



# Strategisches Positionspapier Wirtschaftsfaktor Mobilität

in der Region Offenbach

## 1. Stellenwert der Mobilität

Der IHK-Bezirk Offenbach am Main, der Stadt und Kreis Offenbach umfasst, liegt in einer der verkehrsstrategisch bedeutendsten Lagen Deutschlands. Eingebettet in die Metropolregion Frankfurt RheinMain, in unmittelbarer Nähe zum internationalen Flughafen Frankfurt und an zentralen Achsen des Autobahn- und Schienennetzes, ist die Region zugleich Durchgangsraum, Arbeitsmarktzentrum und Unternehmensstandort.

Diese Lage hat wesentliche Wettbewerbsvorteile: Sie eröffnet Unternehmen kurze Wege zu nationalen und internationalen Märkten, ermöglicht dichte Zulieferer- und Kundenbeziehungen und unterstützt eine hohe Standortattraktivität für Investitionen. Gleichzeitig ist genau diese Lage mit hohen Belastungen und komplexen Anforderungen verbunden.

**Wo Verkehrsströme auf engem Raum zusammenlaufen, entscheidet deshalb die Leistungsfähigkeit von Infrastruktur und Betrieb darüber, ob Erreichbarkeit ein Standortvorteil bleibt oder zum Engpass wird.**

Mobilität ist für die Wirtschaft mehr als ein Rahmenfaktor. Sie ist eine produktive Infrastrukturleistung, die das Produktivitätspotenzial der Wirtschaft erhöht. Sie beeinflusst Lieferfähigkeit, Produktions- und Serviceprozesse, Kundenfrequenz, betriebliche Kosten und die Resilienz von Wertschöpfungsketten. Wenn Beschäftigte ihre Arbeitsplätze nicht zuverlässig erreichen, wirkt sich das unmittelbar auf Personalgewinnung und -bindung aus. Wenn Lieferverkehre, Pflege, Wartungsdienste und technischer Service im Stau stehen oder keine geeigneten Haltezonen finden, steigen Zeitaufwände und Kosten mit Folgen für Preise, Qualität und Wettbewerbsfähigkeit. Wenn Lieferverkehre unplanbar werden, leidet die Versorgung von Handel und Gastronomie ebenso wie die industrielle Materiallogistik.

**In einer arbeitsteiligen, eng vernetzten Wirtschaft sind verlässliche Wegeketten und belastbare Netze daher nicht „nice to have“, sondern unabdingbare Voraussetzung für Wachstum, Stabilität und Standorttreue.**

Zugleich prägt Mobilität das gesellschaftliche Leben im Bezirk. Sie ermöglicht Teilhabe: am Arbeitsmarkt, an Bildung, an Versorgung, an sozialen Beziehungen. Gerade im Zusammenspiel von städtischen Verdichtungsräumen und kleineren Kommunen im Kreis Offenbach wird deutlich, dass Mobilitätsangebote nicht nur Infrastruktur, sondern auch Chancengerechtigkeit bedeuten. Ein leistungsfähiges Verkehrssystem verbindet Wohn- und Arbeitsorte, erleichtert Ausbildungswege und unterstützt den Zugang zu Dienstleistungen. Dies ist unabhängig davon, ob Menschen ein eigenes Auto nutzen können oder nicht. **Mobilitätspolitik ist damit immer auch Standort- und Sozialpolitik.**

Ein weiteres zentrales Handlungsfeld ist die **Nachhaltigkeit**. Verkehr steht unter dem Anspruch, Emissionen zu senken, Lärm zu reduzieren, Flächen effizienter zu nutzen und Luftqualität zu verbessern. Dabei darf die wirtschaftliche Funktionsfähigkeit nicht gefährdet werden. Die Transformation hin zu emissionsärmeren Antrieben, effizienteren Verkehrsabläufen und besser vernetzten Angeboten ist nicht nur eine ökologische Notwendigkeit, sondern gilt auch als eine wirtschaftliche Chance, etwa durch Herausbildung von Innovationen, neuen Dienstleistungen und zukunftsfähigen Infrastrukturen.

### Konkret



- Die zentrale Lage Offenbachs bringt hohe Erreichbarkeit, aber auch eine besondere Belastung durch gebündelte Verkehrsströme
- Mobilität sichert Erreichbarkeit, Produktivität und funktionierende Lieferketten

**Voraussetzung für diese Chance ist eine technologieoffene, pragmatische Politik, die Wirkung vor Symbolik stellt, Investitionen ermöglicht und Veränderungen so gestaltet, dass Unternehmen und Beschäftigte mitgehen können.**

Dabei verdichten sich die Herausforderungen im Kammerbezirk besonders stark. Die Region Offenbach ist eine Wachstumsregion, die Städte und Gemeinden sind in den vergangenen 20 Jahren um 33.000 Bewohner gewachsen. Hinzu kommt ein deutlicher Anstieg der Pendlerzahlen. Das alles bedeutet deutlich gestiegene und auch zukünftig steigende Mobilitätsbedürfnisse in der Region. Gleichzeitig gibt es multiple Herausforderungen: begrenzte Flächen im Straßenraum, hohe Auslastung der Hauptachsen, eine heterogene Siedlungsstruktur, Verdichtung in der Nutzung des Luftraums durch Flughafen Frankfurt und Verkehrslandeplatz Frankfurt-Egelsbach, unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse zwischen Stadt und Kreis, sowie parallele Erwartungen an Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit. Die Aufgabe besteht darin, Zielkonflikte aktiv zu managen: zwischen Lieferverkehr und Aufenthaltsqualität, zwischen Kapazitätsbedarf und Flächenknappheit, zwischen kurzfristiger Entlastung und langfristiger Transformation.

**Eine moderne Mobilitätspolitik muss deshalb integrierend wirken. Dabei darf ein klarer Blick auf das Gesamtsystem, auf die Wechselwirkungen zwischen Verkehrsträgern und auf die reale Praxis der Unternehmen und der Bevölkerung nicht verloren gehen.**

Dieses Positionspapier gliedert sich in vier thematische Schwerpunkte, die gemeinsam den strategischen Handlungsrahmen für Verkehr und Mobilität im IHK-Bezirk Offenbach am Main beschreiben. So wird in Kapitel 2 die Mobilität als Standortfaktor beleuchtet, daraus werden grundlegende Anforderungen an Erreichbarkeit, Zuverlässigkeit und Planungssicherheit abgeleitet.

Kapitel 3 widmet sich dem Güterverkehr als Grundlage von Versorgung und Wertschöpfung und beschreibt, wie Logistik, Liefer- und Wirtschaftsverkehre leistungsfähig und zugleich nachhaltiger organisiert werden können.

Kapitel 4 behandelt die Personenbeförderung und damit die Mobilität von Beschäftigten, Auszubildenden, Kundinnen und Kunden, einschließlich der Anforderungen an Qualität, Kapazität und Resilienz.

Kapitel 5 schließlich fokussiert die Vernetzung: das Zusammenspiel der Verkehrsträger, die Rolle von Knotenpunkten und Digitalisierung sowie die Bedeutung abgestimmter Planung über Zuständigkeitsgrenzen hinweg.

Aus dieser Struktur ergibt sich die zentrale Leitfrage des folgenden Kapitels: **Welche Anforderungen muss Mobilität erfüllen, damit Erreichbarkeit in der Region Offenbach dauerhaft ein Standortvorteil bleibt?**

## Konkret



- Im Kammerbezirk treffen Wachstum, Flächenknappheit und hohe Verkehrsbelastung direkt aufeinander
- Mobilitätspolitik muss das Gesamtsystem in den Blick nehmen und alltagstaugliche Lösungen schaffen

## 2. Mobilität als Standortfaktor

**Mobilität** ist im IHK-Bezirk Offenbach am Main ein zentraler **Treiber von Standortqualität**. Sie entscheidet wesentlich mit darüber, wie produktiv Unternehmen arbeiten können, wie verlässlich Dienstleistungen erbracht werden, wie attraktiv Ausbildungs- und Arbeitsplätze sind und wie gut Betriebe in regionale, nationale und internationale Wertschöpfung eingebunden bleiben. In einer arbeitsteiligen Wirtschaft entsteht Wettbewerbsfähigkeit nicht nur durch Produkte und Innovationen, sondern auch durch die Fähigkeit, Menschen, Waren und Informationen pünktlich und planbar zu bewegen. Für viele Unternehmen ist Mobilität deshalb keine Komfortfrage, sondern ein Kosten-, Zeit- und Risikofaktor, der sich unmittelbar in Lieferfähigkeit, Termin- und Prozesssicherheit sowie Personalgewinnung niederschlägt.

