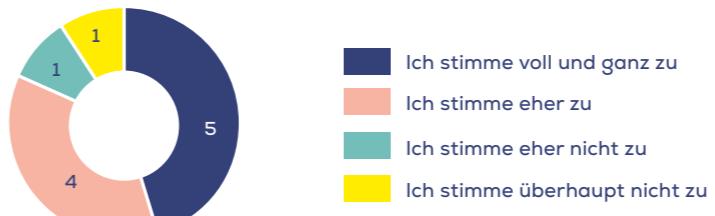


„Da ich täglich mindestens zwei Mal am Tag nach Frankfurt und zurück fahre, um meine Tochter zur Schule zu bringen/abzuholen und um zu diversen Job-Meetings und Veranstaltungen zu fahren, wäre es toll, wenn es ein E-Lastenradsharing-Konzept gäbe. Bisher nutze ich die Plattform Main-Lastenrad, allerdings gibt es dort nur ein Lastenrad ohne E-Antrieb im Hafen und das Rad ist häufig schon Wochen im Voraus reserviert. Spontansein geht daher nicht. Das Problem im Nordend und Hafen ist allerdings, dass es keine überdachten und sicheren Abschließmöglichkeiten für Lastenräder gibt. Daher wäre mein zweiter Wunsch ein gemeinschaftlich genutztes Fahrrad-Parkhaus/Fahrrad-Port in der Nähe der Wohngebiete und nicht nur an den S-Bahn-Stationen.“

Hat sich Dein Mobilitätsverhalten durch den Selbstversuch mit dem Mobilitätspaket von »Beweg Dein Quartier« verändert? (n = 11, Ergebnis Nachher-Umfrage)



„Ich finde diese Veränderung gut.“ (n = 11, Ergebnis Nachher-Umfrage)



„Die Anzahl der Carsharing-Autos [sollte] wieder etwas erhöht werden. Ich denke, dass das die Hemmschwelle der Menschen weiter nach unten sinken lässt, wenn sie sehen, dass es in unmittelbarer Nähe ein Auto gibt, das zur Verfügung steht.“

„Es ist für mich persönlich nicht ‚intuitiv‘ gewesen, daher musste ich mich immer daran erinnern: ‚Okay, nutze doch jetzt einmal den Bus‘ oder ‚Warum nicht mit dem Carsharing-Auto einkaufen fahren‘.“

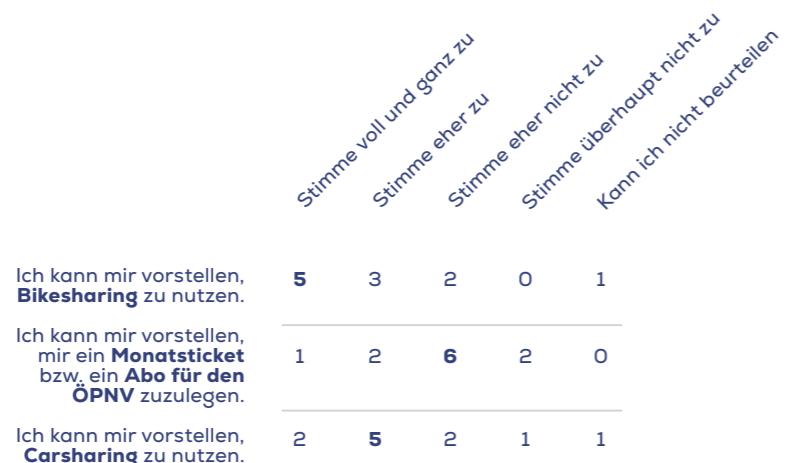
„E-Scooter-Sharing ist ein Teil der Mobilität, die ich künftig gern öfter nutzen möchte, und es wäre spannend gewesen, wenn dies ebenfalls Teil des Mobilitätsversuchs gewesen wäre.“

„Habe häufiger Bikes von Call a Bike genutzt, für das ich vorher nicht registriert war. Tolles Angebot. Um ÖPNV zu testen, hätte das Abo bis Frankfurt reichen müssen, innerhalb von OF kein Bedarf für Busfahrten bei mir, da alles sehr gut zu Fuß oder mit Rad erreichbar ist.“

„Ich muss sagen, dass die erhöhte Anzahl an book-n-drive-Stationen wirklich eine gute Idee war. Somit standen über zehn Autos im Umkreis von maximal zehn Gehminuten zur Verfügung, die man nutzen konnte – und es war eigentlich auch immer ein Auto frei. Leider ist das Angebot an Cityflitzern in Offenbach noch nicht so angekommen. Das würde ich gerne auch im Nordend nutzen und nicht erst bis z. B. zum Hauptbahnhof laufen müssen. Aber: Tatsächlich habe ich mein Auto in diesem Monat verkauft, da mir bewusst geworden ist, dass es für die wenigen Autofahrten, die ich tatsächlich unternehme, nicht notwendig ist, ein eigenes Auto zu besitzen. Vor allem, weil das Auto ja eigentlich nur rumstand und Geld gekostet hat ... Das fühlt sich irgendwie total befreiend an! :)“

Kannst Du Dir vorstellen, zukünftig folgende Verkehrsmittel zu nutzen?

(n = 11, Ergebnis der Nachher-Umfrage)

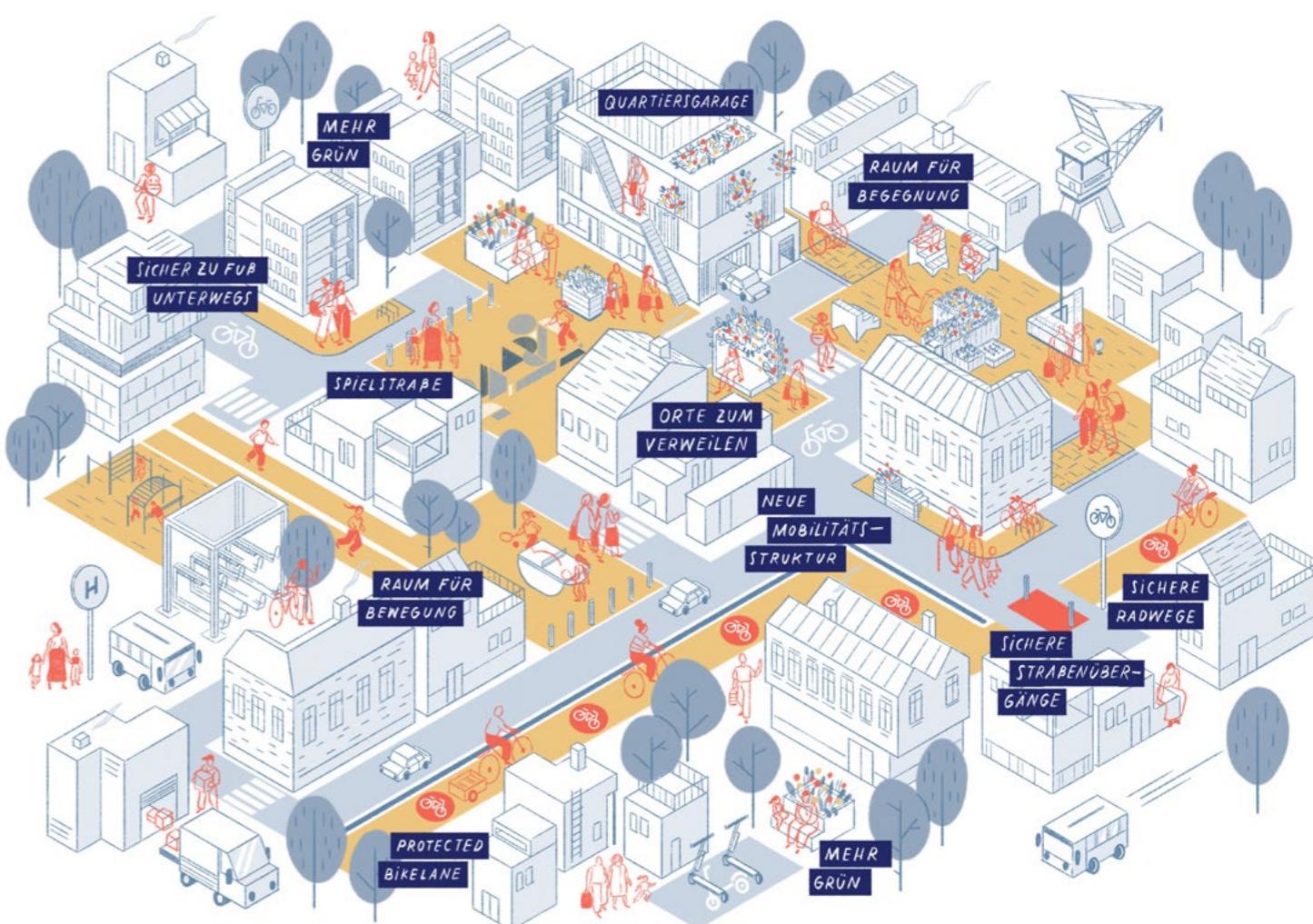


„Ich würde vermutlich bei einem besseren Carsharing-Angebot meinen privaten Pkw abschaffen.“

„Ich sah keine Notwendigkeit, innerhalb Offenbachs Bus zu fahren, da alles mit dem Fahrrad erreichbar ist. Die eMobil-Stationen für E-Autos und E-Bikes sind sehr weit weg, Carsharing würde ich mehr nutzen, wenn es direkt vor der Haustür wäre.“

EINE VISION FÜR DIE MOBILITÄT IM QUARTIER

Die Teilnehmenden des »Beweg Dein Quartier«-Prozesses wünschen sich für das Nordend attraktive, sichere und saubere sowie barrierefreie Wege für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, weniger Autoverkehr und mehr Möglichkeiten für den ÖPNV. Besonders die Wege entlang des Mains, im Hafenareal und dorthin sind beliebt, stark frequentiert und sollen saniert und aufgewertet werden. Und wo man gerne geht, bleibt man auch gerne stehen: Das Nordend und der Hafen sollen zukünftig stärker zum Verweilen und Spielen einladen. Für eine höhere Aufenthaltsqualität, gegen die Sommerhitze und als Maßnahme für die Klimafolgenanpassung ist mehr Grün geplant. Auf Grundlage der Online-Umfrage wurden diese Zukunftsvisionen in den vier Themenbereichen Fußverkehr, Radverkehr, Aufenthaltsqualität und Mobilitätsangebote entworfen.



Vision für Nordend und Hafen zu den Themen ...



Öffentlicher Raum



Nordend und Hafen sollen in Zukunft ...

- ... grüner werden, z. B. durch mehr Bäume und grüne Oasen.
- ... mehr Begegnungsorte im öffentlichen Raum und mehr Aufenthaltsqualität an zentralen Plätzen bieten, besonders hinsichtlich Sauberkeit, Verkehr, Sicherheit und Lärm.
- ... mehr kühlende Orte und Schattenspender bekommen, um jetzt schon das Thema Klimaanpassung mitzudenken.
- ... mehr Sportmöglichkeiten im öffentlichen Raum für Kinder, Jugendliche und Erwachsene bieten.
- ... weniger Platz für parkende Autos im öffentlichen Raum, sondern mehr Raum für andere Nutzungen bieten.

Fußverkehr



Nordend und Hafen sollen in Zukunft ...

- ... dem Fußverkehr Vorrang geben, indem mehr Straßen verkehrsberuhigt werden.
- ... den Fußverkehr sicherer gestalten und ihm gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wo möglich Vorrang geben.
- ... mit sanierten Gehwegen ausgestattet sein.
- ... barrierefreie und einsehbare Übergänge haben.
- ... mit einer allgemeinen Sauberkeit des öffentlichen Raumes zum Wohlbefinden aller Menschen beitragen.
- ... den Fußgänger*innen ihren Gehweg zurückgeben – falschparkende Autos und Radverkehr auf Gehwegen stärker kontrollieren.
- ... die vorhandenen öffentlichen Räume aufwerten, wenn diese lange kein „Update“ erhalten haben.
- ... dem Enge-Gefühl mit gestalterischen Elementen entgegenwirken.
- ... generell eine Kultur des Gehens unterstützen und fördern.

Radverkehr



Nordend und Hafen sollen in Zukunft ...

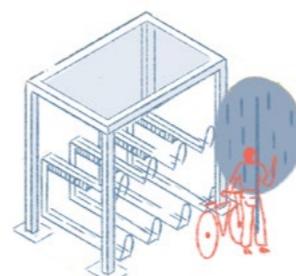
- ... den Radfahrenden sichere und ausreichend breite Wege durchs ganze Quartier ermöglichen – für Radfahren als selbstverständliche Alltagsmobilität.
- ... fahrradfreundliche Quartiere mit ganzheitlich durchdachter Radinfrastruktur, klarer Wegeföhrung, reduziertem Durchgangsverkehr und konsequenter Regeldurchsetzung sein.
- ... mit mehr separaten Radwegen und mehr Fahrradstraßen ausgestattet werden, die funktionieren und deren Bestimmungen eingehalten werden.
- ... über ausreichend und möglichst sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, E-Räder und Lastenräder verfügen.

Mobilitätsangebote



Nordend und Hafen sollen in Zukunft ...

- ... durch den Ausbau, die Verbesserung und die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote noch unabhängiger vom motorisierten Individualverkehr werden.
- ... noch besser mit Offenbach und Frankfurt – insbesondere Sachsenhausen und Fechenheim – durch den ÖPNV angebunden werden (beispielsweise durch Wiedereinführung der Straßenbahn und Einführung gemeinsamer Tarifgebiete).
- ... für kurze Strecken – insbesondere für die Anbindung der S-Bahn – ein umfassendes Mikromobilitäts-Angebot erhalten.
- ... ein noch engmaschigeres Netz aus Bikesharing-Stationen erhalten, damit zentrale Aufenthaltsorte, Verkehrsknotenpunkte und Einkaufsmöglichkeiten schnell erreicht werden können.
- ... an zentralen Orten mit Lastenrad-Leihstationen ausgestattet werden, damit auch ohne Auto der Transport größerer Einkäufe und Gegenstände möglich ist.
- ... ein umfassendes und einfach zu nutzendes Carsharing-Angebot bereitstellen.
- ... auf saubere elektrische Mobilität setzen und eine gute Ladeinfrastruktur für alle elektrischen Fahrzeuge anbieten.



16 SCHLÜSSELPROJEKTE

Ergebnis aus der Online-Umfrage zu den alltäglichen Wegen und der Wahrnehmung des Quartiers, einer zweiteiligen Workshop-Reihe mit Bürger*innen, Expert*innen und Vertreter*innen, einem Online-Voting und der Weiterentwicklung der Top-Ideen in einer intensiven Online-Projekte-Werkstatt sind die folgenden 16 Schlüsselprojekte. Sie sind das Herz des Prozesses und bilden kurz-, mittel- und langfristige Handlungsoptionen, um die Vision für die Mobilität und den öffentlichen Raum des Nordends und des Hafens Wirklichkeit werden zu lassen. Die Stadt Offenbach hat ein Versprechen abgegeben, die Umsetzung von mindestens fünf dieser Projektideen aktiv zu unterstützen.

Jedes Schlüsselprojekt setzt sich aus den folgenden Inhalten zusammen: Projekttitel mit erläuterndem Projekttext, eine Illustration, ein Steckbrief, zusammengefasste Hinweise aus dem Beteiligungsprozess und entsprechend dem Beteiligungsversprechen ein Feedback der Offenbacher Verwaltung, ob eine Projektidee Umsetzungspotenzial hat; falls ja, wann und wie, und falls nein, warum nicht? Die Schlüsselprojekte sind so formuliert, als gäbe es sie bereits, damit sie lebendiger wirken und ein besseres Bild vermitteln können, wie die Zukunft aussehen und sich anfühlen könnte.

Die fünf hervorgehobenen Projekte werden von der Verwaltung aktiv weiterverfolgt und sollen umgesetzt werden.

Die 16 Schlüsselprojekte



Erläuterung Steckbrief

Zeitdauer



Die Zeitdauer ist ein Schätzwert, wie lange die Umsetzung einer Projektidee ab Projektstart vermutlich dauern würde. Sie sagt nicht aus, in wie vielen Jahren die Projektidee tatsächlich umgesetzt sein kann oder wird. Ein Umsetzungsbeginn ist von vielen Faktoren abhängig wie z. B. von der Finanzierung sowie anderen ggf. zuvor anstehenden Projekten.

Beteiligte

Hier werden die beteiligten Ämter und weitere Akteur*innen aufgelistet. Dabei wird zwischen **Projekträger*innen**, die das Projekt federführend betreuen, und **weiteren Beteiligten** unterschieden, die bei der Umsetzung vermutlich eine Rolle spielen würden. Die Liste ist nicht abschließend.

Qualitätskriterien

Hier werden Kriterien aufgelistet, die für den Erfolg einer Projektidee wichtig sind. Die Kriterien können sich auf die Qualität der Projektumsetzung beziehen (z. B. gut beleuchtet, überdacht) oder sie beschreiben Aspekte, welche die Qualität eines Projektes nachhaltig sicherstellen (z. B. regelmäßige Wartung). Die Liste ist nicht abschließend.

Katalysatoren

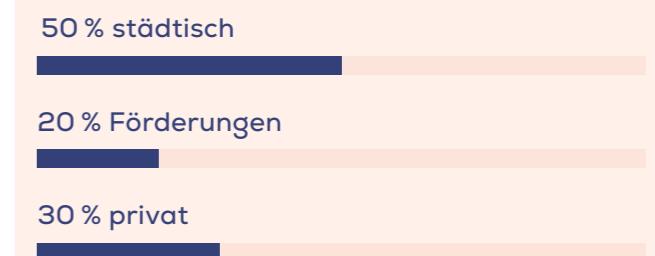
Hier werden Informationen und Querverweise auf andere Projekte oder anstehende Entwicklungen aufgelistet, die für die Umsetzung der Projektidee hilfreich und unterstützend sein könnten. Hierzu gehören beispielsweise andere »Beweg Dein Quartier«-Projektideen sowie Maßnahmen aus dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) Nordend.

Benötigte finanzielle Ressourcen

€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Eine grobe Einschätzung der Kosten ermöglicht eine Einteilung nach größeren und kleineren Projekten. Je nach weiterer Entwicklung und Ausgestaltung der Projekte können die Kosten auch anders ausfallen.

Denkbare Finanzierung



Hier wird eine Einschätzung zur Verteilung der Finanzierung vorgenommen. Dabei wird unterschieden zwischen **städtischer** und **privater Finanzierung** sowie möglichen **Förderungen** z. B. vom Bund. Sofern bekannt, werden mögliche Förderprogramme aufgelistet.

Umsetzungsschritte

○ Hier werden als Vorschlag zentrale Schritte aufgelistet, die bei der Umsetzung erfolgen sollten. Die Liste ist nicht abschließend.

Mit dem Rad zur S-Bahn und zurück!

Neue Fahrradabstellplätze an der S-Bahn-Station Ledermuseum

Die S-Bahn-Station Ledermuseum hat eine Vielzahl neuer Fahrradstellplätze bekommen. So lässt sich die Haltestelle nun einfach aus dem Quartier mit dem Fahrrad erreichen und andersherum. Während du unterwegs bist, ist Dein Zweirad dort in der Zwischenzeit sicher und trocken geparkt.

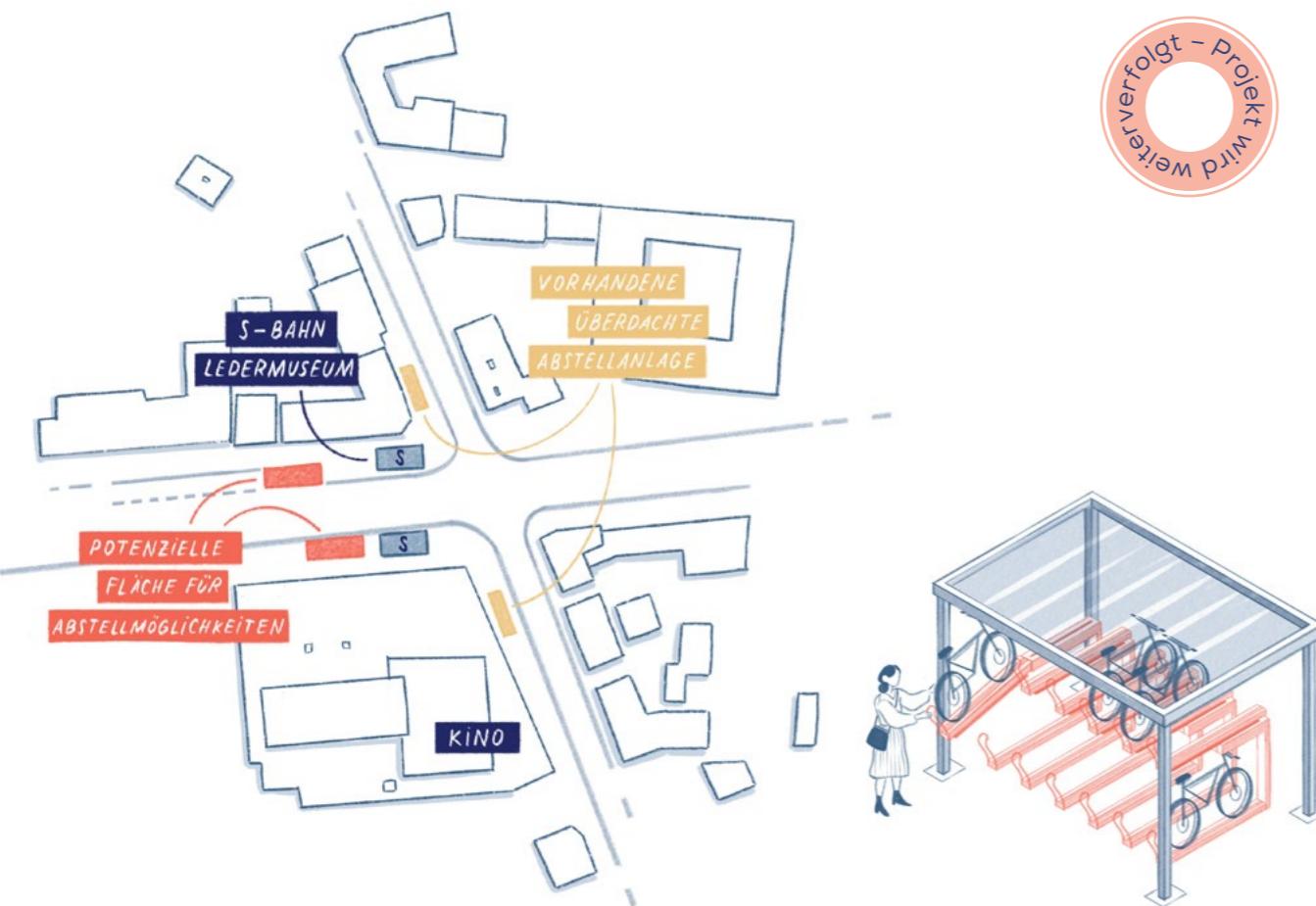
„Oh nein, schon so spät? Die S-Bahn fährt ja schon in zehn Minuten, das wird knapp – schaffe ich das überhaupt noch?“ Solche Sätze gehören der Vergangenheit an. Von nun an weiß jede*r, die/der mit dem Drahtesel zur S-Bahn-Station fährt, dass dort sichere Abstellplätze in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Denn: die Fahrradabstellplätze an der S-Bahn-Station Ledermuseum wurden aufgestockt – im wahrsten Sinne des Wortes, denn es gibt nun auch doppelgeschossige Abstellanlagen. Auf der Parkfläche eines Pkw können in dem Doppelgeschosser nun bis zu 14 Fahrräder sicher abgestellt werden. Ein Federmechanismus hilft, sodass auch schwere Räder unabhängig von der

Projektidee #1

eigenen Kraft mit Leichtigkeit in die obere Etage geschoben werden können. Neben zwei bereits vorhandenen Abstellanlagen in der Ludwigstraße sind am Kino, auf einem ehemaligen Parkplatz vor der nun umgezogenen Polizeistation und am Westausgang der S-Bahn-Station an der Piratzistraße neue Abstellanlagen hinzugekommen.

Die Anlagen werden gut in Anspruch genommen – sowohl von Menschen, die im Quartier arbeiten und morgens zur S-Bahn fahren, als auch von Menschen, die von außerhalb mit der S-Bahn kommen und im Quartier arbeiten. Sie freuen sich, dass ihre Räder von nun an sicher und überdacht die Nacht über an der S-Bahn-Station beherbergt sind und ihnen am nächsten Arbeitstag zur Verfügung stehen.

Die Stadt räumt die Abstellanlagen regelmäßig oder nach Meldung auf. So ist sichergestellt, dass keine verlassenen Räder dort langfristig Plätze blockieren.



Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)

Weitere Beteiligte

- Bauverwaltung (60.1)
- Stadtentwicklung und Städtebau (60.3)
- Ordnungsamt (32)
- Deutsche Bahn

Qualitätskriterien

- Überdacht, beleuchtet und gut einsehbar
- Leichte und verständliche Nutzung
- Die Abstellanlage engt den Gehweg nicht ein
- Regelmäßige Erhebung der Auslastung der Abstellanlagen
- Regelmäßige Wartung der Abstellanlagen
- Die Abstellanlagen werden regelmäßig aufgeräumt, sodass dort keine kaputten Räder verwahrt herumstehen

Benötigte finanzielle Ressourcen

€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

20 % städtisch	<div style="width: 20%; background-color: #333; height: 10px;"></div>
80 % Förderungen	<div style="width: 80%; background-color: #333; height: 10px;"></div>
0 % privat	<div style="width: 0%; background-color: #f0f0f0; height: 10px;"></div>

- Fördermöglichkeiten der Kommunalrichtlinie des Bundesumweltministeriums: Radabstellanlagen in Bahnhofsnähe bis 80 % Förderung

Umsetzungsschritte

- Beantragung von Fördergeldern für die Bereitstellung der Fahrradabstellanlagen
- Standortsuche
- Bereitstellung
- Fortlaufende Pflege

Dialogprozess

Sowohl in den Beteiligungs-Workshops als auch im Rahmen der Online-Beteiligung betonten Teilnehmende die unbefriedigenden Abstellmöglichkeiten an der S-Bahn-Station Ledermuseum. Die Bereitstellung von sicheren und überdachten Abstellmöglichkeiten wird daher sehr begrüßt. Im Dialogprozess wurde auch über abschließbare Boxen diskutiert, dies haben die Teilnehmenden des Workshops aber nicht als notwendig empfunden.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Der Bedarf für mehr und bessere Fahrradabstellanlagen an den S-Bahnstationen wird auch auf Seiten der städtischen Verkehrsplanung gesehen. Die vorgeschlagenen Flächen an der S-Bahnstation Ledermuseum sind jedoch aus Verwaltungssicht nicht möglich. Hier ist eine weitere Konkretisierung notwendig, um zu ermitteln, welche Flächen gut erreichbar und auch verfügbar sind. Zudem sollte hier auch die Deutsche Bahn in die weiteren Überlegungen einbezogen werden, da sie eigene Förderprogramme für Radabstellanlagen an Bahnhöfen hat. Dabei sollte geprüft werden, ob auch auf den Zwischenebenen zum S-Bahnhof Platz für Fahrradabstellanlagen ist. Der angegebene Zeitraum von einem Jahr ist sehr optimistisch. Mit allen notwendigen Abstimmungen und Genehmigungen dürfte ein solches Projekt eher länger dauern.

