

Inhalt

I. Mobilität ganzheitlich begreifen	4
II. Effizient planen und finanzieren	5
III. Logistikstandort stärken	7
IV. Erreichbarkeit sicherstellen	8
V. Lärmschutz und Luftreinhaltung	10
VI. Betriebliches Mobilitätsmanagement	12
VII. Wichtige Verkehrsprojekte umsetzen	15
a. Straße	15
Erweiterung der A 3 auf acht Fahrstreifen plus	
Seitenstreifenfreigabe und Umbau der Knotenpunkte	15
B 45 / B 448: Umbau des Tannenmühlkreisels	16
A 661: Bad Homburger Kreuz bis Anschlussstelle Offenbach-Kaiserlei	16
Ausbau der B 486 bei Langen	17
Verbindungsstraße zwischen B 448 und Mühlheimer Straße	17
Lösung zur Bahnschranke in Dreieich-Buchschlag	18
Dritter Abschnitt Ortsumfahrung Seligenstadt	18
b. ÖPNV	19
Qualitätsverbesserungen S-Bahn-Linien S1, S2, S3, S4, S8/9	19
Südliche Tangentialverbindung konkretisieren	20
Regionaltangente West zügig bauen	21
Entwicklungskonzept für die Dreieichbahn	22
Taktverdichtung Odenwaldbahn	22
Attraktives Busangebot Region Offenbach	23
c. Luftverkehr	24
Flughafen Frankfurt: keine weiteren Beschränkungen	24
Weiterentwicklung Flugplatz Egelsbach	25
d. Wasserstraße	26
Fahrrinnenvertiefung Untermain	26

I. Mobilität ganzheitlich begreifen

Die Region Offenbach ist geprägt durch ihre zentrale Lage in Deutschland und Europa, die direkte Nähe zum Flughafen und eine hohe Wohn- und Arbeitsplatzdichte. In den letzten Jahren hat sie sich rasant entwickelt. Die Bevölkerung ist innerhalb von vier Jahren um rund 23.000 Menschen angewachsen, die Beschäftigtenzahl ist in den letzten zehn Jahren um 16 Prozent gestiegen.

Mobilität ist die wesentliche Voraussetzung für eine moderne arbeitsteilige Wirtschaft. Fast jede Form von wirtschaftlichem Handeln ist mit der Mobilität von Personen und Gütern verbunden. Prognosen zeigen deutschlandweit einen erheblichen Anstieg des Güter- und Personenverkehrs bis 2030.

Dies führt zwangsläufig zu Zielkonflikten zwischen den Nutzergruppen, die unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderung an das Verkehrssystem haben. Maßnahmen an Konfliktpunkten sollten dabei sachlich fundierte und auf ihre verkehrliche Gesamtwirkung hin abgewogen werden. Unternehmen sind gleichermaßen auf Straße, Schiene, Binnenschifffahrt und Luftverkehr angewiesen. Sie müssen frei entscheiden können, welcher Verkehrsträger wann sinnvollerweise genutzt werden soll.

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Offenbach am Main setzt sich als Interessenvertretung der Unternehmen für optimale Standortbedingungen in der Region Offenbach ein. Das vorliegende Papier fasst die zentralen Anforderungen der Wirtschaft an eine zukunfts-sichere, bedarfsgerechte und leistungsfähige Mobilität zusammen. Es wurde gemeinsam mit dem IHK-Expertenrat Mobilität erarbeitet.

II. Effizient planen und finanzieren

Voraussetzung für Mobilität ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur auf Straße, Schiene, Wasser und zu Luft. Der Staat trägt die Verantwortung für den Erhalt und den notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Die Folgen von Unterfinanzierung und ineffizienter Planung sind an vielen Stellen sichtbar.

Unsere Forderungen

an Bund und Land

- Ausreichende Finanzierungsmittel und länderübergreifende Strukturen schaffen, die eine langfristige Investitionsplanung unabhängig von jährlichen Haushaltsbeschlüssen ermöglichen
- Erhalt und Ausbau der Verkehrswege durch Investitionen in mindestens der Höhe der Steuereinnahmen aus dem Verkehr sicherstellen
- Vorausschauende und vorsorgliche Planung der hessischen Projekte, so dass beim Übergang zu einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes eine hohe Priorität in der Umsetzung erreicht wird
- Engpässe beim Verkehrswegeausbau beseitigen
- Beschleunigen von Planungs- und Genehmigungsverfahren durch:
 - Verkürzen des gerichtlichen Instanzenwegs, z. B. durch Beschränkung auf eine Klageinstanz
 - Prüfen einer grundsätzlichen Umstellung der Verfahren anhand von positiven Erfahrungen aus dem EU-Ausland
 - Notwendigkeit zu Handeln anerkennen, in den Regierungsprogrammen verankern und in Gesetze bzw. Verordnungen überführen
 - Ausreichendes und gut qualifiziertes Personal bei den zuständigen Stellen
 - Überprüfen des Umwelt- und Naturschutzrechts insbesondere auf europäischer Ebene
 - Schaffen von Akzeptanz durch zielgerichtetes Einbinden der betroffenen Akteure