Der Kammerbezirk besitzt hierfür eine besondere Ausgangslage. Seine Lage im Zentrum Deutschlands und im Herzen Europas schafft kurze Wege zu Märkten, Zulieferern und Kunden. Die Nähe zu einem internationalen Luftverkehrsdrehkreuz, die Einbindung in das Autobahnnetz und die Erreichbarkeit über die Schiene eröffnen Unternehmen Chancen, die viele Regionen nicht in dieser Dichte haben. Gleichzeitig ist diese Lage auch ein Belastungstreiber: Hohe Durchgangsverkehre, starke Pendlerströme und eine sehr dichte Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur führen dazu, dass Störungen und Engpässe besonders schnell spürbar werden. Der Kreis Offenbach gehört mit seinen 13 Kommunen, darunter zehn Mittelzentren, und einer Bevölkerungsdichte von über 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer zu den drei am dichtesten besiedelten Landkreisen Deutschlands. Das bedeutet: Mobilität muss nicht nur zwischen Stadt und Land funktionieren, sondern innerhalb eines eng verflochtenen Siedlungssteppichs, in dem Wohnorte, Gewerbegebiete, Versorgungsstandorte und Freizeitziele nahe beieinander liegen und dennoch häufig über belastete Korridore erschlossen werden.

Im Alltag zeigt sich, dass nicht allein die Existenz von Infrastruktur zählt, sondern ihre Leistungsfähigkeit im Betrieb. Auf der Straße gehören die A3, A5, A661 und die B448, B486, B45, B459 sowie B43 zu den prägenden Achsen für Pendler-, Wirtschafts- und Durchgangsverkehre im und um den Kammerbezirk. Wiederkehrende Staus, hohe Störanfälligkeit an Knotenpunkten und ein hohes Baustellenaufkommen beeinträchtigen Planbarkeit und erhöhen den Zeitaufwand für Beschäftigte, Kunden und Dienstleister.

Das wirkt besonders stark in Branchen mit engen Zeitfenstern: Diese brauchen verlässliche Fahrzeiten, weil jede Verzögerung Folgekosten erzeugt. Wo Straßenkapazitäten nicht schnell erweitert werden können, gewinnt die effiziente Nutzung bestehender Infrastruktur an Bedeutung. Verkehrssteuerung, kommunenübergreifende Baustellenkoordination, Umleitungsmanagement und ein systematischer Blick auf Engstellen sind daher ebenso standortrelevant wie bauliche Maßnahmen.

Für die **Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes** ist neben dem Auto vor allem der öffentliche Verkehr entscheidend. Die Region ist in hohem Maße ein Pendleraum. Für viele Beschäftigte ist der ÖPNV die einzige realistische Alternative, weil Parkraum begrenzt ist, Fahrkosten steigen oder weil Haushalte bewusst multimodal unterwegs sind. Gleichzeitig ist in Teilen des Kreises das Angebot nicht überall so dicht, schnell und robust, wie es moderne Arbeitsmärkte erfordern. Diese Diskrepanz verschärft den Fachkräftemangel, weil potenzielle Beschäftigte Arbeitsplätze nach Erreichbarkeit auswählen.

Besonders deutlich wird dies am Beispiel der Mobilität von Auszubildenden. Wer ohne Führerschein oder eigenes Fahrzeug auf verlässliche Verbindungen angewiesen ist, braucht Takt, Anschlussqualität und eine gute Erreichbarkeit von Berufsschulen und Betrieben. Wenn Wegeketten zu komplex, unzuverlässig oder zu teuer sind, leidet die Ausbildungsattraktivität und damit die Fachkräftebasis der Region.

Im Schienenpersonennahverkehr sind Qualität und Kapazität deshalb standortentscheidend. Für den Kammerbezirk sind Engpässe auf wichtigen Achsen ein spürbares Problem, weil sie den Berufsverkehr im Süden und Osten des Rhein-Main-Gebiets wesentlich mittragen. Verspätungen, Ausfälle und eine geringe Störungsresilienz wirken sich im Arbeitsalltag unmittelbar aus.

Unternehmen benötigen daher eine deutliche Stabilisierung der Betriebsqualität: zuverlässige Fahrpläne, ausreichende Kapazitäten in Spitzenzeiten, funktionierende Anschlüsse und eine klare, frühzeitige Information bei Störungen. In der Praxis bedeutet das nicht nur Infrastrukturfragen, sondern auch ein professionelles Betriebs- und Störfallmanagement. Ein leistungs-

### Forderungen



- Engpässe auf den Hauptachsen (A3, A5, A661, B448/B486) priorisiert beseitigen und Baustellen besser koordinieren.
- ÖPNV als Arbeitsweg-System stärken: stabile S Bahn, arbeitsweltgerechte Busanbindung sowie Förderung des Einkaufsverkehrs per ÖPNV, verlässliche Anschlüsse.
- Park+Ride und Bike+Ride gezielt an Pendlerkorridoren ausbauen, um Hauptachsen zu entlasten.
- Mobilität technologieoffen gestalten und in Pilotprojekten innovative Modelle testen.
- Infrastrukturinvestitionen nach klaren Kriterien ausrichten: Erreichbarkeit, Resilienz, wirtschaftliche Wirkung.

### Konkret



- Entscheidend ist nicht nur Infrastruktur, sondern ein verlässlicher Betrieb auf Straße und Schiene
- Schwächen im ÖPNV werden zum Problem für Fachkräfte, Auszubildende und Betriebe

fähiger Schienenersatzverkehr ist dabei kein Ausnahmeinstrument, sondern Teil moderner Systemresilienz. Er muss so geplant sein, dass er bei Baustellen und Störungen schnell wirksam wird, ausreichende Kapazitäten bietet und verlässlich kommuniziert wird.

Der Busverkehr ist im Bezirk zugleich Schlüssel und Schwachstelle. Er erschließt Quartiere und verbindet Gemeinden, doch er hängt stark von Straßenbedingungen ab und ist anfällig für Stau und Baustellen. Seine standortpolitische Bedeutung liegt besonders in der Anbindung von Gewerbegebieten und in der Feinerschließung ab Schienenknoten. Wo Busverbindungen nicht zu Arbeitszeiten passen, Umstiege schlecht funktionieren oder Haltestelleninfrastruktur unattraktiv ist, sinkt die Nutzbarkeit für Beschäftigte.

Für die Wirtschaft ist daher entscheidend, dass Busnetze stärker aus der Perspektive der Arbeitswege gedacht werden: mit verlässlichen Takten zu Schichtzeiten, klaren Linienführungen zu großen Beschäftigungsstandorten und stabilen Anschlüssen an die Schiene. Ergänzend können flexible Bedienformen, wie On-Demand-Angebote dort sinnvoll sein, wo klassische Linienverkehre die Nachfrage nicht wirtschaftlich abdecken. Damit können solche Angebote auch eine wichtige Ergänzung für den Einkaufsverkehr darstellen. Entscheidend ist, dass diese nicht als Inseln entstehen, sondern in Tarife, Information und Anschlüsse integriert werden, damit tatsächlich verlässliche Wegeketten entstehen.

Mobilität als **Standortfaktor** umfasst auch die **internationale Erreichbarkeit**. Der Flughafen Frankfurt ist für viele Unternehmen im Kammerbezirk ein zentraler Standortanker, als Zugang zu internationalen Märkten, als Drehscheibe für Geschäftsreisen, als Logistikfaktor und als Arbeitsmarktmagnet. Ein klares Commitment zu diesem Standortfaktor bedeutet, seine Anbindung stabil und multimodal zu sichern. Dazu gehört eine leistungsfähige Erschließung über Schiene und Straße, verlässliche Verbindungen auch zu Randzeiten sowie eine sachorientierte Bearbeitung von Zielkonflikten zwischen wirtschaftlicher Entwicklung, Umwelt- und Lärmschutz. Für die regionale Wirtschaft ist entscheidend, dass internationale Erreichbarkeit nicht durch mangelnde Infrastrukturqualität oder unzureichende Anbindung geschwächt wird.