Dieses Projekt wird durch die Verwaltung weiterverfolgt und soll umgesetzt werden.

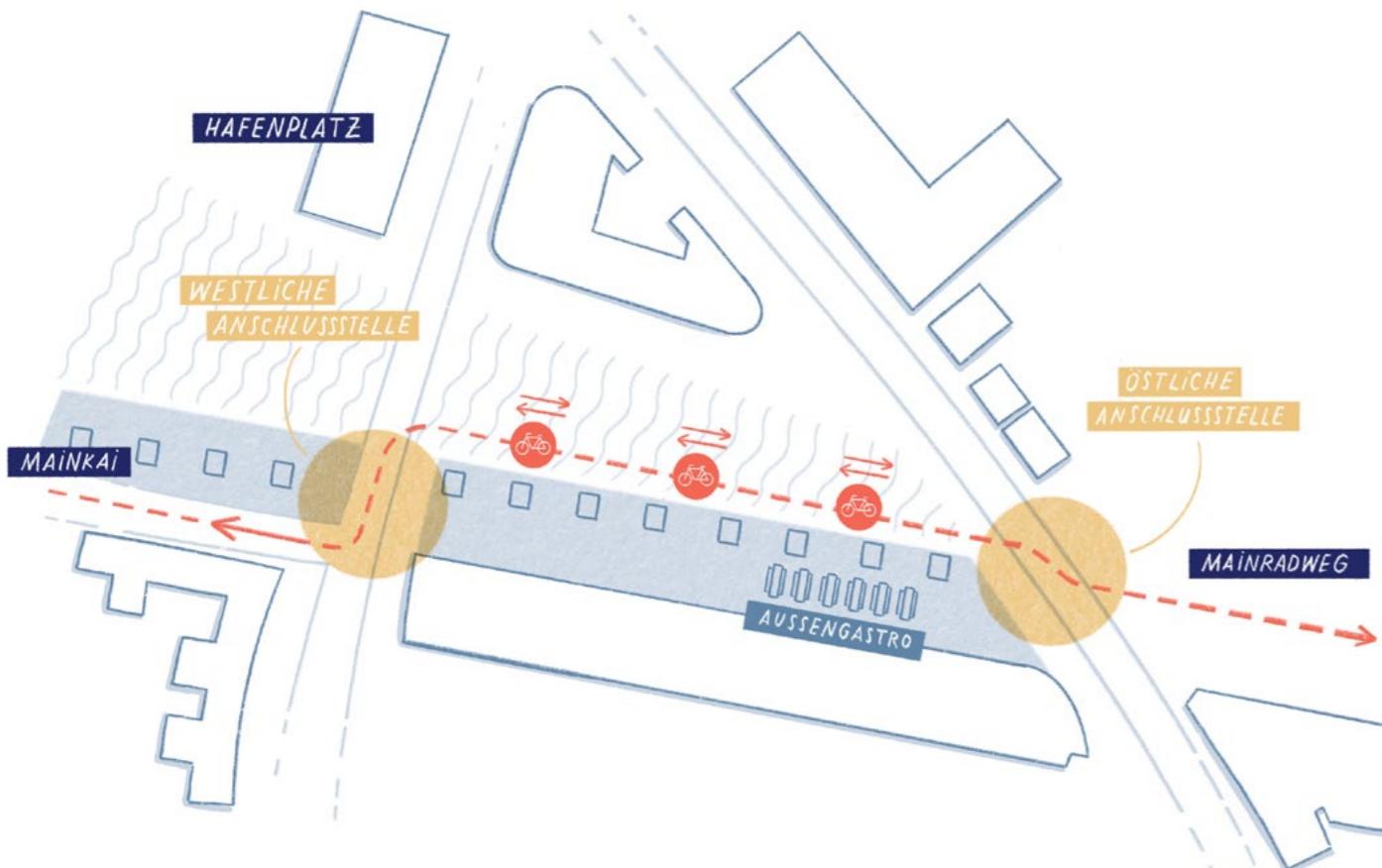
Entspanntes Radfahren und Flanieren auf dem Hafenplatz

Die neue Radwegeführung macht's möglich

Projektidee #3

Die gemeinsame Nutzung des Hafenplatzes von Fußgänger*innen und dem Radverkehr findet nun viel entspannter statt. Hierfür sorgt eine neue Radwegeführung in Verlängerung des Mainkais, über die sich auch die Fußgänger*innen freuen. Denn die neue Radwegeführung beugt Konfliktsituationen vor, indem der Radverkehr über die Mitte des Platzes geleitet wird: Jetzt kommen sich Rad- und Fußverkehr nicht mehr vor den Ein- und Ausgängen der viel frequentierten Supermärkte und der Außengastronomie in die Quere.

Ausblick auf den Hafen, der Blaue Kran und die Skyline im Hintergrund: Der Hafenplatz und die Hafentreppe sind nun ein wenig entspannter für Spaziergang und Aufenthalt und einfacher und eindeutiger für den Radverkehr zu queren. Möglich macht dies eine neue Verkehrsführung des Radweges mit eindeutiger Markierung. Fußgänger*innen und Radfahrende können durch die neue Führung intuitiv ihre Wege in der Verlängerung vom Mainkai über die verkehrsberuhigte Straße „Am Hafendeck“ fortsetzen. Der Radverkehr wird hierbei gezielt auf und über den Hafenplatz geleitet und schließt im Osten an den MainRadweg an. Zusätzliche Markierungen in Form von Piktogrammen auf dem Hafenplatz weisen Radfahrenden den Weg und machen auf die gemeinsame Nutzung des Platzes von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen aufmerksam. Das entspannt sowohl die Situation an den Bereichen der Einkaufsmöglichkeiten und der Außengastronomie als auch auf dem gesamten Platz. Konfliktsituationen und eine fehlende Orientierung der Radfahrenden gehören somit der Vergangenheit an, weshalb der Hafenplatz nun noch lieber und besser genutzt wird.



Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)
- OPG – Offenbacher Projektentwicklungs-gesellschaft mbH

Qualitätskriterien

- Eindeutige Wegeführung des Radverkehrs über den Hafenplatz
- Weniger Konflikte: Vereinbarkeit des Radverkehrs mit Fußverkehr und hoher Aufenthaltsqualität
- Möglichst geringe Eingriffe in die Gestaltung des Hafenplatzes

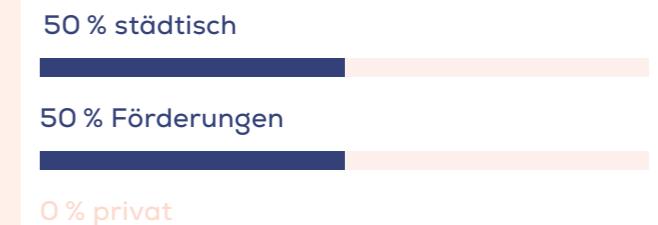
Katalysatoren

- Die Zählstelle am Blauen Kran zur Erhebung der Menge des Radverkehrs pro Tag zeigt, dass auf der Strecke eine hohe Anzahl an Radfahrer*innen unterwegs ist. Dies verdeutlicht den Bedarf einer sinnvollen, klaren Radwegeführung am Hafenplatz.

Benötigte finanzielle Ressourcen

€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung



- Fördermöglichkeiten im Rahmen der verbesserten BMUV-Kommunalrichtlinie im Bereich nachhaltige Mobilität (Fahrradbrücken, Gehwege)

Umsetzungsschritte

- Planung der Markierungen durch die Straßenverkehrsbehörde Offenbach
- Abstimmung einer Gesamtlösung zwischen Stadt und OPG
- Förderantrag stellen
- Anbringung der geplanten Markierungen

Dialogprozess

Die Teilnehmenden der Projekte-Werkstatt bemängeln die fehlende Führung des Radweges über den Hafenplatz, was für Verwirrung bei Radfahrenden sorgt und zu Konfliktsituationen zwischen den Menschen führt, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind oder die dort verweilen möchten. Eine gezielte Führung des Radverkehrs wird von den Teilnehmenden der Projekte-Werkstatt befürwortet, einige Stimmen bringen alternativ eine in zwei Richtungen geteilte Umleitung des Radweges über die Hafenallee ein. Laut Wahrnehmung der Workshop-Teilnehmenden stellt nicht das Aufeinandertreffen des motorisierten Verkehrs (Straßen „Am Hafendeck“ und „Hafeninsel“) mit dem Fuß-/Radverkehr ein Problem dar, sondern vielmehr die gemeinsame Nutzung des Hafenplatzes selbst durch Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Menschen, die sich dort aufhalten. Plädiert wird daher für eine eindeutige Führung des Radverkehrs auf und über den Platz, durch eine Bodenmarkierung auf dem Hafenplatz soll zudem die Aufmerksamkeit für die gemeinsame Nutzung (Shared Space) erhöht und an die gegenseitige Rücksichtnahme appelliert werden. Ein weiterer diskutierter Aspekt ist die Notwendigkeit einer Umfahrung des Hafenplatzes während der Durchführung von Veranstaltungen am Hafenplatz, diese könnten durch eine temporäre Beschilderung und eine Umleitung nördlich des Hafenplatzes umgesetzt werden.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Dass es hier zu Konflikten kommen kann, ist grundsätzlich bekannt. Der Platz wurde im Rahmen der Hafenentwicklung geplant und hergestellt und ist an die Stadt übergeben worden. Die heutige Gestaltung und Wegeführung war dabei so intendiert. Es handelt sich hierbei um eine verkehrsberuhigte Zone. Radfahrende sollen in diesem Bereich Schrittgeschwindigkeit fahren und dürfen spielende Kinder oder Fußgänger*innen nicht gefährden. Wenn alles frei ist, sollte die maximale Geschwindigkeit von 15 km/h nicht überschritten werden. Hierdurch wird der schnelle Radverkehr gebremst und passt sich an die vorherrschenden Begebenheiten an. Ein Shared-Space zeichnet sich zudem durch gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer*innen aus, weswegen auffällige Markierungen für die Trennung von Rad- und Fußverkehr nicht zweckmäßig wären. Der Versatz der Ideallinie für Radfahrende am westlichen Ende ist in der Tat nicht optimal und könnte durch eine ergänzende Beschilderung besser erkennbar gemacht werden. Die Idee, eine Umfahrung zu Zeiten von Veranstaltungen einzurichten, ist prinzipiell denkbar.

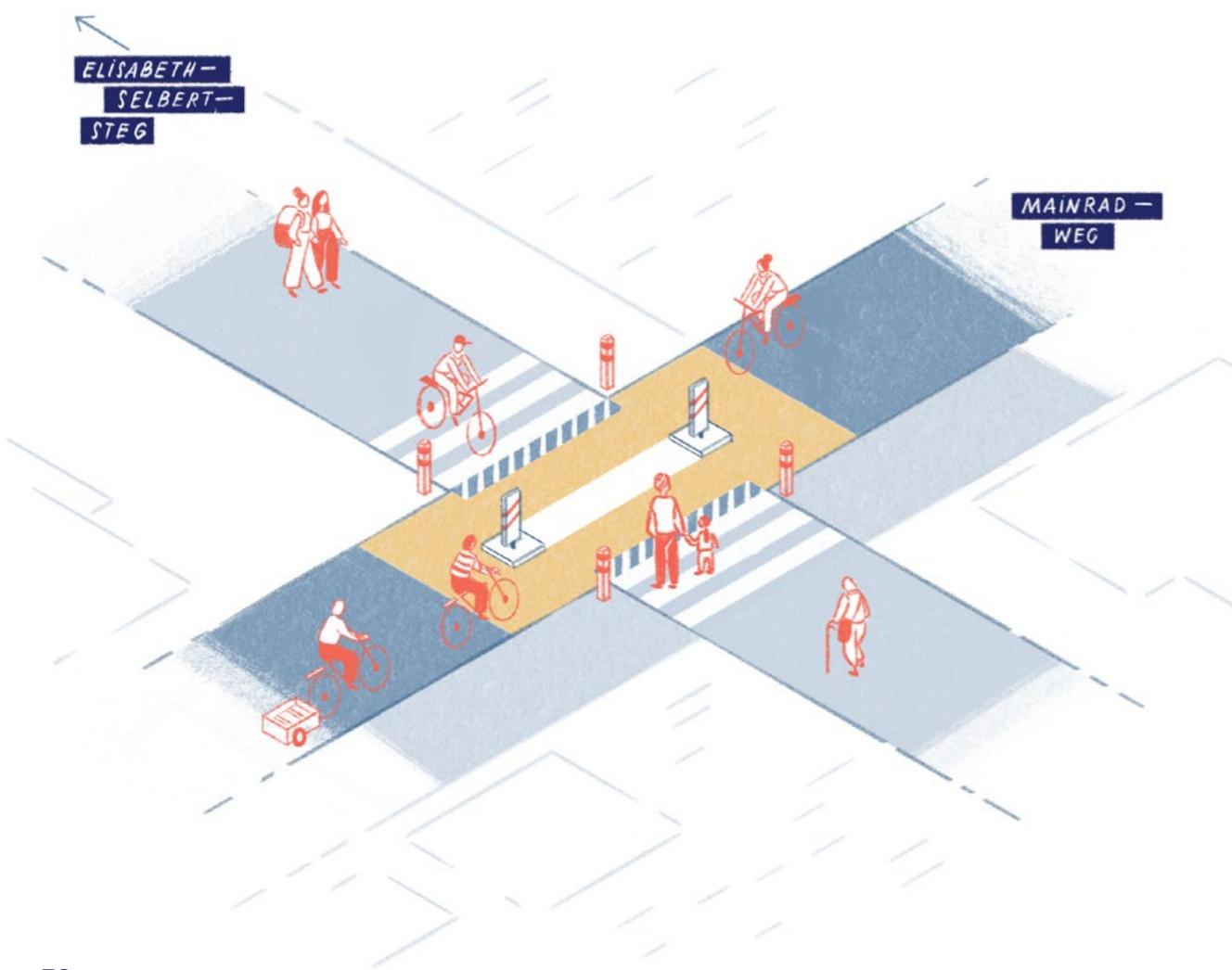
Dieses Projekt hat aus Sicht der Verwaltung eine geringere Priorität und wird in der vorgeschlagenen Form nicht weiterverfolgt. Kleinere Anpassungen können bei freien Kapazitäten umgesetzt werden.

Entspannt zu Fuß und mit dem Rad unterwegs

Neue Querungshilfen am MainRadweg

Der Rad- und Fußweg am Main ist beliebt bei Zufußgehenden und Radfahrer*innen und das Miteinander läuft nun noch ein wenig besser: Neue Querungshilfen bestehend aus auffälliger Bodenmarkierung, taktilen Elementen und Pollern geben dem Verkehr auf dem MainRadweg Vorrang und machen das Queren des Radwegs leichter und sicherer.

Nachdem es hier häufig zu Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr kam und insbesondere bei der Überquerung des Radwegs Probleme entstanden, gibt es hier nun eine klare, für alle verständliche Regelung: Farbige Poller auf der Nord- und Süd-Seite in Kombination mit der farbigen Bodenmarkierung machen schon von Weitem auf die Kreuzung aufmerksam. Die Poller auf dem Mittelstreifen sorgen für eine Verlangsamung des Radverkehrs an der Kreuzung auf der Ost-West-Achse und schaffen gleichzeitig eine sogenannte Sprunginsel für den Fußverkehr. Die weißen, leicht erhabenen Linien aus Norden vom Elisabeth-Selbert-Steg kommend und aus Richtung Süden von der Hafenallee aus machen deutlich, dass hier eine Kreuzungssituation beachtet werden muss, und bremsen Radfahrende leicht ab – ohne die Barrierefreiheit z. B. für Rollstuhlfahrer*innen einzuschränken. Und auch im Dunkeln ist durch Reflektoren die Verkehrssicherheit gewährleistet, denn die Markierungen und Poller sieht man schon aus der Entfernung hell im Fahrradlicht aufleuchten. Durch die neue Regelung kommt es nicht mehr zu Missverständnissen und die Kreuzungssituation ist für alle Nutzer*innen deutlich sicherer geworden.



Projektidee #4

Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- OPG – Offenbacher Projektentwicklungs-gesellschaft mbH
- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)

Qualitätskriterien

- Klare, für alle verständliche Lösung mittels Markierung, Poller und taktilen Elementen
- Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme werden gefördert
- Verlangsamung des Verkehrs sorgt für hohe Verkehrssicherheit
- Funktioniert auch bei Dunkelheit
- Barrierefreiheit weiterhin gegeben

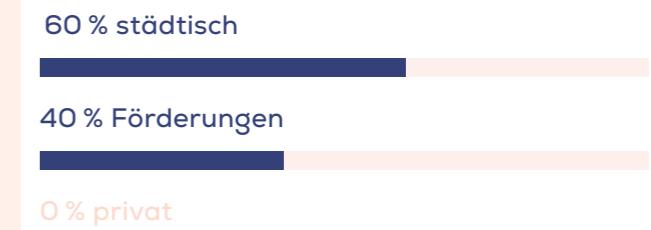
Katalysatoren

- Projektidee #10: Mit Lili bis zum Main! Sicher unterwegs von der Lilistraße bis zum Mainkai sorgt an anderer Stelle auf derselben Strecke für Aufmerksamkeit und Vorsicht an gefährlicher Kreuzung

Benötigte finanzielle Ressourcen

€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung



- Fördermöglichkeiten im Rahmen der verbesserten BMUV-Kommunalrichtlinie im Bereich nachhaltige Mobilität (Verbesserung des Radverkehrs)

Umsetzungsschritte

- Verkehrsrechtliche Prüfung
- Ggf. Förderantrag stellen
- Markierung und taktile Elemente planen und anbringen

Dialogprozess

Bei der Diskussion rund um diese Kreuzung stellte sich heraus, dass das Problem insbesondere für Fußgänger*innen besteht, die vom Steg (der Brücke) kommend den Fuß-/Radweg queren möchten. Auch Menschen, die selbst mit dem Rad dort unterwegs sind, wiesen darauf hin, dass einige Radfahrende wenig Rücksicht auf Fußgänger*innen nehmen und hier sehr schnell fahren.

Zunächst wurde hier eine Lösung mithilfe eines Zebrastreifens vorschlagen. Da aber die Verkehrsmengen mutmaßlich für einen Zebrastreifen nicht ausreichend hoch sind, wurde eine Herangehensweise favorisiert, die eine Kombination aus Bodenmarkierung und taktilen Elementen wählt, die eine Geschwindigkeitsverringerung veranlasst. Diese Kombination ergab sich auch aus der Einschätzung der Gruppe, dass eine bloße Beschilderung nicht funktionieren würde, aber Farbe viel Aufmerksamkeit erzeugen kann, während der taktile Boden einen spürbaren Hinweis auf die Kreuzungssituation gibt. Auch eine Bodenaufpflasterung war im Gespräch, wurde aber mit Hinblick auf die dadurch eingeschränkte Barrierefreiheit verworfen.

Die Situation auf dem Elisabeth-Selbert-Steg selbst und eine Trennung der Verkehrsteilnehmer*innen auf der Brücke wurden auch diskutiert. Der Steg ist jedoch recht schmal, wodurch sich eine Trennung schwierig gestaltet; eine eindeutige rechtliche Regelung wäre wohl wegen geringer Fußverkehrsmengen auf der Brücke nicht möglich.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Grundsätzlich ist es eine gute Idee, hier Anpassungen vorzunehmen, um Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Radfahrenden zu vermeiden. Die Verkehrslage wird von einigen Verkehrsteilnehmer*innen als unklar wahrgenommen. Einbauten an dieser Stelle werden jedoch kritisch gesehen. Im ungünstigsten Fall wird dadurch ein Ausweichen auf den Gehweg gefördert. Eine Einengung des stark frequentierten Radweges trägt nicht zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Eher würde damit ein Hindernis geschaffen. Bodenmarkierung sind jedoch möglich (z.B. spielende Kinder oder auch eine farbige Gestaltung).

Dieses Projekt hat aus Sicht der Verwaltung eine geringere Priorität und wird in der vorgeschlagenen Form nicht weiterverfolgt. Kleinere Anpassungen können bei freien Kapazitäten umgesetzt werden.

Weniger ist mehr!

Mehr Lebensqualität im Quartier durch weniger Durchgangsverkehr und Verkehrsberuhigung

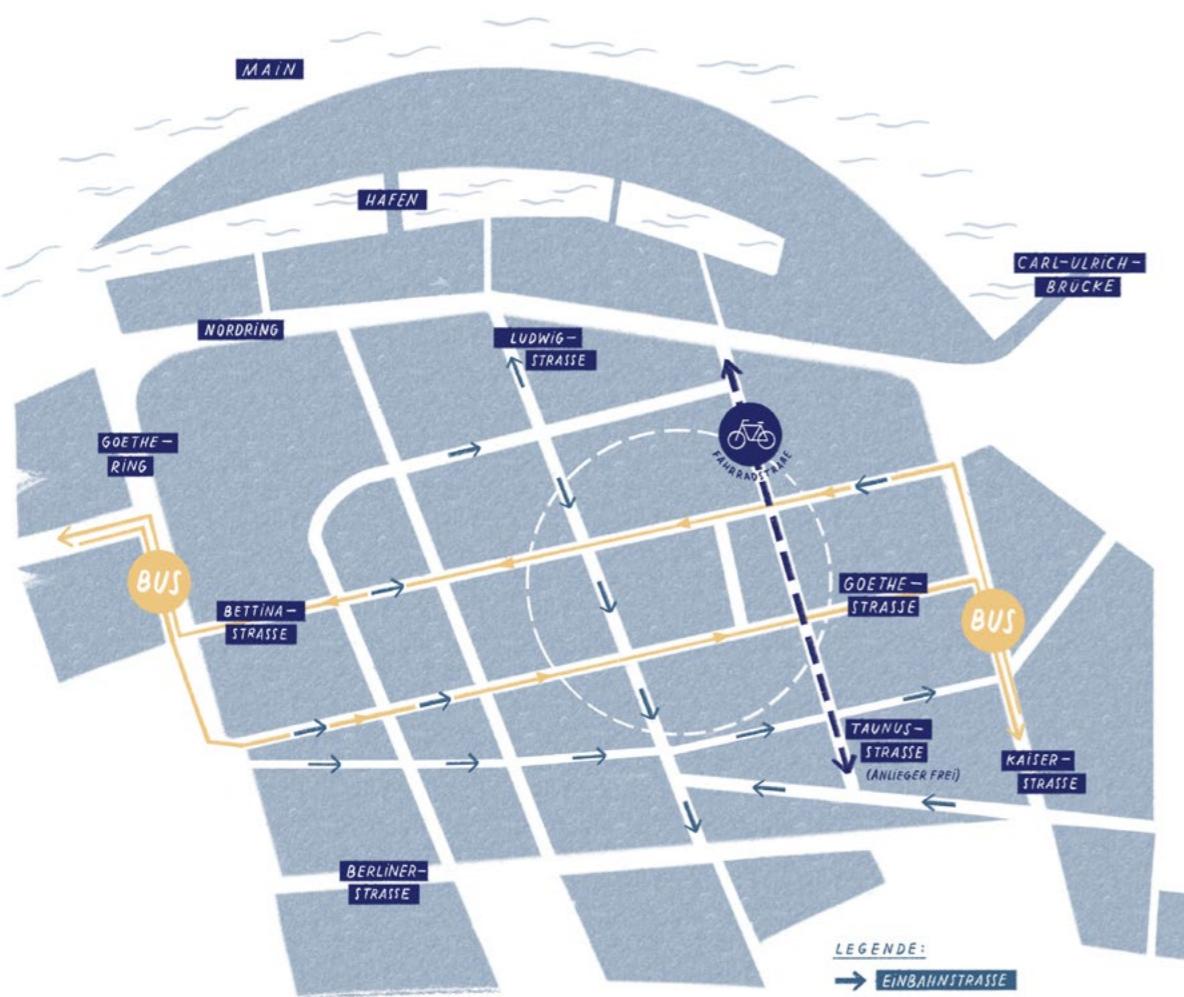
Projektidee #6

So schön ruhig! Seit die Straßen verkehrsberuhigt wurden, sind die Abschnitte der Goethestraße und Bettinastraße zwischen Ludwig- und Taunusstraße zu Lieblingsstrecken für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen geworden. Denn hier ist nur noch wenig Verkehr auf der Straße, dafür viel Platz für den Fuß- und Radverkehr und man findet sogar ein paar schöne Fleckchen am Straßenrand zum Sitzen, Plaudern und Kaffeetrinken.

Stufe 1

Die Bettina- und die Goethestraße waren früher stark vom Durchgangs- und Parksuchverkehr frequentiert – also von Autofahrer*innen, die nur schnell durchfahren oder einen Parkplatz suchen wollten. Häufig war hier der Autoverkehr zu schnell unterwegs – besonders in den östlichen Teilen, wo die breiten, geraden Straßenabschnitte ein höheres Tempo begünstigt haben. Das sorgte für Lärm und Gefährdung von Fußgänger*innen und spielenden Kindern.

In dem Block zwischen Ludwig- und Taunusstraße ist das jetzt passé: Dieser Bereich ist nur noch für den Bus-, Fahrrad- und Anliegerverkehr freigegeben, alle anderen müssen hier vorher abbiegen bzw. geradeaus weiterfahren. Beschilderungen und Aufpflasterungen an den Ein- und Ausfahrtbereichen zwischen Ludwig- und Taunusstraße machen den Bereich visuell und taktil kenntlich und sorgen für Aufmerksamkeit an den Kreuzungen. Die Einmündungen wurden verengt, sodass der Verkehr zusätzlich verlangsamt wird.