an Land und Kommunen

- Konsequente und frühzeitige Kommunikation bei Baumaßnahmen zwischen ausführenden Verkehrsbehörden, Kommunen und betroffenen Unternehmen bzw. Anwohnern

an Kreis und Kommunen

- Stärkeres Verzahnen von Bauleitplanung und Verkehrsinfrastruktur bei der Entwicklung von Gebieten
- Bedarfsorientierte Planung von ÖPNV-, Pkw-, Fuß- und Radanbindungen sowie Gleisanschlüssen für den Gütertransport und Lkw- bzw. Pkw-Stellplatzmöglichkeiten

an alle verantwortlichen Akteure im Rhein-Main-Gebiet

- Stärkeres Verzahnen von Flächenentwicklung und Mobilität in der gesamten Metropolregion
- Verankern von Mobilitätsanforderungen im Regionalplan Südhessen und im Regionalen Flächennutzungsplan
- Optimieren der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern zum Beispiel durch den Ausbau von Park+Ride- und Bike+Ride-Angeboten
- Besseres Abstimmen von Planungen, Baumaßnahmen und Angeboten zwischen verantwortlichen Institutionen (auch länderübergreifend)
- Politischen Willen und Mut, Projekte voran zu treiben bzw. planfestgestellte Projekte umzusetzen, auch wenn Einzelinteressen kommunikationsstark vorgetragen werden
- Bündeln und Koordinieren zentraler Vorhaben in einem „Masterplan Mobilität FrankfurtRheinMain“

III. Logistikstandort stärken

Die Region Offenbach ist ein starker Logistikstandort. Die Gründe hierfür liegen in einem hohen Anteil an Großhändlern, einem starken industriellen Kern und insbesondere der zentralen Lage und unmittelbaren Nähe zum Frankfurter Flughafen. Der Schwerlastverkehr ist in den letzten Jahren stetig gewachsen und wird bundesweit auch weiterhin zunehmen. Die Paketdienste haben kontinuierliche Zuwachsraten bei der Verteilung von Waren.

Eine leistungsfähige Logistik ist Voraussetzung für das Wirtschaftswachstum anderer Branchen und damit auch für die Zukunft der Region Offenbach. Dafür müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Logistikbetriebe sind auf ein funktionierendes Straßennetz, eine gute innerörtliche Erreichbarkeit und ausreichend Stellplätze für Lkw angewiesen.

Unsere Forderungen

an Bund und Land

- Zusätzliche Lkw-Stellplätze entlang der Autobahnen zeitnah schaffen, damit Lkw-Fahrer ihre Lenk- und Ruhezeiten einhalten können und nicht gezwungen sind, ihre Fahrzeuge in den Kommunen abzustellen:
 - Bau neuer Anlagen, bspw. fehlt es entlang der A 3 in der Region FrankfurtRheinMain an einem Autohof mit notwendigen Serviceleistungen für Lkw-Fahrer
 - Vorhandene Abstellflächen besser ausnutzen
 - Innovative Lösungen entwickeln und bestehende Ansätze wie telematisches Kolonnenparken, mehrstöckige Parkhäuser für Lkw, digitale Infrastruktur und Apps zur Anzeige freier Stellplätze weiterentwickeln

an Kreis und Kommunen

- Bedeutung der Logistikbranche für die Wirtschaft in der Region Offenbach akzeptieren
- Entwicklungsmöglichkeiten für Logistikbetriebe im Rahmen der Bauleitplanung schaffen
- Nutzungskonflikte in Gewerbegebieten durch gemeinsame Lösungsfindung mit ansässigen Betrieben für reibungslose Ladevorgänge vermeiden
- Flächen entlang der Autobahnen bereitstellen, um Lkw-Stellplätze zu schaffen
- Unterstützung von nachhaltigem Lieferverkehr z. B. durch Bereitstellung von Flächen für Paketboxen
- Kommunale Dienstleistungen als Teil der Wirtschaftsförderung begreifen z. B. das Umschreiben ausländischer Führerscheine oder das Zulassen von Fahrzeugen (durch Servicestandards und Digitalisierung können Wartezeiten und bürokratischer Aufwand minimiert werden)

IV. Erreichbarkeit sicherstellen

Innenstädte müssen als funktionsfähige Versorgungszentren sowie attraktive Lebens- und Aufenthaltsorte erreichbar sein. Um die Mobilität sicherzustellen, bedarf es eines leistungsfähigen Straßennetzes und ÖPNVs. Ausreichende Finanzierungsmittel für den ÖPNV stehen vielerorts immer wieder in der Diskussion. Der Zustand zahlreicher kommunaler Straßen hat sich in den letzten Jahren verschlechtert, wobei insbesondere der Wirtschaftsverkehr infolge des veränderten Konsumverhaltens stetig angewachsen ist. Die wachsende Bevölkerung und die steigenden Verflechtungen in der Metropolregion führen zu zunehmenden und sich verändernden Mobilitätsbedürfnissen.

