

Anlage 1: Umsetzung NVP und Sparvariante

Quelle	geplante Umsetzung	Linie	Maßnahme
NVP	2013/14	103	Neue Linienführung Waldheim/ Rumpenheim
NVP	2013/14	103	Kürzungen Mühlheim
NVP	2013/14	103	Neue Linienführung Nordend/ Frankfurter Str.
NVP	2013/14	103	Neue Linienführung „An den Eichen“
NVP	2013/14	104	Neue Linienführung C.- Ulrich-Siedlung
NVP	2013/14	104	Neue Linienführung Nordend
NVP	2013/14	104	Neue Linienführung Klinikum OF/ Hbf
NVP	2013/14	105	Neue Linienführung Ring-Center/ Friedrichsring
NVP	2013/14	107	Neue Linienführung Waldheim
NVP	2013/14	108	Neue Linienführung
Sparvariante	2014/15	alle	Reduzierung des Bedienungsangebotes zwischen 04:00 Uhr und 06:00 Uhr (Mo. - Fr.) T15 > T30, 04:00 Uhr bis 08:00 Uhr (Sa.) T15 > T30, bis 09:30 Uhr (So.) T30 > T60/erste Fahrt später
Sparvariante	2014/15	alle	Reduzierung des Bedienungsangebotes ab 19.30 Uhr (Mo-Fr) T15 > T30, ab 18.00 Uhr (Sa) T15 > T30
Sparvariante	2014/15	101	Reduzierung des Bedienungsangebotes auf dem Abschnitt Schloßpark – Bieberseeweg in der NVZ und ab 18.00 Uhr auf 30 Minuten-Takt. T15 > T30
Sparvariante	2014/15	101	Reduzierung des 10 Minuten-Taktes zwischen Geschwister-Scholl-Schule und Markwaldstraße zwischen ca. 12.00 und 14.00 Uhr. T10 > T20
Sparvariante	2014/15	102	Reduzierung der Fahrtenanzahl auf dem Abschnitt Markwaldstraße – Industriegebiet. T15 > T30
Sparvariante	2014/15	102	Reduzierung der Fahrtenanzahl zwischen Goethering und AREVA am Kaiserlei
Sparvariante	2014/15	103	Reduzierung auf T 30 in HVZ und NVZ, Fahrten mit dem Start- oder Zielpunkt Rumpenh, Schloßpark entfallen
Sparvariante	2014/15	107	Verkürzung des Linienwegs um den Abschnitt Kaiserlei S-Bahn – AREVA am Kaiserlei
Sparvariante	2014/15	108	Keine Einrichtung der geplanten Fahrten "Am Wiesengrund" – „An den Eichen“
Sparvariante	2014/15	120	Linienweg wieder über OF-Ost statt Alter Friedhof, Verlängerung im T30 Mühlheimer Str. – OF-Ost – Marktplatz – A.-Bebel-Ring
Sparvariante	2014/15	101	Verdichtung des durchgängigen 10 Minuten-Taktes auf einen 5 Minuten-Takt nur noch in Hauptlastrichtung zwischen Hans-Böckler-Siedlung und Marktplatz
Sparvariante	2014/15	101	Abweichend vom Einspar-Baustein a werden zur Sicherstellung eines ausreichenden Angebotes auf der Linie 101 auf diesem Abschnitt Kurzfahrten im 15 Minuten-Takt zwischen 04.30 und 06.00 Uhr beibehalten.
Sparvariante	2014/15	106	Der Linienweg wird durch Führung der Linie von Klinikum Offenbach über Tulpenhofstraße um ca. 300m pro Fahrt verkürzt. Eine Bedienung der Haltestelle Arndstraße erfolgt nicht mehr (Erschließung ist durch Linie 104 gewährleistet). Eine neue Halteposition am Klinikum OF in Fahrtrichtung Marktplatz ist einzurichten.
Sparvariante	2014/15	107	Die erste Fahrt samstags entfällt auf dem gesamten Linienweg
Sparvariante	2014/15	107	Die für den Umsetzungszeitraum 2015/ 16 geplante Ausweitung des Bedienungsangebotes wird auf unbestimmte Zeit ausgesetzt.
NVP	2015/16	106	Neue Linienführung Buchhügel
NVP	2015/16	107	Neue Linienführung Bürgel
NVP	2015/16	108	Neue Linienführung Waldstraße – Städt. Altenheim – Bürgel – Rumpenheim - Waldheim–„An den Eichen“

rot: nicht umgesetzt
 grün: umgesetzt
 gelb: noch nicht umgesetzt

Anlage 2: Haltestellenkonzept III

für den barrierefreien Ausbau vorgesehene Haltestellen im Haltestellenkonzept III

lfd. Nr.	HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Standardhalteposition (>18m)	Doppelhalteposition (>37m)
1	18	HK III	BÜ Waldstraße	sa		1
2	19	HK III	BÜ Waldstraße	se		1
3	49	HK III	Arndtstraße	se	1	
4	226	HK III	Ludwigstraße	sa	1	
5	227	HK III	Taunusstraße	sa	1	
6	236	HK III	Rohrmühle	se	1	
7	237	HK III	Rohrmühle	sa	1	
8	245	HK III	Stadthalle	se	1	
9	246	HK III	Stadthalle	sa	1	
10	301	HK III	Fachackerweg	sa		1
11	302	HK III	Fachackerweg	se	1	
12	303	HK III	Kaiserleistraße	sa	1	
13	304	HK III	Kaiserleistraße	se	1	
14	307	HK III	Max-Willner-Platz	sa	1	
15	308	HK III	Max-Willner-Platz	se	1	
16	309	HK III	August-Bebel-Ring	sa		1
17	310	HK III	Ludwigstr./Ledermuseum	sa	1	
18	311	HK III	Ludwigstr./Ledermuseum	se	1	
19	312	HK III	Buchrainweg	se	1	
20	313	HK III	Odenwaldring	sa	1	
21	314	HK III	Odenwaldring	se	1	
22	315	HK III	Odenwaldring	se	1	
23	316	HK III	Odenwaldring	sa	1	
24	317	HK III	Backstraße	sa	1	
25	318	HK III	Backstraße	se	1	
26	319	HK III	Merianstraße	sa	1	
27	320	HK III	Merianstraße	se	1	
28	321	HK III	Bert-Brecht-Straße	sa	1	
29	322	HK III	Bert-Brecht-Straße	se	1	
30	323	HK III	Gravenbruchweg	sa	1	
31	324	HK III	Gravenbruchweg	se	1	
32	325	HK III	BSC-Sportplatz	se	1	
33	326	HK III	Dietzenbacher Straße	se	1	
34	327	HK III	Dietzenbacher Straße	sa	1	
35	328	HK III	Ostpreussenstraße	se	1	
36	329	HK III	Friedrichsring	se		1
37	332	HK III	Theodor-Heuss-Schule	sa	1	
38	333	HK III	Theodor-Heuss-Schule	se	1	
39	334	HK III	Goerdelerstraße	sa	1	
40	335	HK III	Goerdelerstraße	se	1	
41	337	HK III	Buchhügel / Wetterpark	se	1	
42	338	HK III	Lichtenplattenweg	sa	1	
43	339	HK III	Lichtenplattenweg	se	1	
44	340	HK III	Feuerwache	sa	1	
45	343	HK III	Hebestraße	sa	1	
46	344	HK III	Hebestraße	se	1	
47	345	HK III	Alter Friedhof	sa	1	
48	346	HK III	Alter Friedhof	se	1	
49	347	HK III	Hafenbahn	sa	1	
50	349	HK III	Mühlheimer Straße	sa	1	
51	351	HK III	Marktplatz/Berliner Str. (Spk.)	-	1	
52	352	HK III	Marktplatz/Berliner Str. (T'r'U)	-		1
53	353	HK III	Klinikum OF	se	1	
54	355	HK III	Neuer Friedhof/Ulmenstr.	sa	1	
55	356	HK III	Neuer Friedhof/Ulmenstr.	se	1	
56	357	HK III	Flurstraße	End (Ein)	1	
57	357a	HK III	Flurstraße	End (Aus)	1	
58	358	HK III	Hamburger Straße	se	1	
59	359	HK III	Otto-Scheuengpflug-Str.	sa	1	
60	360	HK III	Otto-Scheuengpflug-Str.	se	1	
61	361	HK III	Carl-Legien-Str.	sa	1	
62	362	HK III	Carl-Legien-Str.	se	1	
63	363	HK III	Industriegebiet	End	1	
64	364	HK III	Industriegebiet	se	1	
65	365	HK III	S-Bahn Ledermuseum	se	1	
66	366	HK III	S-Bahn Ledermuseum	sa	1	
67	386	HK III	Buchhügel / Wetterpark	sa	1	
68	387	HK III	Klinikum OF West	se	1	
69	388	HK III	Warschauer Straße	se	1	
70	392	HK III	Feuerwache	se	1	
71	398	HK III	Obere Grenzstraße	sa	1	
72	399	HK III	Obere Grenzstraße	se	1	
73	409	HK III	Anhalter Straße	se	1	
74	410	HK III	Ernst-Reuter-Schule	End		1
					67	7

Legende		Stand 28.06.2017
		nicht barrierefreie Haltepositionen im Bestand
		projektierte Haltepositionen im NVP (außerhalb anderer Maßnahmen)

Anlage 3: Beschleunigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen

Liste der betroffenen Kreuzungen im Rahmen des Nahverkehrsplanes LSA Beschleunigung ab 2018

Kreuzungsnr.	Kreuzungsname	Linien	Bemerkung		
3	Berlinerstr./Kaiserstr.		108		
17	Strahlenberger Str./Kaiserleistr.	102, 103, 104, 107, 108	zur Zeit nicht beschleunigt	Kaiserlei 2019	
21	Waldstr./Hessenring		108		
22	Waldstr./Bismarckstr.		108		
23	Waldstr./Feldstr./Marienstr.		108		
24	Bieberer Str./Marktplatz	103, 104, 108, 120		fällt weg (Marktplatz)	
25	Untere Grenzstr./Hebestr.		108		
26	Berliner Str./Schloßstr.	101, 104		Marktplatz ab 2019	
27	Mainstr./Schloßstr.	101		Marktplatz ab 2019	
31	Mühlheimer Str./Untere Grenzstr.		108		
32	Mühlheimer Str./Ketteler Str./Brockmannstr.		108		
33	Strahlenberger Str./Goethering	102, 104		Kaiserlei 2019	
35	Mühlheimer Str./Ulmenstr./Neuer Friedhof		108		
36	Mühlheimer Str./Bischofsheimer Weg		108		
39	Bieberer Str./Untere Grenzstr./Rhönstr.	106, 108			
40	Rhönstr./Lichtenplattenweg		108		
43	Goethering/Bettinastr.	102, 104	zur Zeit nicht beschleunigt	Goethering ab 2020	
44	Goethering/Kaiserleistr.	102, 104, 108	zur Zeit nicht beschleunigt	Goethering ab 2020	
60	Max Willner Platz/Berliner Str.	103		Kaiserlei 2019	
64	Bieberer Str./Gr. Biergrund	104, 105	zur Zeit nicht beschleunigt	Marktplatz ab 2019	
69	Berliner Str./Gr. Biergrund	104, 105		Marktplatz ab 2019	
76	Untere Grenzstr./Lämmerspieler Weg		108		
77	Berliner Str./Herrnstr.	103, 108, 120			
81	Waldstr./Bleichstr.	104, 108			
87	Waldstr./Lindenstr.		108		
95	Waldstr./Friedensstr.		108		
109	Nordring/Lillistr.	108	zur Zeit nicht beschleunigt	->155, Hafen ab 2018	
110	Nordring/Ludwigstr.	108	zur Zeit nicht beschleunigt	->154, Hafen ab 2018	
120	Frankfurter Str./Marktplatz	101, 103, 104, 108, 120		Marktplatz ab 2019	
124	Kaiserkreisel/Strahlenberger Str.	103, 104, 107	zur Zeit nicht beschleunigt	Kaiserlei 2019	
125	Strahlenberger Str./Warschauer Str.	103, 104, 107		Kaiserlei 2019	
127	Berliner Str./Salzgäßchen		104		
133	Berliner Str./Büsingpark	103, 108, 120			
147	Rhönstr./Puteauxpromenade		108		
	L3001/3117		X19		
Neue Kreuzung Nordring/Hafeneinfahrt zum Hafenplatz			108	zur Zeit nicht beschleunigt	Goethering ab 2020
Neue Kreuzung Strahlenberger Str./A661 Auffahrt statt Kreisel		103, 104, 107, X97	zur Zeit nicht beschleunigt	Kaiserlei 2019	

- Marktplatz
- Kaiserlei
- Hafen
- Goethering



Anpassung von LSA in Zusammenhang mit anderen Projekten

Anlage 4: Fahrradparken und weitere Mobilitätsangebote
Erhebungsergebnisse Spetember 2016