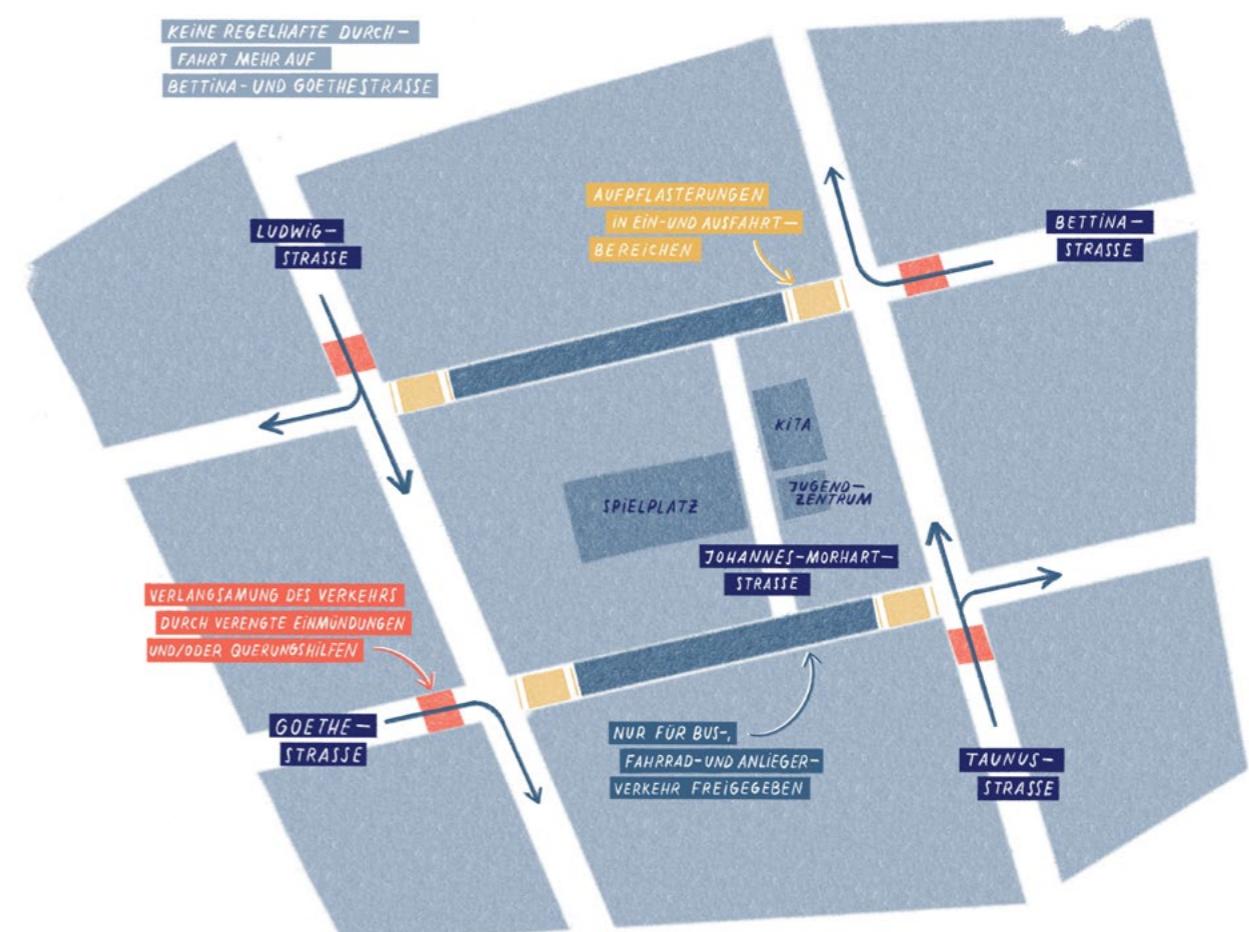


Aktuelle Situation (Stand Dezember 2021).

Dadurch wurde auch gleich die Überquerung der Straßen für den Fußverkehr erleichtert. Neue Elemente im öffentlichen Raum sorgen jetzt auf dem gewohnten Platz für mehr Grün, Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellanlagen. Da nur noch Anwohnerparken erlaubt ist, gibt es auch keinen Grund mehr, hier entlangzufahren – Parksuchverkehr ade. Heute ist man hier gerne unterwegs und auch Kinder auf dem Weg zu Spielplatz, Kita und Jugendzentrum in der zur Spielstraße umgestalteten Johannes-Morhart-Straße können sich hier sicher fortbewegen (siehe Projektidee #13: Straßen sind auch zum Spielen da!).

Stufe 2

Das Prinzip lässt sich auch auf alle anderen Kreuzungen entlang der Goethe- und Bettinastraße übertragen, die dafür auf ganzer Länge als Einbahnstraßen angelegt wurden: Nach und nach wird die Verkehrsberuhigung auf die ganze Länge der Bettina- und Goethestraße ausgeweitet und durch weitere Aufpflasterungen an den Kreuzungen deutlich gemacht. Bus und Fahrrad haben auf der Ost-West-Achse Vorfahrt. Die Bettinastraße hat außerdem ein Upgrade zur Fahrradstraße bekommen, sodass hier der Radverkehr Vorrang hat und eine gute Querverbindung durch das Quartier entstanden ist, die an die Fahrradstraße Taunusstraße anschließt. Außerdem wurde auch der ruhende Verkehr umgestaltet. Statt Längsparken auf beiden Straßenseiten gibt es nun versetzte Querparkflächen und zusätzliche Grüninseln, die den noch vorhandenen Verkehr leiten und weiter beruhigen.



Vorschlag zur Verkehrsberuhigung (Stufe 1).

Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)

Weitere Beteiligte

- Stadtentwicklung und Städtebau (60.3)
- OVB – Offenbacher Verkehrsbetriebe

Qualitätskriterien

- Verkehrsberuhigung im gesamten Quartier: weniger Durchgangs- und Parksuchverkehr
- Weniger ruhender Verkehr
- Vermehrte Nutzung der öffentlichen (Straßen-)Räume und mehr Begrünung
- Eindeutige Regelung und Beschilderung
- Gute Lösung für den Busverkehr
- Höhere Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr
- Übertragbarkeit auf andere Kreuzungen

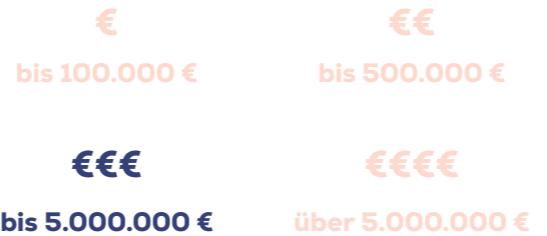
Katalysatoren

- Projektidee #13: Straßen sind auch zum Spielen da! Echte Spielstraßen für das Nordend (Einrichtung einer Spielstraße in der Johannes-Morhart-Straße)
- Projektidee #26: Mehr Platz für mehr Lebensqualität – Neugestaltung der Kreuzung Goethestraße/Ludwigstraße

Maßnahmen im ISEK Nordend:

- 4.5 Ausbau des Fußwegenetzes und Sanierung der Gehwege
- 4.7 Verkehrsberuhigung und Schaffung innovativer Mobilitätsangebote

Benötigte finanzielle Ressourcen



Denkbare Finanzierung

40 % städtisch



60 % Förderungen



0 % privat



- Förderung über Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt Nordend“

Umsetzungsschritte

- Einrichtung Projektteam
- Frühzeitige Einbeziehung der Anwohner*innen und der Gewerbetreibenden
- Entwicklung eines gemeinsamen, integrierten Plans
- Planung der Verkehrsanlagen
- Standortwahl und Planung der neuen Aufenthaltsräume unter Einbezug von Bürger*innen und Anwohner*innen
- Ausschreibung und Umsetzung

Dialogprozess

Es gab viele Hinweise auf starken Verkehr, Lärm, überhöhte Geschwindigkeit und zu enges Überholen von Radfahrenden seitens einiger Autofahrer*innen im östlichen Teil der Bettina- und Goethestraße (von der Kaiserstraße kommend). Außerdem wurde der Wunsch nach mehr Straßengrün, mehr Raum für Zufußgehende und eine bessere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum geäußert. Zwischenzeitlich wurde auch diskutiert, den Busverkehr um das Nordend herumzuführen. Dies wurde aber mit Blick auf ältere Menschen oder mobilitätsbeeinträchtigte Menschen verworfen, denn für diese ist der Bus durchs Quartier und eine wohnortnahe Lage von Haltestellen sehr wichtig.

Auch die Einrichtung von Sprunginseln auf der Bettina- und Goethestraße wurde diskutiert und sogenannte Diagonalsperren auf den Kreuzungen wurden vorgeschlagen. Durch die Verkehrsberuhigung des Blocks zwischen Ludwig- und Taunusstraße und die Ausweitung der Verkehrsberuhigung auf die ganze Länge der Bettina- und Goethestraße in Stufe 2 wären diese Maßnahmen aber nicht mehr erforderlich, denn die Überquerung der Straße wird so schon deutlich erleichtert und die Leitung des Verkehrs an den Kreuzungen wird durch die vorgeschlagene Gestaltung mit Hinblick auf den Busverkehr besser gelöst.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Die Projektidee wird grundsätzlich begrüßt. Verkehrsberuhigte Straßen sind notwendig, um den Bürger*innen aufzuzeigen, welche Lebensqualität einhergehen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass diese Möglichkeiten auch umfassend kommuniziert werden und mit neuen Angeboten einhergehen, z.B. Straßenfesten, After-Work-Treffen, Temporäre Begrünungen, „Spielstationen“, etc. Die Projektidee ist in der Umsetzung jedoch sehr komplex und macht eine intensive Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen notwendig. In der dargestellten Form kollidiert die Projektidee beispielsweise mit der Fahrradstraße in der Taunusstraße. Diese darf nur von Anliegern befahren werden. Autos, die etwa aus der östlichen Bettinastraße kommen, kämen an der Kreuzung dann nicht weiter. Zu bedenken ist auch, dass ein großräumiger Umbau viele Ressourcen benötigt, sowohl personell, wie auch finanziell.

Dieses Projekt hat aus Sicht der Verwaltung ein großes Potenzial, erfordert jedoch einen hohen Ressourceneinsatz und vorbereitende Untersuchungen. Eine kurzfristige Umsetzung ist daher unwahrscheinlich.

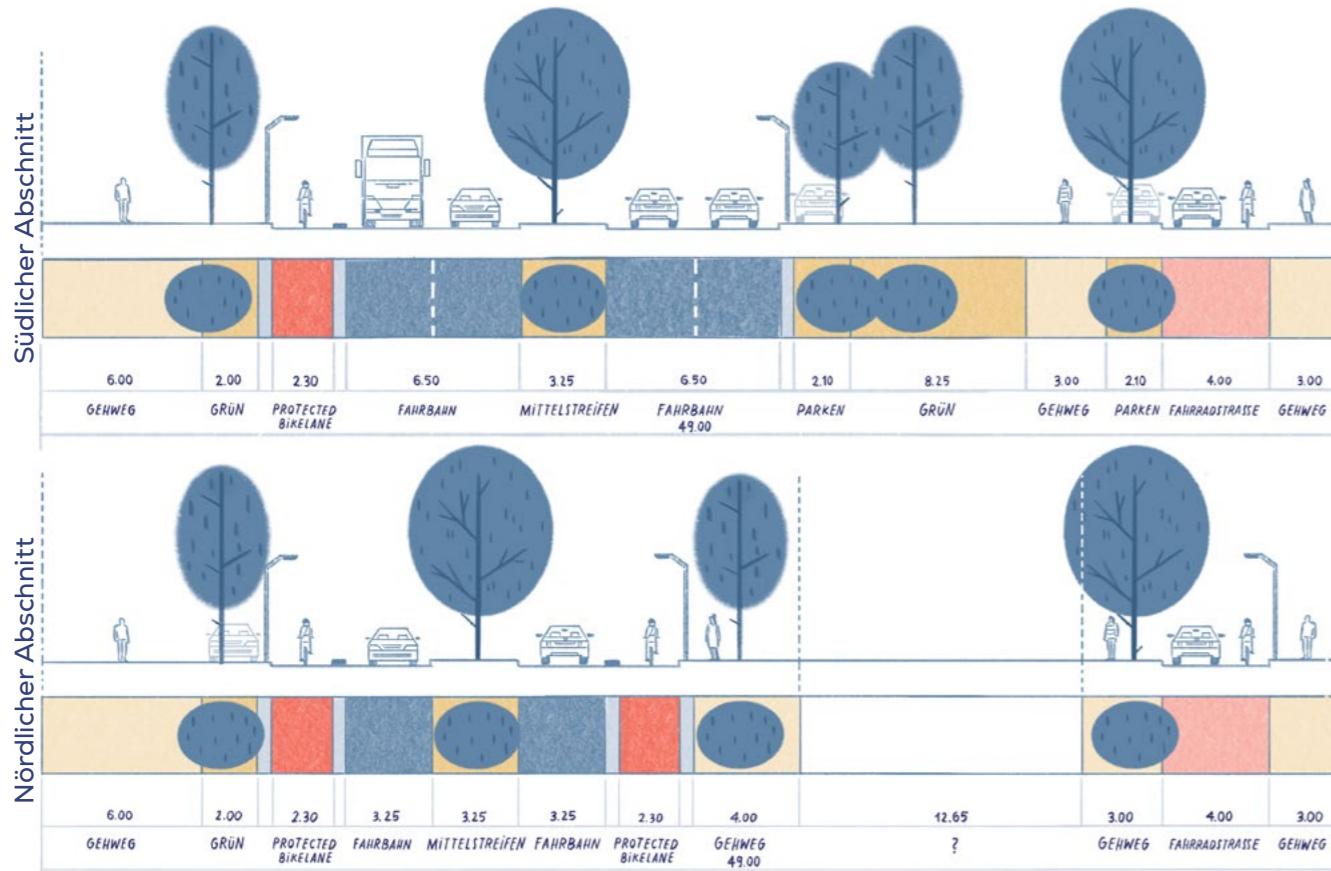
Eine grüne Verbindung für alle!

Neugestaltung des Goetherings

Früher kaum vorstellbar, sind heute alle gerne auf dem Goethering unterwegs. Dafür gesorgt hat eine Neuverteilung des Straßenquerschnitts, in der alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt wurden. Radfahrer*innen freuen sich über neue Radwege, baulich getrennt und geschützt vom Autoverkehr. Bis zum Main sind sie nun sicher, vergnüglich und schnell mit dem Rad unterwegs. Auch Fußgänger*innen können sich über sanierte und erweiterte Gehwege sowie über neue Aufenthaltsflächen freuen. Grünflächen runden den neu gestalteten Goethering ab und leisten dabei einen Beitrag zur Biodiversität und Verbesserung des Mikroklimas der Stadt.

Der Goethering ist kaum wiederzuerkennen. Mit der Neugestaltung wurde ein umfassendes Konzept für den Radverkehr, den Fußverkehr, den motorisierten Verkehr – ruhend und fließend – sowie für Grünflächen und den Aufenthalt umgesetzt.

Im südlichen Abschnitt zwischen Max-Willner-Platz und Strahlenbergerstraße gibt es aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens (Anschluss an A661) zwei Fahrspuren für den motorisierten Verkehr in beide Richtungen. Mit dem Rad sind hier heute trotzdem alle sicher und bequem unterwegs. Dafür sorgen eine Richtung Süden verlaufende geschützte Radfahrspur, eine sogenannte Protected



Projektidee #7

Bikelane, sowie eine Zweirichtungsfahrradstraße auf der östlichen Seite. Die Fahrradstraße erstreckt sich über die gesamte Länge des Goetherings und ist für den motorisierten Verkehr ausschließlich für Anwohner*innen freigegeben. Für den Fußverkehr wurde ebenfalls Platz geschaffen und die Gehwege saniert, die nun alle Fußgänger*innen zum barrierefreien Flanieren einladen. Grünflächen tragen zur Verbesserung des Stadtklimas bei und eignen sich zudem zum Verweilen. Zusätzlich wurde ein unterirdischer Bachlauf abschnittsweise freigelegt und so ein Beitrag zum städtischen Blau geleistet.

Im nördlichen Abschnitt zwischen Strahlenbergerstraße und Nordring konnte der Straßenquerschnitt an die Hafenallee angepasst und auf jede Fahrspur reduziert werden. Nur in den Kreuzungsbereichen wurden Abbiegespuren ergänzt. Somit konnten neue Freiflächen beispielsweise für sportliche Nutzungen geschaffen werden. Diese Variante wurde durch eine weitere geschützte Radfahrspur in Richtung Norden ergänzt.

Sämtliche Kreuzungen entlang des Goetherings wurden fahrrad- und fußverkehrsreichlich gestaltet. Einem Ausflug mit dem Rad aus dem Norden in den grünen Süden und zurück an den Main steht nun also nichts mehr im Wege.

Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)
- Stadtentwicklung und Städtebau (60.3)

Weitere Beteiligte

- Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz (33)
- Bauverwaltung (60.1)

Qualitätskriterien

- Konfliktfreie Radverkehrsführung: Intuitive und sichere Anbindung der Radwege im Norden an das Mainufer und im Süden an den August-Bebel-Ring
- Fahrradfreundliche Ost-West-Querungen auf der Strecke des Goetherings
- Schaffung von Grünflächen und Wasserläufen für den Aufenthalt, als Beitrag zur Biodiversität und zur Verbesserung des Mikroklimas der Stadt
- Barrierefreie, großzügige Gestaltung der Gehwege und Aufenthaltsflächen entlang des gesamten Goetherings
- Organische Integration von Parkplätzen (Fokus liegt auf Fuß-/Radverkehr und Aufenthaltsqualität)

Katalysatoren

- Projektidee #36: Die Kiste parken – Multifunktionale Quartiersgarage für das Nordend

Maßnahme aus dem ISEK Nordend:

- 4.1 Umbau des Goetherings



Benötigte finanzielle Ressourcen

€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung



- Fördermöglichkeiten im Rahmen der verbesserten BMUV-Kommunalrichtlinie im Bereich nachhaltige Mobilität (Verbesserung des Radverkehrs)
- Mobilitätsfördergesetz (MobFöG)
- Ggf. teilweise „Sozialer Zusammenhalt Nordend“ (Planung und Grünflächen)
- Anliegerbeiträge

Umsetzungsschritte

- Einrichtung des Projektteams
- Entwicklung eines gemeinsamen, integrierten Plans mit Bürger*innen-Beteiligung
- Planung der Verkehrsanlagen, Verkehrsführung und Freiflächen
- Umsetzung
- Instandhaltung der Grünflächen und Wasserläufe des Projektvorhabens

Dialogprozess

Zu der Umgestaltung des Goetherings gab es bei den Teilnehmenden der Projekte-Werkstatt unterschiedliche Ansichten. Zum Teil wurde der Ausbau der Rad- und Fußwege in Richtung Mainkai befürwortet – genau wie das Anlegen von Grünflächen zur Verbesserung der Biodiversität und des Stadtklimas.

Einige Teilnehmende befürchteten aufgrund negativer Erfahrungen mit dem August-Bebel-Ring, dass der Goethering zukünftig nur unzureichend instand gehalten werden könnte. Für die Umgestaltung des Goetherings wurde daher diskutiert, den August-Bebel-Ring als Lernerfahrung zu nehmen und Verbesserungspotenziale in die Umgestaltung des Goetherings aufzunehmen. Eine reine Kopie der Aufteilung des August-Bebel-Rings wurde abgelehnt. Nach Meinung der Teilnehmenden würden auch mit einem zusätzlichen Radfahrstreifen in der Mitte Radfahrende häufig die Fahrbahn nutzen, um Orte am Rand der Straße zu erreichen. Auch aus Fußgängersicht wurde bevorzugt, nicht wie aktuell am August-Bebel-Ring zwischen den stark befahrenen Fahrbahnen „eingepfercht“ zu sein.

Weitere Befürchtungen gab es im Hinblick auf eine mögliche Reduzierung von derzeit vorhandenen Parkflächen. Hier wurde auf den Ansatz von Projektidee #36 verwiesen: „Die Kiste parken – Multifunktionale Quartiersgarage für das Nordend“. Solche Ansätze würden ermöglichen, den von parkenden Autos vereinnahmten Raum für andere Nutzungen zu öffnen und Parksuchverkehre im Quartier zu reduzieren, ohne den Parkdruck übermäßig zu steigern.

Die Teilnehmenden der Projekte-Werkstatt waren sich weitestgehend einig, dass der Goethering als Eingangstor zum Nordend eine gewisse Image-Funktion hat. Eine Umgestaltung der derzeit kargen Flächen in eine einladende Straße, in der Fuß- und Radverkehr sowie die allgemeine Aufenthaltsqualität verbessert würden, wurde daher grundlegend befürwortet.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Die Projektidee formuliert eine Anbindung des Grünrings an den Main, wie sie bereits vor gut 100 Jahren angedacht war, jedoch bis heute nicht umgesetzt ist. Das Projekt ist auch im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept für das Nordend verankert und wird derzeit durch die Stadt Offenbach zur Umsetzung vorbereitet. Dabei stehen die Planungen zur Umgestaltung noch ganz am Anfang. Die vorgestellten Ideen für die zukünftige Gestaltung des Goetherings werden in diesem Zusammenhang genau geprüft und können noch mit aufgenommen werden – insbesondere im Hinblick auf die Führung von Fuß- und Radwegen sowie hinsichtlich möglicher Freiraumqualitäten. Es handelt sich hierbei jedoch um ein sehr komplexes Vorhaben mit einem weitreichenden Einfluss auf die Stadt- und Verkehrsentwicklung. Daher kann keine kurzfristige Festlegung auf eine Gestaltungsvariante erfolgen. Die Öffentlichkeit wird über die weiteren Planungsschritte informiert.

Dieses Projekt wird durch die Verwaltung weiterverfolgt und soll umgesetzt werden.

Mit Lili bis zum Main!

Sicher unterwegs von der Lilistraße bis zum Mainkai

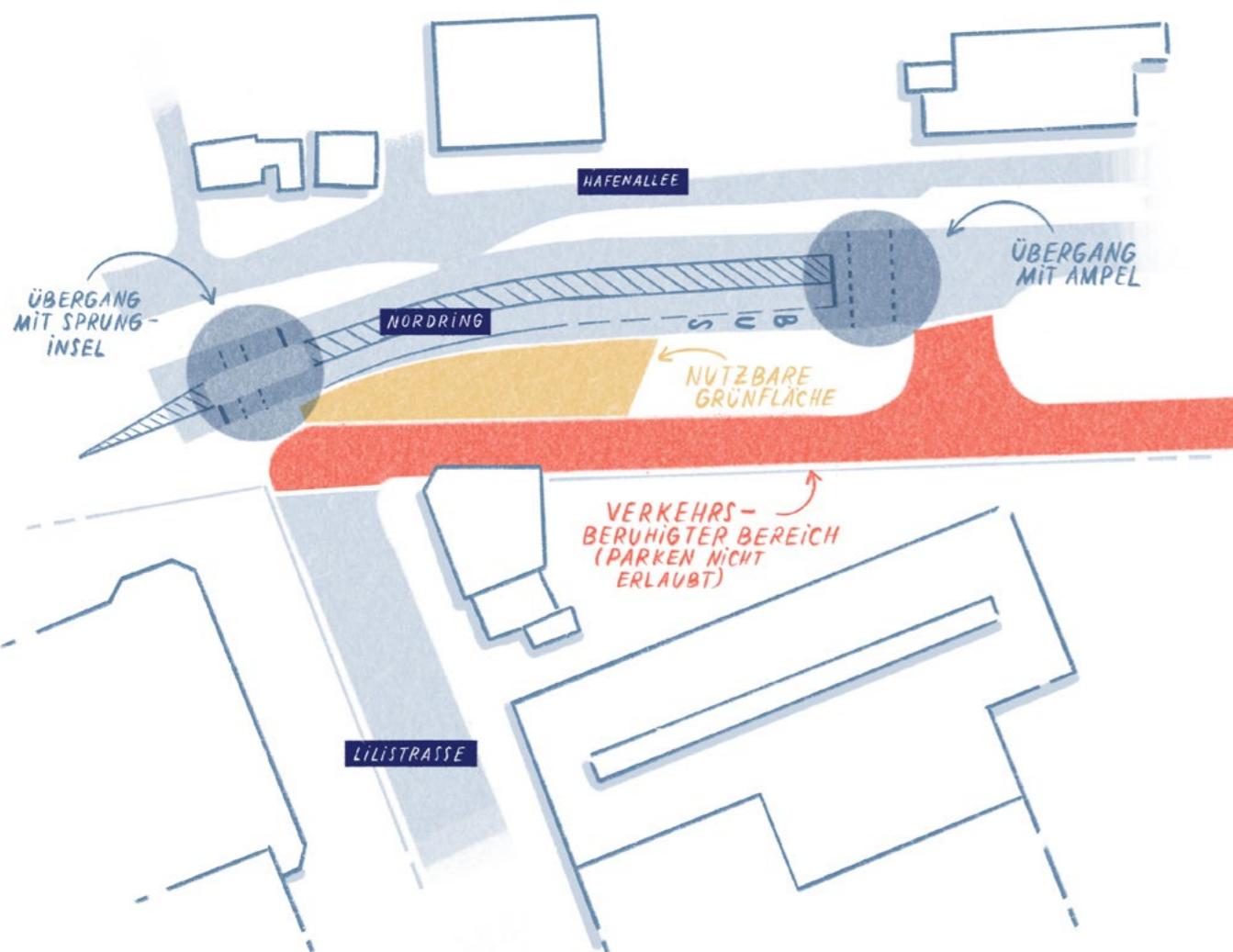
Projektidee #10

Zwei Maßnahmen haben dafür gesorgt, dass der Weg von der Lilistraße bis zum Mainkai zu Fuß weniger nervenaufreibend und mit dem Rad bequemer ist: Die farbige Markierung des verkehrsberuhigten Bereichs zwischen Lilistraße und der nächstgelegenen Ampel am Nordring und die Entschärfung der Kreuzungssituation am Rad-/Fußweg am Mainkai im Bereich des Kohle-tunnels. Dem Ausflug in Richtung Mainkai und Hafen stehen somit nichts mehr im Wege und besonders Familien mit Kindern freuen sich über eine sichere Gestaltung der Verbindung beispielsweise in Richtung Hafenspielplatz.

Sicher unterwegs von der Lilistraße bis zum Mainkai – möglich gemacht wurde dies durch Maßnahmen an zwei entscheidenden Stellen.