Der Verkehrslandeplatz Frankfurt-Egelsbach als eigenständiges Dienstleistungs- und Gewerbegebiet soll dabei weiterhin den internationalen Flughafen Frankfurt im Segment der Allgemeinen Luftfahrt ergänzen und entlasten. Der Bestand soll gesichert und eine Verbesserung der Infrastruktur vorgesehen werden. Eine Verschlechterung der Fluglärmsituation für die Bevölkerung der Umgebung des Verkehrslandeplatzes ist zu vermeiden.

Aus diesen Problemlagen leitet sich ein lösungsorientierter **Handlungsrahmen** ab, der Erreichbarkeit, Resilienz und Nachhaltigkeit zusammenführt. Erstens müssen prioritär die Engpässe auf den Hauptachsen beseitigt werden. Bei A3, A5, A661 und B448 sowie B486 steht die Frage im Mittelpunkt, wie Störanfälligkeit reduziert, Verkehrsflüsse stabilisiert und Baustellenwirkungen minimiert werden können. Das verlangt eine bessere Abstimmung von Bauvorhaben, ein vorausschauendes Umleitungsmanagement und, wo wirksam und umsetzbar, bauliche Maßnahmen an identifizierten Engstellen.

Zweitens muss der ÖPNV als Arbeitsweg-System gestärkt werden. Im Schienenverkehr geht es vorrangig um Verlässlichkeit, Kapazität und Störfallresilienz; im Busverkehr um arbeitszeitgerechte Angebote, bessere Anbindung von Gewerbegebieten und qualitativ hochwertige Umsteigepunkte.

Drittens braucht die Region eine konsequente Förderung der intermodalen Erreichbarkeit. Park+Ride und Bike+Ride sind dabei keine Nebenthemen, sondern Entlastungsinstrumente für Korridore, wenn sie sicher, attraktiv und strategisch platziert sind.

Viertens muss Mobilitätspolitik technologieoffen bleiben. Neue Antriebe, digitale Steuerung, Automatisierung und innovative Betriebsformen sind Mittel zum Zweck: Sie sollen Emissionen senken, Effizienz erhöhen und die Nutzbarkeit des Verkehrssystems verbessern, ohne den Standort durch einseitige Vorgaben zu belasten. Erste Pilotprojekte im Bereich des autonomen Fahrens, etwa im Rahmen von Modellvorhaben wie KIRA, zeigen, welches Potenzial automatisierte Angebote für einen stabilen und wirtschaftlichen Betrieb haben können. Solche Ansätze sollten ergebnisoffen weiterentwickelt und perspektivisch auch auf andere Verkehrsträger übertragen werden, einschließlich pilotierter Anwendungen im Schienenverkehr. Fünftens ist die kontinuierliche Finanzierung des Angebots ein Standortthema. Verlässliche Mobilität erfordert eine langfristige Perspektive auf Betrieb, Instandhaltung und Ausbau. Investitionen

## Konkret



- Schienenersatzverkehr muss schnell, verständlich und leistungsfähig organisiert sein
- Technologieoffenheit heißt wirksame Lösungen testen und neue Angebote pragmatisch einsetzen

müssen priorisiert werden nach ihrer Wirkung auf Erreichbarkeit, Resilienz und wirtschaftliche Funktionsfähigkeit.

Mobilität als Standortfaktor heißt damit: Die Region Offenbach braucht ein Verkehrssystem, das im Alltag funktioniert, Störungen verkraftet und Entwicklung ermöglicht. Die folgenden Kapitel vertiefen diese Perspektive

### 3. Güterverkehr

Der Güterverkehr ist die Grundlage wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit im IHK-Bezirk Offenbach am Main. Zudem haben die Herausforderungen der letzten Jahre wie die Coronapandemie aber auch der Ukrainekrieg und die daraus folgende Energiekrise gezeigt, dass der Güterverkehr Teil der kritischen Infrastruktur ist. Handel, Industrie, Bau, Gesundheitswirtschaft und Dienstleistungen sind tagtäglich darauf angewiesen, dass Materialien, Waren und Betriebsmittel zuverlässig ankommen und fertige Produkte sowie Serviceleistungen pünktlich ausgeliefert werden können. In einer Region, die durch eine hohe Dichte an Unternehmen, eine starke Versorgungsfunktion und kurze Wege zu nationalen und internationalen Märkten geprägt ist, entscheidet die Qualität des Güterverkehrssystems über Effizienz, Kosten und Wettbewerbsfähigkeit. Die Nähe zum Flughafen als internationalem Drehkreuz und die zentrale Lage im Rhein-Main-Gebiet verstärken diese Rolle: Der Bezirk ist nicht nur Ziel- und Quellraum, sondern auch Teil eines hochfrequentierten Logistikkorridors. Zudem könnte die Rhein-Main Region perspektivisch auch als militärischer Umschlagplatz Bedeutung gewinnen.

Gleichzeitig verändern sich Logistik und Lieferstrukturen spürbar. Der Anteil kleinteiliger Sendungen steigt, Taktungen werden enger, Zeitfenster kürzer. Onlinehandel, höhere Kundenerwartungen, just-in-time Prozesse und ein wachsender Anteil an dienstleistungsbezogenen Transporten führen dazu, dass Güterverkehr in der Fläche und in den Zentren zunehmend sichtbar wird.

Damit wachsen auch die Anforderungen an Straßenkapazitäten, innerörtliche Andienung, Lade- und Stellflächen sowie an planbare Betriebsabläufe. In einem dicht besiedelten Raum wie dem Kammerbezirk Offenbach treffen diese Anforderungen unmittelbar auf knappe Flächen, Nutzungskonkurrenzen und hohe Erwartungen an Lebens- und Aufenthaltsqualität. Eine wirtschaftsfreundliche Mobilitätspolitik muss diesen Zielkonflikt nicht verschärfen, sondern aktiv managen: Versorgung sichern, Emissionen reduzieren, Konflikte im Straßenraum entschärfen.

Für die Region ist dabei eine nüchterne Grundannahme entscheidend: Der Lkw bleibt auf absehbare Zeit das Rückgrat der regionalen Logistik. Das gilt sowohl für den schweren Güterverkehr als auch für die Vielzahl an Liefer- und Serviceverkehren, die den Alltag der Unternehmen prägen. Schienengüterverkehr kann punktuell einen Beitrag leisten, spielt im regionalen Logistikmix jedoch so gut wie keine Rolle. Für viele Transporte fehlen passende Relationen, geeignete Umschlagpunkte oder wirtschaftlich tragfähige Angebote; zudem ist in der Praxis zu beobachten, dass verfügbare Schienenangebote eher ausgedünnt als ausgebaut werden.

Eine Strategie, die Güterverkehr primär als Verlagerungsdebatte führt, greift daher zu kurz. Zielführend ist eine Doppelperspektive: Dort, wo kombinierte Lösungen realistisch sind, sollten sie ermöglicht werden (z.B. beim Alpentransit). In der Breite muss aber die Straße leistungsfähig bleiben.

Eine der sichtbarsten Problemlagen im Güterverkehr ist der Mangel an **Lkw-Stellplätzen**. Entlang der Autobahnen und an den Zubringern im Kammerbezirk fehlen Kapazitäten, um Lenk- und Ruhezeiten sicher und regelkonform einzuhalten. Die Folge sind Ausweichbewegungen und Abstellvorgänge in Kommunen, häufig in Wohn- oder Mischgebieten, mit entsprechenden Konflikten, Sicherheitsrisiken und zusätzlichem Suchverkehr. Für Unternehmen bedeutet das nicht nur organisatorische Unsicherheit, sondern auch Risiken für die Lieferkette. Für Kommunen bedeutet es Belastung und ein Vollzugsproblem.

Deshalb ist der Ausbau von Lkw-Stellplätzen entlang der Autobahnen und in geeigneten Lagen im Umfeld der Hauptachsen eine zentrale Standortaufgabe. Dabei geht es nicht allein um Stellflächen, sondern auch um Sicherheit, Beleuchtung, Sanitäreinrichtungen und die Einbindung in digitale Systeme, die verfügbare Plätze anzeigen und Suchverkehr reduzieren.