Verknüpfungspunkte	Standort B+R-Anlage bzw. Fahrradparken	B+R-Anlage überdacht		B+R-Anlage nicht überdacht		B+R-Anlage Radboxen		Summe Angebot	Anzahl abgestellter Räder			Auslastung ² %	FVS	Name Call-a-bike-Station (App)	Anzahl der vorhandenen Räder BS (am 27. - 29.09.2016)	Entfernung zur Haltestelle	FVS Pedelecs		Bedarf entspr. 10% der Einsteiger	Stand 2010	weitere Mobilitätsangebote						Anmerkungen, Hinweise für Maßnahmen						
		Plätze	belegt	Plätze	belegt	Plätze	belegt		an Anlage	Wild	Gesamt						Angebot	entliehen			B+R	Einsteiger	B+R/Fahrradparken	FVS	CS	P+R		Parkfläche/Straße	eMobilität				
SNPV-Haltestelle	Bhf. Offenbach Ost	Lämmerspieler Weg			60	33			60	33	6	39	65%	x	Bhf. Offenbach Ost / Lämmerspielweg	k.A.			174	1736	Bestand	Bestand	prüfen	Bestand						P+R: Zuwegung zu Bahnhof ertüchtigen! B+R: Witterungsschutz erforderlich, Standort Fahrrad-			
	Hauptbahnhof Südseite		0	0	30	24			30	24	1	25	83%						133	1329	Bestand	prüfen	prüfen						B+R erweitern, FVS und CS anbieten				
	Hauptbahnhof Nordseite		10	1	40	25			50	26	1	27	54%	x	Kaiserstraße/Bismarkstraße	0			0		Bestand	Bestand	Bestand						Busbhf. soll umgebaut/überplant werden B+R Witterungsschutz, Anzahl insgesamt erhöhen				
	Kaiserlei West	West	48						48		4	4		x	Brüsseler Platz	4			0		Bestand	Bestand	prüfen						B+R erweitern, FVS anbieten, CS prüfen				
	Kaiserlei Ost	Ost	135	100	8	5			143	105	15	120	84%	x	Ausgang Berliner Straße	8			0		Bestand	Bestand	prüfen						B+R erweitern, CS prüfen				
	Ledermuseum				90	59			90	59	37	96	107%	x	Ledermuseum / Berliner Straße	k.A.			9	94	Bestand	Bestand							B+R erweitern, als Standort für Fahrradparkhaus prüfen				
	Marktplatz (Berliner Straße)	Marktplatz	22	22	108	99			130	121	31	152	117%	x	Berliner Straße/Marktplatz	0	15	2	0		Bestand	Bestand	Bestand		Bestand				B+R erweitern, Standort Rad-Parkhaus prüfen, E-mobstation und FVS + CS als eine Station herstellen				
	Marktplatz (Rathaus)	Rathaus			98	61			98	61		61	62%	x	Rathaus/Berliner Straße				95	948	Bestand	Bestand	prüfen						B+R: Angebot insgesamt + Witterungsschutz verbessern				
	S-Bhf. Bieber		24	7			6	2	30	9	11	20	67%	x	Bhf. Bieber Poststraße	7	10 m		17	172	Bestand	Bestand	prüfen	Bestand						Angebot FVS + B+R ausbauen, Standorte B+R überprüfen Taxen?, Angebot auch auf Ostseite?, Zugang?			
S-Bhf. Waldhof		24	0			6		30	0	0	0	0%						6	63	Bestand			Bestand						B+R heute ausreichend				
Bushaltestelle	An den Eichen																												prüfen			geplant	eventuell
	Bahnüberführung Waldstraße																		74	739	prüfen	prüfen	prüfen										
	Carl-Ulrich-Brücke	Nordring			10	2			10	2				x	Mainkai	7	ca. 100 m		0		Bestand	Bestand	prüfen		Bestand						Standort CS prüfen		
	Europaplatz				18	0			18	0	2	2	11%						0		Bestand	prüfen	prüfen									Standort FVS, CS prüfen	
	Hessenstraße								0										0		prüfen		prüfen										
	Humboldtstraße/Waldstraße																		24	244	prüfen	prüfen	prüfen									FVS, CS?	
	Klinikum													x	Starkenburgring/Klinikum	0			56	564		Bestand	prüfen								Standort für CS prüfen Weitere Maßnahme: BMM		
	Kurhessenplatz																				prüfen										geplant		
	neuer Friedhof																				prüfen		prüfen										
	Ostendplatz (Bieber)				16	1			16	1		1	6%							28	276	Bestand				Bestand	Bestand					Kiosk Treffpunkt für Umfeld, Parken am Fahrbahnrand auch für Umsteiger nutzbar, B+R an Haltestelle entsprechend	
Stadion Bieberer Berg	gegenüber Stadion-Eingang			20	0			20	0	0	0	0%				200 m			0		Bestand	prüfen	prüfen		Bestand					P+R 120 auf Besucherparkplatz + 15 an Haltestelle B+R-Bestand nicht in Haltestellennähe --> in Wendeschleife			
Stadhalle OF Waldstraße				8	0			8	0		0	0%							54	537	Bestand	prüfen	prüfen		Bestand	geplant					B+R mit Witterungsschutz herstellen FVS, CS prüfen		

Quelle: eigene Erhebungen Erhebung 27. - 29.09.2016

Anlage 5: Veränderung der Taktung (Bedienungshäufigkeit) nach Fahrrelationen

Dargestellt sind die Bedienungshäufigkeit einzelner Fahrrelationen im Vergleich vor und nach Umsetzung des NVP. Gelb Hervorgehoben sind Bedienungshäufigkeiten, die einen Unterschied (Verbesserung) aufweisen. Aus der Kombination von Fahrrelationen (Linien) ergeben sich die im Anforderungsprofil dargestellten Korridore.

Korridor	Fahrrelationen	Linie		Mo-Fr			Sa			So/Fe		
				TVZ 6-20 Uhr	NVZ 20-22 Uhr	SVZ 4:30-6:00 Uhr 22-02 Uhr	TVZ 8-20 Uhr	NVZ 20-22 Uhr	SVZ 4:30-8:00 Uhr 22-02 Uhr	TVZ 9-20 Uhr	NVZ 20-22 Uhr	SVZ 8:00-9:00 Uhr 22-02 Uhr
Bürgel -City	Bürgel (Hessenstr.) - City	101	vorher	T10	T30	T30	T10/T15	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T10/T7,5	T15	T30	T10/T15	T15	T30	T30	T30	T30
	Bürgel (Mainzer Ring) - City	108	vorher	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			nachher	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
Tempelsee - City	Tempelsee - Friedrichsring - City	101	vorher	T10	T30	T30	T10/T15	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T10/T7,5	T15	T30	T10/T15	T15	T30	T30	T30	T30
	Tempelsee - Klinikum - City	104	vorher	T15/T30	T30	T30	T30	T30	T30/T60	T30	T30	T30/T60
			nachher	T15/T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30
Lauterborn - City	Lauterborn - Beethovensschule - Klinikum - City	104	vorher	T15	T30	T30*	T15	T30	T30*	T30	T30	T30*
			nachher	T15/T7,5	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
	Lauterborn - Ring-Center - Friedrichsring - City	105	vorher	T15	T30	T30	T15	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T15/T7,5	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
Rumpenheim - Bürgel (- City)	Rumpenheim - Bürgel (Hessenstr.) - Mainpark - City	101	vorher	T10	T30	T30	T10/T15	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T10/T7,5	T15	T30	T10/T15	T15	T30	T30	T30	T30
	Rumpenheim - Bürgel (Mainzer Ring) - OF Ost - City	108	vorher	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			nachher	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
Kaiserlei -Nordend - City/HbF	Kaiserlei - Nordend - City	104	vorher	T15	T30	T30	T15	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
	Kaiserlei - Nordend - Hbf	102	vorher	T15	T30	T30	T15(T30)	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
Buchhügel - City	Buchhügel - Friedrichsring - City	108	vorher	-	-	T30	-	-	T30	T30	T30	T30
			nachher	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
	Buchhügel - Offenbach Ost - City	106	vorher	T15	T30	T30	T15/T30	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
Bieber - Tempelsee	Waldhof - Tempelsee	101	vorher	T10/T20	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T10/T20	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30
	S-Bahn-Station Bieber - Tempelsee	104	vorher	T15/T30	T30	T30/T60	T30	T30	T30/T60	T30	T30	T30/T60
			nachher	T15/T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30
Kaiserlei - Frankfurter Str. - City	Kaiserlei - Frankfurter Str. -City	103, 120	vorher	T15	T30	T30	T15/T30	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
Bieber - City/HBF	Bieber -Bieberer Berg - OF Ost - HBF	102	vorher	T15	T30	T30	T15	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
Waldhof - Bieber	Waldhof - Bieber	102	vorher	T15	T30	T30	T15	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
Sprendlinger Landstr. - City	Lauterborn (Caritas) - Klinikum - City	106	vorher	T15	T30	-	T15/T30	T30	-	T30	T30	-
			nachher	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
Waldheim - City	Waldheim - Mühlheimer Str. - City	103	vorher	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30
	Waldheim - Mühlheimer Str/Bürgel - City	108 (+120)	vorher	T30	-	-	(T30)	-	-	-	-	-
			nachher	T30	T30	-	T30	T30	-	-	-	-
Kaiserlei - Hafen - City	Kaiserlei - Nordring - City	108	vorher	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
Lauterborn - Kaiserlei	Lauterborn - Odenwaldring - Kaiserlei	107	vorher	T30	-	-	(T30)	-	-	-	-	-
			nachher	T30	T30	-	T30	T30	-	-	-	-
	Lauterborn - Marktplatz - Kaiserlei	104	vorher	T15	T30	T30	T15	T30	T30	T30	T30	T30
			nachher	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30
Lauterborn -Buchhügel - Ost	Lauterborn -Buchhügel - Ost	107	vorher	T30	-	-	(T30)	-	-	-	-	-
			nachher	T30	T30	-	T30	T30	-	-	-	-
	Lauterborn - Friesrichsring - Buchhügel - Ost	105+108	vorher	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			nachher	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30

Anlage 6: Synopse zum Mobilitätsplan für die Stadt Offenbach – Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Offenbach 2018-2022

Anhörung zum Entwurf (Juli 2017)

Stellungnahmen (Stand: 07.09.2017)

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Seniorenrat Offenbach	Seite 13	In den Anforderungen lt. HessÖPNVG § 14 (4) fehlt „attraktive Erreichbarkeit zu Fuß“	Kenntnisnahme	
	Seite 14	in Luftreinhalteplan einbinden: Verbesserung der Umsteigebeziehung an der Stadtgrenze (oder Wiederherstellung der Linie 16!) IB: Problem ist in 6.3.5 - Tabelle 10 auf Seite 64 – angesprochen.	Kenntnisnahme	Im Rahmen der Analyse wird kein Handlungsbedarf aufgrund der ausreichenden Verknüpfung (Bedienungshäufigkeit und Umsteigezeit) gesehen. Eine Maßnahme zur Verbesserung der Fahrgastinformation an diesem Verknüpfungspunkt wurde im Mobilitätsplan aufgenommen.
	Seite 16	„Ausbau des ... Fußverkehrs“ Frage: Was geschieht dazu konkret? Bisher gibt es nur eine „Radverkehrsförderung“	Kenntnisnahme	Im Mobilitätsplan sind im Bereich Fußverkehr beispielweise die Themen Sicherstellung der Erreichbarkeit von Haltestellen und Barrierefreiheit von Bedeutung.
	Seite 17	RMV – Wegfall RE55 bedeutet eine 2-stündliche (direkte) Verbindung Offenbach-Aschaffenburg. Das darf Offenbach nicht mehr akzeptieren. (s. auch ULI, Seite 19). Der Verkehrsdezernent muss sich als Vertreter einer Metropolregion verstehen – keine Kirchturmpolitik!	Kenntnisnahme	Die Linie RE55 wird erst mit Inbetriebnahme der nordmainischen S-Bahn über Maintal geführt. In diesem Zuge wird die Linie RB58 von Aschaffenburg nach Frankfurt über den Offenbacher Hauptbahnhof geführt.
	Seite 29	Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl nach Wegen Die Legende MIV-Mitfahrer und MIV-Mitfahrer bzw. MIV ist für die Spalte Binnenverkehr nicht gut verständlich. Wenn 42 % des Binnenverkehrs zu Fuß bewältigt werden, sollte dem Fußverkehr mehr Beachtung geschenkt werden! (s. auch S. 16)	Kenntnisnahme	Die Grafik entstammt der SrV-Untersuchung. Dies erfolgt mit dem Nahmobilitäts-Check/Nahmobilitätsplan
	Seite 30	Abbildung 11 ... Bewertung des öffentlichen Verkehrs Zeile „Sicherheitsempfinden nach 20 Uhr“ 16 % sind unzufrieden und Zeile „Videoüberwachung“ Frage zu beiden Zeilen: im Bus oder (auch) an den Haltestellen?	Kenntnisnahme	An Haltestellen und in Bussen (Omnitrend 2015, Tab 11, wird seit 2014 in einer Frage abgefragt)
	Seite 56 Seite 59/60	„...Zuwegungen zu den wichtigen Haltestellen... ..Fußwegesituation... Hier sind auch im Wege stehende Mülltonnen zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Außerdem sollten die Wege attraktiv sein.		
	Seite 57	2. Absatz „... ‘Qualitätsstandards‘ ÖPNV-Angebot im Untersuchungszeitraum“ Der Untersuchungsraum muss über Offenbach hinausgehen (s. auch Anmerkung zu Seite 17).	Kenntnisnahme	Die Stadt Offenbach bzw. die Aufgabenträgerorganisation Nahverkehr in Offenbach hat die Aufgabenträgerschaft für das Stadtgebiet Offenbach inne. Der Nahverkehr wird jedoch in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern und dem RMV für die regionalen Verkehre über die Gebietsgrenzen hinaus betrachtet, so auch hier im NVP.
Kommunale Behindertenvertretung Stadt Offenbach	Abbildung 11	Nicht nur das Anfahren und Bremsen an Haltestellen sondern während der gesamten Busfahrt ist sehr unterschiedlich je nach Fahrer. Wenn man erst aufsteht, wenn der Bus hält und nicht in unmittelbarer Nähe der Tür sitzt, kann es passieren, dass der Bus bereits wieder anfährt. Ältere Personen stehen daher m. E. sehr früh auf.	Kenntnisnahme	Das Fahrpersonal wird regelmäßig über die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste informiert.
	Kapitel 5	Erfreulich, dass Barrierefreiheit als ein wesentlicher Teil des Plans erkennbar ist. Grundsätzliche Zustimmung. Tabelle 4 Rubrik Kleinwüchsige Personen: Höhe von Info-Tafeln z.B. Fahrplan muss auch für diese Personengruppe angepasst werden, wie bei Rollstuhlfahrern	Berücksichtigung	
	Seite 67	Prinzipiell kann ich mir nicht vorstellen, dass eine Bushaltestelle nicht umbaubar ist. Ggf. kann die Haltestelle ein Stück verschoben werden.	Kenntnisnahme	
	Tabelle 12	Öffentliche Toiletten werden dringend benötigt	Kenntnisnahme	
	Seite 72 Anforderungsprofil	Akustische Haltestellen- und Umsteigeansagen sollen durch optische Anzeigen ergänzt werden	Kenntnisnahme	Die Anforderung an einen (optischen) Linienvverlaufplan mit Anzeige des weiteren Fahrtverlaufs ist im NVP enthalten und wird in der Praxis in den Fahrzeugen bereits umgesetzt.
	Fahrgastinformation	Fahrgastinformationen über eine App abfragen analog dem Soester Busguide Die Fahrplantabellen sollten so angebracht werden, dass sie auch von einem Rollstuhl aus gelesen werden können. Auch für sehbehinderte Menschen sollten Schrift, Darstellungsform und Beleuchtung geeignet sein	Kenntnisnahme Berücksichtigung	Die Informationen zum „Soester Busguide“ wurden an den RMV weitergegeben, da dieses Modell nur verbundweit sinnvoll ist.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Fahrgastinformation	Die Wartehäuschen werden durch die Reklame der Fa. Ströer beleuchtet. Um die Fahrpläne dort lesen zu können, benötigt man ausreichend Licht. Vielleicht ist es möglich diesbezüglich bei Fa. Ströer Verständnis zu wecken, bei der Auswahl der Reklame bzw. Einfluss zu nehmen oder Vorgaben zu machen. Die bessere Lösung wäre, die Pläne selbst zu beleuchten. Strom scheint ja in den Wartehallen zu sein. Für Rollstuhlfahrer hängen die Pläne zu hoch.	Kenntnisnahme s.o.	Die Anregung wird über die Offenbacher Stadtinformation GmbH (OSG) an die Fa. Ströer weitergeleitet.
	Fahrgastinformation	Außenansagen an Bussen werden derzeit benötigt. Dass sie nur an 3 Haltepunkten genutzt werden, ist zu wenig. Die Problematik mit Anwohnern hat die NiO bereits erwähnt. Die Regulierung der Lautstärke ist sicher möglich und sollte genutzt werden.	Berücksichtigung	Folgender Hinweis wird ergänzt. Zukünftig sollen Außenansagen der Busse an allen Haltestellen, an denen mindestens zwei Linien verkehren, umgesetzt werden.
RMV		Grundsätzlich gelten für das regionale Verkehrsangebot die Vorgaben und Standards des regionalen Nahverkehrsplans.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird ergänzt.
	Seite 19	Die Einrichtung eines zusätzlichen RE-Haltes in Offenbach Ost wurde im Rahmen des regionalen Nahverkehrsplanes untersucht, ergab ein negatives Reisezeitverhältnis und wurde daher nicht weiter verfolgt.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird ergänzt.
	Seite 19	Im regionalen Nahverkehrsplan ist nicht festgeschrieben, dass nach einem eventuellen zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Offenbach und Hanau die Einrichtung des Haltepunktes erneut untersucht wird.	Berücksichtigung	Der Wunsch einer erneuten Prüfung wird im NVP formuliert.
	Seite 69 Kap. 6.3.8 1. Absatz	Es wäre die ganzheitliche Betrachtung der Wegeketten unter den Gesichtspunkten Informieren – Buchen – Bezahlen – Fahren über die digitalen ÖPNV-Informations- und Vertriebskanäle eTicket RheinMain und RMV-App hinzuzufügen.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird im Kapitel 6.3.8 ergänzt.
	Seite 72 Kapitel 6.3.10	Nach bilateraler Abstimmung kann die Anforderung festgehalten werden, dass von den regionalen Buslinien die Echtzeitdaten abgerufen werden können.	Kenntnisnahme	
	Seite 79 Tabelle 14	Mit der RMV-Linie 50 ist vermutlich die Buslinie OF-50 gemeint.	Berücksichtigung	Korrektur wird vorgenommen
	Seite 80 Tabelle 15	Die Linien RB51, RE50 verkehren zu Spitzenzeiten im 30-Minuten-Takt. Der Laufweg der Linie RE55 ab Hanau lautet: ...Hanau – Offenbach – Frankfurt (Main) Hbf. Diese Linie verkehrt nicht mehr zum Flughafen. Der RE59 zum Flughafen verkehrt nordmainisch und berührt Offenbach daher nicht. Die Linie S1 verkehrt in der SVZ im 30-Minuten-Takt, nur sonntags auch im 60-Minuten-Takt. Die Linien S8 und S9 verkehren nur nachts im 60-Minuten-Takt. Der Halt Offenbach Hauptbahnhof ist nur ein vorübergehender Ersatzhalt und gehört nicht zum regulären Linienverlauf.	Berücksichtigung	Korrekturen werden vorgenommen