Der Nordring wird bunt

Um sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad sicher und bequem zum Main zu gelangen, wurde der verkehrsberuhigte Bereich beginnend in der Lilistraße nach Osten auf den Nordring biegend farbig markiert. Dadurch wird der Straßenabschnitt viel stärker als verkehrsberuhigter Bereich wahrgenommen und von den Fußgänger*innen und Radfahrenden zurückerobert. Falsch parkende Autos gehören der Vergangenheit an, stattdessen lädt der Straßenabschnitt



Verkehrsberuhigung.

Fußgänger*innen und Radfahrer*innen dazu ein, den ehemals unbeliebten Weg bis zur nächstgelegenen Ampel über den Nordring zu benutzen. Besonders für Kinder und Menschen mit Rollatoren, Kinderwagen oder Ähnlichem wird dadurch der Zugang zur Ampel erleichtert und das Überqueren des Nordrings sicher und bequem. Zusätzlich lädt der verkehrsberuhigte Bereich und die angrenzende Grünfläche zum Verweilen, Spielen sowie zum Sport ein, wie in Projektidee #20 „Aktiv im Nordend: Sportflächen für Nordend und Hafen“ beschrieben. Verkehrsteilnehmende ohne Einschränkung gelangen nach wie vor über die bisherige Überquerung mit Sprunginsel in Richtung Mainkai.

Aufmerksamkeit für die Kreuzung

Auf dem weiteren Weg zum Mainkai an der 90-Grad-Kurve zum MainRadweg hilft ein neues Konzept, einen geschärften Blick für alle Verkehrsteilnehmende zu haben. Bodenmarkierungen und taktile Elemente weisen Fußgänger*innen und Radfahrende aus den drei verschiedenen Richtungen auf die Kreuzungssituation hin und räumen dem Ost-West-Verkehr Vorrang ein. Eine Beschilderung unmittelbar vor der Kreuzung erhöht zusätzlich die Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden.



Kreuzungssituation am Mainkai.

Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)
- OPG – Offenbacher Projektentwicklungs-gesellschaft mbH

Weitere Beteiligte

- EVO – Energieversorgung Offenbach AG

Qualitätskriterien

Mainkai

- Entschärfen der Gefahrensituation am Mainkai durch klare Vorfahrtsregelung, Bodenmarkierungen und ggf. taktile Elemente

Übergang an der Lilistraße

- Zurückeroberung des Bereichs von Fußgänger*innen und Radfahrenden
- Deutliche Kennzeichnung des verkehrsberuhigten Bereichs
- Konsequente Sanktionierung von falsch parkenden Autos
- Sichere Überquerung des Nordrings

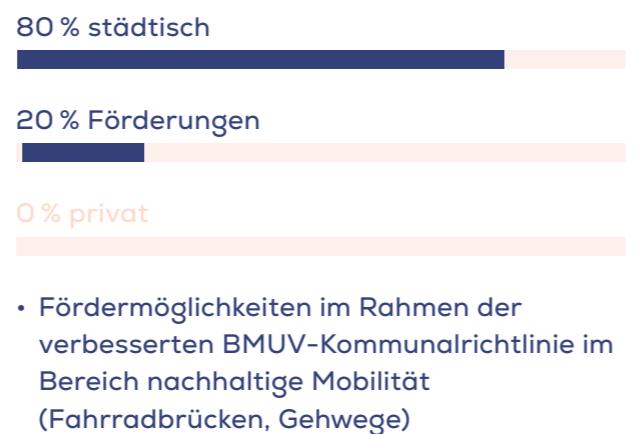
Katalysatoren

- Projektidee #4: Entspannt zu Fuß und mit dem Rad unterwegs – Neue Querungshilfen am MainRadweg sorgt an anderer Stelle auf derselben Strecke für Aufmerksamkeit und Vorsicht an gefährlicher Kreuzung
- Aktuell wird die Möglichkeit zur farbigen Gestaltung des Abschnitts des verkehrs-beruhigten Bereichs geprüft

Benötigte finanzielle Ressourcen



Denkbare Finanzierung



Umsetzungsschritte

- Detailplanung Bodenmarkierung, taktile Elemente und Beschilderung 90-Grad-Kurve
- Kurzfristig: Anbringen der gewählten Elemente (Bodenmarkierung, taktile Elemente, Schilder)
- Mittelfristig: Einfärbung des Straßenbelags ab der Ecke Lilistraße/Nordring in Richtung Osten (verkehrsberuhigter Bereich)
- Mittelfristig: Bespielung der (Grün-)Flächen des verkehrsberuhigten Bereichs in der Lilistraße

Dialogprozess

Teilnehmende der Projekte-Werkstatt nehmen die Kreuzung des Rad- und Fußweges am Mainkai als sehr gefährlich wahr, zwei der Beteiligten waren an dieser Kreuzung bereits an einem Radunfall beteiligt. Das Anbringen eines Verkehrsspiegels trifft nicht auf Anklang, vielmehr wird für bessere Hinweise auf die Kreuzung plädiert, in Form von Bodenmarkierungen und/oder weiteren Verkehrsschildern (Beispiel: Achtung, Fuß-/Radweg kreuzt). Die bisherige Beschilderung aus Westen kommend wird als nicht ausreichend empfunden, wichtig wären aus Sicht der Teilnehmenden Hinweise auf allen drei Seiten in einem angemessenen Abstand vor der Kreuzung. Die Querung am Übergang der Lilistraße zum Nordring wird von den Teilnehmenden der Projekte-Werkstatt als unterschiedlich wichtig und sicher bzw. unsicher empfunden. Besonders mit Blick auf den Spielplatz am Hafen sollte aus Sicht einiger ein sicherer Übergang geschaffen werden. Als gefährlich wird die Überquerung in diesem Zusammenhang weniger für den Rad- und Fußverkehr von Erwachsenen empfunden, sondern vielmehr für das selbstständige und möglicherweise unbeaufsichtigte Überqueren des Nordrings von Kindern. Hierbei wird sowohl die Querung mit Sprunginsel als auch die Verbindung zwischen Lilistraße und der nächstgelegenen Ampel wenige Meter weiter östlich als nicht ausreichend sicher betrachtet. Der verkehrsberuhigte Bereich auf dem Abschnitt von der Lilistraße nach Osten auf den Nordring biegend wird nicht als solcher wahrgenommen. Die Teilnehmenden wünschen sich an dieser Stelle eine bessere Kennzeichnung dessen und besonders, dass falsch parkende Autos stärker kontrolliert werden.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Die Hafenallee sowie der Nordring wurden in diesem Abschnitt kürzlich erst fertiggestellt. Die Querung des Nordrings sowohl in Verlängerung der Lilistraße als auch an der etwas östlich gelegenen Ampel werden von Seiten der Stadt hier als ausreichend erachtet. Der verkehrsberuhigte Bereich ist ebenfalls neu hergestellt. Es ist bekannt, dass Fußgänger diesen Bereich nicht im gewünschten Maße als sichere Bewegungsfläche wahrnehmen. Entsprechend werden die Vorschläge für eine farbige Gestaltung geprüft.

Der Kreuzungsbereich am Mainradweg wurde bereits durch Verkehrszeichen, die auf den Radweg aufgebracht wurden und auf kreuzende Fußgänger hinweisen, verbessert. Sollten weitere Markierungen notwendig sein, können diese ergänzt werden.

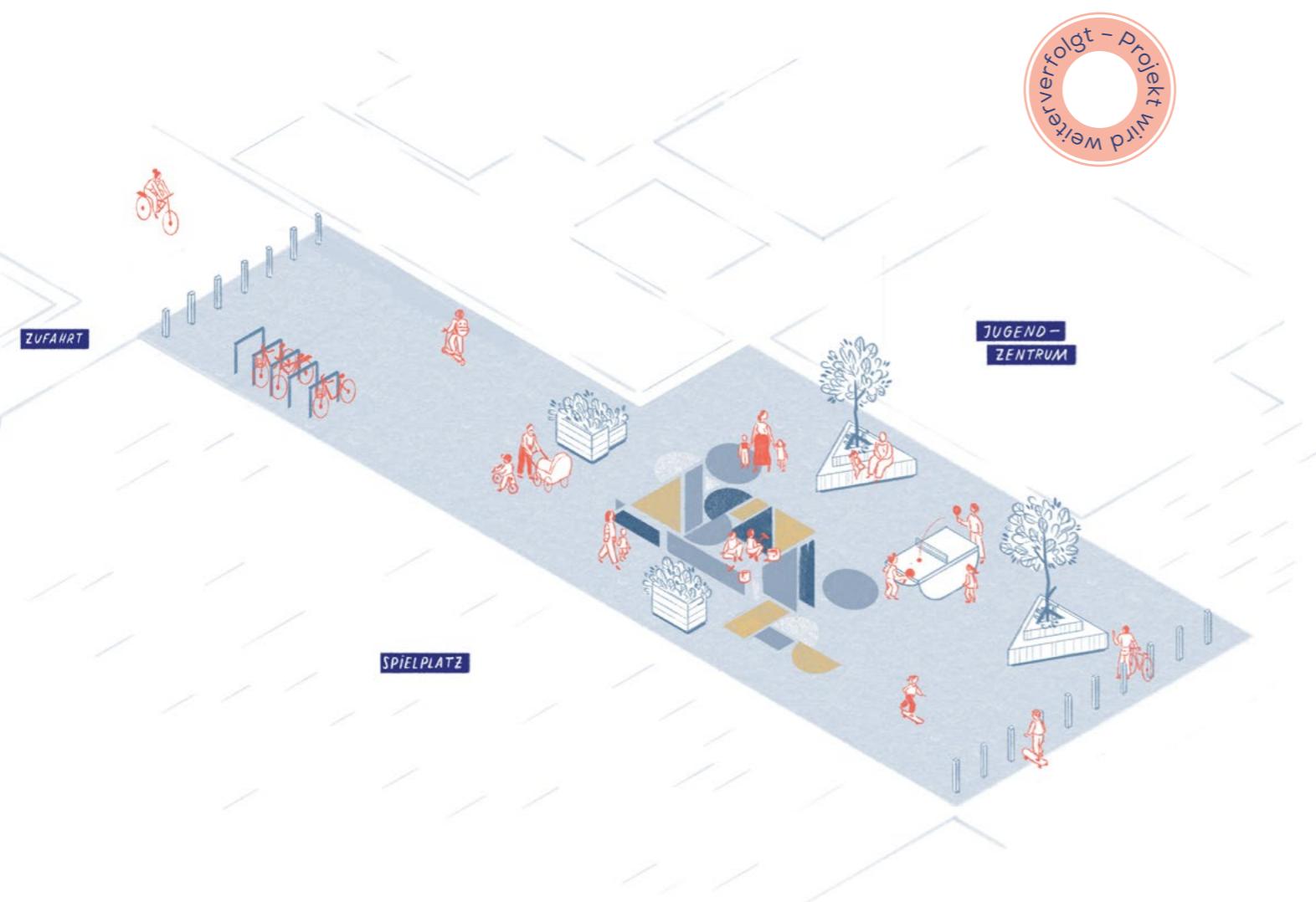
Dieses Projekt wird durch die Verwaltung hinsichtlich der Umsetzbarkeit geprüft und bei positivem Ausgang weiterverfolgt.

Straßen sind auch zum Spielen da!

Echte Spielstraßen für das Nordend

Mit ihrer Lage war die Johannes-Morhart-Straße zwischen Spielplatz, Jugendzentrum und Kita im verkehrsberuhigten Bereich schon lange wie geschaffen für eine Spielstraße. Wären da nur nicht die vielen Autos gewesen: Obwohl hier auch schon zuvor ein verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert war, wurde häufig zu schnell gefahren, sogar entgegen der Einbahnstraße, und der Bereich wurde unerlaubt zugeparkt. Aber das gehört der Vergangenheit an, denn heute hat die Spielstraße ihren Namen verdient: Auf der ganzen Länge des Spielplatzes ist nun eine komplett autofreie Fläche speziell für Kinder und Jugendliche entstanden – welche die Fläche sofort begeistert für sich erobert haben.

Auch JUZ, Mädchen-Etage, Kita und Eltern freuen sich, dass das Spielen hier sicherer und entspannter geworden ist. Die bunte Bodengestaltung unterstreicht den Spielcharakter der Straße und gibt dem Ort ein fröhliches Gesicht. Stolz erzählen die Kinder, dass sie beim Bemalen



Projektidee #13

mitgemacht und sich so selbst auf der Straße verewigt haben. Außerdem gibt es nun endlich einen Ort im Quartier, auf dem sicher erste Erfahrungen mit Fahrrad, Roller, Skateboard und Co. gemacht werden können.

Heute verhindern die Poller auf beiden Seiten des Abschnitts, dass hier widerrechtlich geparkt wird – sie können aber in Ausnahmefällen auch schnell entfernt werden, wenn z. B. die Feuerwehr hindurchmuss oder das Spielmobil zu Besuch kommt. Menschen mit Kinderwagen können hier dennoch problemlos passieren und die neuen Sitzelemente auf dem Straßenabschnitt werden gerne genutzt.

In Zukunft sollen auch an anderen Orten im Nordend temporär Spielstraßen getestet werden. An ausgewählten Sonntagen im Jahr wird unter Leitung des Quartiersmanagements je eine Straße im Quartier als Spielstraße erprobt (Details siehe Projektschatz).

Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)
- Stadtentwicklung und Städtebau (60.3)

Weitere Beteiligte

- Sozialamt (50)
- Jugendamt (32)
- HfG/Künstler*innen
- Anlieger*innen (JUZ, Kita, Mädchen-Etage)
- ESO (Müllfahrzeuge) und Feuerwehr

Qualitätskriterien

- Ein Raum nur für Kinder – Sicherheit für spielende Kinder wird gewährleistet
- Bunte und einladende Gestaltung
- Vielfältige Sitzmöglichkeiten
- Widerrechtliche Durchfahrt und Parken wird baulich verhindert
- JUZ, Mädchen-Etage, Kita und Spielplatz werden miteinander verbunden
- Bei der dauerhaften Lösung in der Johannes-Morhart-Straße kann sie von Kita/Jugendzentrum bespielt werden

Katalysatoren

- Projektidee #6: Weniger ist mehr! Mehr Lebensqualität im Quartier durch weniger Durchgangsverkehr und Verkehrsberuhigung: Eine deutliche Verkehrsberuhigung im ganzen Block würde die Johannes-Morhart-Straße in ein noch größeres verkehrsberuhigtes Gebiet einbetten

Maßnahme im ISEK Nordend:

- 5.5 Vernetzung von JUZ/Mädchen-Etage/Spielplatz/Kita

Benötigte finanzielle Ressourcen

€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

40% städtisch

60 % Förderungen

0 % privat

- Förderung über Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt Nordend“

Umsetzungsschritte

- Vorgaben für Rettungswege und Müllfahrzeuge prüfen
- Abstimmung mit JUZ, Mädchen-Etage und Kita für Einbezug der Kinder und Jugendlichen in die Gestaltung
- Planung und bauliche Umsetzung

Dialogprozess

Als die Projektidee im September 2021 in der Johannes-Morhart-Straße für zwei Wochen erprobt wurde, gab es zahlreiche positive Rückmeldungen aus der Nachbarschaft – so auch vom Leiter des Jugendzentrums in der Johannes-Morhart-Straße: Die Jugendlichen fanden es super und fragten, ob man das nicht dauerhaft so einrichten könnte. Auch von allen Teilnehmenden des Workshops gab es nur positive Rückmeldungen zur dauerhaften Spielstraße. Da keine Einfahrten betroffen wären, sei es im Prinzip sehr einfach umzusetzen und stelle einen großen Gewinn sowohl für Kinder und Jugendliche als auch die Allgemeinheit dar.

Eine temporäre Variante der Spielstraße wurde auch begrüßt. Hier könnte das Quartiersmanagement als Kümmerer fungieren – aufgrund des großen Mangels an Spielplatzflächen wäre ein solcher Ansatz sehr zu begrüßen.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Die Projektidee wird begrüßt. Verkehrsberuhigte Straßen sind notwendig, um den Bürger*innen aufzuzeigen, welche Lebensqualität durch neue Freiräume, weniger Lärm und geringere Luftverschmutzung einhergehen. Während des Testlaufs im September hat sich gezeigt, dass das angrenzende Jugendzentrum den Platz gut nutzen kann und auch die Verbindung zum Spielplatz gut angenommen wurde. Eine Sperrung wäre im Bereich des Spielplatzes grundsätzlich möglich, wobei auch hier zunächst eine vertiefte Prüfung notwendig ist, was den Einfluss auf die Verkehrslage und das Stellplatzangebot angeht. Auch die Einrichtung von Wendemöglichkeiten muss dabei geprüft werden. Zudem müssen die Wechselwirkungen zu Projekt #6 genau geprüft werden.

Es handelt sich hierbei um ein Projekt, das auch im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept für das Nordend verankert ist. Es wird durch die Verwaltung hinsichtlich der Umsetzbarkeit geprüft und zu gegebener Zeit weiterverfolgt.

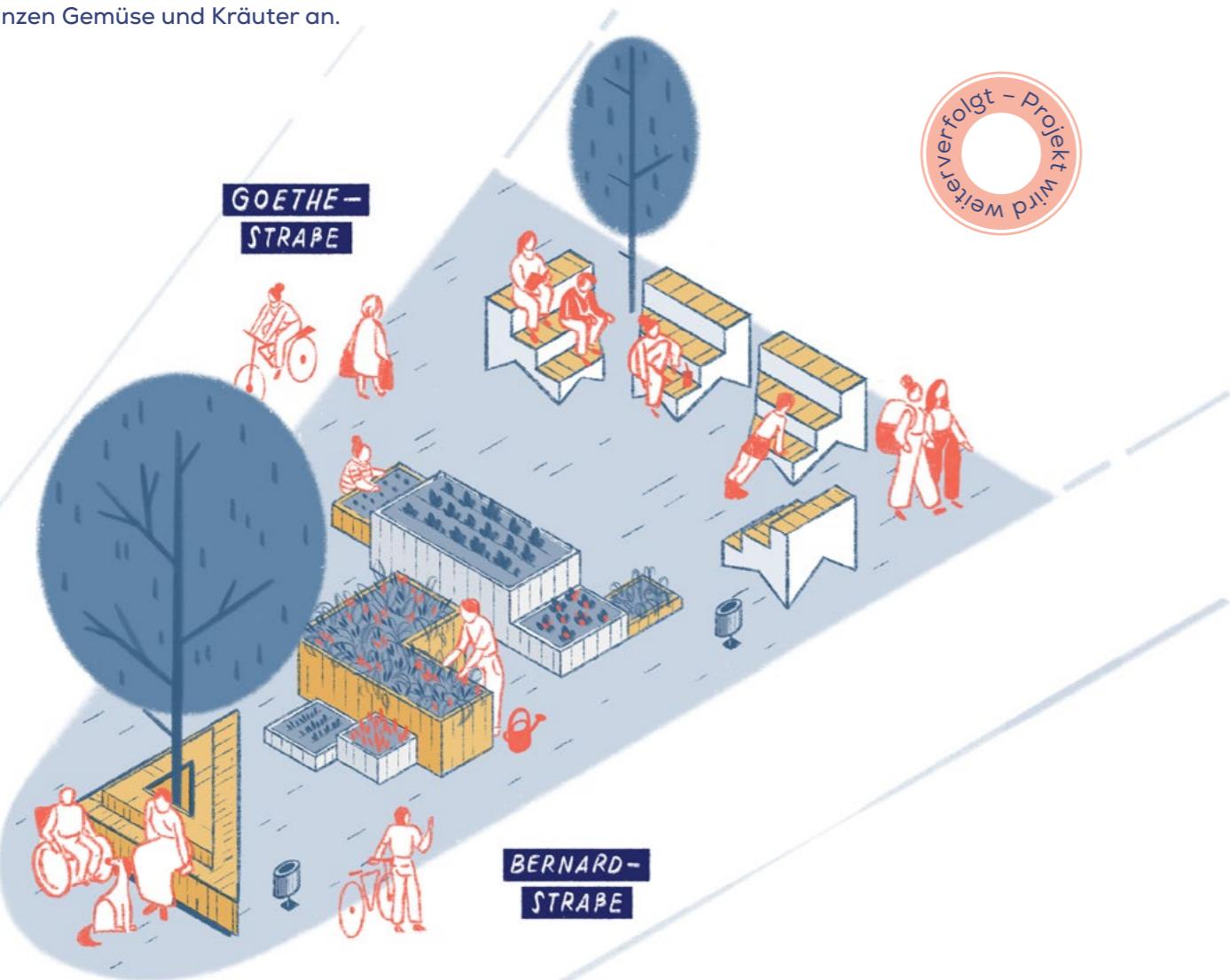
Das kleine Grüne

Der neue Pocket Park zwischen Goethestraße und Bernardstraße

Die kleine grüne Restfläche zwischen Goethestraße und Bernardstraße im Westen des Quartiers wurde lange Zeit wenig beachtet und hauptsächlich von Hundebesitzer*innen genutzt. Mittlerweile ist aus der Fläche ein richtiger Pocket Park und Treffpunkt für die Anwohner*innen geworden. Die neue grüne Oase lädt zum Gärtnern, Sport treiben oder einfach zum kurzen Ausspannen ein – und für Hunde ist nach wie vor noch ausreichend Platz!

Das kleine grüne Dreieck wird mittlerweile von den Anwohnenden und den Schüler*innen der gegenüberliegenden Schillerschule sehr geschätzt.

An den treppenförmigen Bänken, die zusammen ein kleines urbanes Auditorium bilden, treffen sich vor allem die Jüngeren und Sportler*innen nutzen sie für die unterschiedlichsten Übungen. Hobbygärtner*innen aus der Nachbarschaft und der Schillerschule leben sich an den Hochbeeten aus und pflanzen Gemüse und Kräuter an.



Projektidee #15

Auch der große Baum an der Spitze des Dreiecks wurde richtig in Szene gesetzt. Eine um den Baum herum gebaute Baumbank ist der Treffpunkt der Älteren und vieler Hundebesitzer*innen. Ein Geheimtipp für die Romantiker*innen unter uns: Von hier lässt sich am Abend der Sonnenuntergang besonders gut genießen.

Damit es keine unschönen Überraschungen beim Betreten der Wiese gibt, wurden Spender für Hundekotbeutel und Mülleimer installiert. Was sicherlich dazu beigetragen hat, dass der Pocket Park so gut angenommen wurde: Wer Lust auf einen Kaffee und etwas zu Essen hat, wird in dem nebenan gelegenen Café Goethes fündig!

Weil der Pocket Park so gut ankommt, wird bereits über eine Erweiterung nachgedacht, z. B. über Parklets auf der Goethe- oder Bernardstraße oder auch in Richtung der westlich angrenzenden Verkehrsflächen.

Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Quartiersbüro
- Bürger*innen

Weitere Beteiligte

- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)
- Stadtentwicklung und Städtebau (60.3)
- Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz (33)
- Besser leben in Offenbach
- Schillerschule
- Ggf. Hafengarten

Qualitätskriterien

- Gepflegte Grünfläche
- Barrierefreie Gestaltung
- Vielfältige Sitzmöglichkeiten
- Nutzungen durch unterschiedliche Menschen
- Aneignung der Angebote und Nutzungen bis hin zur Kümmererschaft (z. B. der Beete)
- Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas

Katalysatoren

- Projektidee #7: Eine grüne Verbindung für alle! Neugestaltung des Goetherings

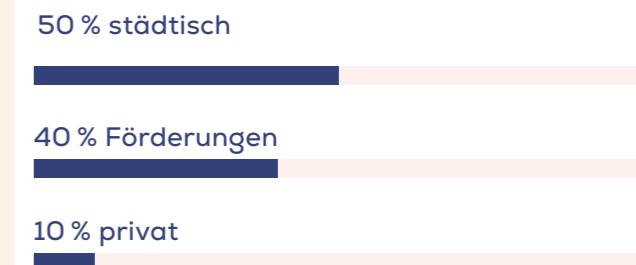
Maßnahme im ISEK Nordend:

- 1.10 Umgestaltung Goethedreieck

Benötigte finanzielle Ressourcen

€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung



- Förderung über Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt Nordend“
- Verfügungsfonds (über Quartiersmanagement)
- Eigenleistung durch Bürger*innen

Umsetzungsschritte

- Aktivierung und Einbeziehung der Nachbarschaft durch Quartiersmanagement
- Beantragung Fördermittel
- Detailplanung und bauliche Umsetzung mit Bürger*innen-Beteiligung
- Pflege und Instandhaltung der Fläche

Dialogprozess

Im Beteiligungsprozess wurden die beiden Wünsche geäußert, hier einen einladend gestalteten Ort zum Verweilen zu schaffen sowie eine Möglichkeit zum Stadtgärtnern zusammen mit der Schillerschule oder dem Hafengarten zu bekommen. Während »1 Monat Zukunft« im September errichtete der Offenbacher Architekt und Künstler Fabian Riemenschneider hier testweise eine begehbarer Raumskulptur zur Aktivierung des Ortes, die unter anderem von Schüler*innen genutzt wurde.

In dem folgenden Workshop wurde eingebracht, dass die kleine Grünfläche ein Treffpunkt für Hundebesitzer*innen im Quartier sei. Bei Planungen sollte diese den Ort belebende Gruppe bzw. Nutzung nicht verdrängt, sondern eingebunden werden. Außerdem sollte möglichst viel Grünfläche erhalten bleiben.

Für die Auswahl und Gestaltung von Sitzmöbeln gab es innerhalb der Workshopgruppe eine Präferenz für die vorgeschlagenen Treppenelemente, die dem Ort ein besonderes Gesicht geben und eine Vielfalt an Verweil- und Nutzungssituationen ermöglichen.

Aus Sicht des Referats Stadtentwicklung wäre eine dauerhafte Aneignung des Ortes durch die Nachbarschaft und weitere Interessierte wünschenswert und möglich. Mit Unterstützung des Quartiersmanagements könnte der Ort und die Nachbarschaft aktiviert werden. Über den Verfügungsfonds für das Nordend könnten Hochbeete finanziert und in Eigenregie errichtet werden.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Die Idee, kleine Restflächen stärker zu betrachten und nutzbar zu machen, wird sehr begrüßt. Hier könnten auch noch weitere Flächen im Nordend gesucht und dafür passende Nutzungsideen entwickelt werden. Da es keine großen Freiraumpotenziale im Quartier mehr gibt, sind es solche kleinen Bereiche, die zur Verbesserung der Freiraumversorgung beitragen können. Die vorgeschlagene Projektidee wird im Rahmen des Projekts Goethering (Projekt #7) mit betrachtet. Dabei geht es um den gesamten Kreuzungsbereich von Goethering mit Bernardstraße und Goethestraße und die Möglichkeit, dort weitere unversiegelte Flächen zu schaffen.