Unsere Forderungen

an Kreis und Kommunen

- Bereitstellen eines attraktiven ÖPNVs durch:
 - Schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Zentren
 - Bedarfsgerechte Versorgung der Gewerbegebiete und größerer Arbeitsstandorte
 - Eine hohe Nutzer- und Kundenorientierung
 - Ausreichende finanzielle Mittel für Betrieb und Infrastruktur
 - Ein faires und attraktives Preissystem ohne Tarifsprünge
 - Einzelne Verkehrsträger (z. B. Busse), unter Abwägung der Wirkung auf den Gesamtverkehr, beschleunigen
- Verkehrsträger stärker verknüpfen, z. B. durch:
 - Ein bedarfsorientiertes Bike+Ride- sowie Park+Ride-Angebot
 - Die Integration neuer Sharingmodelle für Fahrräder und Pkws
 - Ein einheitliches und einfaches Zugangs- und Preissystem für den ÖPNV und damit verbundene Sharingangebote
- Einen leistungsfähigen und reibungslosen Individualverkehr gewährleisten durch:
 - Instandhalten des Straßennetzes
 - Fördern des Verkehrsflusses
 - Sichern der Erreichbarkeit der Innenstädte

an die Kommunen

- Entwickeln von tragfähigen Lösungen bei Nutzungskonflikten im Straßenraum aufgrund von Liefer-, Entsorgungs- oder Parkvorgängen in Innenstädten, Gewerbe- und Wohngebieten
- Einsatz als Kommunikator und Vermittler. Maßnahmen zusammen mit betroffenen Akteuren und ggf. Experten entwickeln, wie die gemeinsame Nutzung von Ladezonen, Microdepots, die Schaffung von Parkausweisen für verladende Unternehmen o. Ä.
- Unternehmen bei der Suche nach geeigneten Flächen und den zugehörigen Verwaltungsprozessen unterstützen
- Parksuchverkehr mit Hilfe von intelligenten Parkleitsystemen minimieren

- Schaffen von ausreichenden, flexibel nutzbaren und gut erreichbaren Parkplätzen mit hoher Sicherheit für die Nutzer in der Innenstadt sowie in den Gewerbe- und Wohngebieten
- Bereitstellen eines gut ausgebauten und sicheren Radwegenetzes mit Abstellmöglichkeiten nahe der ÖPNV-Haltestellen sowie das Aufstellen von Fahrradboxen, eine Infrastruktur für E-Bikes und ein Angebot an Leihfahrrädern als sinnvolle Ergänzung zur Förderung des Radverkehrs

an die Unternehmen

- Bereitschaft zur Kooperation mit anderen Unternehmen und der kommunalen Verwaltung bei der Erarbeitung von Lösungsansätzen wie gemeinschaftlich genutzten Aufstellflächen oder Ladezonen

V. Lärmschutz und Luftreinhaltung

Zentrale Aufgabe der Zukunft ist es den Mobilitätsbedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung gerecht zu werden und gleichzeitig die Umweltbelastung durch den Verkehr weiter zu reduzieren. In den Ballungsräumen hat sich die Diskussion um die Luftreinhaltung weiter zugespitzt. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Februar 2018 hat grundsätzlich die Möglichkeit von Fahrverboten in Städten mit zu hoher Stickoxid-Belastung eröffnet.

Von einem Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge wären vor allem die Unternehmensflotten stark betroffen. Die meisten Nutzfahrzeuge und Lkw von Unternehmen sind Diesel-Fahrzeuge. Das bedeutet für die Betriebe ein großes Maß an Unsicherheit und ggf. hohe Kosten. Gerade viele kleine und mittelständische Betriebe würde dies finanziell überfordern.

Unsere Forderungen

an Bund und Land

- Technologieoffene Bereitstellung von Fördermitteln für Unternehmen und Kommunen für Investitionen in umweltfreundliche Fahrzeugflotten und den Ausbau des ÖPNVs
- Schaffen von umsetzbaren gesetzlichen Maßnahmen und Regelungen zur Verbesserung der Luftqualität
 - Lösungen durch den technologischen Fortschritt müssen verfügbar sein und in einem angemessenen Verhältnis zwischen Kosten und Leistung stehen
 - Unternehmen brauchen langfristige Planbarkeit, um frühere Investitionen nicht vorschnell zu entwerfen
- Maßnahmen zur Verhinderung von Fahrverboten gemeinsam mit Automobilherstellern vorantreiben
- Unterstützung der Kommunen bei Maßnahmen zur Stärkung einer nachhaltigen Mobilität

an Kreis und Kommunen

- Anreize zur Verhaltensänderung schaffen und auf bestehende Instrumente zur Verkehrsoptimierung setzen, statt auf Restriktionen
- Restriktive Maßnahmen, wie Fahrverbote oder Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, müssen differenziert betrachtet werden, da sie in Bezug auf die Reduktion von Lärm- und Luftwirkungen häufig nur eine begrenzte Wirkung erzielen können
- Optimieren des Verkehrsflusses durch eine intelligente Verkehrsplanung und -steuerung mit Maßnahmen wie einer abgestimmten Ampelschaltung oder der Ummarkierung von Kreuzungen
- Verbesserung des Parkraummanagements, um den Parksuchverkehr zu minimieren
- Anreize zum Verlagern von Verkehren auf den ÖPNV in den Mittelpunkt der Maßnahmen stellen