#### Forderungen



- Leistungsfähigkeit der Straßenkorridore sichern und betriebliche Engpässe durch Baustellen- und Umleitungsmanagement (z. B. mit Nacharbeit bei ausgewählten Bauabschnitten) reduzieren.
- Lkw Stellplätze entlang der Autobahnen und an zentralen Achsen im Bezirk deutlich ausbauen.
- Transformation der Nutzfahrzeugflotten durch verlässliche Korridor Ladeinfrastruktur und schnelle Netzanschlüsse an Betriebshöfen mit pragmatischen und beschleunigten Anschluss- und Genehmigungsprozessen ermöglichen.
- Innenstadtrelevante Logistik durch funktionierende Lieferzonen sichern und City Logistik nur dort einsetzen, wo sie nachweislich wirkt. Regulierungen so gestalten, dass sie Schutzwirkungen erreichen, aber betriebliche Realität und Versorgungssicherheit nicht unnötig belasten

#### Konkret



- Güterverkehr ist Voraussetzung für Versorgung, Produktion und wirtschaftliche Stabilität
- Fehlende Lkw-Stellplätze verschärfen Verkehrsprobleme und belasten Kommunen zusätzlich

Der Bezirk braucht hier eine sichtbare Entwicklungsperspektive, weil sich das Problem nicht durch lokale Einzelmaßnahmen lösen lässt. Entsprechend ist auch die Sicherung und **Ausweitung von Logistik- und Gewerbeflächen** dabei essenziell. Der Erhalt und die Entwicklung geeigneter Logistik- und Gewerbeflächen im Kammerbezirk ist eine Voraussetzung für funktionierende Lieferketten. Ohne räumliche Nähe zu Absatz- und Produktionsstandorten steigen Verkehrsaufkommen, Kosten und Emissionen.

Parallel dazu wird die **Energie- und Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge** zu einem entscheidenden Engpassfaktor. Die Transformation hin zu emissionsärmeren Antrieben ist im Güterverkehr besonders anspruchsvoll, weil Nutzlast, Reichweite, Standzeiten, Tourenlogik und Kostenstrukturen eine große Rolle spielen. Elektrische Nutzfahrzeuge und perspektivisch auch schwere E-Lkw benötigen verlässliche Ladeoptionen entlang der Korridore sowie leistungsfähige Netzanschlüsse an Betriebshöfen. Ohne ausreichend Netzkapazität und planbare Anschlussprozesse werden Investitionen ausgebremst, selbst wenn Unternehmen grundsätzlich bereit sind umzusteigen.

Für den Bezirk ist daher zentral, dass Korridor-Ladeinfrastruktur entlang der Autobahnen entwickelt wird und gleichzeitig die Voraussetzungen geschaffen werden, damit Unternehmen auf ihren Standorten Ladepunkte wirtschaftlich installieren können. Technologieoffenheit heißt dabei, den Weg zu den Klimazielen nicht durch unnötige Vorgaben zu erschweren, sondern Raum für wirksame und marktfähige Lösungen zu lassen. Im Mittelpunkt stehen dabei Alltagstauglichkeit und ein wirtschaftlicher Betrieb für die Unternehmen.

Im **urbanen Raum tritt der Güterverkehr** besonders sichtbar in Erscheinung. Innenstädte, Nahversorgungsstandorte und dicht genutzte Quartiere benötigen verlässliche Anlieferung. Dies ist unabhängig davon, ob Waren per Lkw, Transporter oder Lastenrad kommen. Hier zeigt sich der Zielkonflikt zwischen Aufenthaltsqualität und Andienung besonders deutlich. Aus wirtschaftlicher Sicht ist klar: Versorgung und Funktion der Zentren hängen an der Möglichkeit, Waren zu bringen und abzuholen, Entsorgung zu organisieren und Dienstleistungen vor Ort zu erbringen.

Deshalb sind praxistaugliche Lieferzonen ein zentrales Instrument. Sie reduzieren Konflikte, verkürzen Standzeiten, verhindern Halten in zweiter Reihe und tragen dazu bei, dass Lieferverkehre geordnet und effizient ablaufen. Lieferzonen müssen dabei nicht „mehr Verkehr“ bedeuten, sondern besseren Verkehr: klare Regeln, geeignete Standorte, transparente Zeitfenster und digitale Unterstützung, etwa über Kartierung, Information und perspektivisch auch Reservierungsmodelle in hochbelasteten Lagen.

**City-Logistik** kann in Offenbach punktuell zur Entlastung beitragen, vor allem in der Paket- und Stückgutlogistik sowie bei kleinteiligen Zustellungen. Hier lassen sich zusammen mit KEP-Dienstleistern sinnvolle Lösungen entwickeln, etwa durch Bündelung, kleinere Fahrzeuge oder abgestimmte Lieferkonzepte in dicht bebauten Quartieren. Gleichzeitig zeigt sich im Kreis Offenbach, dass City-Logistik aufgrund der Siedlungsstruktur und der weiten Wege kaum eine Rolle spielt. Für viele Branchen, etwa Baustellenversorgung, Großhandel, Gastronomie, temperaturregeführte Waren oder Entsorgung, bleibt eine direkte, großvolumige Andienung unverzichtbar. Entscheidend ist daher ein pragmatischer Ansatz: City-Logistik dort umsetzen, wo sie wirklich wirkt und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit der klassischen Belieferung sichern, die für die regionale Versorgung zentral bleibt.

Zur Güterverkehrsperspektive gehört auch die **Arbeitsrealität der Branche**. Logistik ist ein personalintensives Geschäft, und Fahrpersonal ist knapp. Regelwerke müssen deshalb nicht nur ordnungspolitisch wirken, sondern auch praktisch handhabbar sein. Das betrifft im Kern die Frage, wie Transporte so organisiert werden können, dass Touren effizient, sicher und arbeitsverträglich bleiben. In diesem Zusammenhang ist auch das Sonn- und Feiertagsfahrverbot ein Thema, das in der Praxis zu Zielkonflikten führen kann, etwa wenn Touren nicht sinnvoll abgeschlossen werden können oder die Rückfahrt zum Standort bzw. nach Hause unnötig erschwert wird. Eine differenzierte Betrachtung, die Schutzwirkung und Ruhezeiten respektiert, aber eng umrissene praxisnahe Ausnahmen für definierte Fälle ermöglicht, kann Belastungen reduzieren, ohne den Grundsatz zu entwerten. Für die Region ist wichtig, dass Regelungen in ihrer Wirkung auf Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsbedingungen mitgedacht werden und dass sie nicht unbeabsichtigt zu zusätzlichen Staus, Umwegen oder Belastungen führen.

Aus Sicht der IHK Offenbach am Main ergibt sich daraus ein klarer Handlungsrahmen für den Güterverkehr.

## Konkret



- Gesicherte Logistik- und Gewerbeflächen halten Wege kurz und Verkehre effizient
- Die Antriebswende im Güterverkehr braucht Ladeinfrastruktur, Netzanschlüsse und schnelle Genehmigungen

## 4. Personenbeförderung

Die Personenbeförderung ist im IHK-Bezirk Offenbach am Main ein Schlüssel zur Fachkräftesicherung, zur wirtschaftlichen Teilhabe und zur Attraktivität des Standorts. Die Region ist ein hoch verflochtener Arbeits- und Lebensraum: Viele Beschäftigte wohnen nicht dort, wo sie arbeiten, und die Wegeketten verlaufen täglich über kommunale Grenzen hinweg. Diese Realität ist in einem dicht besiedelten Bezirk mit starker Pendlerverflechtung nicht Ausnahme, sondern Normalfall. Für Unternehmen wird damit die Qualität der Alltagsmobilität zur Standortfrage. Arbeitsplätze werden nur dann erreichbar, wenn das Verkehrssystem nicht nur grundsätzlich vorhanden ist, sondern zuverlässig, verständlich und resilient funktioniert.