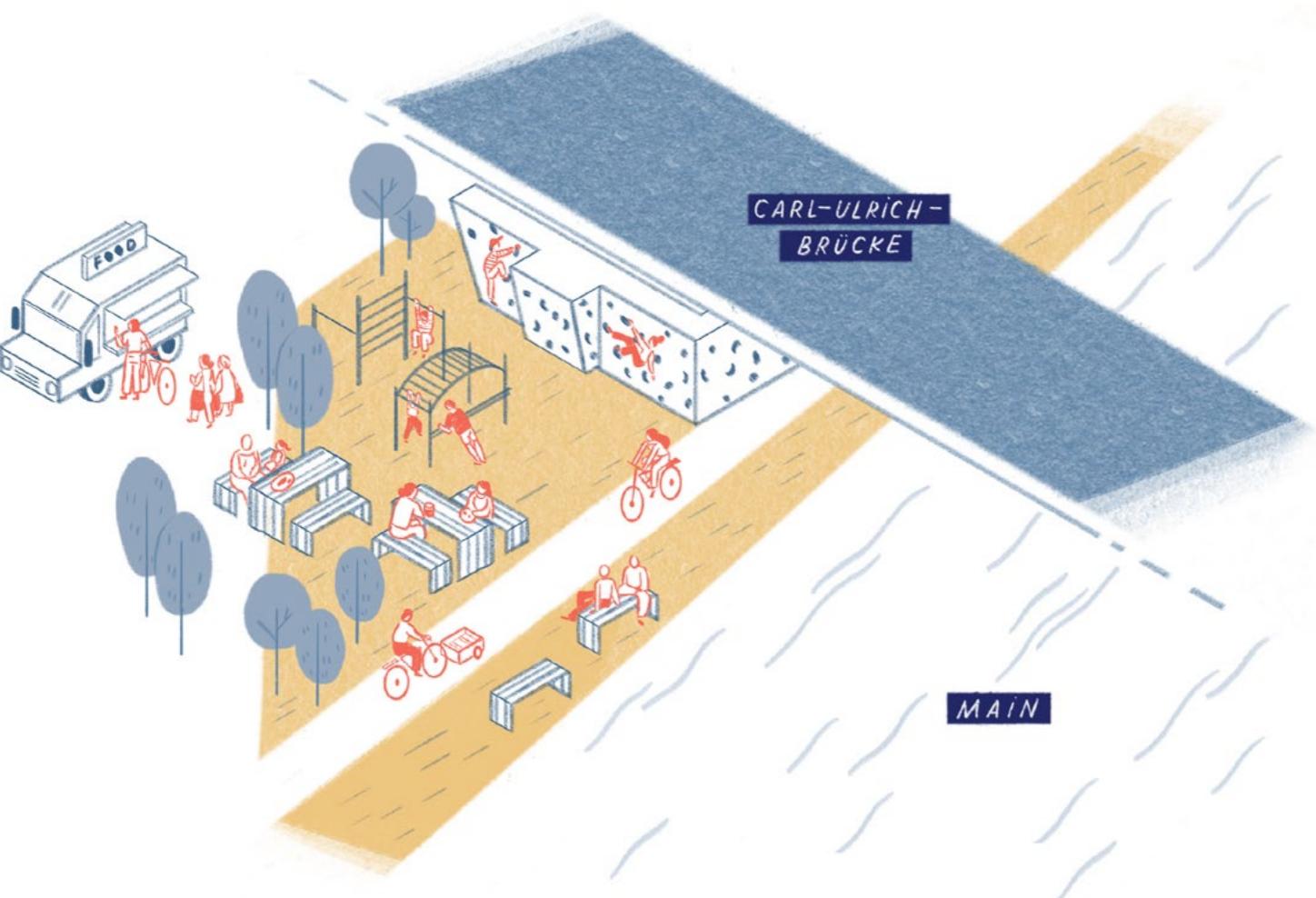
Dieses Projekt wird durch die Verwaltung weiterverfolgt und soll umgesetzt werden. Die Nutzung der bestehenden Fläche kann jedoch auch durch Privatpersonen erfolgen. Das Quartiersmanagement kann hierbei beraten. Fördermöglichkeiten für Aktionen bestehen über den Verfügungsfonds des runden Tisches.

Sport und Naherholung am Wasser

Neugestaltung der Fläche um die Carl-Ulrich-Brücke

Der Bereich an und unter der Carl-Ulrich-Brücke war früher eine unattraktive, graue Ecke mit wenig Aufenthaltsqualität und ungenutzten Freiflächen. Heute wird die bunte Boulderanlage an den Brückenwänden gerne zum Klettern genutzt, die Calisthenics-Anlage dient zum Work-out im Freien und die Sitzgruppen auf der Grünfläche neben der Brücke und am Wasser sind beliebte Aufenthaltsorte geworden.

Die farbenfrohe Gestaltung der Boulderanlage hat dem Ort ein freundlicheres Aussehen verliehen, während die neue Beleuchtung unter der Brücke dafür sorgt, dass man hier auch nachts mit sicherem Gefühl unterwegs ist. Seit der Bereich um die Brücke ein neues Antlitz bekommen hat, ist er viel belebter, ohne den Radverkehr auf dem viel befahrenen MainRadweg zu beeinträchtigen. Im Gegenteil, denn heute ist er auch ein willkommener Pausenort für die Radtour: Anstatt nur schnell daran vorbeizuradeln, kann man hier im Schatten der Bäume sein Butterbrot mit Ausblick auf den Main genießen. Aber



Projektidee #18

nicht nur das: Auch Sportbegeisterte kommen hier auf ihre Kosten und können sich an der Boulderwand oder am Klettergerüst auf der Wiese auspowern. Wie praktisch, dass im Sommer gelegentlich ein Food Truck mit Espresso-bar auf der Parkfläche nebenan für Verpflegung sorgen.

Bei der Bauweise der Geräte und Sitzelemente wurden die Vorgaben für Überschwemmungsflächen beachtet. Indem die Boulderanlage die Brückenwand umringt, kann die vorhandene bauliche Struktur genutzt werden und so konnten unterschiedliche Abschnitte mit verschiedenen Schwierigkeitsstufen inklusive Überhang entstehen. Die große, zuvor selten genutzte Fahrradabstellanlage vor dem Studierendenwohnheim wird heute wegen des höheren Andrangs ihrer Funktion gerecht und konnte gleichzeitig auf einem kleinen Abschnitt mithilfe von mobilen Holzaufbauten zu Sitz- und Ablagefläche umgewandelt werden, sodass Boulder*innen hier eine Verschnaufpause einlegen können.

Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Stadtentwicklung und Städtebau (60.3)
- Amt für Kultur- und Sportmanagement (49)
- OPG – Offenbacher Projektentwicklungs-gesellschaft)

Weitere Beteiligte

- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)
- Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz (33)
- Land Hessen (Brücke ist Landeseigentum)
- Studierendenwohnheim

Qualitätskriterien

- Ungenutzte Flächen nutzbar machen
- Raum für sportliche Aktivitäten geben
- Ansprechende Gestaltung der Boulderwand, optische Aufwertung des Raumes
- Attraktive Sport- und Aufenthaltsflächen
- Regelmäßige Wartung und Reinigung der Anlagen

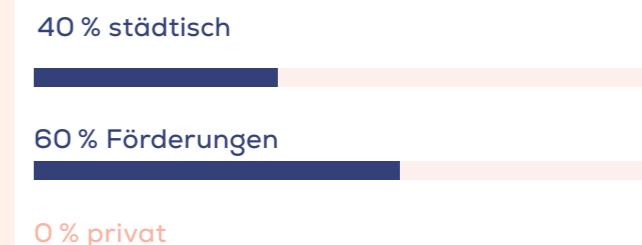
Katalysatoren

- Projektidee #20: Aktiv im Nordend! Sportflächen für Nordend und Hafen
 - Einbindungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für HfG
- Maßnahme im ISEK Nordend:
- 1.4 Umgestaltung des Mainuferparkplatzes

Benötigte finanzielle Ressourcen

€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung



- Förderung über Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt Nordend“
- Fördermöglichkeit der Kommunalrichtlinie des Bundesumweltministeriums für Außen- und Straßenbeleuchtung (bis 25 %)

Umsetzungsschritte

- Mit Land Hessen ins Gespräch gehen
- Mit Studierendenwohnheim zur Nutzung der Fahrradstellplätze ins Gespräch gehen
- Bürger*innen-Beteiligung zur Umgestaltung
- Gestalter*innen für eine skulpturale Ausgestaltung der Boulderanlage finden
- Beleuchtungskonzept unter der Brücke entwerfen
- Planung der Sitzelemente unter Berücksichtigung der Anforderungen bzgl. Hochwasserabfluss
- Pflege und Instandhaltung klären (mit besonderer Hinsicht auf Vogelkot-Problem)

Dialogprozess

Einige mögliche Nutzungen, die vorgeschlagen wurden, mussten aufgrund der Anforderungen an die Hochwasserflächen wieder verworfen werden, so konnte z. B. die Idee eines Skate-Parks oder einer Minigolf-Anlage nicht weiterverfolgt werden. Auch hätte sich bei diesen Nutzungen umso mehr das Problem der Verunreinigung durch Vogelkot gestellt bzw. wäre ein hoher Pflegeaufwand nötig gewesen. Es wurde auch diskutiert, ob die Brückenwand als legale Graffiti-Fläche freigegeben werden könnte, um eine bessere Optik zu erreichen – stattdessen sollte aber lieber eine Boulderwand entstehen, die ansprechend gestaltet ist und damit auch diese Anforderung erfüllt. Außerdem wurde ins Spiel gebracht, mehr von der benachbarten Parkfläche umzunutzen und dadurch die Fläche für die Projektidee zu vergrößern. Gerade wenn keine Messe stattfindet, sieht man hier Potenzial für ungenutzten Parkraum – vielleicht wäre langfristig auch ein Basketballplatz drin?

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Die Schaffung von Sport- und Erholungsflächen am Mainufer ist ein guter Vorschlag, der grundsätzlich begrüßt wird. Auch das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept für das Nordend formuliert dieses Ziel. Die konkrete Nutzung von einzelnen Flächen sowie die Ausgestaltung der jeweiligen Angebote sind jedoch komplex. Der gesamte Bereich befindet sich im Überschwemmungsbereich des Mains und unterliegt besonderen Bestimmungen. Die vorgeschlagene Fläche ist zudem eine Fläche für den naturschutzrechtlichen Ausgleich für die Bebauung am Hafen. Auch ist am Main in diesem Bereich eine Vorrichtung geplant, an der Boote ins Wasser gelassen werden können.

Das Projekt hat derzeit keine Priorität. Verbunden mit der Komplexität der Einflussfaktoren ist eine Umsetzung aktuell nicht absehbar.

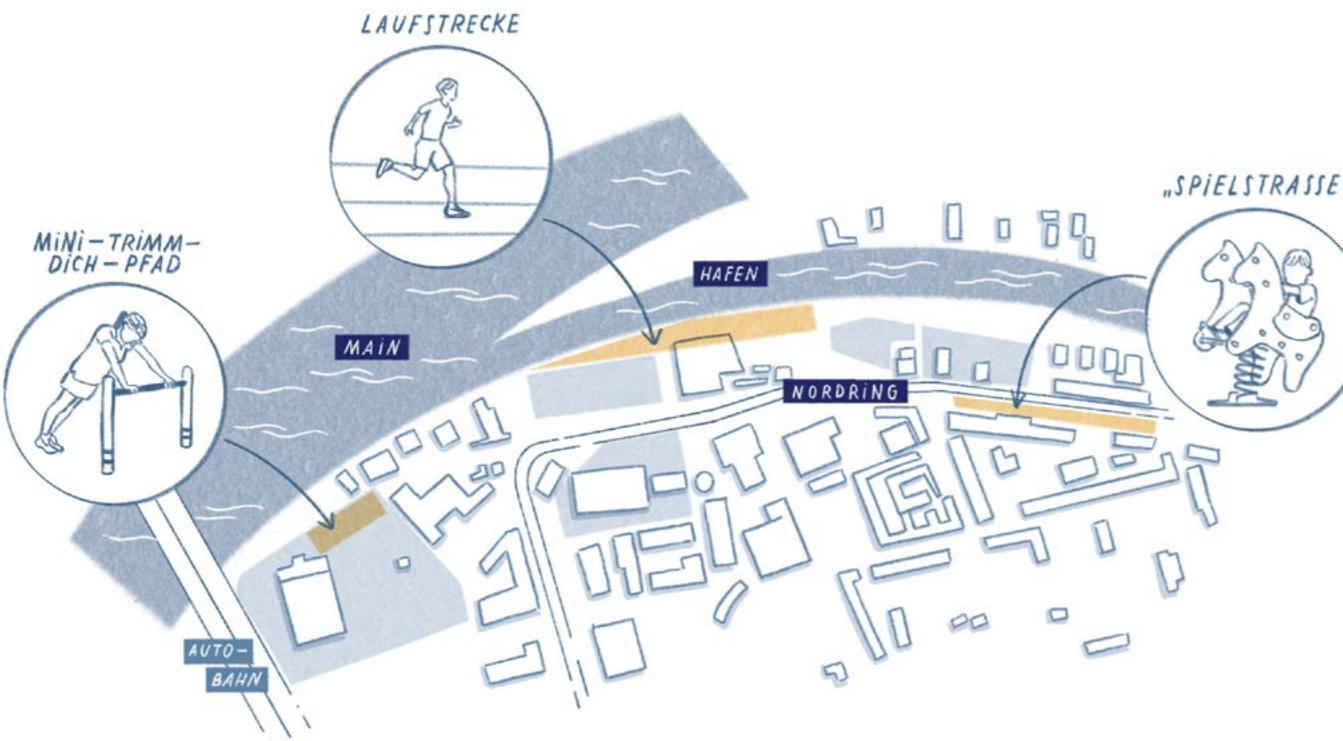
Aktiv im Nordend!

Sportflächen für Nordend und Hafen

Es fehlte an Freiflächen für Sport, Bewegung und Begegnung im Nordend. Deshalb schuf man neue Flächen, die Raum für lockere Bewegung oder ein intensives Work-out geben: Ob generationenübergreifend nutzbare Sportgeräte, eine Laufstrecke oder Kinderspielgeräte. Entlang der Aktivmeile bietet sich heute eine Vielzahl an Möglichkeiten, die rege genutzt werden – von Jung und Alt.

1. Spielstraße

Im verkehrsberuhigten Bereich am neu entwickelten Nordring steht jetzt der Charakter der umgangssprachlichen „Spielstraße“ im Vordergrund, denn hier reihen sich kleine Spielgeräte aneinander, die Kinder dazu einladen, die Straße zu erobern. Außerdem wurde der Asphalt mit einem farbigen Fahrbahnbelag ausgestattet, der deutlich macht, dass hier Vorsicht geboten ist. Vor den Häusern wurden weitere Pflanzkübel ergänzt und bieten Sitzgelegenheiten. Während zuvor häufig Autos auf der Straßenseite entlang der Häuserwand widerrechtlich geparkt wurden, schlagen die neuen Elemente zwei Fliegen mit einer Klappe und bieten nicht nur Aufenthaltsqualität, sondern verhindern auch unerlaubtes Parken. Ebenso wurden neue Fahrradständer aufgestellt, die zuvor hier gänzlich fehlten. Diese schränken zusätzlich die Möglichkeiten zum Falschparken ein. Heute gehen hier alle gerne zu Fuß entlang – vor allem Kinder, die sich hier nicht nur sicher fortbewegen können, sondern sogar Spaß dabei haben: Die Wackelplatten und Federtiere entlang der Straße



Projektidee #20

sind das Highlight vieler Familienspaziergänge. Es wird noch die Möglichkeit geprüft, mehr höhere Be pflanzung auf den Grünstreifen zu bringen, um Lärm und Luftverschmutzung durch die viel befahrene Hafenallee etwas abzumildern und den verkehrs beruhigten Nordring davon abzuschirmen. Die neuen Gestaltungsmöglichkeiten sollen in Zukunft auch auf dem westlichen Abschnitt des Nordrings fortgeführt werden, siehe Projektidee #10. Mit Lili bis zum Main! Sicher unterwegs von der Lilistraße bis zum Mainkai.

2. Laufstrecke mit Rennbahnmarkierung

Entlang des Mainkais sind neuerdings besonders viele Jogger*innen zu sehen, seit der neue Bodenbelag mit den Streckenmarkierungen zu Wettkäufen animiert. Ob auch eine Zeitmessung ähnlich der Radzählstelle umgesetzt werden kann, wird derzeit geprüft.

3. Mini-Trimm-dich-Pfad

Die zuvor ungenutzte Grünfläche am MainRadweg neben der Autobahn, geschützt durch Bäume, lädt zur sportlichen Betätigung für alle Generationen ein: Die Trimm-dich-Geräte sind mit Anleitungen für unterschiedliche Fitnesslevels ausgestattet und im Boden eingefasste Trampoline bereiten Kindern – und auch manchen Erwachsenen – viel Freude. Da die Autobahn so weit oben liegt und auf dem MainRadweg keine Pkws unterwegs sind, ist die ruhige, sichere Stelle perfekt, um ein Work-out mit der ganzen Familie zu absolvieren.

Zeitdauer

kurzfristig
bis 1 Jahr

mittelfristig
bis 3 Jahre

langfristig
über 3 Jahre

Beteiligte

Projekträger*innen

- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)
- Amt für Kultur- und Sportmanagement (49)
- Stadtentwicklung und Städtebau (60.3)
- OPG – Offenbacher Projektentwicklungs gesellschaft mbH

Qualitätskriterien

- Für unterschiedliche Zielgruppen öffentlich nutzbare Sport-/Spielmöglichkeiten schaffen und zu Bewegung motivieren
- Verkehrsberuhigter Bereich wird sicherer und gibt dem Fußverkehr mehr Bewegungsfreiheit
- Trimm-dich-Pfad: Leicht verständliche Benutzung der Geräte und Aufwertung ungenutzten Raums

Katalysatoren

- Projektidee #10: Mit Lili bis zum Main! Sicher unterwegs von der Lilistraße bis zum Mainkai
- Maßnahmen im ISEK Nordend:
- Im ISEK wird dem Quartier „ein enormes Defizit an Spiel- und Sportplätzen“ bescheinigt und das Ziel eines bedarfsgerechten Angebots an Flächen für Spiel, Sport und Erholung formuliert.
 - Ausbau von Grünflächen sowie von gesundheitsbezogenen Angeboten im Quartier (z. B. Bewegungsförderung, Sportangebote im öffentlichen Raum für verschiedene Altersgruppen)

Benötigte finanzielle Ressourcen

€
bis 100.000 €

€€
bis 500.000 €

€€€
bis 5.000.000 €

€€€€
über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

50 % städtisch

20 % Förderungen

30 % privat

- Förderung über Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt Nordend“ (für Trimm-dich-Pfad und Spielstraße)
- Fördermöglichkeit der Kommunalrichtlinie des Bundesumweltministeriums für „Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“

Umsetzungsschritte

- Orte auf Umsetzbarkeit/Anforderungen der gewünschten Geräte prüfen
- Entwicklung einzelner Konzepte und Auswahl von Geräten unter Einbezug von Bürger*innen und Anwohner*innen
- Detailplanung der Standorte und Ausgestaltung
- Ausschreibung und Umsetzung

Dialogprozess

Ursprünglich wurde vorgeschlagen, auf dem neuen Grünstreifen zwischen dem Nordring und der Hafenallee eine Aktivmeile zu errichten – es stellte sich jedoch heraus, dass zwar die Idee einer Aktivmeile viel Anklang fand, jedoch der vorgeschlagene Ort als weniger geeignet beurteilt wurde: Zu laut, zu viel Verkehr, gerade für Kinder zu gefährlich aufgrund fehlender Begrenzung zur Straße. Daher wurden alternative Flächen vorgeschlagen, die sich besser eignen würden. Auch der Bolzplatz am Nordring wurde ins Auge gefasst – hier ist jedoch kaum Platz für zusätzliche Sportgeräte. Einig war man sich jedoch, dass der Bolzplatz nach der Neuanlage des Goetherings nicht wegfallen, sondern eine neue Fläche erhalten soll. Die Planungen für den „Park am Nordkap“ könnten auch Flächen für Sport und Spiel vorsehen, sodass auch die Idee ins Spiel kam, mobile oder versetzbare Sporthelemente aufzustellen, die später „weiterwandern“ könnten. Ebenso würde die Spitze der Hafeninsel, wo der „Park in den Dünen“ geplant ist, infrage kommen: Dieser kann zwar erst in drei bis vier Jahren fertiggestellt werden und die Planung einer Sportfläche ist noch offen – aber grundsätzlich könnte hier so etwas integriert werden.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Sport- und Spielangebote für Jung und Alt werden im Nordend dringend benötigt. Die Idee, bestehende Orte neu zu nutzen und dort Angebote zu schaffen, wird daher grundsätzlich begrüßt. Die vorgeschlagenen Orte bringen jedoch verschiedene Schwierigkeiten mit sich. So ist eine Laufstrecke im Bereich des Mainuferradwegs sehr kritisch zu sehen, da sie in diesem ohnehin schon stark frequentierten Bereich noch mehr Konflikte erzeugen könnte. Die Idee, Spiel- und Wipptiere im Bereich des Nordrings aufzustellen wird ebenfalls kritisch gesehen, da hier ein Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern befürchtet wird. Der Trimm-Dich-Pfad, der für eine Fläche am westlichen Mainufer vorgeschlagen wurde, könnte im Rahmen des geplanten Parks am Nordkap umgesetzt werden.

Dieses Projekt ist im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept für das Nordend verankert, jedoch sind hier umfangreichere Vorarbeiten und Abstimmungen mit den Grundstückseigentümern und anderen Beteiligten notwendig, damit die Stadt Offenbach Zugriff auf die Fläche erhält und das Projekt weiter vorangebracht werden kann. Eine konkrete Umsetzung kann daher im Augenblick nicht zugesagt werden.

Schatten am Hafen

Unterm Blätterdach das Ufer genießen

Die Offenbacher*innen freuen sich auf den Sommer, wenn an den Flächen am Hafenplatz, an der Hafentreppe und am Hafenspielplatz wieder die grünen Schattenspender aufgestellt werden und sie unter ihren Blättern ein Eis essen und den natürlichen Sonnenschutz genießen können.

So kann man entspannt die schönen Flächen am Wasser zum Ausruhen, Treffen und Spielen nutzen – in den heißen Phasen im Sommer sorgen die mobilen grünen Elemente für Schatten und Kühlung. Die stark versiegelte Fläche rund um den Hafen war früher im Hochsommer für viele zu heiß, um dort lang zu verweilen. Die Pflanzenwände und Bäume mit den eingebauten Sitzmöglichkeiten wurden von den Offenbacher*innen gut angenommen – sie sehen nicht nur gut aus, sie sind auch noch eine hilfreiche Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel. Gleichzeitig sorgen sie für eine Aufwertung des betonlastigen Platzes und bilden kleine kühlende Oasen. Bis die Bäume am Hafen größer sind, dienen sie als Zwischenlösung und werden in einer Testphase auf ihr Potenzial für die Aufwertung des Ortes und seiner Aufenthaltsqualität geprüft. Da sie nur in den heißen Monaten benötigt werden, können sie ruck, zuck auch wieder abtransportiert werden. Ein solarbetriebenes Bewässerungssystem versorgt die Pflanzen automatisch über den integrierten Wassertank. Gemeinsam mit der Stadtverwaltung kümmert sich eine Initiative aus dem Hafen um die Pflege der mobilen Grünelemente.



Projektidee #22

Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Stadtentwicklung und Städtebau (60.3)
- OPG – Offenbacher Projektentwicklungs-gesellschaft mbH

Weitere Beteiligte

- Ansässige Gastronomie
- Initiative/Kümmererschaft
- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)
- Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz (33)
- ESO – Eigenbetrieb Stadt Offenbach

Qualitätskriterien

- Temporäre mobile Grünelemente als Zwischenlösung, bis Bäume größer sind
- Begrünung trägt zur Kühlung auch abseits von Schatten bei
- Mehr Verweilinseln auf dem westlichen Teil des Hafenplatzes
- Klimaanpassungsmaßnahme, Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas
- Aufenthaltsmöglichkeiten ohne Konsumzwang

Katalysatoren

- Viel Gastronomie vor Ort: Interesse an guter Aufenthaltsqualität

Benötigte finanzielle Ressourcen

€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

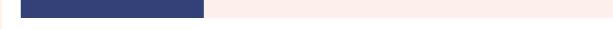
50 % städtisch



20 % Förderungen



30 % privat



- Fördermöglichkeit der Kommunalrichtlinie des Bundesumweltministeriums für „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“
- Mögliches Sponsoring durch Gastronomie

Umsetzungsschritte

- Standortauswahl mit Genehmigungs-erteilung
- Detailplanung und bauliche Umsetzung: Wetterbeständigkeit, Windfestigkeit der Objekte (Main ist Windschneise)
- Organisation von Kümmererschaft und Pflege sowie Transport/Lagerung



Dialogprozess

Die Projektidee basierte zunächst auf dem Vorschlag, Sonnensegel einzusetzen, um für Beschattung zu sorgen. Während im Online-Voting die Grundidee für gut befunden und der Bedarf nach schattigen Orten bestätigt wurde, überwogen dennoch deutlich die Forderungen nach Pflanzen, Bäumen und insgesamt mehr Grün auf dem Platz, das auch für eine Verbesserung der Luftqualität sorgen könnte. Gemeinsam mit weiteren Hürden – so die Fragen nach der Verankerung der Segel, ihrer Beschaffenheit, um auch starken Windböen standzuhalten, und Möglichkeit des flexiblen Auf- und Abbaus – wurde die Umsetzung in Form von Sonnensegeln im weiteren Verlauf des Dialogprozesses hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses infrage gestellt. Daraufhin wurde die Projektidee auf Überlegungen fokussiert, wie mobile grüne Elemente für Schatten sorgen könnten.

Ein wichtiger Hinweis beinhaltete die Beachtung des Radverkehrs auf dem Platz, der durch zusätzliche Verweilinseln nicht eingeschränkt werden dürfe.