- Ausbau der Radwegeinfrastruktur und Stärkung der Verknüpfung zum ÖPNV
 - Prüfen der Potenziale zur Neuanschaffung von emissionsarmen Bussen bzw. der Umrüstung bestehender Busflotten
 - Förderung der Infrastruktur neuer Antriebstechnologien sowie innovativer Logistik- und Mobilitätskonzepte wie Betriebliches Mobilitätsmanagement oder neue Lösungen auf der letzten Meile
 - Langfristig nachhaltige Gestaltung von Mobilität in Städten durch vorausschauende Raumplanung

VI. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet die Chance die Arbeitswege der Beschäftigten, dienstliche Wege und die Mobilität von Kunden und Besuchern effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Unternehmen können ihre Erreichbarkeit sicherstellen, die Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen und Mobilitätskosten reduzieren. Gleichzeitig können sie einen Beitrag leisten, den straßengebundenen Individualverkehr zu verringern und die Luftqualität zu verbessern.

Das Beratungsprogramm „südhessen effizient mobil“ ermöglicht Unternehmen unkompliziert und kostenlos ein Betriebliches Mobilitätsmanagement aufzubauen. Es ist ein gemeinsames Angebot der ivm Frankfurt RheinMain GmbH, der kvGOF mbH, der NiO GmbH und der IHK Offenbach am Main.

Unsere Forderungen

an das Land

- Förderung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements, wie z. B. das Beratungsprogramm „südhessen effizient mobil“

an Kreis und Kommunen

- „südhessen effizient mobil“ als Multiplikator nach außen tragen und Vorbildrolle für die Kommunen und den Kreis in Sachen betriebliche Mobilität einnehmen

an die Unternehmen

- Eigene Mobilität in den Blick nehmen und nachhaltig, zukunftssicher und effizient gestalten
- Mobilitätsbedürfnisse erfassen und gemeinsam mit lokalen Nahverkehrsorganisationen Lösungen entwickeln (z. B. Einführung JobTicket, Anpassung Arbeitszeiten)





VII. Wichtige Verkehrsprojekte umsetzen

a. Straße



Die Straße ist der Verkehrsträger, über den auch künftig der größte Teil des Gesamtverkehrsaufkommens abgewickelt werden wird. Die Region Offenbach ist grundsätzlich sehr gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Viele Hauptverkehrsstraßen sind jedoch chronisch überlastet und höchst stauanfällig. Auch der Zustand der kommunalen Straßen hat sich in den letzten Jahren zunehmend verschlechtert und beeinträchtigt die Erreichbarkeit und somit auch die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Neben der kontinuierlichen Instandhaltung sind die folgenden Maßnahmen aus Sicht der regionalen Wirtschaft, die vordringlichsten Projekte, um eine gute Straßenverkehrsinfrastruktur sicherzustellen.

Erweiterung der A 3 auf acht Fahrstreifen plus Seitenstreifenfreigabe und Umbau der Knotenpunkte

Trotz Seitenstreifenfreigabe in den Morgen- und Abendstunden ist der Streckenabschnitt auf der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Offenbach und der Anschlussstelle Hanau einer der größten Stauschwerpunkte Deutschlands. Der Baubeginn für eine Erweiterung auf acht Fahrspuren ist seitens des Bundes bis 2030 vorgesehen. Im Vorfeld müssen langwierige Planungsverfahren durchlaufen werden. Diese Aufgabe obliegt den Ländern und wird nach Gründung einer Infrastrukturgesellschaft für die Fernstraßen voraussichtlich auf den Bund übergehen.

Aufgrund von Kapazitätsengpässen bei der zuständigen Landesbehörde Hessen Mobil können allerdings vorerst nur die Planungen für das Autobahnkreuz Offenbach in Angriff genommen werden. Die Planungen für den Ausbau der Strecke und den Umbau der weiteren Knotenpunkte ist vorerst nicht vorgesehen. Der Ausbau dieses Streckenabschnittes wird sich damit auf unbestimmte Zeit verzögern. Auch der Tannenmühlkreisel hat unmittelbare Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der angeschlossenen Bundesstraßen (B 45 und B 448).