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 93 Nachtverkehr	Mit Einführung des neuen Nachtverkehrs auf der S-Bahn wird der regionale Nachtbus zum Dezember 2018 angepasst. Das neue Konzept befindet sich noch in der Ausarbeitung, so dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Details genannt werden können. Wir werden rechtzeitig vor Umsetzung die betroffenen Partner einbinden.	Kenntnisnahme	Die Analyse bezieht sich auf das Fahrplanjahr 2016, weshalb der Nachtverkehr entsprechend dem Fahrplanstand Dezember 2015 aufgeführt wird. Ein Hinweis zur Anpassung des Nachtverkehrs wird jedoch an anderer Stelle aufgenommen.
	Seite 99	Es fehlt die Linie 51 in der Auflistung.	Berücksichtigung	Hinweis wird ergänzt
	Seite 103 Carsharing	Es fehlt der Anbieter eMobil.	Berücksichtigung	Formulierung wird angepasst
	Seite 105 Kapitel 7.4	Auch in den Bussen des RMV gehört Videoüberwachung zum Standard.	Berücksichtigung	Hinweis wird ergänzt
	Seite 115	Die Linie RE55 wird erst mit Inbetriebnahme der nordmainischen S-Bahn über Maintal geführt. In diesem Zuge wird die Linie RB58 von Aschaffenburg nach Frankfurt über den Offenbacher Hauptbahnhof geführt, so dass sich mit den verbleibenden Linien RE50, RB51 und RE85 eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrten ergibt.	Berücksichtigung	Hinweis wird ergänzt
	Seite 121	Es ist insbesondere am Marktplatz darauf zu achten, dass (z.B. regionale) Busse, welche nicht auf andere Linien warten brauchen oder wegen weiterer Anschlüsse im Verlauf der Linie nicht warten können, nicht von am Marktplatz wartend stehenden Bussen an der Vorbeifahrt oder Abfahrt gehindert werden.	Berücksichtigung	Hinweis wird ergänzt
Kommunale Altenplanung Stadt Offenbach		Altenheim veralteter Begriff. Es heißt Pflegeheim oder "Seniorenzentrum Offenbach"	Berücksichtigung	Dort wo die Einrichtung benannt wird, wird diese als Seniorenzentrum betitelt. Desweiteren wird eine Maßnahme zur Umbenennung der Haltestelle aufgenommen.
	Kap. 3.2	Die Fortschreibung des komm. Altenplanes hat zum Nahverkehr auch einige Forderungen formuliert. S. Anlage	Berücksichtigung	Eine entsprechende Passage wird ergänzt.
	Kap. 5.2	Weitere Anforderung für mobilitätseingeschränkte Senioren/Hochbetagte: Rücksichtsvolles Fahren, insbesondere beim anfahren und bremsen.	Berücksichtigung	Hinweis wird ergänzt
	Maßnahme Einführung Nebenverkehrszeit	Verdichtung der Taktzeiten in den Abendstunden auch ausgesprochener Wunsch der Älteren und in der Fortschreibung des komm. Altenplans formuliert.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Tabelle 10	Drei Minuten Umsteigezeit zwischen Bus und Bahn an der Haltestelle Offenbach Ost für Ältere sehr knapp.	Kenntnisnahme	
	Tabelle 11	Sitzbank auch für Kategorie E: Eine Mindestzahl von 2 Sitzgelegenheiten an jeder Haltestelle. Insbesondere in der Nähe vom Einzelhandel. Ältere Menschen fahren mit ihrem Einkauf oftmals auch nur eine Station. Z.B. 108 Carl-Ulrich-Brücke Richtung Kaiserlei	Kenntnisnahme	Im Einzelfall wird auch für Haltestellen der Kategorie E, die ein erhöhtes Fahrgastaufkommen für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen erkennen lassen, die Einrichtung von Sitzgelegenheiten geprüft.
	Kap. 6.3.13	Gutes Beispiel für Lesbarkeit und Verständlichkeit bietet Mainz	Kenntnisnahme	
	Kap. 6.3.15	Wichtig ist langsames Anfahren und Bremsen und während der Fahrt sicher stehen können. Kein Ruckartiges Fahren sondern gleichmäßig.	Kenntnisnahme	
	Linie 108	Die Inbetriebnahme der Haltestelle Mainzerring wäre für die KITA und den Seniorentreff in der Schönbornstr. sehr wichtig!	Kenntnisnahme	
	Maßnahme Qualitätsmanagement	Ist sehr zu begrüßen	Kenntnisnahme	
VCD Hessen		Wir begrüßen es sehr, dass sich der Nahverkehrsplan zu einem Mobilitätsplan weiterentwickelt hat. Er setzt sich zum Ziel den MIV zu reduzieren und den ÖPNV und weitere effiziente Verkehrsmittel wie Fuß- und Radverkehr sowie die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln zu fördern (S.52). Genannt wird auch die Absicht: Die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems und die Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur zur Nutzung des Umweltverbundes (S. 73). Damit hat sich der Mobilitätsplan Offenbach klar positioniert und ehrgeizige Ziele gesteckt welche wir ausdrücklich befürworten und unterstützen. Am wichtigsten ist aber für uns, dass die hier vorgeschlagenen Stärkungen des ÖPNV-Angebots in der Tagesverkehrszeit(TVZ) und in der Nachtverkehrszeit (NVZ) sowie die geplanten Taktverdichtungen auf einigen Linien umgesetzt werden.	Kenntnisnahme	Hinweis: NVZ = Nebenverkehrszeit (Mo-So zwischen 20 und 22 Uhr)
	Angebotsverbesserungen	Die Angebotsverbesserung bei den Linien und der Taktfrequenzen loben wir. Die Verlängerung der Tagesverkehrszeit bis 20 Uhr und der Nachtverkehrszeit bis 22 Uhr sind sehr gute Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs. Hier werden nicht nur die bedauerlichen Kürzungen des letzten Nahverkehrsplans rückgängig gemacht, sondern ein neues gutes wichtiges Angebot eingerichtet, dass den Bedürfnissen speziell der heutigen Arbeitnehmer auch entgegenkommt. Es wäre ein wichtiges Signal, wenn die Stadt bereit wäre, die entsprechen-	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		den Kosten zu tragen. Dies würde auch ein wichtiger Schritt zur Stabilisierung und Stärkung des ÖPNV bedeuten, die nicht nur für die Luftreinhaltung wichtig sind. Zudem werden die Möglichkeiten verbessert, länger in Offenbach einkaufen zu können oder den Arbeitsweg mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurückzulegen.		
	Tabelle 5 Verkehrszeiten	Die Mindesttaktzeiten (S. 61, Tabelle 7) ermöglichen attraktive Bedienangebote. Ins Bild passt dabei aber nicht das schlechte Angebot an Sonn- und Feiertagen. (S. 58, Tabelle 5) Hier ist bis 8 Uhr nur ein Nachtverkehr vorgesehen. Nachverkehr bedeutet: „Einzelfahrten in den nachfragestarken Nächten (Nächte Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und Nächte vor Feiertagen) nach Bedarf.“ Hierbei ist auch an die Ausweitung des regionalen schienengebundenen Nachtverkehrs ab 2018 zu denken.	Berücksichtigung	Für die Überplanung des Nachtverkehrsangebotes (auch) in Abhängigkeit der Planungen des RMV und traffiQ wird ein Prüfauftrag aufgenommen.
	Tabelle 8 Bedienungsangebot	„In allen Bereichen sowie auf den Relationen zu den benachbarten Gebietskörperschaften sind die Marktpotenziale für das öffentliche Verkehrsangebot zu erschließen, der ÖPNV ist daher konsequent in seiner Attraktivität zu pflegen und in seiner Bedienungshäufigkeit auszubauen.“ Dies gilt insbesondere in der Vernetzung mit Frankfurt. Aus unserer Sicht sollen dazu insbesondere gegenseitige Verlängerungen bestehender oder neu zu schaffender Stadtverkehre genutzt werden (beispielsweise Verlängerung der Frankfurter Linie 46 nach Offenbach Innenstadt, aber auch des Offenbacher Stadtbusverkehrs in Richtung Fechenheim und längerfristig durch gemeinsamen Straßenbahnverkehr). Der Grundsatz wird im Entwurf des Mobilitätsplans aber nicht konsequent verfolgt. Die Bedienungsangebote Richtung Neu-Isenburg und Heusenstamm im 60-Minuten-Takt besitzen keine „Attraktivität“. (Tabelle 8, S. 62) Hierbei gilt insbesondere mittel- bis langfristig einen schnellen Anschluss von der Regionaltangente West an die Offenbachs Innenstadt vorzubereiten. Die langfristige Verkehrszunahme – insbesondere im MIV – gilt es abzufangen, um Überlastungen im Straßennetz Offenbachs aber auch des anliegenden Landkreises bzw. Nachbarstädten zu verhindern.	Kenntnisnahme	Hinweis: In der benannten Tabelle ist in der Spalte HVZ ein dichteres Bedienungsangebot zwischen Offenbach und Neu-Isenburg bzw. Heusenstamm dargestellt. Bedienung aktuell: Offenbach – Neu-Isenburg - T20 (S-Bahn über FFm) - T30-T60 (661) Offenbach – Heusenstamm T30 (S2)
	Nachtverkehr	Auf der Seite 18 wird die voraussichtliche Einführung eines stündlichen Taktes der S-Bahnen in der Nacht bereits zum Dezember 2017 erwähnt. Hier fehlen uns Informationen, ob die Benutzer dieser S-Bahnen Anschlussmöglichkeiten in Offenbach vorfinden können bzw. ob die Nachtverkehrszeit und die Schwachverkehrszeit daran angepasst werden. Wir erwarten eine adäquate Anbindung aller Stadtteile auch in den Nachstunden in nachvollziehbaren Intervallen; Umwegfahrten zur gemeinsamen Erschließung mehrerer Stadtteile können hierzu eine kostenminimierende Möglichkeit sein, so wie dies im eigentlichen Nachtbusverkehr üblich ist.	Berücksichtigung	Durch die Verlängerung des Bedienungszeitraums wird eine Bedienung in der Nacht bis ca. 2 Uhr in allen Stadtbereichen sichergestellt. Dabei wird der Anschluss mit der S-Bahn an der Haltestelle Marktplatz abgewickelt. Für die Überplanung des Nachtverkehrsangebotes (auch) in Abhängigkeit der Planungen des RMV und traffiQ wird ein Prüfauftrag aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Barrierefreiheit	Der barrierefreie Umbau der Haltestellen muss weitergeführt werden. Das geplante Vorgehen anhand der vorgelegten Prioritätenlisten begrüßen wir. Zur Fahrzeugausstattung ist folgendes ergänzend festzuhalten: Taktile wahrnehmbare Stangen für Blinde im Bus, damit diese erkennen, wo der Ausstieg ist, sind nicht vorgeschrieben. Es fehlt die Vorgabe, dass die Sondernutzungsfläche im Bus gegenüber der 2.Tür sein muss.	Berücksichtigung	Die Anforderung wird ergänzt.
	B+R	Die Erstellung von Fahrradparkhäusern an den S-Bahnhaltestellen mit mehr als 100 % (Ledermuseum, Marktplatz) Auslastung sollte seriös geprüft werden bzw. durchgeführt werden. Nicht nur wegen der Diebstahlsicherheit, sondern auch generell sollte allen Radfahrerinnen und Radfahrern möglichst immer der reibungslose Übergang zum SPNV ausreichend angeboten werden können.	Kenntnisnahme	
		Kritisch ist die Prüfung einer Anbindung des Terminal 3 an das S-Bahnnetz zu sehen. Daran sollte die Stadt Offenbach kein Interesse haben, weil die starke Nutzung des Terminal 3 ein Anschwellen des Lärmteppiches in Offenbach weit über das jetzige Niveau bedeuten könnte. Überdies sehen wir die Bereitstellung der nötigen Verkehrsinfrastruktur zur Anbindung des Terminal 3 als auch deren Verkehrsleistungen als Finanzierungsaufgabe des Verkehrserzeugenden Unternehmens an. Sollte eine Anbindung des Terminal 3 gewünscht werden, so sollte sich Offenbach dafür einsetzen, dass die entstehenden Infrastruktur- und Betriebsmehrkosten vom Flughafenbetreiber zu übernehmen sind.	Kenntnisnahme	
	S. 17	Durch Bebauen des Areals in Offenbach-Ost verliert Offenbach leider dauerhaft die Chance einer Verknüpfung des Regionalverkehrs mit dem S-Bahnnetz. Diese fehlende Umstiegsmöglichkeit stellt aus unserer Sicht ein deutliches Defizit der aktuellen Verkehrsstruktur der Stadt Offenbach und des Landkreises Offenbach dar. Stattdessen sollte diese nötigen Flächen für eine zumindest mittel- bis langfristige Realisierung bereitgehalten werden. Diese Flächen würden auch für eine, nur langfristig realisierbare, S-Bahnführung über den Hauptbahnhof nötig, da die bisherigen Schieneninfrastrukturen einen solchen Mehrverkehr nicht übernehmen können. Dies gilt ebenso nach der Realisierung von anderen Infrastrukturerweiternden Projekten im Großraum Offenbach/Frankfurt (Ausbau Knoten Frankfurt, Nordmainische S-Bahn, etc.).	Kenntnisnahme	
	Kap. 6.3.1	„In Zeiten und Räumen schwacher Fahrgastnachfrage ist die Einführung oder Umstellung auf bedarfsgesteuerte und flexible Bedienungsformen zu überprüfen“ (S. 60). Die Praxis, in solchen Fällen Anruf-Sammel-Taxis einzuführen, hat sich vielerorts nicht bewährt und ist kein adäquater Ersatz für ein Busliniensystem. Die Formulierung ist zu unkonkret und erweckt den Anschein als „Hintertüre“ eingefügt worden zu sein, damit Angebote jederzeit zurückgenommen werden können. Anruf-Sammel-Taxis besitzen größere Akzeptanzhürden, insbesondere bei Selten- und Gelegenheitsfahrgästen, aber auch bei mobilitätseingeschränkten Personen. Negativ wird von uns die RMV-weit unterschiedlichen Benutzungs- und Bestellregulierungen für An-	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		ruf-Sammel-Taxis gesehen. Dazu gehören unterschiedliche Rufnummern zur Bestellung, unterschiedlich hohe „Komfort“-Zuschläge, unterschiedliche Vorbestellfristen und fehlende bzw. geringe Wiedererkennungswert des Anruf-Sammel-Taxis als Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs im RMV-Tarifs.		
	Mobilitätsmanagement	Positiv bewerten wir, dass der Plan den Ausbau des schon vorhandenen Mobilitätsmanagements empfiehlt. Die dazu bei „Neubürger“ aufgeführten Anforderungen (S.74, Tabelle 13) sollten erweitert werden. Schon bei der Suche nach einer Wohnung sollten die potentiellen Neubürger die Möglichkeit erhalten mit einem Beratungsangebot im Internet und einem Freifahrtangebot für „einen festgelegten Zeitraum“ das öffentliche Mobilitätsangebot zu testen. Denn schon zu diesem Zeitpunkt fällt häufig die Entscheidung die Mobilitätsgewohnheiten beizubehalten oder zu ändern.	Kenntnisnahme	
	Mobilitätsstationen	Wir haben uns gefreut, dass aus dem Nahverkehrsplan ein Mobilitätsplan wurde, und die Multimodalität bei der Erstellung des Entwurfes berücksichtigt wurde. Insbesondere die Verknüpfungen zu Fahrrad-(Verleihsysteme) und Car-Sharing werden in ihrer Rolle für die Zukunft gewürdigt. Offenbach ist bei dem Thema Mobilitätsstationen bisher vorbildlich. Wir würden es begrüßen den Ausbau der Mobilitätsstationen verbindlich festzuschreiben. Die Erwähnung von Inter - und Multimodalität sowie insbesondere das Engagement zu deren Förderung begrüßen wir sehr.	Kenntnisnahme	