Ebenfalls wurde eine vertikale Begrünung der Gebäude am Hafen und eine Bewässerung mit Mainwasser ins Spiel gebracht.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Der Hafenplatz wird bereits seit seiner Herstellung vor wenigen Jahren sehr gut von der Öffentlichkeit angenommen. Bei der Gestaltung wurden sowohl Bäume als auch Wasserelemente vorgesehen, um den Aufenthalt auch an heißen Sommertagen angenehm zu gestalten. Naturgemäß benötigen die Bäume einige Zeit, um ihre volle Verschattungswirkung zu entfalten. Für die Zwischenzeit könnten auch temporäre mobile Schattenspender eine Option sein. Sie könnten sowohl den Maßnahmen aus dem Klimakonzept 2035 als auch aus dem Hitzeaktionsplan der Stadt Offenbach Rechnung tragen. Bei der Aufstellung wäre jedoch zu beachten, dass keine Beeinträchtigungen für den Rad- und Fußverkehr entstehen und keine zusätzlichen Konflikte im Hinblick auf Lärm und Anwohner*innen geschaffen werden.

Die Dringlichkeit der Projektidee wird aus Sicht der Stadtverwaltung derzeit im Vergleich zu den anderen Vorschlägen als gering eingeschätzt. Eine Umsetzung kann daher aufgrund begrenzter Möglichkeiten aktuell nicht in Aussicht gestellt werden.

Mehr Platz für mehr Lebensqualität

Neugestaltung der Kreuzung Goethestraße/Ludwigstraße

Die Kreuzung Goethestraße/Ludwigstraße war schon vorher einer der zentralen Treffpunkte im Quartier. Ob beim Essengehen im Försters, beim Kaffeetrinken oder Billardspielen in der Bar Pulse oder beim Warten vor dem Kiosk mit Paketstation – hier begegnen einem häufig bekannte Gesichter. Seitdem die Gehwege verbreitert, der Verkehr beruhigt und insgesamt Platz für mehr Aufenthaltsqualität geschaffen wurde, ist die Kreuzung noch belebter geworden.

Aufgrund ihrer zentralen Lage im Quartier wurde die Kreuzung Goethestraße/Ludwigstraße als erste für eine Neugestaltung ausgewählt. Mit den Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung konnte gleichzeitig Platz für mehr Lebensqualität geschaffen werden (siehe auch: #6: Weniger ist mehr! Mehr Lebensqualität im Quartier durch weniger Durchgangsverkehr und Verkehrsberuhigung).

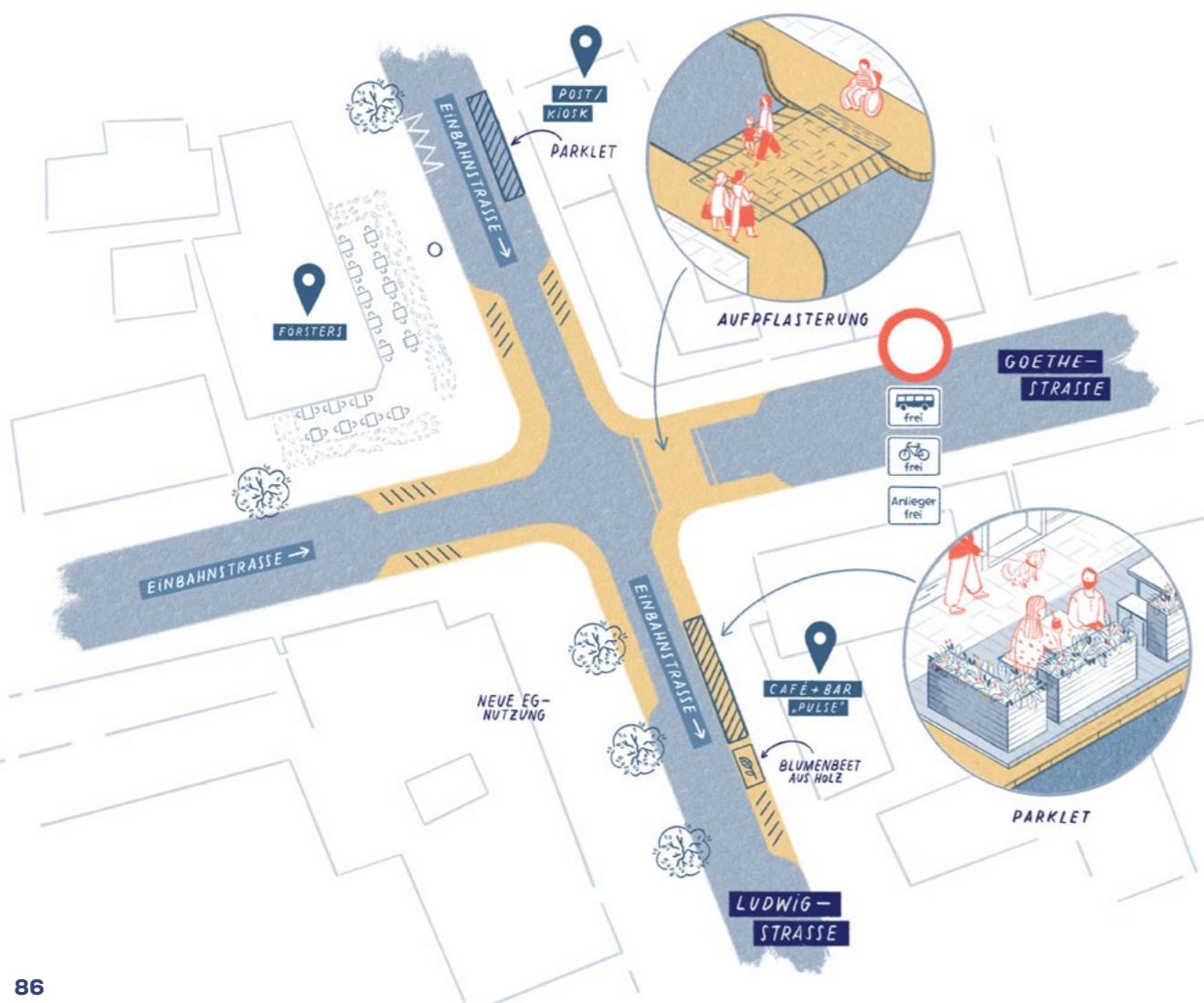
Durch die verbreiterten Gehwege im Kreuzungsbereich – auch Gehwegnasen genannt – wurde

Projektidee #26

der Verkehr verlangsamt und die Straßenüberquerung erleichtert.

Zuvor fehlende Fahrradbügel finden hier ebenso Platz wie ein gemütliches Parklet neben dem Café und Bar Pulse. Die Einfahrt in die nach Osten führende Goethestraße ist nur noch dem Bus-, Rad- und Anliegerverkehr gestattet – allen anderen macht die Aufpflasterung deutlich, dass sie hier nicht einfahren sollen und Fußgänger*innen Vorrang haben.

Testweise wurde ein weiteres Parklet vor dem Kiosk mit Paketstation errichtet und es zeichnet sich ab, dass es gut genutzt wird. Die weitere Belebung der Kreuzung mit erhöhter Passant*innen-Frequenz hat zu einem gestiegenen Interesse an der seit Längerem leerstehenden Erdgeschossfläche geführt. Zunächst wurde hier eine kulturelle Zwischennutzung genehmigt. Ob die Fläche langfristig für die rege Kulturszene zur Verfügung stehen oder hier ein kleines Lebensmittelgeschäft einziehen wird, steht noch nicht fest.



Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)
- Stadtentwicklung und Städtebau (60.3)

Weitere Beteiligte

- Amt für Kultur- und Sportmanagement (49)
- Ansässige Gastronomie
- Quartiersmanagement

Qualitätskriterien

- Weniger und langsamerer motorisierte Individualverkehr
- Sichere, barrierefreie Straßenüberquerung
- Mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Mehr Grün
- Aufenthaltsmöglichkeiten ohne Konsumzwang
- Insgesamt mehr Menschen mit höherer Verweildauer
- Aktivierung des Leerstands im EG an der südwestlichen Ecke

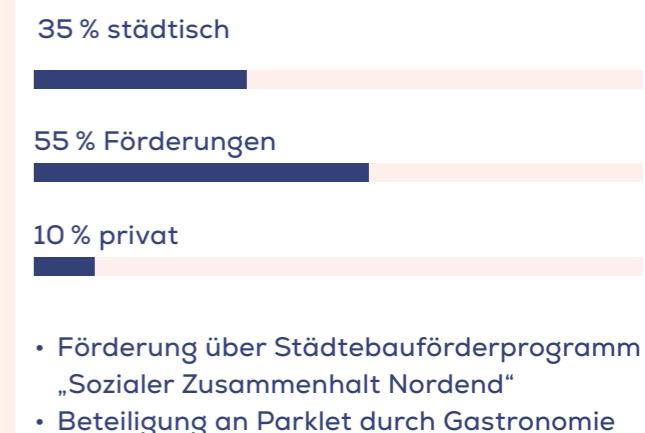
Katalysatoren

- Projektidee #6: Weniger ist mehr! Mehr Lebensqualität im Quartier durch weniger Durchgangsverkehr und Verkehrsberuhigung
- Gastronomie vor Ort: Interesse an guter Aufenthaltsqualität

Benötigte finanzielle Ressourcen

€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung



Umsetzungsschritte

- Beantragung Fördermittel
- Ausschreibung Straßengestaltung
- Abstimmung mit Gastronomie, Kiosk und Anwohner*innen
- Suche nach neuer Nutzung für EG-Leerstand
- Detailplanung und bauliche Umsetzung

Dialogprozess

Die Projektidee hatte ursprünglich den Titel „Gemütlich sitzen an der Kreuzung Goethestraße/Ludwigstraße“. In der Workshoprunde wurde jedoch deutlich, dass die reine Ergänzung von Sitzgelegenheiten hier nicht ausreichen würde, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Der teils sehr schnell fahrende Durchgangsverkehr müsste zunächst reduziert und verlangsamt werden, um die Aufenthaltsqualität an dieser Kreuzung zu erhöhen – dann könnte man auch über Sitzgelegenheiten nachdenken.

Somit wurde für diese Kreuzung exemplarisch der Ansatz der Projektidee #6 „Weniger ist mehr! Mehr Lebensqualität im Quartier durch weniger Durchgangsverkehr und Verkehrsberuhigung“ weiter ausformuliert. Durch die erweiterten Gehwege und die Reduzierung von Parkflächen im Kreuzungsbereich konnte auch Platz für weitere Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Auch die Schaffung von mehr Grün sollte bei einer Neugestaltung bedacht werden.

Außerdem wurde in dem Workshop darauf hingewiesen, dass eine Aktivierung des Leerstands im Erdgeschoss an der südwestlichen Kreuzungsecke wichtig für eine positivere Wahrnehmung und weitere Belebung der Kreuzung wäre. Hier gab es früher einmal ein Lebensmittelgeschäft – die Ladenfläche ist jedoch relativ klein. Da die Ludwigstraße als Kreativmeile im Nordend gilt, wäre hier auch eine kulturelle (Zwischen-)Nutzung gut denkbar. Weiterhin wurde geäußert, dass an dieser Kreuzung Fahrradbügel fehlen.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Diese Idee hat aus Sicht der Stadt Offenbach das Potenzial einen positiven Beitrag zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit und Steigerung der Aufenthaltsqualität im Quartier zu leisten. Dabei wäre ein Gesamtkonzept für das ganze Quartier wünschenswert, um hier möglichst weitreichende Verbesserungen zu erreichen. Insbesondere für die Aufpflasterung wäre eine Abstimmung mit dem Projekt #6 notwendig. Auch müsste die konkrete Umsetzbarkeit im Detail geprüft werden. Kleinere Verbesserungen, z.B. durch die Aufstellung von Parklets können jedoch auch durch Privatpersonen und mit Unterstützung durch das Quartiersmanagement sowie den Verfügungsfonds umgesetzt werden.

Hey du (Gehweg-)Nase!

Sicher die Kreuzung Bernardstraße/Pirazzistraße queren

Der Kreuzungsbereich Bernardstraße/Pirazzistraße war früher insbesondere für Kinder eine potenzielle Gefahrenstelle. In dem unnötig großen Straßenraum erschwertes rechtmäßig und unrechtmäßig parkende Autos die Übersicht für alle Verkehrsteilnehmenden und die Straßenüberquerung für den Fußverkehr. Mit einfachen Pollern konnte die Kreuzung schnell und kostengünstig übersichtlicher und sicherer gestaltet werden.

Pirazzistraße und Bernardstraße treffen nicht in einem 90-Grad-Winkel aufeinander. Damit hier auch große mehrachsige Fahrzeuge – beispielsweise der Feuerwehr oder der Müllabfuhr – von Süden aus der Pirazzistraße kommend nach rechts auf die als Einbahnstraße ausgewiesene Bernardstraße abbiegen können, braucht es für die sogenannte Schleppkurve dieser Fahrzeuge viel Straßenraum. Jedoch lange nicht so viel wie bisher!

Falsch parkende Autos und insbesondere an der südöstlichen Ecke der Kreuzung parkende Autos führten dazu, dass Passant*innen die Straße

Kurzfristige Umgestaltung:



Projektidee #28

erst einsehen konnten, wenn sie bereits auf ihr standen. Besonders gefährlich für die Schul Kinder, die hier – beispielsweise aus dem neuen Goethequartier kommend – jeden Tag zur Goetheschule gehen.

Mit abgepolierten Gehwegnasen – in der Fachsprache als „Vorgezogene Seitenräume“ oder „Gehwegvorstreckungen“ bezeichnet – wurde Abhilfe geschaffen. Die Gehwege wurden durch die mit Pollern abgegrenzten Bereiche in den Kreuzungsecken näher an die Fahrbahn herangeführt und in der Kurve darf und kann nun nicht mehr geparkt werden. Die Gehwegnasen verkürzen somit den Querungsweg für den Fußverkehr und verbessern die Sichtverhältnisse in den Kurven. Zusätzlicher Vorteil: Die Einengungen verlangsamen den Kfz-Verkehr. Auf den abgegrenzten Flächen wurden zudem Fahrradbügel installiert.

Langfristiges Ziel: Eine komplette Neugestaltung der Kreuzung, bei der die Gehwege auch baulich bis in die im ersten Schritt abgepolierten Bereiche ragen.

Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)
- Stadtentwicklung und Städtebau (60.3)
- Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz (33)

Weitere Beteiligte

- Arbeitskreis Mobilitätsmanagement in Kitas und Schulen

Qualitätskriterien

- Möglichst kurze Wege über die Kreuzung
- Bessere Einsehbarkeit der Kreuzung
- Erhöhte Sicherheit und Sicherheitsgefühl
- Verhinderung von Falschparken
- Reduzierte Durchfahrtsgeschwindigkeiten – insbesondere beim motorisierten Verkehr
- Barrierefreie Übergänge zwischen Bürgersteig und Straße
- Langfristig: zusätzliche Nutzung der gewonnenen Flächen für mehr Grün und bessere Aufenthaltsqualität > Aufwertung der gesamten Kreuzung

Katalysatoren

- Projektidee #6: Weniger ist mehr! Mehr Lebensqualität im Quartier durch weniger Durchgangsverkehr und Verkehrsberuhigung

Maßnahme im ISEK Nordend:

- 4.5 Ausbau und Sanierung der Gehwege

Benötigte finanzielle Ressourcen

€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

40 % städtisch	<div style="width: 40%; background-color: #333; height: 10px;"></div>
60 % Förderungen	<div style="width: 60%; background-color: #333; height: 10px;"></div>
0 % privat	<div style="width: 0%; background-color: #f0f0f0; height: 10px;"></div>

- Förderung über Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt Nordend“ (für langfristige Variante)
- Fördermöglichkeiten im Rahmen der verbesserten BMUV-Kommunalrichtlinie im Bereich nachhaltige Mobilität (Fahrradbrücken, Gehwege)

Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit Zuständigen für Schulwegeplanung
- Erhebung von Verkehrsdaten
- Beantragung Fördermittel
- Detailplanung und bauliche Umsetzung
- Evaluation und ggf. Planung Variante 2

Dialogprozess

Die ursprüngliche Projektidee bestand darin, innerhalb der recht großen Straßenfläche in der südöstlichen Kreuzungcke statt Parkplätzen ein Parklet zu errichten (Pflanzen, Plaudern, Pizza: Parklet an der Pirazzistraße).

Im weiteren Verlauf des Prozesses wurde jedoch deutlich, dass es hier zunächst um eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr gehen sollte. Eine Elterngruppe hatte sich parallel zu dem Beteiligungsprozess mit dieser Kreuzung beschäftigt, da sie auf dem Schulweg vieler Kinder vor allem zwischen dem neuen Goethequartier und der Goetheschule liegt.

Den Workshopteilnehmenden war wichtig, dass hier schnell gehandelt wird und kein kompletter Umbau der Kreuzung abgewartet werden sollte. Daher kam der Vorschlag auf, mit Pollern Bereiche für den motorisierten und den ruhenden Verkehr abzugrenzen. Dabei sollten auch möglichst barrierearme Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, wofür einige Bordsteinkanten beispielsweise mit kleinen Rampen abgeflacht werden könnten.

Langfristig wurde jedoch auch eine komplette Umgestaltung entsprechend dem Bild weiter unten gewünscht. (Hierfür bedürfte es natürlich deutlich höherer finanzieller Ressourcen als auf der vorherigen Seite angegeben.) Auf den dann neu entstehenden Flächen – vor allem in der südöstlichen Kreuzungcke – könnte dann auch ein Parklet oder Ähnliches entstehen.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Die Einschätzung dieser Projektidee deckt sich im Wesentlichen mit dem vorherigen Projekt #26. Ein Gesamtkonzept für die Umgestaltung von Kreuzungsbereichen wäre vorab sinnvoll. Ebenso wäre auch hier die konkrete Umsetzbarkeit zu prüfen. In der vorgestellten Form, insbesondere bei der kurzfristigen Variante gibt es Bedenken hinsichtlich der Barrierefreiheit sowie in Bezug auf stadtgestalterische Aspekte. So werden Poller auch für die temporäre Lösung nicht als ideal angesehen. Hier sollten andere Varianten gesucht werden, wie z.B. Pflanzbehälter. Insgesamt wäre eine stärkere Kombination mit Begrünungsmaßnahmen wünschenswert.

Die Projektidee wird inhaltlich unterstützt, kann aufgrund fehlender Ressourcen jedoch kurzfristig nicht durch die Stadt Offenbach weiterverfolgt werden.

Langfristige Umgestaltung:



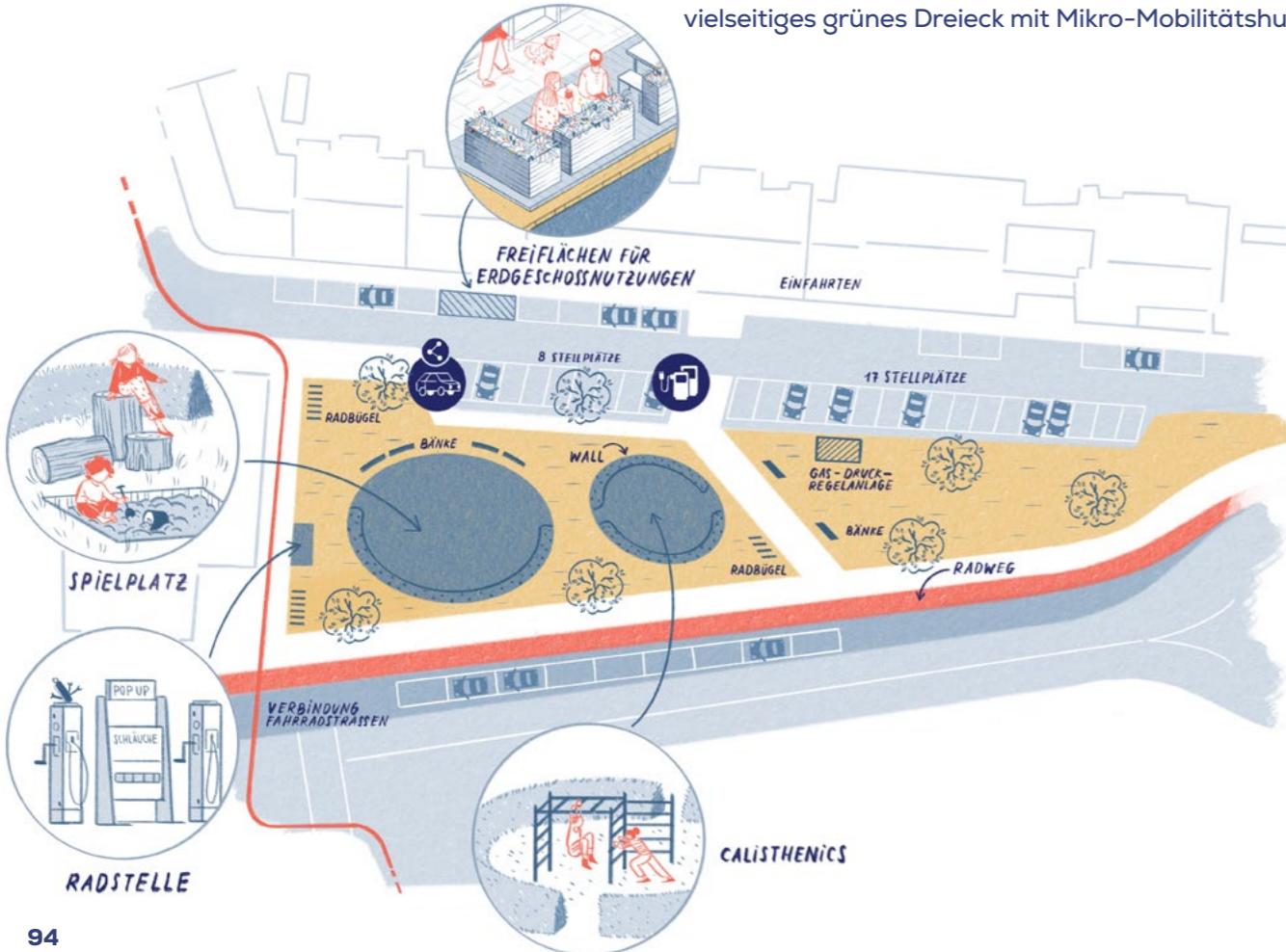
Mein Park, der hat drei Ecken

Umnutzung und Neugestaltung der Fläche am Karl-Carstens-Platz

Direkt am Karl-Carstens-Platz befand sich einmal eine unscheinbare schmale, dreieckige Parkfläche zwischen Domstraße und Berliner Straße. Seit der Neugestaltung bietet er viele Orte zum Verweilen: Der ehemalige Parkplatz ist zu einer Grünfläche geworden, auf der sich Jung und Alt an Spiel- und Sportgeräten treffen und die urbane Atmosphäre genießen.

Die Fläche am Karl-Carstens-Platz ist nicht wiederzuerkennen: vom tristen, grauen Parkplatz zum lebendigen Platz mit Aufenthaltsqualität und Vielfalt. Mithilfe eines landschaftsplanerischen Entwurfs ist aus Grau Grün geworden.

Der ruhende Verkehr hat keinen Vorrang mehr – die noch vorhandenen Parkplätze befinden sich nun als Querparkplätze am oberen Rand zur Domstraße. Hier gibt es E-Ladesäulen und feste Parkplätze für Carsharing-Autos. Da die Domstraße für eine Einbahnstraße sehr breit war, konnte sie verschmälert und die Gehwege im Gegenzug verbreitert werden. Auf der nördlichen Straßenseite wurden einige Parkplätze zur Freude vieler Anwohner*innen und der Ladenbesitzer*innen der Erdgeschosszone zu einem Parklet umfunktioniert.



Projektidee #29

Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)
- Stadtentwicklung und Städtebau (60.3)

Weitere Beteiligte

- Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz (33)
- Bauverwaltung (60.1)
- Amt für Kultur- und Sportmanagement (49)

Qualitätskriterien

- Multifunktionale Fläche (Grün, Sport/Spiel/Aufenthalt, Mobilitätshub)
- Zusammenspiel aus Stadtraum, Aufenthaltsqualität und Rad- und Fußwege-Führung in einem integrierten Gesamtkonzept
- Gepflegte Grünfläche mit Bäumen
- Barrierefreie Platzgestaltung
- Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas
- Erhöhung der Biodiversität

Katalysatoren

Maßnahme im ISEK Nordend:

- 1.2 Umgestaltung der Parkplatzfläche am Karl-Carstens-Platz



Benötigte finanzielle Ressourcen

€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

40 % städtisch	
60 % Förderungen	
0 % privat	

- Fördermöglichkeiten zur Biodiversität
- Förderung über Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt Nordend“

Umsetzungsschritte

- Auslobung und Betreuung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs mit Bürger*innen-Beteiligung
- Detailplanung
- Umbau der Fläche
- Pflege und Instandhaltung des Platzes

Dialogprozess

In der Projekte-Werkstatt kamen die Bedenken auf, dass der Parkplatz stets voll ist und durch die Wegnahme der Parkplätze sich die Parkraumsuche in das Quartier verlagern könnte. Zudem waren sich einige Teilnehmer*innen der Online-Workshops unsicher, ob eine Grünfläche mit Aufenthaltsmöglichkeiten an der viel befahrenen Berliner Straße tatsächlich in Anspruch genommen wird. Aber mit Hinblick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie den Umstieg auf E-Antriebe konnten viele neue Perspektiven gewonnen werden. Die im Projekttext dargestellte Nutzung mit Spiel- und Sportflächen war nur ein Aspekt, der in den Workshops diskutiert wurde. Es wurde sich zudem eine Kombination von Spielplatz und etwas Praktischem wie ein Mobilitätshub mit Paketstation gewünscht. Aber auch weitere Nutzungen wie die Integration von Wasserelementen im Boden, Ergänzung um eine Verteil-, Fahrradverleih- oder Lastenradverleihstation (zumal ein neuer Supermarkt dort kürzlich eröffnet hat) konnten sich viele vorstellen.

Seitens der Stadt Offenbach gab es für die Fläche noch die Hinweise, dass durch die frühere Nutzung des Grundstücks als Tankstelle ggf. vorhandene Bodenverunreinigungen zu beachten sind.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Der Vorschlag wird von Seiten der Stadt Offenbach begrüßt. Das Vorhaben ist bereits im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept für das Nordend enthalten und soll in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Erste Untersuchungen bzw. Vorbereitungen für das Projekt laufen bereits.