Unsere Forderungen

an das Land

- Schnellstmöglicher Beginn der Planungen für das Gesamtprojekt inklusive Knotenpunkten
- Kurzfristige Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses an den Knotenpunkten, z. B. der Anschlussstelle Obertshausen oder im Bereich des Tannenmühlkreisels umsetzen

an Kreis und Kommunen

- Gemeinsamer Einsatz für Planung und Umsetzung der Gesamtmaßnahme gegenüber Bund und Land

B 45 / B 448: Umbau des Tannenmühlkreisels

Der Tannenmühlkreisel ist Teil des Gesamtprojektes „Erweiterung der A 3 auf acht Fahrstreifen zwischen dem Autobahnkreuz Offenbach und der Anschlussstelle Hanau“. Aufgrund der sehr langen Vorlaufzeiten für aufwendige Planungen und Untersuchungen, ist eine zeitnahe Realisierung nicht zu erwarten. Angesichts der äußerst angespannten Verkehrssituation insbesondere in den Morgen- und Abendstunden sollten kurzfristige Maßnahmen ergriffen werden, die eine Verbesserung der Situation herbeiführen. Mögliche Lösungsansätze könnten Ummarkierungen sowie der Bau eines Bypasses von der B 45 auf die Landstraße in Richtung Hainburg sein.

Unsere Forderung

an das Land

- Schnellstmögliche Prüfung und Realisierung von kurzfristigen Maßnahmen zur Förderung des Verkehrsflusses

A 661: Bad Homburger Kreuz bis Anschlussstelle Offenbach-Kaiserlei

Der Streckenabschnitt der A 661 zwischen dem Bad Homburger Kreuz und der Anschlussstelle Offenbach-Kaiserlei ist bisher größtenteils vierspurig und soll sechsstreifig ausgebaut werden. Der Ausbau des Kaiserlei-Kreisels zu einem leistungsfähigeren Verkehrsknoten ist dabei ebenfalls von großer Bedeutung, um die Standortattraktivität des Gewerbegebietes Kaiserlei auch bei einem steigenden Verkehrsaufkommen gewährleisten zu können. Mit einer Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen werden sich die Verkehrsqualität und -sicherheit deutlich verbessern.

Dies ist wichtig, weil der Abschnitt eine Alternativroute zur A 5 und zur A 3 darstellt. Der Ausbau des Streckenabschnitts steht auch im Zusammenhang mit dem Lückenschluss zwischen der A 66 und der A 661 durch den Riederwaldtunnel. Das Projekt wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 in die Dringlichkeitskategorie „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ herabgestuft. Eine Umsetzung vor 2030 ist damit unrealistisch.

Unsere Forderung

an Bund und Land

- Projekt im Blick behalten und Planungen einleiten

Ausbau der B 486 bei Langen

Die B 486 zwischen Langen und Mörfelden-Walldorf ist seit Jahren Unfallschwerpunkt und Engstelle im Straßennetz. Als wichtige Ost-West-Verbindung mit Zubringerfunktion zur Fernstraße hat die Leistungsfähigkeit der B 486 eine hohe Bedeutung auch über das Langener Stadtgebiet hinaus. Der Ausbau auf vier Streifen soll die Verkehrssituation entschärfen und die Verbindungsfunktion stärken. Straßenbegleitend ist ein Geh- und Radweg vorgesehen, der eine Entflechtung von motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr zulässt. Das Planfeststellungsverfahren läuft derzeit.

Unsere Forderungen

an das Land

- Baurecht zügig herstellen und Maßnahme realisieren
- Anschlussstelle der B 486 an die A 661 ebenfalls ausbauen, um einen besseren Verkehrsfluss über die Nordumfahrung zu ermöglichen (damit kann zusätzlichen Belastungen der innerörtlichen Gebiete Langens durch einen verstärkten Verkehrsabfluss auf die Mörfelder Landstraße und die Südliche Ringstraße entgegengewirkt werden)

Verbindungsstraße zwischen B 448 und Mühlheimer Straße

Die Untere Grenzstraße und die Mühlheimer Straße sind hoch belastete Straßen im Offenbacher Verkehrsnetz mit Überschreitung von Umweltgrenzwerten. Zudem leidet die Standortqualität der Gewerbeflächen des Offenbacher Ostens, weil keine direkte Anbindung an das Autobahnnetz existiert. Der Masterplan sieht zur Verbesserung der Situation den Bau einer zweispurigen Verbindungsstraße zwischen dem Endpunkt der B 448 in Offenbach Bieber und der Mühlheimer Straße vor. Die Wohngebiete können so vom Verkehr entlastet werden. Eine Machbarkeitsuntersuchung wird zu dem Projekt durchgeführt.

Unsere Forderung

an die Stadt Offenbach

- Planung und Bau schnellstmöglich realisieren

Lösung zur Bahnschranke in Dreieich-Buchsschlag

Die Anbindung Dreieichs an den Flughafen und an das westlich gelegene Gewerbegebiet in Buchschlag ist durch die verkehrliche Situation an der Bahnschranke erheblich eingeschränkt. Der Bau der ehemals geplanten Südumfahrung, welche die Stadtteile Buchschlag und Spremlingen vom Durchgangsverkehr entlasten sollte, hätte zur Auflösung des Problems geführt. Die Südumfahrung wird allerdings von der Kommunalpolitik nicht weiter verfolgt.