		Schlussbemerkung: Der Nahverkehrsplan handelt leider nur von einem kurzen überschaubaren Zeitraum. Für Offenbach besteht daher noch zusätzlich ein Bedarf an einem neuen übergeordneten Stadtentwicklungs1, Mobilitäts- oder Verkehrsmanagementplan (bspw. Verkehrsentwicklungsplan oder Generalverkehrsplan), der neben dem ÖPNV auch den SPNV und den Radverkehr berücksichtigt. Ein solcher Plan sollte das Ziel haben, sich mit längerfristiger Verkehrsplanung bis 2030 oder 2050 zu beschäftigen. Wohin möchte sich die Stadt Offenbach weiter entwickeln? Wie soll der Verkehr in Offenbach zukünftig abgewickelt werden? Insbesondere regionale Verbesserungen könnten dort auch erörtert werden. Wie kann die Anbindung nach Frankfurt und Zur Region verbessert werden? Ein zugeordnetes Mobilitätsforum wäre dann ein geeigneter Ort, um über eine S-Bahn von Rodgau über den Offenbacher Hauptbahnhof zum Frankfurter Flughafen zu diskutieren. Auch über die Vorteile einer Straßenbahnverlängerung von Oberrad über die Offenbacher Innenstadt bis zur neuen S-Bahnstation in Frankfurt-Fechenheim oder andere Linienverläufe könnte dann endlich diskutiert werden. Überdies muss durch das stetig wachsende Fahrgastaufkommen auch die Frage nach einer dauerhaft wirtschaftlichen Betriebsführung auf denjenigen Strecken gefunden werden, die sich am Kapazitätslimit befinden oder dies in absehbarer Zeit überschreiten werden. Für solche Verbesserungen besteht nicht nur für Offenbach ein hohes Interesse aufgrund der vielen Ein- und Auspendler, sondern vor allem auch in Frankfurt und der Region RheinMain. Daher könnte Offenbach	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>auch auf finanzielle Unterstützung hoffen, die eine Realisierung von überregionalen Angebotsverbesserungen im Nahverkehr möglich machen könnten. Der letzte Verkehrsmanagementplan von 2007 bildet nicht mehr die aktuelle Situation Offenbachs ab. Die neue Bevölkerungs- und Stadtentwicklung in der Stadt aber auch in der Region sind nicht berücksichtigt. In einem neuen Verkehrsmanagementplan fänden wir es zudem sinnvoll, dass eine neue eigene Position zu einer RMV-Tarifreform erarbeitet wird, die sich mehr an den entsprechenden Ideen des Offenbacher Masterplans als an dem letzten Verkehrsmanagementplan orientiert. Offenbach sollte bei einer Tarifreform sich für Veränderungen stark machen, die das Ziel haben, dass die Ticketpreise den überörtlichen Nahverkehr mit den Nachbarkommunen nicht mehr behindern, sondern mehr den Charakter der zusammenwachsenden Region fördern können und somit dem realen Verkehrsverhalten der Bevölkerung mehr entsprechen. Wir versprechen uns durch eine Minimierung des Preissprungs an der Offenbacher/Frankfurter Stadtgrenze insbesondere einen positiven Effekt auf die Einzelhandelsstruktur in Offenbach und somit eine Stärkung des Standorts Offenbach in wirtschaftlicher Hinsicht. Ebenso erwarten wir einen positiven Einfluss auf den Wohnstandort Offenbach.</p>		
traffiQ	Nachtverkehr	<p>Das lokale Frankfurter Nachtbusnetz weist am Wochenende seit Jahren steigende Fahrgastzahlen auf. Daher verkehren einige Linien seit einigen Jahren abschnittsweise bereits im 15-Minuten-Takt. Aufgrund der beschränkten Kapazität des Knotenpunktes Konstablerwache kann das Angebot nicht weiter erhöht werden. Daher ist für die Nächte vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen ab Dezember 2018 ein neues Nachtnetz geplant. Der endgültige politische Beschluss hierzu steht jedoch noch aus. Es ist möglich, dass politisch eine andere Entscheidung getroffen wird. Dennoch möchten wir Sie frühzeitig informieren. Angedacht ist folgendes: Erstmals sollen in den Nächten vier Stadtbahn- und drei Straßenbahnlinien verkehren. Diese werden durch (teils angepasste) Tagesbuslinien ergänzt. Die heutigen Nachtbuslinien werden künftig nur noch unter der Woche, also in den Nächten So/ Mo bis Do/ Fr verkehren. Damit entfällt für das Offenbacher Stadtgebiet künftig in den Wochenendnächten die Bedienung durch die Linien n62 und n63. In Frankfurt verkehren ersatzweise die Straßenbahnlinien 11 und 16. Nach Abstimmung mit dem RMV verkehrt in Nächten zu Brückentagen künftig der normale "kleine" Nachtverkehr ganz normal wie So/Mo bis Do/Fr. Also nur das Nachtbusnetz, außer der S8 kein weiterer nächtlicher Schienenverkehr. Im Vorfeld von Änderungen der Linie 103 bitten wir um eine rechtzeitige Detailabstimmung.</p>	Berücksichtigung	<p>Für die Überplanung des Nachtverkehrsangebotes (auch) in Abhängigkeit der Planungen des RMV und traffiQ wird ein Prüfauftrag aufgenommen. Die Liniensteckbriefe n62 und n63 werden angepasst.</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Regionalverband Frankfurt RheinMain	Grundlagen und Rahmenvorgaben	Der Entwurf zum Nahverkehrsplan enthält Ausführungen zur Entwicklung von Bauflächen, zur allgemeinen Bevölkerungsentwicklung, zur Entwicklung der Pendlerzahlen und den voraussichtlichen Auswirkungen dieser Entwicklungen auf die ÖPNV-Nachfrage. Es wird angeregt zu ergänzen, welche zusätzlichen Handlungsanforderungen sich hieraus gegebenenfalls ergeben.	Kenntnisnahme	Diese sind in Kap. 4.3.7 dargestellt.
	Anforderungsprofil, Bestandsanalyse, Angebotskonzeption	Der vorgelegte Nahverkehrsplan geht über die gesetzlich geforderten Mindestinhalte hinaus und wird als Mobilitätsplan bezeichnet. Es ist zu überlegen, den Nahverkehrsplan auf seine wesentlichen Inhalte zu reduzieren und die verbleibenden Teile in den Verkehrsmanagementplan aufzunehmen. Dem dargelegten Anforderungsprofil steht nicht in allen Punkten eine Analyse des Angebotes gegenüber (z.B. Kap. 6.3.3 Erreichbarkeit der Haltestellen im Fußwegenetz). Dementsprechend ist es nicht konsequent mit Maßnahmen hinterlegt. Die Angebotskonzeption beschreibt Handlungsfelder und Planungsansätze in eher grundsätzlicher Art und enthält zahlreiche Prüfaufträge. Konkretisiert werden die Handlungsfelder hauptsächlich für die Linienverkehre. Wir regen an, für alle Handlungsfelder konkrete Maßnahmen zu formulieren, soweit sie voraussichtlich im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplans realisiert werden können. Für die Umsetzung sollte eine Prioritätenliste unter Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeiten erstellt und dargelegt werden.	Kenntnisnahme	Der Aufgabenträger und die beteiligten Projektpartner der Stadtverwaltung und der OVB sehen in der gewählten Struktur des Mobilitätsplanes ein geeignetes Instrument für die Weiterentwicklung des öffentlichen Mobilitätsangebotes und seiner Schnittstellen. Zu den Themenfeldern, zu denen noch weitere Abstimmungen und Detailuntersuchungen erforderlich sind, werden im Mobilitätsplan Prüfaufträge formuliert, die auch noch weitere Analysen beinhalten können.
	Park+Ride, Bike+Ride, Mobilstationen	Wir weisen darauf hin, dass erste Ergebnisse und Handlungsempfehlungen der Untersuchungen zum stadtrationalen P+R- und B+R-Konzept bereits vorliegen, so dass sie in den Nahverkehrsplan einfließen können. In den Karten 9 und 11 sind intermodale Verknüpfungspunkte und geplante Mobilstationen dargestellt. Es fällt auf, dass insgesamt 300 P+R-Stellplätze an Bushaltestellen vorgesehen sind. Dabei handelt es sich überwiegend um die Veranstaltungsorte Stadthalle und Stadion, an denen Parkraum für Besucher zur Verfügung gestellt werden muss. Park and Ride hat vor allem dort seine Berechtigung, wo größere Siedlungsflächen nur unzureichend im lokalen ÖPNV an angebotsstarke Schienenachsen angebunden sind. Dies ist in Offenbach nicht der Fall. (siehe Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach 2013-2017, Kap. 6.8.2). Die Bushaltestellen sind sogar fast flächendeckend fußläufig erreichbar. Somit sind die für Park+Ride vorgesehenen Standorte an Bushaltestellen nicht geeignet. Am Stadion sind außerdem 100 Fahrradabstellplätze für Bike+Ride vorgesehen, die ebenfalls eher Besuchern anstatt Bike+Ride zuzuordnen sind.	Berücksichtigung	Angaben zu P+R und B+R werden in Text und Karte korrigiert.
Stadt Offenbach – Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz	Luftreinhaltung	Die ursprünglich im NVP 2013 – 2017 eingesparten Maßnahmen (siehe Anlage 1 u. Kap. 2, S. 10) sollten aus Gründen der Luftreinhaltung – abhängig vom jeweiligen Bedarf (siehe dazu auch Karte 1 / geplante Entwicklungsgebiete) - wieder in den Plan aufgenommen werden:	Kenntnisnahme	Diese „eingesparten Maßnahmen“ sind im aktuellen NVP-Entwurf in Abhängigkeit des jeweiligen Bedarfs wieder als Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ent-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>Bei einer Steigerung um 660.000 ÖPNV-km lassen sich schätzungsweise rund 20 Mio. Pkw-km und damit mindestens 1,6 t/a Stickstoffdioxid einsparen. Eine Finanzierung ist sehr wahrscheinlich durch den Fond „nachhaltige Mobilität“ möglich.</p> <p>Der Fond resultiert aus den Beschlüssen des Dieselpipfels im August 2017. Mit dem Fond „nachhaltige Mobilität“ bzw. dem Masterplan „green city“ wird u.a. die Umstellung auf emissionsarme Techniken wie z. B. e-Busse bzw. die Kombination des ÖPNV mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln wie dem Radverkehr gefördert. Im Übrigen haben wir zu den beginnenden Gesprächen auf Bundesebene am 22.08. eine Stellungnahme an das Land abgegeben, die verschiedenen Maßnahmen und Hinweise enthält, die zur Luftreinhaltung insgesamt beitragen. Diese Maßnahmen sollten auch im Mobilitätsplan eine Rolle spielen.</p> <p>Wir fügen die Stellungnahme in Auszügen hier ein:</p> <p style="padding-left: 40px;">Wenn die Stadt Offenbach sich verkehrstechnisch zu einer „Green-City“ entwickeln soll, dann braucht es dringend ein ganzheitliches Verkehrskonzept mit den nachfolgenden Schwerpunkten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung des ÖPNV, aber auch Ausbau der vorhandenen Schieneninfrastruktur - Umrüstung des ÖPNV, aber auch der städtischen Nutzfahrzeuge auf emissionsarme Techniken (mit ausgereifter, wartungsarmer Technik- die Stadt Offenbach hat bisher bei den Müllfahrzeugen schlechte Erfahrungen mit alternativer Technik) - dazu korrespondierend Verkehrswegebau-/Stadtumbau-Maßnahmen zur Bevorrechtigung alternativer Mobilität (z. B. Radfahrstreifen u. Radschnellwege), Einrichtung von Schnellladestationen an Endhaltestellen von Buslinien bzw. im Betriebshof - verkehrssteuernde Maßnahmen, insbesondere Umsetzung von Vorrangschaltungen für LSA auf allen Buslinienwegen - Maßnahmen zur Tarifgestaltung (d. h. bezahlbarer ÖPNV mit u.a. günstigen Schülertickets, Jobtickets) - Förderung der Eigenanteile für Kommunen in Haushaltskonsolidierung in Höhe von mind. 95 %. <p>Ein Masterplan Green-City für die RheinMain-Region ist dringend erforderlich. Für Offenbach wird derzeit der Luftreinhalteplan fortgeschrieben, da laut Aussage des Hessischen Umweltministeriums die seit 2014 bestehende 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, Teilplan Offenbach, den gerichtlichen Anforderungen immer noch nicht genügen wird.</p> <p>Eine Maßnahme, die von hessischen Verwaltungsgerichten in verschiedenen Klageverfahren zu den</p>	Berücksichtigung	halten. Die aktuelle Diskussion zur Förderung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung wird im Kapitel 3.2 aufgegriffen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>Luftreinhalteplänen bisher immer gefordert wurde, war die Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotten auf emissionsarme Techniken.</p> <p>Erste Erfahrungen konnten die Offenbacher Verkehrsbetriebe bereits 2011 in einem mehrwöchigen Pilotversuch und 2016 mit einem serienreifen Elektrobuss sammeln. Die Umweltbilanz bezüglich CO2 konnte sich sehen lassen. Auf den insgesamt in den Versuchen zurückgelegten 459 km wurden durch den E-Bus 483 kg CO2 eingespart.</p> <p>Daher ist die Umstellung des ÖPNV auf emissionsarme Techniken auch in Offenbach eine Maßnahme des Luftreinhalteprogramms, das in den nächsten Jahren umgesetzt werden soll. Insbesondere die Umstellung der Busflotte auf reinen Elektroantrieb ist geplant, da die gängigen Nachrüstmaßnahmen (SCR-Filter) bei der bestehenden Busflotte nicht funktionieren. Für den Luftreinhalteplan zwingend ist, dass sie zeitnah (d. h. innerhalb der nächsten fünf Jahre) umgesetzt wird lt. Aussage des Umweltministeriums. Bisher hatten wir als Schuttschirmkommune aufgrund der hohen Kosten nicht die Mittel dies zu schaffen, jetzt aber, nach Auflage eines Fonds „nachhaltige Mobilität“ wäre dies eine Option für die Stadt Offenbach.</p> <p>Insofern könnten Sie für uns im Themenfeld „Umstieg der öffentlichen Fahrzeugflotten auf emissionsarme Mobilität“ konkreten Bedarf für den Austausch von 80 Bussen (innerhalb der nächsten fünf Jahre, Kosten insgesamt rund 40 Mio. €) anmelden.</p> <p>Für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Busse wird, vor der Anschaffung, eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Diese soll zunächst Aufschluss darüber geben, welche Leistungs- und Ladekapazitäten auf welchen Linien bei unterschiedlichen Belastungssituationen und Streckenlängen erforderlich sind. 2018 sollen bereits die ersten beiden Fahrzeuge geordert und 2019 im Linienbetrieb eingesetzt werden.</p> <p>Die Übernachtladung soll im Fahrzeugdepot der OVB stattfinden, das vorher dementsprechend ertüchtigt werden muss. Auch diese Kosten müssten bei der Bezuschussung berücksichtigt werden.</p> <p>Aus Sicht des ÖV-Dienstleisters sind im Zuge der Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebe weitere (unterstützende) Maßnahmen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reparatur bzw. Herstellung von glatten Fahrbahnen im kompletten ÖPNV-Netz - Stärkung intermodaler Angebote (z. B. Bike & Ride, e-Mobilstationen, Fahrradabstellanlagen) - infrastrukturelle Maßnahmen wie z. B. der Aufbau der dazu notwendigen Lade-Infrastruktur nicht nur auf dem Betriebshof sondern ggf. an ausgesuchten Endhaltestellen (ob und in welchem Umfang erforderlich, soll die erwähnte Machbarkeitsstudie zeigen) - Ertüchtigung aller LSA-Anlagen zur weitgehenden Verflüssigung des ÖPNV (Software pro Anlage rund 10.000 bis 15.000 Euro, Hardware pro Anlage 75.000 – 		