Eine wesentliche Herausforderung für die Umsetzung liegt im voraussichtlich notwendigen Wegfall von Stellplätzen und dem gleichzeitig bereits heute hohen Parkdruck. Auch bei der Frage, welche konkreten Nutzungen sich für diesen Ort eignen, gilt es, die Ideen noch weiter zu vertiefen. Bei der Umgestaltung ist zu beachten, dass ein Teil des Platzes als möglicher Standort für Elektroladeinfrastruktur gesichert werden sollte. Auch die verschiedenen Aspekte des Stadtklimas sollten hier besondere Berücksichtigung finden.

Dieses Projekt wird durch die Verwaltung weiterverfolgt und soll umgesetzt werden.

Schnell durchs Quartier

Modellprojekt für E-Scootersharing im Nordend

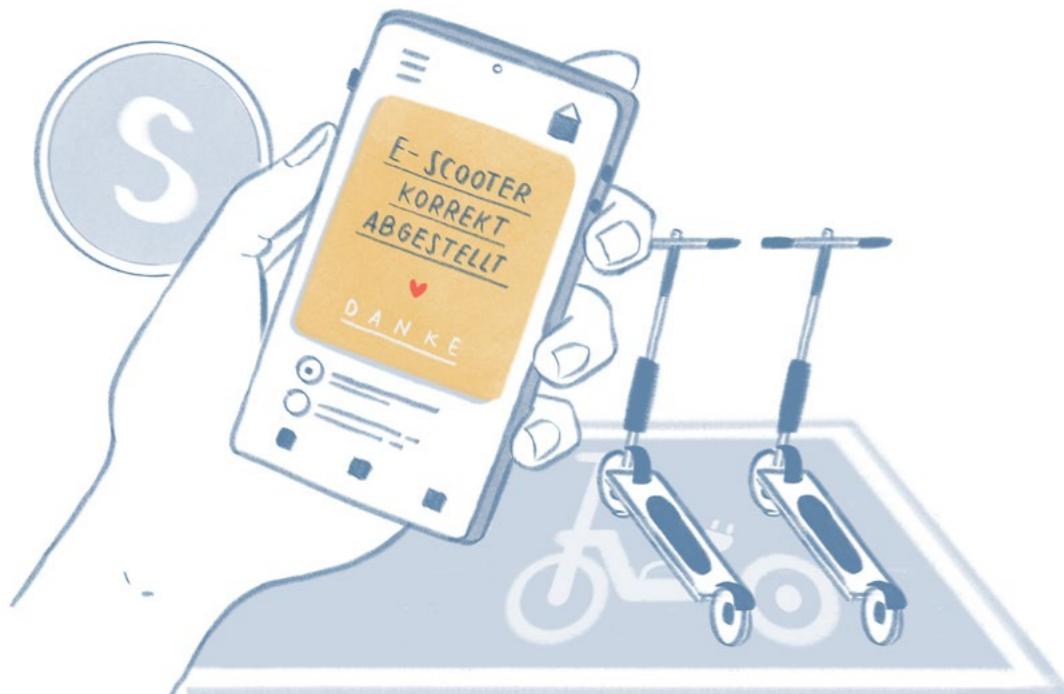
Mit dem E-Scooter bequem zur S-Bahn-Station rollen: Das Nordend bietet sich – insbesondere seit der Bebauung der Hafeninsel – ideal als Modellquartier zum Testen von Mikromobilität an.

Kein Ort ist hier weiter als 1,5 Kilometer von der S-Bahn-Station Ledermuseum entfernt. Mit dem Bus muss man immer einmal um das Quartier herumfahren, um zur S-Bahn zu gelangen. Für eine schnellere Anbindung an die S-Bahn-Station werden daher in einem gemeinsamen Modellprojekt mit einem Anbieter für einen begrenzten Testzeitraum E-Scooter angeboten. Besonders die näher am Hafen lebenden und arbeitenden Menschen nutzen das Angebot häufig. Der Clou: Die schmalen Gehwege des Nordends werden von den Rollern nicht versperrt. Von Anfang an wurden feste Abstellzonen für die E-Scooter definiert – nur hier kann die Ausleihe gestartet und beendet werden. Die Flächen sind farbig markiert und es ist klar: Hier darf sich auch niemand anderes mit Pkw draufstellen.

Zusätzlich gibt es ein paar Abstellflächen, die nur in der App erkennbar sind – Geofencing nennt sich diese Methode. Gleiches Prinzip: Nur auf definierten kleinen Flächen können die E-Scooter ausgeliehen und abgestellt werden. Einziger Unterschied: Die Flächen sind im Straßenraum nicht farbig markiert und erkennbar und somit ideal für einen Test geeignet. Die Bereitstellung von Abstellflächen bietet zudem einen finanziellen Anreiz für die Stadt Offenbach. Als Sonderflächen ausgewiesen, zahlen Anbieter hierfür eine Sondernutzungsgebühr.

Am Ende der Testphase wird eine Evaluation mit Befragung durchgeführt. Erst im Anschluss wird entschieden, ob das Projekt weitergeführt, angepasst – so z. B. an Mobilstationen – oder gar eingestellt wird.

Projektidee #35



Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz (33)
- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)

Weitere Beteiligte

- Stadtentwicklung und Städtebau (60.3)
- E-Scooter-Anbieter
- EVO – Energieversorgung Offenbach AG

Qualitätskriterien

- E-Scooter werden korrekt geparkt
- Einfache und niedrigschwellige Anmeldung und Nutzung
- Verknüpfung der Verkehrsarten durch Mobilstationen
- Wenn möglich, Kombination verschiedener Angebote in einer App
- Regulierung der Anbieter seitens der Stadt Offenbach

Katalysatoren

Maßnahme im ISEK Nordend:

- 4.7 Verkehrsberuhigung und Schaffung innovativer Mobilitätsangebote

Benötigte finanzielle Ressourcen

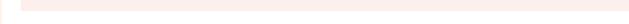
€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

25 % städtisch



0 % Förderungen



75 % privat



Umsetzungsschritte

- Bedarfsanalyse des Mobilitätsverhaltens
- Ermittlung von Abstellflächen und Flottenumfang
- Abstellflächen als Sonderflächen definieren
- Ausschreibung E-Scooter-Anbieter und Zuschlagsvergabe
- Laufende Evaluation und Anpassung

Dialogprozess

Die Projektidee wurde sehr kontrovers diskutiert. Es besteht seitens der Anwohner*innen die Sorge, dass die E-Scooter im Weg herumstehen oder in den Main geworfen werden. Auch seitens der Verwaltung gibt es aus diesen Gründen Vorbehalte gegenüber diesem Fortbewegungsmittel. In der Projekte-Werkstatt wurden E-Scooter als ein Ansatz zur Überwindung der „letzten Meile“ jedoch als interessant und verfolgenswert empfunden. Die Möglichkeit, von der S-Bahn-Station Ledermuseum im Süden des Projektgebiets schnell in den Norden zum Hafen zu gelangen und zurück, klang für viele sehr attraktiv. Die Bereitstellung von Abstellflächen, in denen ausschließlich eine Rückgabe und Ausleihe erfolgen kann, erschien einigen Beteiligten für den Modellprojekt-Ansatz als sehr sinnvoll.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

E-Scooter bieten grundsätzlich eine Möglichkeit, die sogenannte „letzte Meile“ zwischen ÖPNV-Haltestelle und Wohnung zu überbrücken. Insbesondere für die Anbindung des Hafens könnten sie ein attraktives Angebot darstellen. Hierbei ist darauf zu achten, dass keine zusätzlichen Verkehre generiert werden und die E-Scooter auch wirklich konventionell motorisierte Wege ersetzen. Aufgrund ihrer bisher nicht günstigen Umweltbilanz und des hohen Vandalismuspotenzials sind sie jedoch auch problematisch und werden durch die Stadt Offenbach nicht aktiv als Verkehrsmittel gefördert. Stattdessen sollte der Fokus auf die Verbesserung des Fußverkehrs gerichtet werden. Sollte es dennoch zu einer Einführung von E-Scootern in Offenbach kommen, bildet das dargestellte Konzept sicher eine sinnvolle Möglichkeit, den Aspekt des wilden Parkens in den Griff zu bekommen. Aufgrund der eher schmalen Gehwege im Nordend bestünde dort sonst die Gefahr einer weiteren Verschlechterung der Fußgänger-freundlichkeit.

Die Projektidee wird durch die Stadt Offenbach nicht aktiv weiterverfolgt.

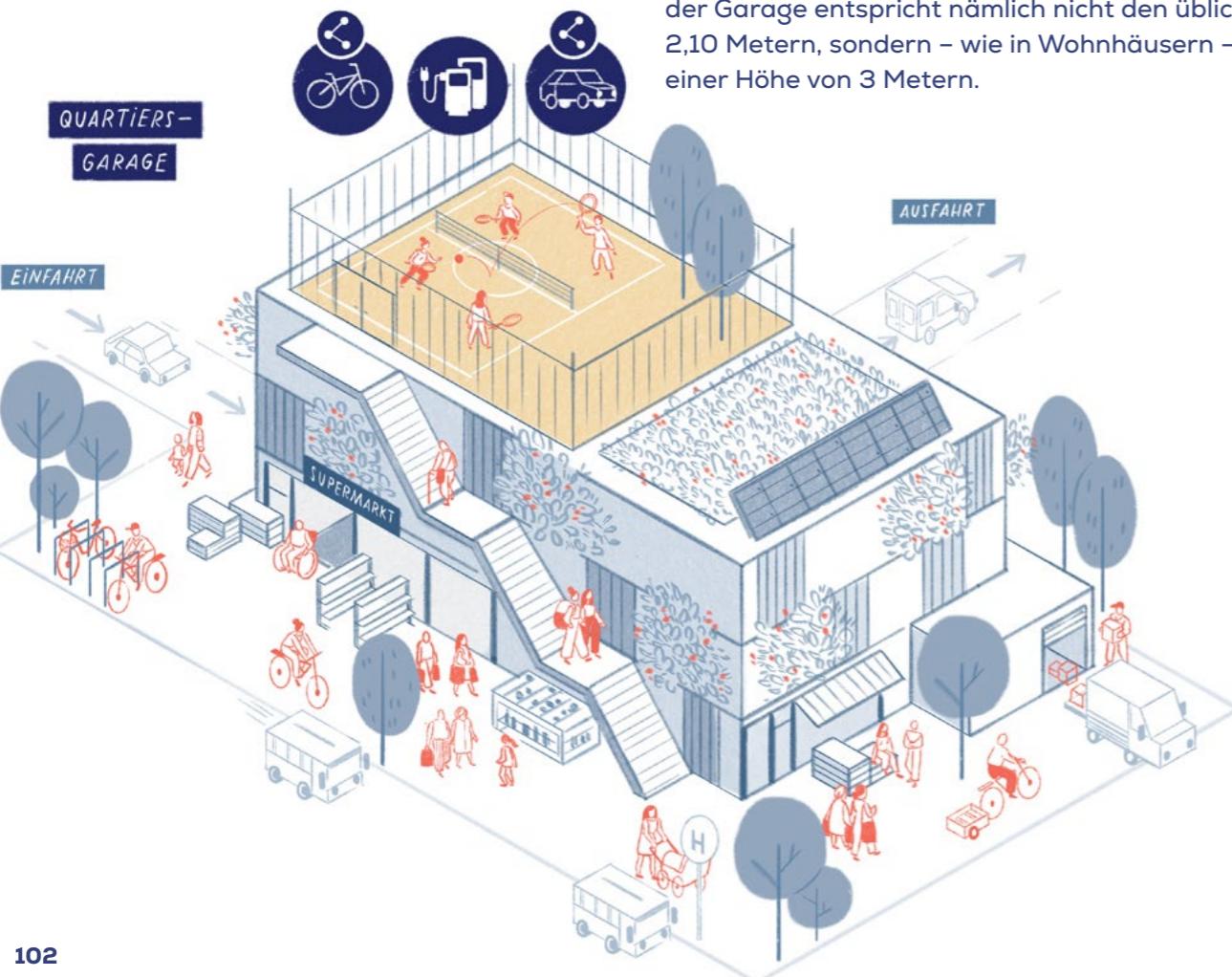
Die Kiste parken

Multifunktionale Quartiersgarage für das Nordend

Um mehr Flächen für Gehwege, öffentliche Plätze und Stadtgrün zu schaffen – ohne dabei den Parkdruck im Quartier weiter zu erhöhen – und um gleichzeitig neue Mobilitätsangebote zu stärken und den Parksuchverkehr zu reduzieren, wurde im Nordend eine multifunktionale Quartiersgarage eingerichtet.

Die Quartiersgarage im Offenbacher Nordend ist zu einer zentralen Adresse geworden – sie ist der neue „Place to be“. Sie ist nicht einfach nur ein grauer Kasten, in dem Autos abgestellt werden. In der Erdgeschosszone gibt es Geschäfte und eine Paketstation. Eine neue Bushaltestelle, eine Bikesharing-Station und eine Ausleihstation für E-Lastenräder ermöglichen ein schnelles Hin und Her zwischen dem Zuhause oder der Arbeit und diesem neuen Mobilitätshub.

Eine Etage höher in dem architektonisch offen und attraktiv gestalteten Gebäude befinden sich Carsharing-Angebote mit unterschiedlich großen Autos, die je nach Bedarf gebucht werden können. Noch eine Etage darüber befinden sich flexibel mietbare Parkflächen für private Autos. Wer beim Parken Geld sparen möchte, bietet



Projektidee #36

sein Auto über Sharing-Plattformen an und teilt es mit anderen Menschen, wenn das Auto selbst gerade nicht gebraucht wird. Natürlich ist die Garage mit umfangreichen E-Lademöglichkeiten ausgestattet.

Darüber hinaus bietet die Quartiersgarage Raumangebote für die Menschen vor Ort, die besonders gerne als Proberäume von Bands, für Ausstellungen oder zum Testen neuer Selbstständigkeiten – beispielsweise von Yogastudios – günstig angemietet werden können.

Auf dem Dach, das über eine äußere Erschließung und barrierefrei per Fahrstuhl erreichbar ist, gibt es Raum für Spiel, Sport und Spaß. Hier treffen sich Kinder, Erwachsene und Ältere, um sich gemeinsam sportlich zu betätigen oder den anderen dabei zuzusehen. Von hier aus erhält man außerdem eine super Aussicht auf das Quartier.

Der Clou: Die Quartiersgarage ist besonders nachhaltig gebaut worden. Sollte es irgendwann keinen Bedarf mehr an den Abstellflächen geben, dann kann das Gebäude in Wohn- oder Arbeitsraum umgewandelt werden. Die Deckenhöhe in der Garage entspricht nämlich nicht den üblichen 2,10 Metern, sondern – wie in Wohnhäusern – einer Höhe von 3 Metern.

Zeitdauer



Beteiligte

Projekträger*innen

- Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde (60.2)
- OPG – Offenbacher Projektentwicklungs-gesellschaft mbH

Weitere Beteiligte

- Bauverwaltung (60.1)
- Stadtentwicklung und Städtebau (60.3)
- Hochbaumanagement (60.4)
- Private Projektentwickler*innen

Qualitätskriterien

- Ruhenden Verkehr und Parksuchverkehr im Quartier reduzieren
- Ansprechende Architektur mit Nachnutzungskonzept
- Kurze Wege in und aus dem Parkhaus raus
- Vielfältige Mobilitätsangebote: Mobilitäts-hub mit Carsharing, Lastenrad-/Bikesharing, Ladehubs
- Dachnutzung (Sport-, Spielfläche mit Grünanteil, Solar)
- Weiterer Mehrwert für das Quartier: zentrale Adresse mit Einkaufsladen, Paketstation etc.

Katalysatoren

- Der Messe-Parkplatz wird bebaut – potenzieller Ort für die Quartiersgarage

Maßnahme im ISEK Nordend:

- 4.4 Bau von Quartiersgaragen und Gründung einer städtischen Betreibergesellschaft



Nutzung als Quartiersgarage



Nachnutzung als Wohn- oder Bürogebäude

Benötigte finanzielle Ressourcen

€	€€
bis 100.000 €	bis 500.000 €
€€€	€€€€
bis 5.000.000 €	über 5.000.000 €

Denkbare Finanzierung

15 % städtisch

15 % Förderungen

70 % privat

- Fördermöglichkeit: Mobilitätsfördergesetz des Landes Hessen (MobFÖG)
- Die Möglichkeiten und die Höhe einer Förderung hängen vom Realisierungsmodell ab

Umsetzungsschritte

- Voruntersuchungen mit Standortauswahl
- Erhebung von Verkehrszahlen und Verkehrsmodellierung
- Beantragung Fördermittel
- Gewinnung von Investor*innen/Betreiber*innen für die Einheiten finden
- Städtebaulich-architektonisches Wettbewerbsverfahren für die Gestaltung der Garage mit Bürger*innen-Beteiligung
- Bau der Quartiersgarage

Dialogprozess

Die Idee einer Quartiersgarage wurde prinzipiell als sehr positiv angesehen. Viele Bewohner*innen des Nordends wünschen sich weniger ruhenden Verkehr in den Straßen und die dadurch entstehende Entschleunigung des Verkehrs im Quartier. Die Kombination aus Parkhaus, Einkaufszentrum, Sportmöglichkeit und Mobilitätshub wurde besonders begrüßt. Einzelne Stimmen waren aber auch durchaus kritisch. So konnten sich ein paar Teilnehmende der Online-Workshops nicht vorstellen, das Auto nicht wohnortnah zu parken. Für sie persönlich käme der zusätzliche Weg nicht infrage, nichtsdestotrotz haben sie das Konzept der Quartiersgarage begrüßt.

Eine große Herausforderung bleibt die Suche nach einem geeigneten Standort.

Feedback der Verwaltung zur Projektidee

Aufgrund des hohen Nachfragedrucks auf die Freiflächen im Nordend ist eine umfassende Neuordnung des ruhenden Verkehrs sinnvoll. Einige Projekte sehen zudem eine Umwandlung von PKW-Stellplätzen in Flächen für Freizeit, Erholung und Klimaschutz vor. Quartiersgaragen könnten hier eine Lösung darstellen. Die Idee ist daher auch bereits als Maßnahme im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept für das Nordend formuliert. Bisher scheitert der Bau einer solchen Garage an der Verfügbarkeit einer geeigneten Fläche und auch am Betrieb. Da jedoch an beiden Punkten immer wieder neue Entwicklungen in Gang kommen, wird das Projekt weiterverfolgt und soll nach Möglichkeit umgesetzt werden. Denkbar wären dabei auch Kooperationen mit privaten Investoren.

Die Projektidee wird inhaltlich unterstützt, kann aber aufgrund fehlender Flächen nicht kurzfristig durch die Stadt Offenbach weiterverfolgt werden.

Die Top-16-Projektideen wurden in den Ideen-Workshops vertieft bearbeitet – darüber hinaus gab es 21 weitere wertvolle Projektideen, die auf der Grundlage der Online-Beteiligung und des ersten Ideen-Workshops entwickelt und im Rahmen der Online-Abstimmung durch Kommentare bereichert und ergänzt wurden. Diese zahlreichen Ideen werden nachfolgend im Projektschatz in kondensierter Form dargestellt. Auch hier haben wir die Projektideen in der Vergangenheitsform beschrieben und unter „Dialogprozess“ die Hinweise und Rückmeldungen zu den Ideen aus dem Online-Voting aufgenommen.

#2 Mit dem Rad zum Märtchen und zur Schule! Neue Fahrradstellplätze für den Goetheplatz

Ob für den Einkauf auf dem Märtchen oder einem gemeinsamen Plausch auf dem Platz: Abstellmöglichkeiten gibt es nun genug auf dem zentralen Quartiersplatz. Das Beste daran: Die neuen Stellplätze können auch von den Schüler*innen der Goetheschule genutzt werden und kommen so dem ganzen Quartier und dessen Mobilität zugute. Auch Stellplätze für Lastenräder und Dreiräder für Senior*innen sind dabei Teil der neuen Installation.

Dialogprozess: Im Rahmen des Online-Votings wurde diese Projektidee mäßig angenommen: Es wurde die Befürchtung geäußert, dass durch die neuen Abstellmöglichkeiten die von Kindern bespielte Fläche am Goetheplatz kleiner wird. Auch wird befürchtet, dass sich das Beschädigungspotenzial an abgestellten Rädern erhöht.

#5 Das Nordend ist ein Superblock! Mehr Lebensqualität und Ruhe im Kiez

Der Superblock aus Barcelona stand Modell: Jeder Verkehr, der nicht notwendigerweise innerhalb des Nordends verläuft, wird in Hauptverkehrsadern am Rand entlanggeführt. So wurde das Nordend im Inneren zu einer großen, zusammenhängenden Begegnungszone, in der sich ausschließlich Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und öffentliche Verkehrsmittel bewegen dürfen.

Lieferverkehre, Anwohner*innen und Handwerker*innen haben gut organisierte Sonderrechte mit starker Geschwindigkeitsbeschränkung bekommen, damit alle schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen sicher und entspannt unterwegs sein können. So entstanden zahlreiche fußgängerfreundliche öffentliche Räume, die zu Aufenthalt und Begegnung einladen. Ein weiterer Pluspunkt: Die Strategie ließ sich schrittweise umsetzen. Temporäre Straßensperrungen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen als Interventionen im öffentlichen Raum geben den Anwohner*innen zunächst einen Eindruck, wie sich das gemeinsame Leben mit weniger Geschwindigkeit und mehr Raum zum Draußensein anfühlt.

Dialogprozess: Der Superblock stieß sowohl auf Begeisterung als auch Ablehnung: Während das Nordend von einigen als idealer Ort für das Barcelona-Modell beurteilt wurde, sorgen sich andere, dass sich der Mietspiegel dadurch erhöhen könnte. Auch wird eine Verlagerung des Verkehrs an andere Stellen in der Stadt befürchtet. Jedoch haben viele der Idee ein großes Potenzial für mehr soziales Leben, gute Luft, Begrünung und weniger Abhängigkeit vom Auto bescheinigt. Das eigene Lebensumfeld würde aufgewertet, auch im Hinblick auf eine Verkehrsberuhigung und erhöhten Freizeitwert. Durch eine engere, weniger anonyme Nachbarschaft könnten sich auch Modelle des Carsharings leichter etablieren. Mehrfach wurde auf die notwendige Schaffung einer zentralen Parkmöglichkeit hingewiesen, die ähnlich zur Projektidee #36: „Die Kiste parken“ eine multifunktionale Quartiersgarage mit Spiel- und Sportmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität, einem Markt und insektenfreundlicher Begrünung beschreibt. Eingebettet in die umfassende Superblock-Idee, so eine der Einschätzungen, könnten sich viele der anderen kleineren Projektideen noch besser realisieren lassen.

#8 Clever unterwegs! Die Kommunikationskampagne fürs smarte Autofahren im Nordend

Viele Menschen haben sich früher über überhöhte Geschwindigkeiten und falsch parkende Autos im Nordend beschwert. Das nagte am sicheren Unterwegsseinen – insbesondere für ältere Menschen und Kinder – sowie an der Aufenthaltsqualität. Eine Kommunikationskampagne hat in Kombination mit Maßnahmen wie zusätzlichen Kontrollen viel bewegt. Flyer unter den Scheibenwischern sowie Plakate im öffentlichen Raum wiesen Falschparker*innen auf ihren Verstoß hin. Workshops mit Kindern im öffentlichen Raum sowie temporäre Verkehrsberuhigungen schärfen das Bewusstsein. Lebendige öffentliche Räume schaffen statt Auto-Abstellflächen, lautete das Motto.

Dialogprozess: Einem Kommentar zufolge sei vielen Autofahrer*innen ihr Fehlverhalten oftmals nicht bewusst oder dieses Verhalten schleiche sich langsam ein. Durch eine starke Kommunikation könnte das Bewusstsein geschärft und die Stimme der Fußgänger*innen stärker berücksichtigt werden. Die Rückeroberung bzw. Verteilung des öffentlichen Raums wird bei dieser Argumentation als ein ständiger Kommunikationsprozess betrachtet, der darüber entscheidet, was gesellschaftlich geduldet oder geächtet wird. Die Projektidee würde zudem den Kindern im Quartier die Möglichkeit geben, weitere Spielflächen für sich zu erobern. Es wurde jedoch auch gefordert, regelmäßige Kontrollen mit Strafzetteln umzusetzen, da dies als einzige wirksame Methode betrachtet wird. Andere Stimmen befürchten im Wegfall von Auto-Abstellflächen negative Auswirkungen in Form von einem Attraktivitätsverlust des Viertels.

#9 Fuß vom Gas: Sanfte Geschwindigkeitsreduktion rund um den Goetheplatz

Ein bisschen entspannter sind die Leute auf dem Goetheplatz unterwegs, seitdem an einigen Stellen rund um den Platz die Fahrbahn für Autos punktuell leicht erhöht wurde. Die sanften Hügel sorgen dafür, dass die Autofahrenden den Fuß vom Gas nehmen. Früher beschwerten sich viele Fußgänger*innen über drängelnden Kfz-Verkehr mit überhöhter Geschwindigkeit. Die sogenannten Aufpflasterungen haben außerdem einen weiteren Vorteil: Mit ihrer Höhe von ca. zehn Zentimetern haben sie Gehwegniveau und dienen den Fußgänger*innen damit als neue bequeme und nahezu barrierefreie Querungsstellen.

Dialogprozess: Im Rahmen des Online-Votings wurde die Projektidee rund um den Goetheplatz rege diskutiert. Dass der Goetheplatz ein Ort mit drängelndem Verkehr und eine weitere Reduzierung des Kfz-Verkehrs nötig sei, sahen nicht alle Teilnehmenden des Votings so. Jedoch führen aus Sicht einiger Kommentator*innen fehlende Kennzeichnungen für Fußgänger*innen-Übergänge, enge Straßen und die Problematik, dass sich nicht alle an die vorgegebene Schrittgeschwindigkeit halten, zu heiklen Situationen besonders für Fußgänger*innen und Radfahrende. Um mehr Freiheit für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen, wurde dafür plädiert, die Verkehrsleitung zu ändern und den Platz teilweise bis hin zu vollständig autofrei zu gestalten. Auch wurde angeregt, anstatt nur auf den Autoverkehr Einfluss zu nehmen, sollte das Projekt als Gesamtkonzept für eine Platzgestaltung hin zu einem guten Raum mit Aufenthaltsqualität für die Bewohner*innen gedacht werden. Es könne sich bereits eine positive Wirkung farbigen Fahrbahnmarkierungen oder Blumenkübeln entfalten.