Unsere Forderung

an die Stadt Dreieich

- Verkehrliche Lösung für die Bahnschranke Buchschlag und Verbesserung der Anbindung Dreieichs an den Flughafen herbeiführen

Dritter Abschnitt Ortsumfahrung Seligenstadt

Seit Jahren ist der Seligenstädter Innenstadtraum vor allem in den Morgen- und Abendstunden rund um den Bahnübergang verkehrlich überlastet. Erst durch die Realisierung des dritten Abschnitts kann die Ortsumfahrung ihre Wirkung entfalten und für Entlastung sorgen. Das Gewerbegebiet im Norden der Stadt ist bisher gar nicht an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Eine bessere Anbindung an die Landesstraße und die naheliegen Autobahnen A 3 und A 45 ist ein großer Zugewinn für Mitarbeiter, Kunden und Zulieferer der ansässigen Betriebe.

Unsere Forderung

an das Land Hessen

- Einleitung der Planfeststellung und zügiger Baubeginn



b. ÖPNV

Der Öffentliche Personennahverkehr in Stadt und Kreis Offenbach bietet insgesamt ein dichtes Netz an S-Bahn- und Regionalbahnstrecken, an überörtlichen Buslinien, an Stadtbuslinien und Anruf-Sammel-Taxi-Verkehren. Der Kunde erwartet eine hohe Verlässlichkeit, Sicherheit und Komfort. Insbesondere bei der Verlässlichkeit auf der Schiene, aber auch auf der Straße gibt es aufgrund der heutigen Verkehrsinfrastruktur und der hohen Verkehrsdichte erhebliche Schwierigkeiten.

Qualitätsverbesserungen S-Bahn-Linien S1, S2, S3, S4, S8/9

Auf den S-Bahn-Linien sind weitere bauliche und investive Maßnahmen vorzunehmen, sodass eine Verbesserung der Betriebsqualität erreicht werden kann. Insbesondere bei verspätungsanfälligen Linien wie der S 1 und S 2 sowie der S 8/9 muss die Verlässlichkeit gesteigert werden. Eine wichtige Maßnahme wird derzeit umgesetzt, die Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerkes im S-Bahn-Tunnel Frankfurt.

Unsere Forderungen

an RMV und Deutsche Bahn

- Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Betriebsqualität zwischen Dietzenbach Mitte und Dietzenbach Bahnhof, z. B. durch Bau eines zweiten Gleises oder der Verlängerung der Strecke mit zusätzlichem Verknüpfungspunkt bis zur Kreisquerverbindung (K 174)
- Umsetzung der S-Bahn-Plus-Maßnahmen in Hanau-Steinheim
- Verbesserung der Kundeninformation und -lenkung in Offenbach-Ost

Südliche Tangentialverbindung konkretisieren

Mit einer südlich vom Main entlang geführten Schienenstrecke könnte die Ost-West-Verbindung in der Metropolregion erheblich gestärkt werden, ohne den Kapazitätsengpass S-Bahn-Tunnel weiter zu belasten. Darüber hinaus könnte der südliche Teil des Flughafens, das derzeit entstehende Terminal 3, angebunden werden. Denkbar wären zwei Linien:

1. Eine Regionalzuglinie von Aschaffenburg über Offenbach, Frankfurt Süd, Frankfurt Flughafen nach Wiesbaden
2. Eine S-Bahn-Linie von Rödermark / Rodgau bzw. Dietzenbach / Heusenstamm kommend über Offenbach Hauptbahnhof oder Marktplatz, Frankfurt Süd und den Frankfurter Flughafen

Unsere Forderungen

an Land und RMV

- Machbarkeit und Nutzen des Projekts bei den Untersuchungen zur Ausweitung der Schieneninfrastruktur in der Metropolregion FrankfurtRheinMain berücksichtigen
- Schnellstmögliche Konkretisierung, Planung und den Bau des Projekts

an Stadt und Kreis Offenbach

- Klärung gemeinsamer Interessen und anschließende Konkretisierung der Projektidee
- Verankerung der Ergebnisse in dem neuen Regionalplan Süd sowie im neuen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des RMVs

Regionaltangente West zügig bauen

Mit der Regionaltangente West (RTW) wird eine Schienenverbindung von Bad Homburg und Oberursel über Eschborn, Frankfurt-Höchst, den Flughafen nach Neu-Isenburg und Dreieich geschaffen. Das Projekt verbindet zahlreiche große Arbeitsstätten miteinander, ohne die Nadelöhre Frankfurter Hauptbahnhof und S-Bahn-Tunnel zu durchfahren. Für Reisende und Pendler ergeben sich große Zeiteinsparungen, weil Umstiege entfallen. Inzwischen gibt es konkrete Überlegungen, die RTW bis Langen über Dreieich-Buchsschlag weiterzuführen. Diese Option bietet voraussichtlich ein großes Potenzial für den Gesamtnutzen des Projekts und kann damit auch die Wirtschaftlichkeit erhöhen. Der vorbereitende Prozess zum formalen Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Süd 1 wurde in 2018 mit einer Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingeleitet.