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>80.000 Euro. Regulär werden für Steuerung rund 100.000 Euro, für die Hardware rund 450.000 – 500.000 Euro pro Jahr ausgegeben).</p> <p>Die Umrüstung der Busflotte reicht für die Verminderung der Luftschadstoffe noch nicht aus, wichtig ist auch der Umstieg vom IV auf alternative Mobilitätsformen und der Um- u. Ausbau von Lichtsignalanlagen (LSA) zur Bevorrechtigung der Busse.</p> <p>In Offenbach ist an allen LSA, an denen die Offenbacher Buslinien fahren, in der Steuerlogik eine Busbeschleunigung implementiert, die nach Anmeldung (GPS- oder reale Bake) unter Berücksichtigung der Rahmenpläne und dem Ankunftszeitpunkt an der Haltelinie die Grünzeit auf dem jeweiligen Linienweg zugunsten des Busses anpasst. Die Änderungen in den Linienplänen werden im Rahmen der technischen Pflege und Instandhaltung der Anlagen – etwa 15 Anlagen sind pro Jahr für eine steuerungstechnische Überarbeitung vorgesehen, davon 6 Anlagen auch für umfangreichere Hardwareerweiterungen – in der Steuerlogik immer mit fortgeschrieben bzw. auf den aktuellen Stand gebracht. Auf diese Weise ist die Busbeschleunigung integraler Bestandteil aller Lichtsignalsteuerungen in Offenbach. Diese Frequenz könnte durch Förderung erhöht werden.</p> <p>Weiterhin wird im Rahmen der o. g. steuerungstechnischen Überarbeitung auch die Koordinierung überprüft und aktualisiert. Durch die in Offenbach bei Aktualisierung angestrebte „atmende Grüne Welle“ wird auch zugunsten der Beschleunigung des Busverkehrs sowohl verkehrabhängig am Einzelknoten wie auch eingebunden in eine Koordinierung gesteuert.</p> <p>Eine Förderung der prioritären Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen kommt insgesamt der Verflüssigung des Verkehrs und damit dem Gesamtverkehr zugute.</p> <p>Weitere Maßnahmen, die wir zum Umstieg im Mobilitätsverhalten durchführen, ist der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge. Es besteht bereits eine zentrale Ladestation mit 2 PKW-Abstellplätzen und Pedelec-Anlagen. Der Ausbau von weiteren 5 Stationen in den Stadtteilen wird gerade vorangetrieben und umgesetzt.</p> <p>Eine weitere Option im Flottenumstieg könnte die Umrüstung des städtischen Fuhrparks (insbesondere Müllfahrzeuge) auf emissionsarme Antriebe (Elektromotor, Hybrid, Brennstoffzelle) sein.</p> <p>Laut einer internen Erhebung durch das Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz 2017 sind im Bereich der städtischen Verwaltung 34 Dienstfahrzeuge im Einsatz. 7 haben einen Dieselmotor, 9 einen Gasantrieb, 4 sind mit Elektromotor ausgestattet. Für den Bereich der Stadtwerke sind es 106 Dieselfahrzeuge. Die Fahrzeugflotte wird nach und nach modernisiert u. auf alternative Antriebstechniken zurückgegriffen. Die Bezuschussung könnte eine Modernisierung natürlich wesentlich beschleunigen.</p> <p>Weitere Maßnahmen die hilfreich sein könne um die nachhaltige Mobilität zu fördern und andere auch anzuregen, ihre Mobilität zu verändern ist z.B. das Instrument der Stellplatzsatzung.</p> <p>Die Stadt Offenbach hat bereits 2013 durch die Änderung der Stellplatzsatzung begonnen, rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die zu einer Erneuerung des Kfz-Bestands bzw. zu einem Verzicht auf das Kfz führt oder zu einem Vorrang für Elektrofahrzeuge. Fallbeispiele: Investoren für ein Vorhaben ab einem Bedarf an 30 Stellplätzen können bei Nachweis eines Mobilitätskonzepts mit definierten Bestandteilen wie Jobticket oder Car-Sharing-Angebot die Zahl der Stellplätze verringern. Bei Vorha-</p>		