Zentraler Träger dieser Alltagsmobilität ist die S-Bahn. Sie verbindet den Bezirk mit den großen Arbeitsplatzzentren der Region, sie ist Rückgrat für Berufs- und Ausbildungswege, und sie ist in vielen Korridoren das Verkehrsmittel mit dem größten Potenzial zur Entlastung der Straßen. Gleichzeitig ist die S-Bahn nur dann ein Standortvorteil, wenn Verlässlichkeit und Leistungsfähigkeit stimmen. Ausfälle, Verspätungen und kurzfristige Störungen wirken im Alltag unmittelbar: Schichten beginnen nicht später, Kundentermine lassen sich nicht beliebig verschieben, und Ausbildungs- und Schulzeiten sind fix.

Die wirtschaftliche Perspektive ist daher klar: Die Steigerung der Betriebsqualität, insbesondere auf stark belasteten Linien wie z.B. der S2 und S8, ist eine Priorität. Dazu gehören stabile Fahrpläne, ausreichende Kapazitäten in den Spitzenzeiten, robustere Betriebsabläufe sowie ein professionelles Störungsmanagement, das nicht erst reagiert, wenn das System bereits überlastet ist. Wer den Umweltverbund stärken will, muss zuerst die Zuverlässigkeit erhöhen, weil sie die zentrale Währung der Nutzer ist.

Ein wesentlicher Bestandteil dieser Zuverlässigkeit ist der Schienenersatzverkehr (SEV). Sperrungen und Baustellen werden angesichts des Erhaltungs- und Modernisierungsbedarfs auch künftig unvermeidbar sein. Entscheidend ist daher, wie sie organisiert werden. Ein guter Schienenersatzverkehr ist nicht „Plan B“, sondern integraler Teil eines resilienten Systems. Er muss vorausschauend geplant werden, ausreichend Kapazität bereitstellen, leicht auffindbare Haltepunkte haben und in der Kommunikation verständlich sein. Für Beschäftigte und Auszubildende ist nicht nur wichtig, dass ein Bus fährt, sondern dass er verlässlich auffindbar ist, Umstiege funktionieren, Fahrzeiten realistisch sind und Information frühzeitig und eindeutig bereitgestellt wird. Ein leistungsfähiger SEV braucht deshalb Standards: klare Beschilderung, einheitliche Informationslogik, Echtzeitdaten, abgestimmte Anschlusskonzepte sowie eine Organisation, die die betriebliche Realität der Pendlerzeiten ernst nimmt.

Neben der Schiene ist der Busverkehr die tragende Säule für Feinerschließung und für die Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten. Gerade im Kreis Offenbach entscheidet sich Mobilität häufig nicht auf der Hauptachse, sondern auf den letzten Kilometern: zwischen Bahnhof und Betrieb, zwischen Wohngebiet und Ausbildungsstätte, zwischen Gemeinde und Mittelzentrum. Hier sind Angebotstakte, Linienföhrung und Reisezeiten ausschlaggebend. Wenn Busverbindungen in der Fläche zu selten fahren, Umstiege unzuverlässig sind oder Fahrpläne nicht zu Arbeitszeiten passen, bleibt das Auto oft alternativlos. Eine wirtschaftsnahe Weiterentwicklung des Busangebots muss deshalb die Arbeitswelt stärker abbilden: höhere Taktung in den stark nachgefragten Zeiten, zuverlässige Anschlüsse zur Schiene, Verbindungen zu großen Beschäftigungsstandorten und Angebote, die auch Schichtzeiten und Randlagen berücksichtigen. In einem dicht besiedelten Kreis ist hierfür das Potenzial vorhanden, vorausgesetzt, Angebot und Betriebsqualität werden konsequent nach Nachfrage und Wirkung ausgerichtet.

Die Qualität des Systems entscheidet sich auch an den Umsteigepunkten. Haltestellen und Stationen sind die „Eingangstüren“ zum ÖPNV. Beleuchtung, Wetterschutz, Barrierefreiheit, Sicherheit, Sauberkeit und verständliche Information wirken direkt auf die Akzeptanz. Für viele Beschäftigte und Auszubildende sind diese Faktoren nicht „nice to have“, sondern Voraussetzung, um den ÖPNV regelmäßig zu nutzen, insbesondere in den frühen Morgen- und späten Abendstunden. Eine Haltestellenoffensive, die Standards hebt und Engpässe gezielt beseitigt, ist deshalb keine Detailfrage, sondern Bestandteil von Standortpolitik.

Damit der ÖPNV im Bezirk dauerhaft leistungsfähig bleibt, braucht er eine stabile und langfristig gesicherte Finanzierung. Personenverkehr ist Daseinsvorsorge und kann vor Ort nicht allein aus kommunalen Haushalten getragen werden. Bund, Land und Kommunen müssen sich

### Forderungen



- S Bahn System stabilisieren: höhere Zuverlässigkeit, mehr Kapazität und professionelles Störfall- und SEV Management.
- Busangebot arbeitsweltgerecht weiterentwickeln: stärkere Takte zu Schichtzeiten, bessere Anbindung von Gewerbegebieten.
- Haltestellen und Umsteigepunkte modernisieren: Barrierefreiheit, Sicherheit, Orientierung, Echtzeitinformationen
- Langfristige Finanzierung des ÖPNV durch Bund, Land und Kommunen gemeinsam sichern, um Betrieb, Qualität und Ausbau verlässlich planen zu können.

### Konkret



- Die S-Bahn muss im Alltag verlässlich funktionieren, besonders auf S2 und S8
- Schlechte Busanbindungen auf der letzten Meile machen das Auto für viele Beschäftigte alternativlos

daher gemeinsam beteiligen. Der Bund ist gefordert, ausreichend Mittel bereitzustellen und sie verlässlich zu dynamisieren. Das Land muss diese Mittel wirkungsorientiert auch an die lokalen Aufgabenträger weitergeben und eigene Programme für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau ergänzen. Die Kommunen wiederum tragen ihren Teil über Planung, Infrastruktur im Nahbereich und die Umsetzung vor Ort.

Nur wenn alle Ebenen ihren Beitrag leisten, entsteht die finanzielle Planungssicherheit, die für Taktverdichtungen, Kapazitätsausbau, Qualitätsprogramme und ein robustes System unerlässlich ist. Eine gesicherte Finanzierung ist damit kein Verwaltungsdetail, sondern die Grundlage, damit der ÖPNV im Alltag funktioniert und die Region wirtschaftlich handlungsfähig bleibt.

Die Infrastrukturfrage bleibt dabei zentral. Der Erhalt und Ausbau der Schienen- und ÖPNV-Infrastruktur ist eine Voraussetzung, um Betriebsqualität überhaupt stabilisieren zu können. In einer wachsenden Region sind Kapazitätsgrenzen nicht nur ein Komfortproblem, sondern ein Produktivitätsrisiko, weil unzuverlässige Mobilität wirtschaftliche Aktivität hemmt. Deshalb muss die Infrastrukturentwicklung mit der Nachfrage Schritt halten, im Bestand durch Instandhaltung und Ertüchtigung, in Engpassbereichen durch gezielten Ausbau. Dabei sollte eine klare Priorisierung nach Nutzen für Pendlerströme, Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Systemresilienz erfolgen.

In diesem Zusammenhang haben übergeordnete Projekte eine strategische Bedeutung für den Bezirk. Die **Regionaltangente West (RTW)** wird das Netz leistungsfähiger machen, weil tangentiale Verbindungen die Abhängigkeit von wenigen radialen Korridoren reduzieren und neue Wegeketten ermöglichen. Zugleich wird die RTW die Anbindung der Standorte im Westen des Kreises Offenbach, von Neu-Isenburg bis perspektivisch Langen, erheblich verbessern und damit die Standortqualität steigern. Eine Verlängerung der RTW bis Langen ist aus unserer Sicht für den Erfolg und den Nutzen der RTW essenziell.

Die **Regionaltangente Süd (RTS)** ist ebenfalls als Entlastungs- und Verknüpfungsbauwerk relevant, weil sie die Querverbindung zwischen dem Kreis Offenbach über die Stadt zum Flughafen und darüber hinaus verbessert und dadurch Reisezeiten und Umwege reduzieren kann. Zudem wird mit der RTS der Hauptbahnhof Offenbach in seiner Funktion gestärkt. Solche Projekte sind aus wirtschaftlicher Sicht dann besonders wertvoll, wenn sie nicht isoliert betrachtet, sondern in ein Gesamtnetz integriert werden: mit gut gestalteten Knoten, abgestimmten Buszubringern, ausreichenden Kapazitäten und einem Betriebskonzept, das die tatsächlichen Pendler- und Arbeitszeitmuster abbildet.

Ergänzend gewinnt die **„letzte Meile“** an Bedeutung. Hier liegen Chancen in flexiblen Bedienformen und in technologischen Innovationen. On-Demand-Angebote können dort wirksam sein, wo klassische Linienverkehre zu schwach ausgelastet wären oder wo Verbindungen zu Gewerbegebieten und Randlagen fehlen. Perspektivisch kann auch autonomes Fahren eine Rolle spielen, etwa als Zubringer in definierten Korridoren, als Quartiersshuttle oder als Ergänzung in Zeiten geringer Nachfrage. Ein technologieoffener Ansatz bedeutet dabei: solche Lösungen pragmatisch testen, realistisch bewerten und an messbaren Kriterien ausrichten. Entscheidend sind Kosten pro Fahrgastkilometer, Verfügbarkeit, Sicherheit, Integration in Tarife und Information sowie die Fähigkeit, das Gesamtsystem tatsächlich zu verbessern. Autonome Angebote sind noch kein Ersatz für ein stabiles Schienengerüst, können aber als Ergänzung helfen, Lücken zu schließen und die Flächenregion besser anzubinden.

Der **motorisierte Individualverkehr** bleibt im IHK-Bezirk Offenbach auf absehbare Zeit ein unverzichtbarer Bestandteil der Personenmobilität. Das gilt insbesondere im Kreis Offenbach mit seiner dichten, zugleich polyzentrischen Siedlungsstruktur, in der Wohn- und Arbeitsorte häufig nicht deckungsgleich sind und viele Beschäftigte Schichtzeiten, Randlagen oder wechselnde Einsatzorte bedienen müssen.

Auch für Kundinnen und Kunden sowie für Besuche in Innenstädten und Zentren spielt die Pkw-Erreichbarkeit weiterhin eine relevante Rolle. Eine wirtschaftsfreundliche Mobilitätspolitik setzt deshalb nicht auf Verdrängung, sondern auf Steuerung und Entlastung: Staus sollen reduziert, Verkehre besser gelenkt und Parkraummanagement so gestaltet werden, dass Erreichbarkeit erhalten bleibt und Suchverkehre sinken. Entscheidend ist zudem, dass attraktive Alternativen gestärkt werden, damit der Pkw dort genutzt wird, wo er notwendig ist. Dabei darf Mobilität nicht insgesamt erschwert werden.

## Konkret



- Ohne verlässliche Finanzierung lassen sich Angebot und Qualität im ÖPNV nicht sichern
- RTW und RTS müssen als Teil eines gut verknüpften Gesamtnetzes gedacht werden

Die Personenbeförderung im IHK-Bezirk Offenbach am Main braucht damit eine klare Entwicklungsrichtung: S-Bahn als Rückgrat stabilisieren und in der Qualität deutlich verbessern, SEV professionalisieren, Busangebote arbeitsweltgerecht verdichten, Haltestellen und Umstiege aufwerten, Finanzierung langfristig sichern, Infrastruktur erhalten und gezielt ausbauen und große Netzentwicklungsprojekte konsequent vorantreiben.

**Parkraum** ist im IHK-Bezirk Offenbach eine knappe Ressource und zugleich ein zentraler Hebel, um Erreichbarkeit, Verkehrsfluss und Aufenthaltsqualität in Balance zu halten. Eine wirtschaftsfreundliche Parkraumpolitik setzt dort auf Parkraumbewirtschaftung, wo sie nachweislich Ordnung schafft, Suchverkehre reduziert und Flächenkonflikte entschärft, insbesondere in stark belasteten Innenstädten und Quartieren. Gleichzeitig braucht es ausreichende, gut erreichbare und klar ausgewiesene Stellplatzangebote, vor allem in zentralen Mobilitätsstationen, die als „Puffer“ den Straßenraum entlasten und Besucher- sowie Kundenverkehr aufnehmen können.

Wichtig ist dabei eine faire Ausgestaltung: Pendlerinnen und Pendler sowie Beschäftigte dürfen nicht durch überproportionale Gebühren belastet werden, wenn verlässliche Alternativen fehlen. Parkraummanagement sollte daher mit dem Ausbau von Park+Ride, attraktiven ÖPNV-Angeboten und digitaler Parkinformation verzahnt werden, sodass Steuerung nicht als Einschränkung, sondern als Verbesserung der Erreichbarkeit wirkt.

Der Ausbau der **Fahrradwege** ist ein wichtiger Baustein für eine moderne, effiziente und nachhaltige Mobilität im IHK-Bezirk Offenbach, insbesondere auf kurzen und mittleren Distanzen sowie als Zubringer zum ÖPNV. Entscheidend ist dabei ein durchgängiges, sicheres und gut verständliches Netz, das nicht aus Einzelstücken besteht, sondern Alltagstauglichkeit bietet: klare Führung, möglichst konfliktarme Trassen und dort, wo Verkehrsbelastung hoch ist, eine bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr. Besonders wirksam sind Lückenschlüsse zwischen Kommunen, sichere Querungen sowie hochwertige Abstellanlagen an Bahnhöfen und Mobilitätsstationen, damit intermodale Wegeketten attraktiv werden.

Aus wirtschaftlicher Sicht ist wichtig, dass Radverkehrsförderung mit der Funktionsfähigkeit des Wirtschafts- und Lieferverkehrs vereinbar bleibt und Flächenentscheidungen nachvollziehbar abgewogen werden. Radschnell- oder Vorrangrouten können dabei helfen, Pendlerpotenziale zu heben, wenn sie zügig, sicher und zuverlässig nutzbar sind.

## 5. Vernetzung

Die Zukunftsfähigkeit von Verkehr und Mobilität im IHK-Bezirk Offenbach am Main entscheidet sich zunehmend an Schnittstellen. Nicht einzelne Verkehrsträger gewinnen oder verlieren, sondern das Gesamtsystem wird stärker oder schwächer, je nachdem, wie gut es gelingt, Angebote zu verknüpfen, Zuständigkeiten zu koordinieren und knappe Ressourcen konsequent nach Wirkung einzusetzen. In einem dicht besiedelten Raum mit hoher Pendler- und Wirtschaftsverflechtung ist Vernetzung deshalb kein „Zusatzthema“, sondern die Voraussetzung dafür, dass Investitionen tatsächlich Nutzen stiften: weniger Zeitverluste, bessere Planbarkeit, geringere Flächenkonflikte und höhere Akzeptanz.

Vernetzung beginnt mit einer ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität. In der Praxis konkurrieren öffentliche Güter, insbesondere Fläche, Zeit und finanzielle Mittel, miteinander. Straßenraum ist begrenzt, Umbaumaßnahmen sind teuer und langwierig, und jede Veränderung hat Folgewirkungen auf Lieferketten, Erreichbarkeit, Sicherheit und Aufenthaltsqualität.

Wer Mobilität steuern will, muss deshalb priorisieren. Die Region braucht nachvollziehbare Kriterien, nach denen entschieden wird, was vorrangig ist, wenn nicht alles gleichzeitig geht. Ein solcher Kriterienkatalog muss mehr leisten als eine abstrakte Zielhierarchie und muss selbstverständlich in allen Kommunen der Region Offenbach gleichermaßen gelten. Er sollte konkret bewerten, welche Maßnahmen Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Ausbildungsstätten verbessern, wie stark sie die Zuverlässigkeit der Wegeketten erhöhen, welche Effekte sie auf Wirtschafts- und Lieferverkehre haben, wie effizient sie Fläche nutzen, welche Kosten und Bauzeiten realistisch sind und wie belastbar die Wirkung unter Störungen und Baustellen ist. Entscheidend ist nicht, möglichst viele Einzelmaßnahmen zu benennen, sondern wirksame Maßnahmen auszuwählen und konsequent umzusetzen.

Die Stärke eines Kriterienansatzes liegt auch darin, Zielkonflikte offen zu machen und politisch handhabbar zu gestalten. Flächenkonkurrenz im Straßenraum, die Frage nach Vorrang und

### Konkret



- Parkraumpolitik muss Erreichbarkeit sichern und darf Pendler nicht zusätzlich belasten
- Radverkehr braucht sichere Verbindungen und alltagstaugliche Infrastruktur

### Forderungen



- Klare Priorisierung nach Wirkung: Erreichbarkeit, Zuverlässigkeit, Effizienz und Nutzen für Arbeits- und Wirtschaftsverkehre.
- Mobilitätsstationen entlang zentraler Pendlerkorridore ausbauen und intermodale Wegeketten stärken, zudem auch in der Fläche, Park/ Bike+Ride-Angebote ausbauen
- Digitale Steuerung, Echtzeitinformationen und Datenverfügbarkeit als Standard etablieren – nicht als einzelne Pilotprojekte.
- Umsetzungskultur verbessern: Bau- und Sperrphasen koordinieren, Zuständigkeiten klären, wirtschaftliche Auswirkungen frühzeitig berücksichtigen und die Auswirkungen von Baustellen umfassend und zeitnah gegenüber der Öffentlichkeit und betroffenen Unternehmen kommunizieren.

Zumutbarkeit, die Abwägung zwischen kurzfristiger Entlastung und langfristiger Transformation, all diese Fragen werden einfacher, wenn sie anhand transparenter Kriterien diskutiert und entschieden werden.

Das gilt besonders im Kammerbezirk Offenbach, weil Stadt und Kreis sehr unterschiedliche Ausgangslagen haben, zugleich aber ein gemeinsames Mobilitätssystem teilen. Gerade deshalb sind mutige, klare Prioritäten wichtig: Wenn Entscheidungen getroffen sind, müssen sie verlässlich umgesetzt werden, mit Zeitplänen, Verantwortlichkeiten und messbaren Zielen. „Vernetzung“ bedeutet hier auch: Entscheidungen nicht im Klein-Klein zu verlieren, sondern Orientierung zu geben und Projekte durchzuführen.

Die Planung von Mobilitätsinfrastruktur und die Vernetzung der Verkehrsträger braucht einen strategischen Rahmen, in den einzelnen Kommunen aber auch in der gesamten Region Frankfurt-Rhein-Main. In den Kommunen können Verkehrsentwicklungskonzepte, verknüpft mit den Nahverkehrsplänen eine strategische Perspektive ermöglichen. Dabei gilt es auch eine Verbindung zur zukünftigen Flächenentwicklung herzustellen. In der Stadt Offenbach soll der Masterplan Stadtentwicklung 2030 fortgeschrieben werden. Dabei wird Mobilität ein zu berücksichtigender Faktor sein.

Ein zentraler Baustein der Vernetzung ist die intermodale Infrastruktur. Mobilitätsstationen können aus Parallelangeboten ein System machen, indem sie Auto, Fahrrad, Bus und Bahn an geeigneten Knoten so zusammenführen, dass Wegeketten einfacher werden. Für Beschäftigte bedeutet das: Umsteigen wird weniger riskant, Anschlüsse werden planbarer, und Alternativen zum reinen Pkw-Pendeln werden attraktiver. Für den Bezirk ist dieses Prinzip besonders wirksam, weil viele Wegeketten aus einer Kombination bestehen: Wohnort im Kreis, Zubringer zum Bahnhof, S-Bahn in die Region, Weiterfahrt zum Arbeitsplatz.

Mobilitätsstationen sind dann erfolgreich, wenn sie nicht als Einzelprojekt gedacht werden, sondern als Netzlogik entlang der wichtigsten Pendler- und Beschäftigungskorridore. Dazu gehören sichere und ausreichende Bike+Ride- und Park+Ride-Kapazitäten, hochwertige Abstellanlagen, barrierefreie Zugänge, klare Orientierung, Echtzeitinformation sowie Sharing-Angebote. Der Anspruch ist nicht, alles überall anzubieten, sondern an den richtigen Orten die volle Umstiegsqualität zu erreichen.

Vernetzung bedeutet außerdem, die alltägliche Nutzbarkeit zu erhöhen, indem Informationen, Buchbarkeit und Orientierung systematisch verbessert werden. Hier spielt Digitalisierung eine Rolle. Wer Mobilität in einem dicht belasteten Raum organisiert, braucht Daten über Nachfrage und Engpässe, braucht Echtzeit-Informationen bei Störungen und braucht eine verständliche Nutzerführung.

Für die Wirtschaft ist das Planbarkeit: Liefer- und Servicefahrten werden verlässlicher, Beschäftigte können Alternativen wählen, und Baustellenwirkungen lassen sich besser abfedern. Für die öffentliche Hand ist es Steuerbarkeit: Verkehrsflüsse können besser gelenkt, Kapazitäten effizienter genutzt und Maßnahmen stärker nach Wirkung überprüft werden. Entscheidend ist, dass digitale Lösungen nicht als einzelne Pilotinseln entstehen, sondern als Standard in Planung, Kommunikation und Betriebssteuerung verankert werden.

Schließlich ist Vernetzung eine Frage der Umsetzungskultur. Infrastrukturelle Verbesserungen scheitern in der Praxis nicht selten weniger an fehlenden Konzepten als an langen Verfahren, unklaren Zuständigkeiten und unzureichender Koordination. Gerade im verdichteten Raum sind Baustellen und Sperrungen unvermeidbar, ihre wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Schäden hängen aber stark davon ab, wie gut sie koordiniert und kommuniziert werden. Vernetzte Mobilitätspolitik bedeutet deshalb auch: Projekte übergreifend steuern, Bauphasen abstimmen, Umleitungen planbar gestalten und die Auswirkungen auf Wirtschaftsverkehre frühzeitig berücksichtigen. Das Ziel ist ein System, das trotz notwendiger Umbauten verlässlich bleibt und die Betroffenen bestmöglich über Behinderungen informiert werden.

Vernetzung ist damit der verbindende Rahmen für die vorangegangenen Kapitel: Sie sorgt dafür, dass Maßnahmen im Güter- und Personenverkehr nicht nebeneinanderstehen, sondern sich gegenseitig verstärken. Mit klaren Prioritäten, belastbaren Kriterien, gut platzierten Mobilitätsstationen und einer konsequenten Umsetzung entsteht ein Mobilitätssystem, das im IHK-Bezirk Offenbach Erreichbarkeit sichert, Ressourcen effizient nutzt und die Transformation pragmatisch voranbringt – ohne die wirtschaftliche Funktionsfähigkeit zu gefährden.

## Konkret



- Knappe Mittel brauchen klare Prioritäten und nachvollziehbare Entscheidungen
- Schlechte Koordination bei Baustellen und Zuständigkeiten verursacht vermeidbare Belastungen

## Fazit und Ausblick

Der IHK-Bezirk Offenbach am Main steht für eine besondere Konstellation: zentrale Lage in Deutschland und Europa, starke wirtschaftliche Dichte, hohe Pendler- und Güterverflechtungen sowie eine Siedlungsstruktur, die vielerorts einer „Stadt im Grünen“ gleicht. Diese Stärken wirken jedoch nur, wenn Mobilität zuverlässig funktioniert. Für die Wirtschaft ist Verkehr nicht Begleiterscheinung, sondern eine Voraussetzung für Produktivität, Lieferfähigkeit, Fachkräftesicherung und Standorttreue. Für Gesellschaft und Umwelt entscheidet sich an der Mobilität, ob Teilhabe gelingt und ob Klimaschutzziele mit tragfähigen Lösungen erreicht werden.

Die Kapitel dieses Positionspapiers zeigen, worauf es ankommt: Mobilität muss als Standortfaktor gezielt gesichert und weiterentwickelt werden, Güterverkehr braucht verlässliche Rahmenbedingungen und praxistaugliche Lösungen für Andienung, Stellflächen und Transformation, der Personenverkehr muss insbesondere über ein leistungsfähiges und verlässliches Schienensystem gestärkt werden, und Vernetzung muss aus Einzelmaßnahmen ein funktionierendes Gesamtsystem machen. Dabei ist klar: Flächen, Zeit und öffentliche Mittel sind knapp. Umso wichtiger sind klare Prioritäten, transparente Kriterien für Entscheidungen und eine konsequente Umsetzung. Maßnahmen entfalten nur dann Wirkung, wenn sie betriebsstabil geplant, finanziell abgesichert und im Alltag nutzbar sind, insbesondere für Beschäftigte, Auszubildende und Unternehmen mit zeitkritischen Prozessen.