Unsere Forderungen

an Kreis und Kommunen

- Gemeinsames Engagement für eine zügige Realisierung der RTW und eine schnelle Prüfung der Verlängerung nach Langen
- Einsatz für die langfristige Option einer Verbindung der RTW und der Dreieichbahn durch den Bau einer Verknüpfungsmöglichkeit am Abzweig Neu-Isenburg und im Bahnhof Dreieich-Buchsschlag
- Verknüpfen des Planfeststellungsverfahrens mit kommunalen Planungen zur Schaffung von P+R-Parkplätzen an den Bahnhöfen in Neu-Isenburg, Dreieich und Langen

an die RTW Planungsgesellschaft GmbH

- Aufnahme der Verlängerung nach Langen in die Planungen bei positiver Kosten-Nutzen-Untersuchung

an das Land

- Unterstützung und Kofinanzierung des Projekts

Entwicklungskonzept für die Dreieichbahn

Für die Dreieichbahn sollte ein mehrstufiges Entwicklungskonzept erarbeitet werden. Dabei geht es um kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Dreieichbahn. Ein erster Schritt könnte die weitere Ausweitung der bisher stündlichen Direktverbindungen nach Frankfurt sein. Im nächsten Schritt wären Maßnahmen wie z. B. eine Elektrifizierung, bauliche Optimierung und ggf. ein zweispuriger Ausbau zu klären.

Unsere Forderungen

an Kreis und betroffene Kommunen (Dreieich, Rödermark)

- Erarbeiten eines Entwicklungskonzepts für die Dreieichbahn
- Gute Verknüpfung von RTW und Dreieichbahn (Umsteigemöglichkeiten, langfristig Direktverbindung Dreieichbahn zum Flughafen) sicherstellen

an RMV und Deutsche Bahn

- Taktausweitung in Richtung Frankfurt
- Steigerung der Verlässlichkeit und Pünktlichkeit
- Langfristig Maßnahmen des Entwicklungskonzepts umsetzen

Taktverdichtung Odenwaldbahn

Durch eine Taktverdichtung der Odenwaldbahn kann eine maßgebliche Verbesserung der Anbindung für die östlich gelegenen Kommunen des Kreises Offenbach erzielt werden. Von einer stündlichen Verbindung nach Frankfurt bzw. einem halbstündigen Takt in Kombination mit der Regionalbahn nach Hanau können viele Pendler im Berufsverkehr profitieren. Der RMV und die Anrainer-Kommunen der Odenwaldbahn haben hierzu eine Machbarkeitsuntersuchung beauftragt.

Unsere Forderung

an den RMV

- Taktausweitung und dafür notwendige bauliche Maßnahmen bei positiver Machbarkeit zügig umsetzen

Attraktives Busangebot Region Offenbach

In den Nahverkehrsplänen von Stadt und Kreis Offenbach spielt die Attraktivität des Busverkehrs eine wesentliche Rolle. Hier stehen schnelle und direkte Verbindungen im Vordergrund, wobei die Anbindung von größeren Gewerbegebieten ein wichtiges Kriterium bei der Führung der Linien ist. Es muss verstärkt Augenmerk auf die ‚letzte‘ Meile gelegt werden, damit ein Umsteigen vom Pkw auf den ÖPNV auch attraktiv und machbar ist.

Unsere Forderungen

an Kreis und Kommunen

- Finanzielle Voraussetzungen für einen zukunftsfähigen und leistungsgerechten Busverkehr schaffen
- Abstimmung von Schiene und Linienbus inklusive bedarfsorientiertem Aus- und Umbau von Busbahnhöfen
- Das Einführen und Etablieren von Ride-Sharing-Systemen zur kleinräumigen Quartierserschließung und nachfragegerechten Anbindung von Gewerbegebieten unterstützen



c. Luftverkehr

Der Luftverkehr ist der am schnellsten wachsende Verkehrssektor. Um diesem Wachstums und der besonderen Bedeutung der Luftverkehrsinfrastruktur in der Region FrankfurtRheinMain gerecht zu werden, müssen Entwicklungschancen auch künftig bestehen bleiben und die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden. Der Frankfurter Flughafen erhöht als bedeutender Standortfaktor die Wirtschaftskraft der Region Offenbach maßgeblich. Viele international agierende Unternehmen sind nicht nur auf den liniengebundenen Geschäftsreiseverkehr und die Luftfrachtabfertigung am Frankfurter Flughafen angewiesen, sondern insbesondere auch auf die Möglichkeit flexibler und individueller Verbindungen am Flugplatz Egelsbach.

Flughafen Frankfurt: keine weiteren Beschränkungen

Die Region FrankfurtRheinMain braucht den Flughafen als Arbeitgeber und Standortfaktor. Um die Drehkreuzfunktion für Deutschland im internationalen Wettbewerb aufrechtzuerhalten, muss die Infrastruktur an die gestiegenen Anforderungen angepasst werden. Durch den Bau von Terminal 3 wird die Zuverlässigkeit und Qualität des Flughafens für Umsteiger verbessert. Der heutige Status Quo ist Ergebnis des Mediationsverfahrens. Im Konsens aller Betroffenen herbeigeführte Optimierungen sind der richtige Weg. Darüber hinausgehende Verschärfungen, werden von der Wirtschaft abgelehnt, da sie die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens und der international tätigen Unternehmen aus dem Umland gefährden.