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>ben ab einem regulären Bedarf von 20 Stellplätzen sollen mindestens 25 % der Einstellplätze mit einer Stromzuleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen versehen werden.</p> <p>Die notwendige Flottenerneuerung können Kommunen durch lokale Satzungen alleine nicht bewirken. Es braucht dazu weitere Unterstützung auf Landes- und Bundesebene – z.B. durch Einführung von ggf. Fahrverboten in Kombination mit der blauen Plakette, durch die Kontrolle von Verstößen für Kommunen wesentlich erleichtert wird.</p>		
	Emissionen	<p>Im Kapitel 9.4.1 gibt es bezüglich der prognostizierten CO₂- und NO_x-Emissionen eine widersprüchliche Aussage auf S. 164. Dort heißt es zu Beginn des letzten Absatzes, dass „den steigenden direkten Emissionen“ Emissionsminderungen aus indirekten Wirkungen gegenüberstehen.</p> <p>Auf Seite 163 wird jedoch in der Tabelle sowie in dem Text dargelegt, dass sich die Emissionen (CO₂ und NO_x) von 2016 bis 2022 reduzieren werden.</p> <p>Ggf. wird auf S. 164 nur auf die Streckenabschnitte mit neuem Linienverkehr Bezug genommen, dies ist aber nicht ganz eindeutig.</p> <p>NO_x-Emissionen</p> <p>Die Angaben zu den NO_x-Emissionen der Busse (1.408 kg/a im Status-Quo, 1.329 kg/a nach Erneuerung der Busflotte im Jahr 2022) sind erläuterungsbedürftig (sind das Zahlen des Umweltministeriums oder hat diese Berechnungen das Büro Verkehrslösungen durchgeführt? Was wurde gerechnet, wurden die Emissionsfaktoren aus dem Handbuch für Emissionsfaktoren verwendet? Rechenverfahren ? (einfach nur Flottenmix im Bestand genommen u. dann mit dem Flottenmix im Jahr 2022 verglichen.)</p> <p>Die Angaben sollten außerdem immer mit dem deutlichen Hinweis versehen werden, dass die Einsparung von PKW-km ein wesentliches Ziel des Mobilitätsplans ist!</p> <p>Grund: Die Einsparung von 79 kg/a (5, 6 % bezogen auf die Emission von NO_x) ist nicht viel. Der Beitrag zur Reduzierung der NO_x-Immission durch die Busse allein beträgt bei einer NO_x-Belastung von 50 µg/m³ im Durchschnitt maximal 2, 5 µg/m³.</p> <p>Unter den Grenzwert von 40 µg/m³ kommen wir mit einer reinen E-Busflotte nicht.</p> <p>Wichtig ist, dass bei Nutzung des ÖPNV PKW-km eingespart werden.</p> <p>D. h. wenn das Busnetz in Offenbach so gut u. attraktiv ist, dass alle Offenbacher möglichst oft nur den Bus nehmen, dann haben wir wirklich viel für die Luftreinhaltung getan.</p>	Berücksichtigung	<p>Eine Korrektur wird vorgenommen.</p> <p>Die Quelle wird ergänzt (Berechnung mit HBEFA 3.3)</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>Beispiele mit unterschiedlichen Szenarien sollen dies verdeutlichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 50.000 BürgerInnen ein ganzes Jahr autofrei in Offenbach unterwegs erbringen bei z. B. 10 km pro Tag u. einer durchschnittlichen NOX-Emission von 80 mg/km – i.e. der eigentlich einzuhaltenen Grenzwert, den viele Autos nicht einhalten, eine Einsparung an 14, 6 t/a – also zehnfach so viel wie die Busflotte, - 36 Tage autofrei bei gleicher km-Zahl bringen genau so viel Einsparung wie die Busflotte (= 1, 4 t/a) u. - 50.000 Pendler, die nur an 5 Tagen im Jahr nicht auf dem Hin- und Rückweg die 10 km durch Offenbach fahren immerhin noch 0, 2 t/a). <p>Die parallelen Einsparungen durch weitere weiche Maßnahmen (Mobilitätsmanagement, etc.) können nicht ohne Definition von Kennzahlen oder konkreter Szenarien (Beispiele siehe oben) quantifizieren. Für Wirksamkeitsberechnungen u. einer Evaluation der Wirksamkeit von Maßnahmen im ÖPNV sollten jedoch realistische Szenarien festgelegt werden, d. h. der Zielekatalog sollte weiter konkretisiert werden.</p> <p>Die Methodik müsste ggf. im Rahmen der nächsten Fortschreibung mit dem zu beauftragenden Ingenieurbüro diskutiert werden.</p> <p>Hilfreich kann evtl. auch eine Methodenentwicklung im Rahmen des Fonds „nachhaltige Mobilität“ sein, diese wäre evtl. sogar förderfähig.</p> <p>Frau Dr. Mang vom Umweltministerium wird im Rahmen der Aufstellung des Luftreinhalteplans selbst Wirksamkeitsberechnungen zum ÖPNV durchführen, sie hat die dafür nötigen Zahlen von NIO und wird sicher auch ein Interesse daran haben, für die zukünftige Evaluation der Wirksamkeit des Luftreinhalteplans konkretere Informationen zu bekommen.</p> <p>CO₂-Emissionen</p> <p>Zur Klarstellung und im Hinblick auf die Vergleichbarkeit mit kommenden Fortschreibungen sollten die in der Tabelle 29 aufgezeigten CO₂-Emissionen mit notwendigen Hintergrundinformationen hinterlegt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie wurden die CO₂-Emissionen berechnet? Auf der Grundlage des tatsächlichen Treibstoffverbrauchs im Status Quo oder aufgrund von Herstellerangaben zu Durchschnittsverbräuchen? • Wie verhält sich ggf. der tatsächliche Treibstoffverbrauch pro gefahrenem Kilometer zu den Herstellerangaben – auch im Hinblick auf die Hochrechnung für das Jahr 2022? • Für die Emissionsberechnung der Fahrzeugflotte im Jahr 2022 sollte eine Unterscheidung zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und mit Elektroantrieb erfolgen. Zu ergänzen sind in jedem Fall die verwendeten Emissionsfaktoren für Diesel und Strom. 		<p>Quelle wird ergänzt</p> <p>Angabe Verbrauch lt. Fahrzeugliste OVB (Herstellerangaben)</p> <p>Unbekannt, es geht hier um eine Differenzbetrachtung</p> <p>Angabe wird ergänzt</p> <p>Die Berechnung erfolgte mit Unterscheidung zwischen Diesel und</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				<p>Strom, wobei für Strom keine Emissionen angenommen wurden (Annahme Ökostrom).</p> <p>Diesel-Emissionen: Berechnung mit HBEFA 3.3, Handbuch für Emissionsfaktoren, Stand September 2017 CO₂-Emissionen werden aus Treibstoffverbrauch zurückgerechnet, E-Faktor 2017:2,75, E-Faktor 2022: 2,71;</p> <p>NOx-Emissionen für 2017 und 2022: Ø Verkehrssituation, innerstädtisch, Ø Temperaturverteilung, Betriebszustand warm, Ø Geschwindigkeit, Ø NOX für LBus, Flottenmix D HB33, EURO VI, Annahme: Emissionen EEV-Standard $\hat{=}$ EURO VI, Mittlerer E-Faktor g/km, 2017: 0,428074628, 2022: 0,428177148</p>
	Mobilitätsmanagement	Im Rahmen des Mobilitätsmanagements werden eine übersichtlichere Zusammenstellung der Angebote sowie eine offensivere Bewerbung empfohlen. Im Schulischen Mobilitätsmanagement würde eine gemeinsame Ansprache der Schulen mit den Partnern des Arbeitskreis „Mobilitätsmanagement in Kitas und Schulen“ für eine höhere Aufmerksamkeit an den Schulen sorgen und das Angebot würde zusätzlich durch eben diese Partner multipliziert kommuniziert werden.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird ergänzt.
	Klimaschutz/Radverkehrsförderung	Zur Steigerung der multimodalen Mobilität und Integration von Bike and Ride Angeboten ist das städtische Fahrradabstellanlagen-Konzept entsprechend anzupassen. Insbesondere bezüglich der Qualität des Witterungsschutz und der Diebstahlsicherung der angebotenen Abstellanlagen sowie der Anzahl an frequentierten Knotenpunkten. Bei bereits bestehenden abschließbaren Fahrradboxen, die leer stehen, ist zu überprüfen, warum diese nicht angenommen werden (Bieber-Waldhof). Eine Marketingstrategie, die die einheitliche Bewerbung und die Vermarktung der verschiedenen Angebote (B+R, Abstellanlagen, Mobilstationen, etc.) beinhaltet, wird empfohlen. Die beschriebenen Inhalte der regelmäßigen Busfahrschulung müssen um Themen zur Rücksichtnahme von Radfahrern auf Busspuren und im Straßenverkehr ergänzt werden.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Klimaanpassung	Die bereits bestehende und neu geplante Linienführung ist unter Berücksichtigung rezenter und zu erwartender Starkregenereignisse zu überprüfen (z.B. Schlossstraße, die regelmäßig überflutet wird bei Starkregen). Dies wird umso interessanter, wenn auf diesen Strecken E-Busse fahren u. diese dort stehen bleiben. Die Streckenführung muss also entsprechend anpassungsfähig sein. Ein alternativer Routenplan könnte helfen.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird ergänzt.
IHK	Ausweitung Angebot vs. Finanzielle Belastung	Die geplante Angebotsausweitung des ÖPNVS ist angesichts der prognostizierten Bevölkerungssteigerung von 9,3 Prozent bis 2030 und der erforderlichen Anbindung neuer Entwicklungsgebiete für uns nachvollziehbar. Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Offenbach muss allerdings eine transparente und offene Abwägung zwischen den divergierenden Interessen „Steigerung der Angebotsqualität“ und „Begrenzung des Zuschussbedarfs“ erfolgen. Dafür sollten die Entwicklung der Fahrgastzahlen und die tatsächliche Auslastung im Blick behalten werden und spätere Korrekturen des Angebots zulässig sein.	Kenntnisnahme	
	Hauptbahnhof und Südtangente	Die Verlegung der Regionalbahnlinie 55 auf die nordmainische Schienenstrecke mit Entfall eines Haltepunktes in Offenbach wird zu einem weiteren Bedeutungsverlust des Hauptbahnhofes führen. Die Planungsidee der Stadt Offenbach bzgl. einer südmainischen Regionalverbindung mit Halt am Offenbacher Hauptbahnhof unterstützen wir. Mit einer solchen Linie würde die Bedeutung des Hauptbahnhofes gesteigert und die Ost-West-Schienenverbindung in der Rhein-Main-Region erheblich verbessert werden, ohne den Kapazitätsengpass „Frankfurter City-Tunnel“ weiter zu belasten. Bei einer verkehrlichen Untersuchung wäre aus unserer Sicht insbesondere zu prüfen, inwieweit eine Verknüpfung zum S-Bahn-Netz und eine Verbesserung der Anbindung an die Kommunen des Kreises Offenbach gewährleistet werden können.	Kenntnisnahme	
	Umbau Marktplatz	Die Verlegung der Zeltdachhaltestelle zur Berliner Straße lehnen wir nach wie vor aus finanziellen, verkehrlichen und Stadtentwicklungsaspekten ab. Aus unserer Sicht profitiert auch der ÖPNV an einer zentralen, attraktiven Bushaltestelle für die Linie 101 mitten auf dem Marktplatz. Die Änderungen dürfen nicht dazu führen, dass Verkehrsbeziehungen in Richtung Marktplatz eingeschränkt werden. Die mögliche Einrichtung einer Busspur auf der Mainstraße zur Beschleunigung der Linie 101 stellt für den motorisierten Individualverkehr auf der stark belasteten Strecke eine zusätzliche Einschränkung dar. Wir fordern deshalb die Auswirkungen aller Bauprojekte auf das gesamte Verkehrssystem zu untersuchen. Angesichts der dann vorliegenden Untersuchungsergebnisse müssten auch Nachbesserungen möglich sein. Zusätzlich sollten sowohl die Kunden als auch der Einzelhandel, die Gastronomie und die Marktbesucher zu ihren Erfahrungen mit dem zukünftig umgebauten Marktplatz befragt werden.	Kenntnisnahme	Die Anregung wird an die Stadt Offenbach als federführende Stelle für die Überplanung des Marktplatzes weitergegeben.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Wettbewerb	Wettbewerbsprozesse, Regeln und Rahmenbedingungen im ÖPNV-Markt sollten so ausgestaltet sein, dass jeder Marktteilnehmer zu gleichen Chancen und Bedingungen teilnehmen kann. Vor dem Hintergrund von angespannten Haushaltslagen auf allen Ebenen muss der ÖPNV ideologiefrei und bedarfsgerecht ausgestaltet werden. Dies kann nur durch einen konsequenten Ausschreibungswettbewerb geschehen. Bei der Vergabe müssen Preis, Qualität und weitere volkswirtschaftliche Aspekte berücksichtigt werden. Um Anbietervielfalt und mehr Beteiligung von mittelständischen Betrieben an der Ausschreibung zu gewährleisten, ist auf eine faire Ausgestaltung der Linienbündel, erfüllbare technische Standards und ein rechtssicheres Ausschreibungsverfahren zu achten.	Kenntnisnahme	
	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Neben der öffentlichen Hand haben auch Unternehmen und Institutionen Einfluss auf die Art und Weise, wie Menschen und Güter in ihrem Wirkungsbereich mobil sind. Mit Hilfe von Betrieblichem Mobilitätsmanagement kann Mobilität effizienter und nachhaltiger gestaltet werden. Deshalb begrüßen wir das gemeinsame Engagement von ivm, kvgOF, NiO und IHK als Partner in dem Netzwerk „südhessen effizient mobil“. Gemeinsam möchten wir in den nächsten Jahren den Unternehmen aus der Region Offenbach eine zuverlässige und qualitativ hochwertige Beratung bieten und nachhaltige Verbesserungen im Mobilitätsverhalten der ansässigen Wirtschaft erzielen.	Kenntnisnahme	
	Park-Ride-Anlagen	Die Metropolregion FrankfurtRheinMain ist durch ein besonders hohes Maß an Pendlerströmen gekennzeichnet. Nicht für jeden Arbeitnehmer besteht jedoch die Möglichkeit, einen Buszubringerverkehr zu nutzen. Die Schaffung und Unterhaltung von Park + Ride- sowie Bike + Ride-Anlagen trägt wesentlich dazu bei, dass zumindest ein Teil des Arbeitsweges mit dem ÖPNV zurückgelegt werden kann. Dies kann die hoch belasteten Straßen und Innenstadtzentren vom PKW-Verkehr entlasten. Die Aussage, dass ein Ausbau des Park+Ride Angebotes in Offenbach nicht notwendig ist, können wir anhand des auf S. 101 aufgeführten Grundes nicht nachvollziehen. An dieser Stelle bedarf es einer differenzierteren Betrachtungsweise, die weitere Parameter wie Nachfrage, Bedarf und potenzielle verkehrliche Einsparpotenziale nachvollziehbar in einen Zusammenhang bringt und somit eine fundierte Entscheidung zulässt.	Kenntnisnahme	P+R-Anlagen sollen motivieren frühzeitig auf ein öffentliches Verkehrsmittel umzusteigen, daher finden sich P+R- Anlagen i.d.R. in den umliegenden Kreisen. P+R-Plätze nahe am Ziel werden dagegen häufig nicht angenommen.
KvgOF	Kapitel 3.2. hier Regionaler Nahverkehrsplan des RMV	Unklar ist noch die Reaktion der Stadt Offenbach auf die neuen Nachtangebote des RMV auf den S-Bahnlinien und beim Regionalen Nachtbus. Ggf. gibt es aber bis auf die allgemeine Erweiterung der nächtlichen Bedienzeiten um eine Stunde mit den letzten Abfahrten der Busse ab Marktplatz um ca. 1:45 Uhr keine zusätzlichen lokalen Angebote.	Berücksichtigung	Für die Überplanung des Nachtverkehrsangebotes (auch) in Abhängigkeit der Planungen des RMV und traffiQ wird ein Prüfauftrag aufgenommen.
	S. 81/82 Kap. 7, hier Stadt-	Hier wird ausdrücklich auf die Linie OF-30 hingewiesen, die als Stadt-Umlandverkehr auch Erschließungsaufgaben im Stadtgebiet wahrnehme und als einzige Linie die Anbindung des Bereichs Hainbachtal sicherstelle. Auch die AST-Linie OF-38 ist hier	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Umland-Verkehre	erwähnt. Dies begrüßt die kvgOF.		
	S. 93 Bereiche mit geringer Bedienungsqualität	Hier sind die Haltestellen Hainbachtal und AWO Hainbachtal als besonders schlecht bedient dargestellt.	Kenntnisnahme	