Die IHK Offenbach am Main wird dieses Zielbild in den kommenden Jahren konstruktiv und lösungsorientiert vertreten. Sie setzt auf Kooperation statt Lagerdenken, auf Technologieoffenheit statt Festlegung, auf messbare Wirkung statt Symbolpolitik. Mobilitätspolitik muss verlässlich, planbar und umsetzungsstark sein – und sie muss die wirtschaftliche Realität ebenso berücksichtigen wie Klima- und Lebensqualitätsziele. Damit bleibt Erreichbarkeit ein Wettbewerbsvorteil, der Bezirk Offenbach ein attraktiver Standort für Unternehmen und Beschäftigte, und die Mobilitätswende eine Chance für Innovation, Effizienz und Nachhaltigkeit.

Zugleich macht das Positionspapier deutlich, dass Mobilitätspolitik im Kammerbezirk der IHK Offenbach nicht isoliert gestaltet werden kann. Verkehrliche Infrastruktur und Angebotsqualität sind das Ergebnis des Zusammenwirkens vieler Akteure, von Kommunen über Land und Bund bis hin zu Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörden. Vor Ort können wichtige Impulse gesetzt werden, zentrale Entscheidungen über Finanzierung, Planung und Umsetzung liegen jedoch häufig auf höheren Ebenen. Umso entscheidender sind politischer Mut und klare Verantwortung auf allen Ebenen, um Prioritäten festzulegen, Entscheidungen zu treffen und diese konsequent zu vertreten. Ebenso notwendig ist eine spürbare Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren durch schlankere Prozesse und eine effizientere Verwaltungsorganisation, damit dringend benötigte Bauvorhaben und Mobilitätsprojekte schneller in die Realisierung kommen.

### Anhang: Wichtige Infrastrukturprojekte im IHK Bezirk Offenbach und der Region

#### A3 – Ausbau und Engpassbeseitigung

Die A3 ist eine der am stärksten belastete Ost West Achsen Deutschlands. Aktuell wird das Offenbacher Kreuz umgebaut. Dies sollte so schnell und mit möglichst wenig Beeinträchtigungen für den Verkehrsfluss erfolgen. Im nächsten Schritt muss die Stauanfälligkeit auf dem Abschnitt zwischen Offenbacher Kreuz und Anschlussstelle Hanau reduziert werden. Hierzu sollte der aktuell zeitweise freigegebene Standstreifen als reguläre Fahrbahn genutzt und ein zusätzlicher Standstreifen gebaut werden. Damit wird die Resilienz des Abschnitts bei kleineren Unfällen und Pannen deutlich erhöht. Gleichzeitig müssen für die stauanfälligen Bereiche an der Anschlussstelle Obertshausen und am Tannenmühlkreisel dauerhafte Lösungen gefunden werden.

#### A661 – Riederwaldtunnel realisieren und Verkehrsbelastung im Blick behalten

Der Anschluss der A 66 an die A 661 über den Riederwaldtunnel muss so schnell wie möglich realisiert werden. Dies entlastet auch die A 3. Nach dem Anschluss muss allerdings die Belastung der A661 im Blick behalten werden, vor allem auf dem Abschnitt in Richtung Bad Homburg, da ansonsten Rückstaus auch in Richtung Offenbach -Kaiserlei zu befürchten sind.

#### B448 Leistungsfähigkeit erhalten und Verbindungsstraße realisieren

Die B448 ist eine wichtige Verbindung zwischen der A 3 und den Städten Obertshausen und

## Konkret



- Mobilität im Bezirk hängt von Entscheidungen auf kommunaler, Landes- und Bundesebene ab
- Schnellere Umsetzung braucht politischen Mut und schlankere Verfahren

Offenbach. Die Stadt Obertshausen plant die Trennungswirkung der Straße zwischen den Stadtteilen und eventuell die Anzahl der Fahrspuren zu reduzieren. Dies ist nur dann sinnvoll, wenn die Leistungsfähigkeit der Straße, z.B. durch eine Unterführung unter der Kreuzung erhalten bleibt. In Offenbach sollte die städtische Verbindungsstraße zwischen B448 und der Mühlheimer Straße realisiert werden

#### **B486 – Ausbau endlich realisieren**

Die B486 verbindet mehrere Mittelzentren im Kreis und dient als wichtige Pendler- und Wirtschaftsachse. Der Ausbau zwischen Langen und der A5 muss schnellstmöglich realisiert werden, im Sinne der Staureduktion aber auch im Sinne der Verkehrssicherheit. Im weiteren Verlauf sollte für den Bereich Rödermark an einer Lösung für den Durchgangsverkehr im Bereich Urberach gefunden werden.

#### **Ortsumfahrung Seligenstadt – dritten Abschnitt realisieren**

Die Ortsumfahrung Seligenstadt ist bisher nur in Teilen realisiert. Der dritte Abschnitt sollte auch mit Blick auf die Anbindung der Gewerbegebiete schnellstmöglich realisiert werden.

#### **Schieneinfrastruktur & ÖPNV Projekte**

##### **S2 – Kapazitätsengpass und Qualitätsprobleme**

Wesentliche Pendlerachse im Osten des Rhein Main Gebiets; benötigt Stabilisierung von Fahrplan, Kapazitäten und Störfallmanagement.

##### **Regionaltangente West (RTW)**

Stärkt tangentiale Verbindungen, entlastet Radialachsen und verbessert die Erreichbarkeit im Westen des Kreises. Der begonnen Bau sollte schnell fertiggestellt werden. Offene Fragen des Betriebs und der Fahrzeuge sind schnell zu klären. Eine Verlängerung nach Langen steigert den regionalen Nutzen deutlich und ist essenziell für die Region aber auch für den Erfolg der RTW.

##### **Regionaltangente Süd (RTS)**

Die Verbindung von Rödermark, Rodgau über den Offenbacher Hauptbahnhof und Frankfurt-Süd in Richtung Flughafen und weiter in Richtung Wiesbaden oder Darmstadt muss weiter vorangetrieben werden. Die angekündigte Machbarkeitsstudie sollte schnell erarbeitet werden, damit die Ergebnisse in die Planungen rund um den Fernbahntunnel und Frankfurt-Süd einfließen können.

#### **Weitere Projekte**

##### **Straßenbahn Linien 16 und 17**

Aktuell werden vertiefende Studien für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 17 über Neu-Isenburg, Dreieich bis Langen und der Straßenbahnlinie 16 nach Offenbach erarbeitet. Diese Linien haben das Potenzial die Anbindungsqualität deutlich zu verbessern. Die Planungen sollten deshalb weiter vorangetrieben werden.

##### **Seilbahn Offenbach – Frankfurt**

Die Seilbahnverbindung zwischen Offenbach-Kaiserlei und der Eissporthalle in Frankfurt wird aktuell untersucht. Sie ist eine schnell zu realisierende, leistungsfähige Tangentialverbindung. Sie würde die Standortqualitäten in den Gebieten beiderseits des Mains deutlich erhöhen. Gleichzeitig wäre eine urbane Seilbahn ein Aushängeschild und ein Anziehungspunkt für die gesamte Region. Wir begrüßen deshalb eine konsequente Weiterverfolgung des Projekts. Ben können.

Das Strategische Positionspapier der IHK Offenbach am Main „Wirtschaftsfaktor Mobilität in der Region Offenbach“ wurde in der Sitzung der Vollversammlung der IHK Offenbach am Main am 27. Mai 2026 beschlossen. Zuvor hatten die Unternehmen aus der Region Offenbach die Möglichkeit an den Positionen mitzuwirken.

## Impressum

### Herausgeber:

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

 069 8207-0

 [offenbach.ihk.de](https://www.offenbach.ihk.de)

### Ansprechpartner:

Maximilian Kaps  
Team Standortentwicklung

 069 8207-247

 [kaps@offenbach.ihk.de](mailto:kaps@offenbach.ihk.de)

### Bildnachweis:

Titel: ©scusi - stock.adobe.com

Stand: Mai 2026

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.