Unsere Forderungen

an das Land

- Weiterhin die Mediationsergebnisse umsetzen
- Beim Konkretisieren von Maßnahmen nach tragfähigen Kompromissen suchen wie z. B. bei der Lärmobergrenze
- Keine über das Mediationsergebnis hinausgehenden Flugbetriebseinschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes (die Ausdehnung des Nachtflugverbots über den Zeitraum zwischen 23:00 und 5:00 Uhr sowie die Verschärfung einer Lärmobergrenze ohne kooperative Einigung mit der Luftverkehrswirtschaft werden abgelehnt)

Weiterentwicklung Flugplatz Egelsbach

Der Frankfurt-Egelsbach Airport ist mit rund 70.000 Flugbewegungen pro Jahr der größte Flugplatz der allgemeinen Luftfahrt in Deutschland. Von hier aus sind über 2.000 Destinationen in Europa erreichbar. Vor allem für international tätige Unternehmen ist die Luftfahrt ein wichtiges Verkehrsmittel. Der Flugplatz hat eine Ergänzungs- und Entlastungsfunktion für den Flughafen Frankfurt, da er ohne Slotbeschränkung operiert und eine Alternative für kleinere Maschinen darstellt. Im Laufe der Jahre haben sich zudem zahlreiche luftfahrtbezogene Unternehmen im Umfeld angesiedelt. Die Verantwortlichen des Frankfurt-Egelsbach Airport streben die Einführung eines instrumentengestützten An- und Abflugverfahrens an. Die Gesamtlänge der Start- und Landebahn soll dabei unverändert bleiben. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Sanierung und Pflege der komplexen Infrastruktur.

Unsere Forderungen

an Bund und Land

- Klares Bekenntnis zu einer nachhaltigen und wirtschaftlichen Entwicklung des Flugplatzes
- Bürokratieaufwand im Luftverkehr reduzieren, insbesondere das Vermeiden der Addierung europäischer und nationaler Vorschriften, z. B. SERA (standardised european rules of the air) und deutscher Luftverkehrsordnung oder die Festsetzung überzogener Zulassungsvoraussetzungen für AFIS (Aerodrome flight information service)
- Kooperationen und wechselseitige Anerkennung von verantwortlichen Stellen stärken, z. B. des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung und des Luftfahrt Bundesamts

an die verantwortlichen Planungsstellen

- Weiterentwicklung des Flugplatzes Egelsbach unterstützen
- Schnellstmöglicher Start der Planungen für das Einführen eines instrumentengestützten An- und Abflugverfahrens



d. Wasserstraße

Für den Güterfernverkehr nimmt die Binnenschifffahrt unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten eine besondere Rolle ein. Der Main ist ein zentraler Zufahrtsweg zum Rhein, der die Hauptverkehrsader der europäischen Binnenschifffahrt ist. Durch optimierte Bedingungen kann die Wasserstraße eine wichtige Entlastungsfunktion für Straße und Schiene einnehmen.

Fahrrinnenvertiefung Untermain

Durch eine Vertiefung der Fahrrinne auf dem Untermain von 2,90 auf 3,30 Meter ist eine deutlich bessere Auslastung der Schiffe möglich. Die Binnenschifffahrt ist eine wichtige Alternative zur Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs. Die Fahrrinnenvertiefung ist als Wasserstraßenprojekt in der höchsten Dringlichkeitskategorie des Bundesverkehrswegeplans eingeordnet. Der Baubeginn soll also prinzipiell bis 2030 erfolgen. Bisher gab es lediglich Voruntersuchungen. Ein offizielles Planfeststellungsverfahren ist noch nicht in die Wege geleitet worden.

Unsere Forderungen

an den Bund

- Planungen für das Projekt zügig starten
- Erweitern der Schleuse Mühlheim zwischen Hanau und Offenbach um eine Schleusenammer, zur Realisierung eines ungehinderten Verkehrs

Impressum

Industrie- und Handelskammer
Offenbach am Main
Frankfurter Straße 90
63067 Offenbach am Main
Tel. 069 82 07-0
Fax 069 82 07-149

E-Mail service@offenbach.ihk.de
Internet www.offenbach.ihk.de

Verantwortlich
Markus Weinbrenner | Hauptgeschäftsführer

Redaktion
Frank Achenbach | IHK
Judith Müller | IHK

Stand
September 2018



**STARKER
STANDORT
REGION
OFFENBACH**

Weitere Informationen



Judith Müller

Telefon 069 8207-250
mueller@offenbach.ihk.de

Industrie- und Handelskammer
Offenbach am Main
Frankfurter Straße 90
63067 Offenbach am Main