	S. 97 Erreichbarkeit der Ziele außerhalb der Stadt	„Zusätzlich verkehrt die Stadtverkehrslinie 120 in den zentralen Bereich Mühlheims ...“ Diese Darstellung ist so nicht zutreffend, da die Linie 120 zur Zeit nur in Richtung Offenbach über den zentralen Bereich der Stadt Mühlheim geführt wird, während in Richtung Obertshausen aufgrund der Einbahnstraßenregelungen in Mühlheim von der Haltestelle Friedensstraße direkt zum Bahnhof Südseite gefahren wird. Die Fahrzeiten unterscheiden sich nach Richtung und Gegenrichtung um 8 Minuten. Weite Teile des Stadtzentrums von Mühlheim werden von der 120 daher nur in einer Richtung erschlossen. Aus diesem Grund ist im NVP 2016 ff. des Kreises Offenbach eine Veränderung der Linienführung in Richtung Obertshausen mit Führung über den Bahnhof Nordseite und die Spessartbrücke zum Bahnhof Südseite enthalten.	Berücksichtigung	In der Analyse werden die Aussagen zur Linie 120 ergänzt. Die Konzession für die Linie 120 ist bis 2025 der OVB erteilt.
	S. 107 Mobilitätsmanagement	Der Verweis auf einen gemeinsamen betrieblichen Mobilitätsmanager trifft nicht mehr zu. Mit der IHK Offenbach wird es ab Oktober 2017 eine Zusammenarbeit im Programm „Südhessen effizient mobil“ geben. Hierbei gibt es für die Stadt und den Kreis Offenbach jeweils einen eigenen betrieblichen Mobilitätsberater als Ansprechpartner der Firmen.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird aufgenommen.
	S. 116 Kap. 8 hier Handlungsfeld Stadt-Umland-Verbindungen	Planungsidee für eine Regionaltangente Süd Es wird darauf hingewiesen, dass eine Regionalexpresslinie Aschaffenburg Hbf. – Hanau Hbf. – Offenbach Hbf. – Frankfurt Süd – Frankfurt Flughafen – Wiesbaden für das Gebiet des Kreises Offenbach nur geringen Nutzen hätte, außer es würde für dieses Angebot auch der seitens des Kreises schon mehrfach vorgeschlagene – aber auch von der Stadt immer abgelehnte - Regionalzughalt auch in Offenbach-Ost gebaut. Der Offenbacher Hauptbahnhof ist aus dem Kreisgebiet hingegen nur sehr schlecht zu erreichen. Aus der Sicht des Kreises Offenbach wäre daher eine neue Tangentialverbindung im Süden von Offenbach im Rahmen des S-Bahnnetzes wesentlich sinnvoller. Dies könnte zum Beispiel eine neue S-Bahnlinie Rodgau – Obertshausen – OF-Waldhof – OF-Bieber – OF- Ost – OF Hbf. – Frankfurt Süd – Frankfurt Stadion – Frankfurt Flughafen sein. Eine solche Linie würde ebenfalls einen Beitrag zur Aufwertung des Offenbacher Hbf. leisten, würde aber auch einen beträchtlichen Teil des Kreisgebiets wie eine Reihe weiterer Stationen im Stadtgebiet Offenbach umsteigefrei und komfortabel an den Knoten Frankfurt Süd und den Frankfurter Flughafen anbinden. Weiterhin ließen sich in Offenbach Ost Anschlüsse von den S-Bahnlinien aus Diet-	Kenntnisnahme	Der Hinweis, eine neue S-Bahnlinie als südliche Tangentialverbindung zusammen mit der neuen RE-Linie zu untersuchen, wird an den RMV weitergegeben.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>zenbach, Heusenstamm, Mühlheim und Rödermark herstellen, womit über die Hälfte der Einwohner des Kreises gut an eine solche S-Bahnlinie angeschlossen wäre (zukünftig über 175 Tsd. Einwohner). Dabei könnte eine S-Bahn wahrscheinlich häufiger als ein stündlicher RE (zum Beispiel in der HVZ im 30-Minuten-Takt) und nur wenig langsamer als ein RE zwischen Offenbach und dem Flughafen verkehren. Die umsteigefreie Verbindung von Offenbach nach Aschaffenburg könnte über zusätzliche Regionalbahnangebote von Aschaffenburg Hbf. und Hanau Hbf. über Offenbach Hbf. nach Frankfurt weiterhin sichergestellt werden.</p> <p>Wir regen daher an, die Möglichkeit der Führung einer S-Bahnlinie als südliche Tangentialverbindung in der skizzierten Form zusammen mit dem Vorschlag der neuen RE-Linie zur Untersuchung durch den RMV anzumelden.</p>		
	S. 125 Barrierefreie r Ausbau von Haltestellen	<p>Auch bei den Haltestellen Forsthaus Geißfeld (Bedienung durch die Buslinien X-83, 551 und OF-50) und Gasthof Wildhof (Bedienung durch die Buslinie X-19) sollte ein barrierefreier Ausbau geprüft werden. Angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen an Bundes- und Landesstraßen außerhalb geschlossener Ort und der relativ geringen Nutzerzahlen sollte zur Realisierung des barrierefreien Ausbaus eine Abwägung erfolgen, an der auch die kvGOF als von den betroffenen Linien überwiegend bedienter Gebietskörperschaft beteiligt werden sollte.</p> <p>Bei der Haltestelle Offenbach Tempelsee Stadthalle wird darauf hingewiesen, dass die Buslinie OF-30 je Richtung separate Haltestellenpositionen in der Waldstraße bedienen muss und diese beim barrierefreien Ausbau und dem Ausbau des Bereichs Stadthalle zu einer Mobilstation berücksichtigt werden sollten.</p>	Kenntnisnahme	Alle Haltestellen im Stadtgebiet Offenbach wurden hinsichtlich einer barrierefreien Ausgestaltung geprüft. Dabei wurden die beiden Haltestellen Geißfeld und Gasthof Wildhof als Ausnahmen festgelegt.
	Seite 126 Pfleger und Verbesserung von Beschleunigungsmaßnahmen	<p>Aus der Beschreibung des Handlungsfelds wird nicht deutlich, welche Knotenpunkte im Programm enthalten sind, ggf. auch im Randbereich des Stadtgebiets mit erheblichen Auswirkungen auf das Kreisgebiet. Eine Liste der einbezogenen Knotenpunkte in der Anlage wäre sinnvoll. Eine LSA-Beeinflussung zum Beispiel am Knoten L 3001/L3117 (Wildhofkreuzung) für die Schnellbuslinie X-19 wird unsererseits als sinnvoll erachtet.</p>	Berücksichtigung	<p>Eine Liste mit Lichtsignalanlagen mit Beeinflussung findet sich im Kapitel 7.8.1 in Tabelle 26.</p> <p>Anlage 3 beschreibt zudem die Knotenpunkte, die zukünftig (neu oder betroffen durch Maßnahmen in geänderter Weise) im Sinne einer Busbeschleunigung beeinflusst werden sollen.</p> <p>Der Knoten L 3001/3117 wird in der Anlage 3 ergänzt.</p>
	S. 128 Park+Ride	<p>Die Betonung der verstärkten Vermarktung lokaler Busangebote als Alternative zu kostenintensiven Neubauten von P+R-Plätzen wird seitens der kvGOF ausdrücklich geteilt. Der Planungsansatz kann dann aber nicht – wie einen Absatz später geschrieben – die Schaffung von P+R-Plätzen im engeren Umland von Offenbach sein, wo hinreichend attraktive ÖPNV-Angebote im Zulauf zu den SPNV-Stationen ebenfalls von der kvGOF angeboten werden. Insofern ist der Kapazitätsausbau von P+R-Plätzen auch als Bestandteil eines regionalen Konzepts im Rahmen des Regi-</p>	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		onalen Nahverkehrsplans des RMV aus der Sicht der kvgOF nur in gut begründeten Sonderfällen anzustreben.		
	S. 147 Steckbrief Buslinie OF-120	<p>Der heute schon gefahrene Linienweg in Mühlheim Richtung Offenbach von der Haltestelle Mühlheim/Friedensstraße über die Haltestellen Rathaus/Bürgerpark, Bahnhof Nordseite, Ludwigstraße, Fährenstraße, Lerchenweg und Stadtmuseum zur Haltestelle Am Anger ist anders als in der Karte 1 Liniennetz 2016 im Steckbrief auf Seite 147 nicht enthalten. Bei der Haltestelle Mühlheim Bahnhof fehlt die Unterscheidung von Nord- und Südseite.</p> <p>Weiterhin wurde die Planung des im Dezember 2015 vom Kreistag beschlossenen Nahverkehrsplans des Kreises Offenbach 2016 ff. als für Mühlheim zuständige Gebietskörperschaft nicht aufgenommen. Danach soll die Linie in Richtung Obertshausen auch über den Bahnhof Nordseite und den Bereich des Schulzentrums zum Bahnhof Südseite in Mühlheim geführt werden. Dazu ist folgende Haltestellenfolge vorgesehen: Mühlheim/Friedensstraße – Rathaus/Bürgerpark – Bahnhof Nordseite – Ludwigstraße – Schulzentrum – Grimmstraße – Dieselstraße – Bahnhof Südseite.</p> <p>Weiterhin soll die Bedienung der Markwaldsiedlung über Müllerweg und Ulmenstraße (mit den Haltestellen Müllerweg, Katholisches Gemeindezentrum, Forsthausstraße, Im Brückfeld, Markwald und Ulmenstraße) in beiden Richtungen entfallen und vom Stadtbus Mühlheim übernommen werden. Die Linie OF-120 soll auf dem direkten Fahrweg vom Mühlheimer Bahnhof Südseite über die Lämmerspieler Straße nach Lämmerspiel geführt werden. Dabei sollen ein bis zwei neue Haltestellen (u.a. „Südring“) in dieser Straße neu eingerichtet und von der Linie OF-120 bedient werden.</p> <p>Die Zeitlagen der Buslinie OF-120 mit ihren prioritären Anschlussbindungen in Obertshausen Bahnhof sollen dabei unverändert bleiben. Der längere Fahrweg in Richtung Obertshausen würde also zu einer früheren Zeitlage auf dem Abschnitt zwischen Offenbach und Mühlheim Friedensstraße führen.</p> <p>Wir bitten, diese Planung der Linie OF-120 in Mühlheim in ihren Nahverkehrsplan zumindest nachrichtlich aufzunehmen.</p>	Berücksichtigung	<p>Die Angaben werden korrigiert.</p> <p>Die im NVP des Kreises Offenbach dargestellt Planung der Linie OF-120 in Mühlheim wird nachrichtlich erwähnt. Eine Umsetzung wird im Laufe der Gültigkeit des NVP in Abstimmung mit der kvg OF geprüft.</p>
	S. 148 Steckbrief Linie OF-30	<p>Es wird begrüßt, dass die Verbundbuslinien, die Buslinien und AST-Verkehre benachbarter Aufgabenträger im Stadtgebiet Offenbach vollumfänglich im Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach dargestellt und im Angebotskonzept verankert werden.</p> <p>Mit Neuvergabe der Linie im Dezember 2021 soll die Linienführung der Linie OF-30 in Heusenstamm gemäß den Vorgaben des NVP 2016 ff. des Kreises angepasst werden. Dadurch wird sich auch die Taktzeitlage in Offenbach verändern (circa Minute 23 und 53 an Marktplatz, ca. Minute 35 und 05 ab Marktplatz). Weiterhin werden voraussichtlich die Bedienzeiträume und Bedienfrequenzen den Vorgaben des Nahverkehrsplans des Kreises angepasst werden.</p>	Berücksichtigung	<p>Die Hinweise werden im Liniensteckbrief der Linie OF-30 ergänzt.</p> <p>Die Bedienung im Bereich AWO Hainbachtal im bestehenden Umfang soll weiterhin durch die Linie OF-30 sichergestellt werden.</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		In diesem Zusammenhang wäre auch zu prüfen, wie zukünftig mit den Mängeln der Verbindungsqualität (Karten 4 und 5 im Anhang) im Bereich AWO Hainbachtal und den Stichfahrten von und zur AWO Hainbachtal umgegangen werden soll. Weitere Stichfahrten verschlechtern die Reisezeit für die Mehrheit der Fahrgäste zwischen Heusenstamm und Offenbach deutlich und werden von uns daher nicht befürwortet. Diese Hinweise bitten wir, in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.		
	S.150 Steckbrief 551	Der aktuelle Fahrplanentwurf des RMV zu dieser Linie für den Fahrplan 2018 sieht bereits dichtere Frequenzen auf dieser Linie vor. Danach soll montags bis freitags bereits von 12 Uhr an ein 30-Minuten-Takt angeboten und die Bedienung täglich bis etwa 23 Uhr auch bis Gravenbruch angeboten werden. Wir bitten, dies entsprechend in den Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach zu übernehmen.	Kenntnisnahme	Angaben sind bereits enthalten.
	S. 152 Steckbrief OF-38	Soweit die Zeitlagen und Bedienzeiten der Buslinie OF-101 in Offenbach Tempelsee Stadthalle abends geändert werden, muss der Fahrplan des AST-38 unter Berücksichtigung der Anschlüsse an der Stadthalle und Aufrechterhaltung der Anschlüsse von und zur S2 in Heusenstamm Bahnhof überplant werden. Wir bitten um Aufnahme der Anschlussbindungen in den Liniensteckbrief und rechtzeitige Information, wenn die Zeitlage der OF-101 verändert werden soll, um den Fahrplan des AST OF-38 entsprechend überplanen zu können.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt.
	Nachtverkehr	<p>S. 155 Steckbrief n65 Diese Linie wird mit Ausweitung des Nachtverkehrs der S1 auf einen Stundentakt in den Nächten Fr. auf Sa und Sa auf So sowie Feiertage ab 10. Dezember 2017 nach Auskunft des RMV möglicherweise ab diesem Zeitpunkt oder ab Dezember 2018 nur noch ein Bedienungsangebot in den übrigen Nächten (ein Fahrtenpaar als Angebot mit S-Bahnanschluss von und zum Flughafen) anbieten. Der Steckbrief ist entsprechend anzupassen.</p> <p>S. 156 Steckbrief n66 Diese Linie wird mit Ausweitung des Nachtverkehrs der S2 auf einen Stundentakt in den Nächten Fr. auf Sa und Sa auf So sowie Feiertage ab 9. Dezember 2018 nach Auskunft des RMV eingestellt werden. Der Steckbrief ist anzupassen.</p> <p>Die Angebotskonzeptionen der S-Bahnlinien in den Nächten sollten daher auf dem aktuellen Stand eingearbeitet und die Steckbriefe der Nachtbuslinien entsprechend überarbeitet werden.</p>	Berücksichtigung	Für die Überplanung des Nachtverkehrsangebotes (auch) in Abhängigkeit der Planungen des RMV und traffiQ wird ein Prüfauftrag aufgenommen. Die Liniensteckbriefe werden entsprechend den vorliegenden Informationen angepasst.
	Karte 9 in der Anlage Intermodale Verknüpfungspunkte	Es sollte auf der Karte in der Legende klargestellt werden, ob es sich bei dieser Karte um den Bestand oder/und eine Planungsabsicht handelt.	Berücksichtigung	Es handelt sich um den Bestand. Ein entsprechender Hinweis wird in der Karte aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Karte 10 in der Anlage Angebotskonzeption	Die Buslinie 551 ist im Abschnitt Offenbach Bahnüberführung Waldstraße - Friedrichsring. – Sprendlinger Landstraße – Gravenbruch nicht dargestellt und sollte ergänzt werden. Bei der Buslinie 120 sollte die Linienführung in Mühlheim entsprechend unseren Anmerkungen zum Steckbrief in der Linienführung geändert werden. Die Karte ist hinsichtlich der Berücksichtigung der regionalen Nachtbuslinien noch zu aktualisieren.	Berücksichtigung	Die Angaben werden korrigiert.
HessenMobil	4.3.7, Seite 39	In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass „(e)in Ausbau des Bedienungsangebots mit weiteren attraktivitätssteigernden Maßnahmen ... unabdingbar“ ist. Dieser Aussage wird zugestimmt. Auch im Zusammenhang mit den angestrebten Klimaschutzziele und der Verbesserung der Lebensqualität, sollte dies notwendig sein.	Kenntnisnahme	
	5.1 Nutzergruppen im ÖPNV, Seite 40	In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass „häufig ein PKW zur Verfügung steht“. Dies trifft jedoch nicht immer zu. Es wird daher empfohlen das Wort „häufig“ durch die Begriffe „im Allgemeinen oft“ zu ersetzen.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird übernommen.
	5.1 Nutzergruppen im ÖPNV, Seite 41	In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass eine „ältere Bevölkerungsgruppe auf Ansprüche an die Sicherheit ... im Fahrzeug wert legt (z. B. Hilfsbereitschaft der Fahrzeugführer, etc.)“. Mit den in der Vergangenheit von Hessen Mobil gesammelten Erfahrungen ist festzustellen, dass dabei oftmals noch Schulungsbedarf des Fahrpersonals besteht.	Kenntnisnahme	
	5.2 Anforderungen nach Altersgruppen, Seite 43	In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass weitere Ansprüche von spezifischen Zielgruppen u. a. deutliche Fahrgastinformationen sind. Mit den in der Vergangenheit von Hessen Mobil gesammelten Erfahrungen ist festzustellen, dass manchmal auch falsche Fahrgastinformationen den Fahrgästen angezeigt oder u. U. manchmal sogar keine Fahrgastinformationen auf den Anzeigen (DFI) angegeben werden. Hessen Mobil weist darauf hin, dass ggf. im Rahmen einer Qualitätskontrolle derartige Fehlfunktionen im zukünftigen Betriebsablauf reduziert werden sollten. In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass „das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste eine große Rolle“ spielt und dass ein Unsicherheitsgefühl „zu einer Mobilitätseinschränkung oder sogar zu einem völligen Mobilitätsverzicht“ führen kann. „(D)iesem Sachverhalt (ist) durch spezielle (Gestaltungs-)Maßnahmen entgegenzuwirken“. Hessen Mobil kann diese Aussage bestätigen.	Kenntnisnahme	
	6.1 Leitbild zur Weiterentwicklung des Mobilitätssystems,	In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass „(d)ie Barrierefreiheit im ÖPNV-System ... für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt (wird), wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist“. Es ist hierbei hingewiesen, dass während der jeweiligen Planungsphase oftmals	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	S. 53	eine enge Zusammenarbeit mit den betreffenden Beteiligten notwendig ist, um dieses Ziel zu erreichen. Diese Beteiligten sind z. B. der jeweilige Verkehrsverbund, die jeweilige Gebietskörperschaft, der jeweilige Straßenbulasträger usw.		
	6.2 Handlungsfelder für die Ausgestaltung des Mobilitätssystems, Seite 56	In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass „(i)m Sinne eines integrierten Verkehrssystems ... die Zuwegungen zu den wichtigen Haltestellen des ÖPNV als Nahmobilitätsachsen zu verbessern“ sind. Es sollte dabei ergänzend erwähnt werden, dass diese Zuwegungen vollständig barrierefrei zu gestalten sind.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
	6.3.2 Betriebs- / Verkehrszeiten S. 58, Tabelle 5	Die vorliegende Tabelle zeigt unter der Spalte „Verkehrszeit“ unter allen Verkehrstagen die Tagesverkehrszeit (jeweils bis 20:00 Uhr). Es wird in dieser Tabelle jedoch nicht die an Werktagen morgendliche Hauptverkehrszeit (HVZ) erwähnt, die an diesen Tagen i. d. R. von 6:00 Uhr bis 8:30 Uhr stattfindet. Aufgrund der an diesen Zeiten stärkeren Nachfrage und der somit notwendigen höheren Beförderungsleistung, sollte diese Hauptverkehrszeit in dieser Tabelle auch eine Erwähnung finden.	Kenntnisnahme	Bedarfsorientiert werden in den einzelnen Liniensteckbriefen über die Tagesverkehrszeiten dichtere Taktangebote zu den Hauptnachfragezeiten vorgesehen.
	6.3.7 Haltestellen und Haltepunkte, S. 65	In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass „Richtungshaltestellen ... nahe beieinander (in Sichtweite) liegen (sollten), um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen sollen, soweit erforderlich, Querungshilfen angelegt sein“. Im Sinne der geforderten vollständigen Barrierefreiheit sollten „vollständig barrierefreie Querungshilfen“ angelegt sein.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
	S. 66, Tabelle 11	In der vorliegenden Tabelle ist unter der Spalte „Ausstattungsmerkmal“ bei dem Stichwort Wetterschutz als Bemerkung beschrieben, dass dieser Wetterschutz mit einer Reklame versehen werden kann. Werden diese Wetterschutzeinrichtungen mit den Werbeflächen, i. d. R. die Fahrgastwartehallen, vom Land Hessen über Hessen Mobil finanziell gefördert, so können diese Werbeflächen die zuwendungsfähigen Kosten vermindern. In der vorliegenden Tabelle ist unter der Spalte „Ausstattungsmerkmal“ bei den Stichworten Taststreifen, Einstiegsmarkierung, Aufmerksamkeitsfeld als Bemerkung beschrieben, dass „gemäß (dem) Planungseitfaden der Stadt Offenbach“ geplant werden sollte. Werden diese taktilen Leitelemente vom Land Hessen über Hessen Mobil finanziell gefördert, so ist der Leitfaden Unbehinderte Mobilität von Hessen Mobil anzuwenden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
	Seite 67	In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass „(v)on einem barrierefreien Ausbau von Haltestellen ... abgewichen werden (kann), wenn aus räumlich und / oder technischen Gründen keine barrierefreie Zuwegung umsetzbar ist“.	Berücksichtigung	Eine entsprechende Begründung wird ergänzt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Hessen Mobil möchte hier ergänzen, dass nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) auf einen vollständigen barrierefreien Ausbau von Haltestellen als eine Ausnahme ggf. verzichtet werden kann, wenn dies für explizit genannte Haltestellen begründet wird.		
	Zielsetzungen für die Umsetzung der Barrierefreiheit, Seite 67	In dem vorliegenden Textabschnitt lautet die Überschrift „Zielsetzungen für die Umsetzung der Barrierefreiheit“. Stattdessen sollte hier die Überschrift lauten: „Zielsetzungen für die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit“.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
	6.3.15 Fahrpersonal, Seite 76	In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass die Anforderung, „die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher zu bedienen“ auch zum Fahrpersonal gehört. Diese Anforderung an das Fahrpersonal sollte eigentlich selbstverständlich sein. Mit den in der Vergangenheit von Hessen Mobil gesammelten Erfahrungen wird jedoch mancherorts fälschlicherweise vom Fahrpersonal angenommen, dass andere mitreisende Fahrgäste diese Aufgabe übernehmen würden. Bei solchen Fällen besteht dann eindeutig für das Fahrpersonal ein nachträglicher Schulungsbedarf.	Kenntnisnahme	Entsprechende Fahrerschulungen werden bereits durchgeführt.
	Seite 77	In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass die Anforderung, die „Haltestellen so an(zu)fahren, dass kein Spalt entsteht und das Fahrzeug abzusenken, sodass ein stufenfreier Fahrgastwechsel möglich ist“, auch zum Fahrpersonal gehört. Zudem ist in dem vorliegenden Textabschnitt ergänzend beschrieben, dass eine „Schulung der Fahrer zum korrekten Anfahren barrierefreier Haltestellen...“ zu den Anforderungen der Verkehrsunternehmen gehört. Mit den in der Vergangenheit von Hessen Mobil gesammelten Erfahrungen kann bestätigt werden, dass oftmals eine Nachschulung des Fahrpersonals zum korrekten Anfahren an barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen erforderlich ist.	Kenntnisnahme	Entsprechende Fahrerschulungen werden bereits durchgeführt.
	7.5 Fahrgastinformation, Seite 106	In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass als ein „besonderer Service“, einige DFI-Anzeigen „auch abseits der Haltestellen“ aufgestellt wurden, weil an diesen Orten ein „hohe(r) Publikumsverkehr“ herrscht. Des Weiteren ist beschrieben, dass diese DFI-Anzeigen sich „großer Beliebtheit“ erfreuen. Mit den in der Vergangenheit von Hessen Mobil gesammelten Erfahrungen kann diese Aussage so bestätigt werden.	Kenntnisnahme	
	7.9 Haltestellen, S. 113	Die Wörter „barrierefrei“ sollten durch die Ausdrücke „vollständig barrierefrei“ ersetzt werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
	7.9 Haltestellen, Sicherheit,	In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass „das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste“ ... „durch eine verbesserte Beleuchtung, eine übersichtlichere Gestaltung des Haltestellenumfelds oder der Anbringung besonderer Informationsan-	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 113	gebote (z. B. Veranstaltungshinweise)" gestärkt werden kann. Hierbei ist der Zusammenhang zwischen der Sicherheit und den Veranstaltungshinweisen nicht klar erkennbar. Im Zusammenhang mit einer evtl. Förderung des Landes Hessen können diese Veranstaltungshinweise als Werbung betrachtet werden. Ist eine ÖPNV-Haltestelle mit Fördermitteln finanziert, so sind diese Veranstaltungshinweise nach den maßgebenden Förderregelwerken des Landes Hessen nicht zuwendungsfähig und im Sinne dieser Förderung zu vermeiden.		
	8.1 Tabelle „Verlängerung / Änderung von Linienwegen“, Seite 120	In der vorliegenden Tabelle ist unter der Zeile „Planungsansatz“ beschrieben, dass „die Linie 102 ... zukünftig ebenfalls ihren End- / Startpunkt an der Haltestelle Kaiserlei haben“ wird. Es ist hierbei nicht erkennbar, ob sich diese neue ÖPNV-Haltestelle ggf. unterhalb der Kaiserleibrücke befinden wird.	Kenntnisnahme	Unter der Kaiserleibrücke werden nur Wartepositionen eingerichtet, aber keine Ein- oder Ausstiegshaltestellen für Fahrgäste.
	8.1 Tabelle „Einrichtung von neuen Haltestellen“, Seite 123	In der vorliegenden Tabelle ist unter der Zeile „Planungsansatz“ beschrieben, dass „(b)ei der Neueinrichtung von Haltestellen ... die barrierefreie Gestaltung herzustellen“ ist. Bei dieser Neueinrichtung der ÖPNV-Haltestellen muss die vollständige barrierefreie Gestaltung hergestellt werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
	Tabelle „Verlegung von Haltestellen“, Seite 124	In der vorliegenden Tabelle ist unter der Zeile „Planungsansatz“ beschrieben, dass „(b)ei der Verlegung von Haltestellen ... die barrierefreie Gestaltung herzustellen“ ist. Bei dieser Verlegung der ÖPNV-Haltestellen muss die vollständige barrierefreie Gestaltung hergestellt werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
	Tabelle „Barrierefreier Ausbau von Haltestellen“, Seite 125	In der vorliegenden Tabelle ist unter der Zeile „Planungsansatz“ beschrieben, dass „(b)is auf die Haltestellen Forsthaus Geißfeld und Gasthof Wildhof ... alle Haltestellen im Stadtgebiet Offenbach barrierefrei auszubauen“ sind. Bis auf die erwähnten und begründeten Ausnahmen sind alle ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet Offenbach vollständig barrierefrei auszubauen.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
	Tabelle „Barrierefreiheit“, Seite 135	In der vorliegenden Tabelle ist unter der Zeile „Planungsansatz“ beschrieben, dass „entsprechend des Anforderungsprofils ... alle Haltestellen unter Beachtung der Ausnahmeregelung barrierefrei zu gestalten“ sind und dass „(g)leichermaßen ... die barrierefreie Zuwegung der Haltestellen herzustellen“ ist. Haltestellen sind gem. den Gesetzen zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG und HessBGG) sowie dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bis zum Jahr 2022 vollständig barrierefrei herzustellen bzw. auszubauen. Entsprechend des Anforderungsprofils sind somit alle Haltestellen unter der Beachtung der begründe-	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>ten Ausnahmen vollständig barrierefrei zu gestalten. Dies bedeutet, dass die Bordhöhe einer neu realisierten ÖPNV-Bushaltestelle mind. 20 cm betragen muss. Nach dem aktuellen Informationsblatt für Haltestellen von Hessen Mobil wird hierfür eine Bordhöhe dieser Haltestellen von 22 cm bis 25 cm über Fahrbahnniveau empfohlen.</p> <p>Bei einer finanziellen Förderung von ÖPNV-Bushaltestellen durch das Land Hessen über Hessen Mobil ist dieses Informationsblatt anzuwenden.</p> <p>Die Zuwegungen zu den Haltestellen sind als geschlossene und vollständig barrierefreie Wegeketten herzustellen. Somit sind hierbei sog. „Insellösungen“ i. d. R. nicht zuwendungsfähig.</p>		
	9.1 Verkehrliche Wirkung der Angebotskonzeption, Seite 157 ff	<p>Die unter den sechs Spiegelstrichen dargestellten ÖPNV-Angebotskonzepte können als Verbesserungen des ÖPNV im Stadtgebiet Offenbach betrachtet werden. Hessen Mobil begrüßt diese Entwicklung zur Steigerung der Attraktivität des dortigen ÖPNV.</p>	Kenntnisnahme	
	9.2.2 Investitionskosten, Haltestellen, Seite 159	<p>In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass „der barrierefreie Ausbau von 74 Haltepositionen beschlossen und ... bis voraussichtlich Herbst 2018 abgeschlossen sein“ wird, dass „im Rahmen von Neuerschließungen oder Umbauprojekten Haltestellenpositionen projektiert und finanziert“ werden und dass „zwei weitere Haltestellen (Friedenstr. und Amsterdamer Str.) einzurichten“ sind.</p> <p>Hierbei wird keine Einschätzung zu den entstehenden Kosten der 74 erwähnten Haltepositionen und der Haltestellenpositionen gegeben. Sofern die Kosten hierzu vorhanden sind, sollte der finanzielle Umfang angegeben werden, um diesen besser einschätzen zu können.</p> <p>Bei den Haltestellenpositionen, die im Rahmen von Neuerschließungen oder Umbauprojekten projektiert und finanziert werden sollen und bei den vorgesehenen Haltestellen „Friedenstraße“ und „Amsterdamer Straße“ sollte der vorgesehene terminliche Ablauf dargelegt werden, um den zeitlichen Verlauf besser einschätzen zu können.</p> <p>Bei den hierbei dargestellten baulichen Veränderungen zur vollständigen Barrierefreiheit wird nicht erwähnt, ob bei der Finanzierung finanzielle Förderungen des Landes Hessen in Anspruch genommen werden. Falls dies beabsichtigt wird, sollte es an dieser Stelle erwähnt werden.</p>	Kenntnisnahme	Für Investitionskosten wurden soweit möglich Abschätzungen im Kapitel 9.2.2 benannt. Für den vollständigen barrierefreien Ausbau von Haltestellen des Haltestellenkonzept III befindet sich die Stadt aktuell im laufenden Verfahren, um die Baukosten und die Finanzierung zu ermitteln.
	9.3 Finanzierung, Infrastruktur, Seite 162	<p>In dem vorliegenden Textabschnitt ist beschrieben, dass „für verschiedene Infrastrukturprojekte ... Fördermittel beantragt werden“ können. Falls es vorgesehen ist, hierfür eine finanzielle Förderung vom Land Hessen in Anspruch zu nehmen, sollte es an dieser Stelle erwähnt werden.</p>	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Polizeidirektion		<p>Nach § 14 Hessisches ÖPNV-Gesetz sind bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen die nach § 8 Abs. 3 Satz 4 und § 14 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetz genannten Beteiligte (u. a. Unternehmen des Linienverkehrs, betroffene Gemeinde, örtliche Träger der Straßenbaulast, IHK, Verkehrsverbände etc.) und das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium (Hess. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung) anzuhören. Die Polizei wird hier zwar nicht explizit benannt. Nach § 14 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz können jedoch auch weitere Stellen gehört werden.</p> <p>Im Anhörungsentwurf ist unter der Ziffer 7.9 (Haltestellen) ein vollzugspolizeilicher Bezug erkennbar.</p> <p>Bei der Umsetzung zur Erweiterung von zusätzlichen Buslinien-, Haltestelle und sonstigen Umbaumaßnahmen in diesem Zusammenhang, ist aus Sicht der Polizei auf Einhaltung bestimmter Sicherheitsvorrichtungen zu achten.</p> <p>Diese sind u.a. die Einrichtung von ausreichenden Fußgängerüberwegen (Neuausbau Mainzer Ring in 63075 Offenbach Bürgel); der Ausbau von Radwegstrecken im Bereich Innenstadt / Kaiserstraße, sowie die Einrichtung von Videoüberwachungsanlagen im Bereich S-Bahnhaltestelle Bieber-Waldhof und starkfrequentierten Bushaltestellen.</p>	Kenntnisnahme	