#11 Ein Zebra im Taunus: Sicher die Taunusstraße queren

Ein neuer Zebrastreifen auf der Taunusstraße ermöglicht von nun an, dass Fußgänger*innen entspannter und selbstverständlicher die Straße queren können. Radfahrer*innen reduzieren hier meist im Vorhinein ihre Geschwindigkeit und müssen so meist nicht einmal anhalten und vom Rad absteigen.

Dialogprozess: Der Vorschlag eines Zebrastreifens auf der Taunusstraße erhielt sowohl Zustimmung als auch Ablehnung von den Voting-Teilnehmenden. Wird auf der einen Seite die Idee positiv aufgenommen, sahen andere Kommentator*innen für die Taunusstraße als Fahrradstraße keine Notwendigkeit eines Zebrastreifens. Auch kamen Zweifel auf, ob ein Zebrastreifen überhaupt zulässig ist auf einer Fahrradstraße. Dahingegen wurde der Wunsch geäußert, an den Kreuzungsstellen der Taunusstraße mit der Gothe- bzw. Bettinastraße jeweils parallel zur Taunusstraße einen Zebrastreifen anzubringen, um eine sichere Überquerung dieser beiden Straßen für Fußgänger*innen zu schaffen. In den Top-16-Projektideen werden diese Kreuzungsstellen bereits innerhalb der Projektidee #6 „Weniger ist mehr!“ beleuchtet und ein neues Konzept hierfür vorgeschlagen.

#12 Ab durch die EVO: Fuß-/Radweg zwischen Goethering und Andréstraße

Die Bewohner*innen des Nordends freuen sich über den neuen Fuß- und Radweg zwischen Goethering und Andréstraße. Anstatt einmal um den ganzen Block kann man nun auch auf kurzem Weg das Kulturzentrum Hafen 2 und den neuen Park am Nordkap erreichen. Eine wichtige Verbindung, da sich hier in letzter Zeit viel Neues entwickelt hat: Nachdem die Fläche der ehemaligen Teerfabrik Lang viele Jahre brach lag, ist hier, neben Bürogebäuden, ein neuer Park als beliebte öffentliche Freifläche entstanden, mit Angeboten für alle Generationen.

Dialogprozess: Im Rahmen des Online-Votings erhielt die Projektidee sehr viel positive Resonanz. Dazu wurde für dauerhafte Radwege plädiert, um Radfahrenden eine sichere Verbindung zu ermöglichen. Im Zusammenhang damit wurde eingefordert, Autofahrende stärker in die Pflicht zu nehmen mit Blick auf die Rücksicht gegenüber dem Radverkehr. Eine Teilöffnung des EVO-Geländes für die Öffentlichkeit und in diesem Zusammenhang die Schaffung einer (Fuß- und Rad-)Verbindung zwischen Andréstraße und Goethering ist bereits als Zielsetzung im ISEK Nordend enthalten.

#13b Temporäre „echte“ Spielstraße, wechselnde Orte

Der öffentliche Raum ist knapp, vor allem der, auf dem sich Kinder frei und sicher bewegen können. Deshalb wird an ausgewählten Sonntagen im Jahr je eine Straße im Quartier zur Spielstraße. Die mobilen Spielekisten, die schon genutzt wurden, als der Spielplatz im Nordend gesperrt wurde, werden wieder eingesetzt. Hier finden sich Spielgeräte für Jung und Alt: Auf der einen Straßenhälfte wird Boccia gespielt, andere malen ein großes Tic-Tac-Toe mit Kreide auf die Straße. Für die Sicherheit sorgen die Anwohner*innen selbst als Lotsen an den Straßenenden. Das Quartiersmanagement im Nordend kümmert sich um die Organisation und Bewerbung, finanziert wird das Ganze aus dem Verfügungsfonds.

Dialogprozess: Die Projektidee entstand als alternative Umsetzung zur Projektidee #13 „Straßen sind auch zum Spielen da!“: Ergänzend zur dauerhaft eingerichteten Spielstraße werden regelmäßig verschiedene Straßen im Quartier für einen Tag zur Spielstraße umgewandelt. Dafür wurden die Ludwigstraße, die Bernardstraße, die Andréstraße und der verkehrsberuhigte Bereich am Nordring als besonders gut geeignet eingeschätzt. Als Lösung für den ruhenden Verkehr wurde die Idee vorgeschlagen, dass die Stadtverwaltung alternativen Parkraum für Autos schafft, indem z. B. Vereinbarungen mit Parkhäusern in der Nähe getroffen werden, sodass Betroffene dort Stellplätze für den Tag mieten können.

Es wurde als wünschenswert angeführt, dass die Kommune ein Konzept für temporäre Spielstraßen entwirft und Orte im Nordend ausweist, die sich für die Sperrung eignen, um so ein klares Vorgehen zu entwickeln. Das Quartiersmanagement könnte ggf. die Organisation und Bewerbung übernehmen und Mittel aus dem Verfügungsfonds verwenden. Die Erfahrungen mit der temporären Sperrung der Johannes-Morhart-Straße und der Ludwigstraße im September 2021 waren sehr positiv (siehe Kapitel »1 Monat Zukunft«) und haben gezeigt, dass das Angebot gut ankommt.

Eine weitere Variante wäre es, eine temporäre Spielstraße an einem festen Ort regelmäßig zu sperren, z. B. für je einen Sonntag im Monat auf einem wiederkehrenden Straßenabschnitt.

#14 Neues Tor zum Nordend: Von der S-Bahn-Station Ledermuseum bis zum Goetheplatz

Betritt man von der S-Bahn-Station Ledermuseum aus die Ludwigstraße und so das Nordend, zeigt sich seit einiger Zeit ein neues Bild: Breitere Fußwege, mehr Raum für Außengastronomie und Grün sowie Bänke zum Ausruhen und Plauschen. Der Straßenraum wurde neu geordnet, geparkt werden darf nur noch auf einer Seite, so entstand mehr öffentlicher Raum für alle und ein neuer Eingang ins Nordend.

Auch Fahrradfahrer*innen, die aus Richtung Berliner Straße kommen, fühlen sich durch die fortlaufende und klare Markierung des Radweges entgegen der Einbahnstraße nun sicherer. Nicht nur der Goetheplatz bietet heute eine hohe Aufenthaltsqualität, auch auf der begrünten Ludwigstraße bis zum Goetheplatz fühlen sich alle wohl: Die anliegenden Cafés und Restaurants laden zum Verweilen im öffentlichen Raum ein und der neu gestaltete Abschnitt der Ludwigstraße zum Schlendern nach dem Einkauf auf dem Märktchen.

Dialogprozess: Während eine Person auf Parkplatzmangel verwies und lange Parkplatzsuchen mit zusätzlichen Abgasen, Lärm und Frust befürchtete, wurde von anderen ein positiver Effekt für den „ersten Eindruck“ eines lebens- und liebenswerteren Nordends erwartet. So würde eine menschenfreundlichere, grüne und saubere Umgebung für Wohlbefinden und ein Willkommensgefühl sorgen und gleichzeitig Platz für Begegnung rund um die S-Bahn-Station schaffen.

#16 Für weniger Überraschungen auf Gehwegen: Mehr Hundekot-Tütenspender in Nordend und Hafen

Seit Kurzem wurden einige neue Spender für Hundekotbeutel im Nordend aufgestellt, sodass man nun von einer flächendeckenden Versorgung sprechen kann. Zwar wurde früher schon viel eingetütet, aber für die (steigende) Zahl der Hundehalter*innen waren einfach zu wenige Spender vorhanden. Neben diesen hat man zudem ein paar zusätzliche Müllheimer installiert, sodass die Tüte auch den Korb finden kann. Das freut nicht nur die Hundebesitzer*innen, sondern alle Bewohner*innen des Nordends.

Dialogprozess: Die Projektidee fand im Rahmen des Online-Votings viele Befürworter*innen, die sich dafür aussprachen, mehr Hundekot-Tütenspender sowie insbesondere mehr und regelmäßig geleerte Müllheimer bereitzustellen. Ergänzend wurden durch eine*n Kommentator*in begleitende Aktionstage oder ähnliche Werbeaktionen vorgeschlagen. Die Stadtwerke planten bereits eine große Kampagne zum Thema Sauberkeit. Auch das Quartiersmanagement beschäftigte sich mit den Themen Verhaltensmanagement und Aufklärung. Einige Teilnehmende befürchteten jedoch, dass die Projektidee allein keine ausreichende Verbesserung mit sich bringe. Als Vorschläge für eine bessere Umsetzung wurden daher das Bereitstellen von Informationen sowie Kontrollen bzw. Strafen durch die (Stadt-)Polizei eingebbracht. Zweimal im Jahr gebe es beispielsweise den sogenannten Hundetag, an dem Kontrollen der Tütenmitführpflicht und Präventionsprogramme durch die Stadtpolizei durchgeführt würden. Eine weitere Problematik zeige sich außerdem in den Tüten, die nicht in Müllheimern landen. Und biologisch abbaubare Beutel sind teurer in der Anschaffung als herkömmliche Plastiktüten.

#17 Von Open-Air-Kino bis Strandbar: Veranstaltungen auf dem Parkplatz der Heyne Fabrik

Statt gähnender Leere tummelt sich nun regelmäßig die Nachbarschaft auf dem Parkplatz der Heyne Fabrik. Ein diverses Kultur- und Freizeitangebot mit einer Vielzahl an Veranstaltungen wie Märkten, Konzerten oder Open-Air-Kino lädt am Abend und an den Wochenenden ein. Die After-Work-Kultur stört so niemanden in den angrenzenden Büros und zugleich schützt der umgebende Fabrikbau die umliegenden Wohngebäude vor Lärm.

Dialogprozess: Die Projektidee wurde im Rahmen des Online-Votings kontrovers diskutiert und die Kommentator*innen äußerten unterschiedliche Befürchtungen. Einerseits wurde angemerkt, dass es sich bei der Fläche um ein Privatgelände handelt, weshalb die Umsetzungschancen als sehr gering eingeschätzt wurden. Ein großes Fragezeichen sahen die Kommentator*innen zudem in der Finanzierungsfrage: Steuergelder für mögliche Veranstaltungen einzusetzen wurde als sehr kritisch betrachtet und auch die Möglichkeit, Eintritt zu verlangen, stieß auf Unmut. Aus Sicht der Voting-Teilnehmenden könnten dadurch Teile der Bevölkerung ausgeschlossen werden und der Effekt entstehen, dass die Events nur finanziell stärker aufgestellten Bewohner*innen offenstünden.

#19 Kann viel mehr als nur Parkplatz: Der Nordring-Parkplatz als neuer Freiraum fürs ganze Quartier

Der Nordring-Parkplatz zwischen Hafen 2 und dem Boxclub Nordend Offenbach e. V. ist zu einer multifunktionalen Fläche geworden. Wenn keine Messe und damit die Parkfläche nicht ausgelastet ist, wird der große Platz nun flexibel und vielseitig als Raum für sportliche und kulturelle Angebote genutzt: ob modulare Skateboard-Rampen, ein Speedminton Feld, Sitzgelegenheiten zum Verweilen oder Open-Air-Veranstaltungen. Viele Offenbacher*innen haben hier ihren neuen Lieblingsort gefunden. Auch wenn es bisher nur eine temporäre Nutzung der Fläche ist, die in Zukunft bebaut werden soll, wird bereits an einer Lösung gearbeitet, das Konzept auf einem Teil des Ortes oder auf Flächen in der Umgebung weiterzuverfolgen.

Dialogprozess: Eine Projektidee, die auf viele Befürworter*innen trifft und mindestens auf genauso viele Gegenargumente. Im Online-Voting wurden Vorschläge wie Pop-up-Bars, Vintage- und Künstlermärkte, Streetfood-Events oder Ausstellungen gemacht, die sich auf der vorgeschlagenen Fläche umsetzen ließen.

Gegenstimmen konzentrierten sich eher auf die dauerhafte Bebauung der Fläche und appellierte für mehr Parkplätze im Nordend, die beispielsweise durch Firmenansiedlungen mit integrierten Parkdecks für Bürger*innen entstehen könnten. Doch auch mit Blick auf eine temporäre Nutzung der Fläche wurden Befürchtungen hinsichtlich des zeitlichen und finanziellen Aufwandes für Auf- und Abbauten zwischen Messeterminen geäußert.

#21 Outside the Box: Erweiterung des Boxclubs Nordend Offenbach e. V.

Der Boxclub Nordend Offenbach e. V. wurde um eine öffentliche Außenfläche auf den Parkflächen erweitert. Der neu entstandene „Calisthenics-Park“ umfasst zahlreiche Stangen verschiedener Höhe und Position, die Barren und Reck nachempfunden sind und an denen mit Eigengewichtsübungen trainiert werden kann. Von Clubmitgliedern, aber auch von vorbeikommenden Jogger*innen und anderen Sportbegeisterten werden die Geräte regelmäßig und gerne genutzt. Der kleine externe Sportpark ist so beliebt, dass bereits darüber diskutiert wird, wie eine längerfristige Lösung aussehen könnte, wenn der Boxclub umgebaut wird.

Dialogprozess: Die Projektidee erhielt von den Teilnehmenden des Online-Votings viel Kritik. Wenn auch die Idee weiterer Sportangebote als grundsätzlich positiv empfunden wurde und an einem anderen Standort möglicherweise anders bewertet worden wäre, so wurde die Verbindung mit dem Boxclub kritisch betrachtet. Die Kommentator*innen des Votings befürchteten eine Bevorzugung des Clubs gegenüber anderen Vereinen. Dem wurde entgegengesetzt, dass es sich bei der vorgeschlagenen Ausweitung der Fläche um einen öffentlichen Raum handelt, der von allen Bürger*innen kostenfrei und unabhängig von einer Vereinszugehörigkeit genutzt werden könnte. Dafür sollte aus Sicht der Voting-Teilnehmenden klar erkennbar sein, dass der Calisthenics-Park für jede*n zugänglich sei. Alternativ wurde vorgeschlagen, die Sportgeräte weiter östlich am Main in Richtung des vorhandenen Spielplatzes oder auf den Parkplatz am Mainufer zu bauen.

#23 Sicher zur Schule: Bernardstraße als sicherer Schulweg

Damit die Schüler*innen sicherer zur Schule kommen, hat sich rund um die Goetheschule viel getan: Die Bernardstraße wird zwischen Lilistraße und Goetheplatz zu den Öffnungszeiten der Schule regelmäßig geschlossen. Das Parken rund um die Schule wurde zudem deutlich reduziert, womit ein sicherer Eingangsbereich geschaffen wurde. Schüler*innen-Lotsen organisieren den Verkehr. Die Schulkinder müssen nun nicht mehr zwischen parkenden Autos die Straße überqueren, wo sie wegen ihrer Körpergröße für Autofahrende schwieriger zu sehen sind. Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, können dies in einer nahegelegene „Drop-off-Zone“ machen. So kommen heute mehr Kinder zu Fuß und mit dem Fahrrad sicher zur Schule.

Dialogprozess: Die Verkehrsproblematik rund um die Schule wurde bestätigt und konkretisiert: Die Schulkinder müssen hier zur Frühstücksausgabe auf die andere Straßenseite wechseln. Im Gegensatz zu anderen Abschnitten der Bernardstraße ist der Bereich vor der Schule nicht verkehrsberuhigt, gleichzeitig sei der Eingangsbereich vor der Schule zu eng. Hier komme es zu gefährlichen Situationen – unter anderem durch den Hol- und Bringverkehr an der Schule. Es wurde eine Verkehrsreduktion auf der Bernardstraße vorgeschlagen, indem der Abschnitt zwischen Lilistraße und Goetheplatz für den Durchgangsverkehr gesperrt wird. Mit weniger Verkehr könne der Eingangsbereich auch als Treffpunkt für Eltern, Kinder und Lehrer*innen dienen. Es gab jedoch auch Bedenken, dass der Verkehr dadurch in andere Straßen verlagert werden könnte. Außerdem wurde der Vorschlag eingebbracht, dass Lehrer*innen mit Bus und Bahn kommen sollten und so auch der Lehrer*innen-Parkplatz zur Umnutzung für Kinder zur Verfügung stehen könnte.

#24 Goethe reloaded: Ein neues, buntes Antlitz für den Goetheplatz

Der Goetheplatz wurde einer gründlichen Umgestaltung unterzogen. Ein ganzheitliches freiraumplanerisches Konzept hat dem wichtigen Treffpunkt ein neues Antlitz gegeben. Mehr Sitzmöglichkeiten, mehr Bäume und Pflanzinseln, weniger parkende Autos und eine fröhliche, bunte Gestaltung sorgen dafür, dass das Potenzial des Quartiersplatzes nun wieder voll ausgeschöpft wird. Bewegliche Pflanzkübel sorgen dafür, dass die Fläche flexibel für vielfältige Nutzungen offensteht. Heute finden hier Veranstaltungen aller Art statt und auch Kinder können an den neuen Spielgeräten spielen, ohne durch den Verkehr gefährdet zu werden.

Dialogprozess: Die Projektidee wurde rege diskutiert. Mehrere Kommentator*innen gaben zu bedenken, dass durch die Belebung des Platzes nächtliche Lärmbelästigung für die Anwohnenden entstehen könnte. Müll und Alkoholkonsum wurden als bereits vorhandene Probleme am Goetheplatz genannt. Dagegen wurde die Funktion des Platzes als wichtiger Treffpunkt im Quartier betont und eine bunttere, einladende Gestaltung gewünscht: So könne der Platz für mehr Miteinander und Identifikationspotenzial im Nordend sorgen und als Raum für Veranstaltungen und Kultur zu einem positiven Stadtbild beitragen.

#25 Der grüne Goethe: Ein bunter Schulgarten am Goetheplatz

Der Schulgarten ist heute gar nicht mehr vom Goetheplatz wegzudenken. Seitdem der Platz autofrei ist und das grüne Dreieck nicht mehr durch Verkehr und parkende Autos isoliert ist, konnte er vergrößert werden und wird nun wieder viel mehr von der Goetheschule genutzt und in den Unterricht eingebunden. Gleichzeitig ist heute der Goetheplatz viel besser mit dem Schulvorplatz verbunden, was dem ganzen Quartier zugutekommt: Mehr Platz und mehr Grün für alle!

Dialogprozess: Der Vorschlag wurde von einigen Kommentator*innen befürwortet und positive Effekte für alle Bürger*innen gesehen: Der Goetheplatz würde so von besserer Luft, Temperatur und Atmosphäre profitieren. Gleichzeitig könnte das Thema Umweltbildung durch den Schulgarten aufgegriffen werden.

#27 Schach und Backgammon unter freiem Himmel: Neues an der Kreuzung Andréstraße/Ludwigstraße

An der Kreuzung von Andréstraße und Ludwigstraße geht man immer gerne vorbei: Hier ist ein geselliger Ort entstanden, an dem die Menschen aus dem Quartier zusammenkommen und auf den neuen Sitzgelegenheiten Platz nehmen, die die sogenannten „Gehwegnasen“ säumen: Heute sieht man rund um die Zebrastreifen statt parkender Autos Menschen an festen Stühlen und Tischen Schach und Backgammon spielen, nach Feierabend die Sonne genießen oder einfach eine kurze Pause machen.

Dialogprozess: Hier gab es keinen konstruktiven Kommentar, der zur Weiterentwicklung der Projektidee beigetragen hat.

#30 Von A nach B: Bikesharing-Station am Molenpark

Mit der Eröffnung des Molenparks wurde in der Nähe des Parkeingangs die erste Bikesharing-Station auf der Hafeninsel eingeweiht. Parkbesucher*innen können ohne Auto kommen und die Anwohner*innen nutzen die Räder, um schnell und einfach zur S-Bahn oder Straßenbahn und an viele weitere Orte zu gelangen.

Dialogprozess: Hier gab es keinen konstruktiven Kommentar, der zur Weiterentwicklung der Projektidee beigetragen hat.

#31 Von B nach C: Bikesharing-Station bei der Heyne Fabrik

Von der S-Bahn schnell zur Arbeit und abends wieder zurück: Die neue Bikesharing-Station in der Nähe der Heyne Fabrik ist allerdings auch für viele Anwohner*innen eine große Bereicherung im Mobilitäts-Alltag. Und in Zukunft werden sicher auch die Studierenden und Lehrenden der neuen Hochschule für Gestaltung am Hafen die Station zu schätzen wissen.

Dialogprozess: Hier gab es keinen konstruktiven Kommentar, der zur Weiterentwicklung der Projektidee beigetragen hat.

#32 Von C nach A: Bikesharing-Station Ecke Nordring/ Goethering

Noch ist es hier relativ ruhig, aber die Kräne drehen sich schon und bald werden die Bauprojekte abgeschlossen sein und viele neue Büros und Bewohner*innen einziehen. Bereits jetzt wird die Station von vielen Menschen im nordwestlichen Nordend genutzt. Von hier aus gelangen sie schnell auf den MainRadweg und von dort nach Oberrad, Fechenheim oder Offenbach-Ost.

Dialogprozess: Hier gab es keinen konstruktiven Kommentar, der zur Weiterentwicklung der Projektidee beigetragen hat.

#33 Leih es dir bei Goethe: E-Lastenrad-Station beim Stadtteilbüro am Goetheplatz

Zum ersten Mal ein Lastenrad testen? Oder vom Wochenmarkt mit einem großen Einkauf nach Hause? Beides kein Problem, seit es beim Stadtteilbüro am Goetheplatz eine E-Lastenrad-Station gibt. Wer eine Einweisung braucht, kann sich an die Mitarbeitenden wenden.

Dialogprozess: Bei dieser Projektidee spalteten sich die Meinungen: Einerseits wurde das E-Lastenrad als gute Alternative zum Auto für Einkäufe begrüßt und der Bedarf für das Nordend unterstrichen. Andererseits wurden Zweifel an der Notwendigkeit und Befürchtungen geäußert, dass das Lastenrad nicht zurückgebracht, sondern auf dem Fußweg abgestellt werden und so den Fußverkehr behindern könnte. Darüber hinaus sei es kein geeignetes Angebot für Senior*innen.

#34 Ahoi E-Lastenrad! Gut sichtbare E-Lastenrad-Sta- tion am Hafenplatz

Beim Biosupermarkt in der Nähe gab es schon länger ein Lastenrad zur Ausleihe. Die Ausleihstation für E-Lastenräder auf dem Hafenplatz hat die umweltfreundliche Transportalternative jedoch ins Blickfeld und damit ins Bewusstsein aller Passant*innen gerückt. Beim nahegelegenen Fahrradladen kommen seither noch mehr Interessierte vorbei, die nach mehreren Ausleihtests gerne ein Lastenrad erwerben möchten, weil sie gar kein Auto mehr benötigen.

Dialogprozess: Die Projektidee wurde teils kritisch gesehen und die Notwendigkeit eines E-Lastenrads im Nordend bezweifelt. Gleichzeitig wurde das Potenzial für den Transport sperriger Gegenstände hervorgehoben und die Einschätzung abgegeben, dass das Angebot auch genutzt würde, wenn es sich einmal etabliert hätte.

DANK

Wir bedanken uns herzlich bei unseren Partner*innen, Unterstützer*innen und allen Beteiligten, die sich bei »Beweg Dein Quartier« eingebracht und mit viel Engagement ihre Ideen und ihr Wissen beigesteuert haben.

Besonderer Dank geht an:

- unseren Praxispartner, das Offenbacher Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement/Bereich Stadtentwicklung und Städtebau (Tobias Kurtz, Marion Rüber-Steins) für die gute Zusammenarbeit
- Marcus Schenk und das Stadtteilbüro Nordend
- die Mobilitätsheld*innen
- die Teilnehmenden der Online-Ideen-Workshops und der Projekte-Werkstatt
- die Teilnehmenden der Online-Umfrage und -Abstimmung

Außerdem geht unser Dank an:

die Mobilitätpartner*innen für die großzügigen Mobilitätspakete für die Mobilitätsheld*innen

- book-n-drive (Benedikt Klein)
- Stadtwerke/NiO – Nahverkehr in Offenbach GmbH (Suzanne Göttlinger)
- DB Call a Bike (Niklas Ritzel)

die Mitarbeiter*innen der Stadt Offenbach für Teilnahme an und Expertise bei Workshops

- Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement
- Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz
- Ordnungsamt

die Expert*innen von

- ARGUS (Sebastian Clausen)
- stadtstattstrand (Laura Bruns)
- stiftung FREIZEIT (Inés Aubert, Markus Blösl)
- morgen (Martha Starke, Beate Kapfenberger)

die Lol-Partner*innen

- Bike Offenbach/OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH
- Lokale Agenda21

die Künstler*innen

- Thekra Jaziri
- Fabian Riemenschneider
- Marco Poblete
- Janina Albrecht

die Beteiligten der HfG Offenbach

- Professor Dr. Kai Vöckler
- Jun Jin, Qianyi Cheng, Zhu Zhu

weitere Akteur*innen (aus dem Viertel)

- Besser leben in Offenbach (BliO) (Sabine Süßmann)
- Von Ich zu Ich (Katja Werner)
- Mädchen-Etage (Layla Bouhmidi)
- JUZ Nordend (Tarik Moufid)
- Freiwilligenzentrum Offenbach e. V. (Sigrid Jacob, Christine Probst)
- VCD-Gruppe Offenbach (Henning Kühl)
- FUSS e. V. Rhein-Main (Max Habighorst)
- Boxclub Nordend Offenbach e. V. (Wolfgang Malik, Bernd Hackfort)
- Wetter- und Klimawerkstatt Offenbach
- Spielmobil des Caritasverbands Offenbach/Main e. V.
- OF-Dance Academy (Djamila Kotsch)



IMPRESSUM



Projektteam



CURE

Forschungsgruppe Partizipation und Transformation des Centrums für Umweltmanagement, Ressourcen und Energie (CURE) an der Ruhr-Universität Bochum

Jana Wegener
Dr. Björn Ahaus
Dr. Jan-Hendrik Kamlage
Dennis Arnold
Ute Goerke
Hanna Berzau

Projektpartnerin bei der Stadt Offenbach am Main
Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement
Referat Stadtentwicklung und Wohnbauförderung
Marion Rüber-Steins
marion.rueber-steins@offenbach.de
Telefon 069 8065-2261

Illustrationen
Johanna Springer

Fotografien

© Stadt Offenbach/Simon Malz
außer:
S.5: © Stadt Offenbach
S. 30 oben links: © Fabian Riemenschneider
S. 30 oben rechts: © Stadt Offenbach / Jutta Kempf

Gefördert durch:



