

### NiO Nahverkehr in Offenbach

Nahverkehrsplan Stadt Offenbach am Main 2023 - 2027

Endbericht, 5. Juni 2023

### **Impressum**

### Auftraggeberin:



### NiO Nahverkehr in Offenbach GmbH

Hebestraße 14, D-63065 Offenbach am Main Tel.: 069 840004-810, Fax: 069 840004-9810

E-Mail: info@nio-of.de, http://mobilitaet.stadtwerke-offenbach.de

Anja Georgi, Klaus Pormetter

### Bearbeitung:



### plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04 info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Frank Büsch, Maik Bock, Johannes Jahn

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand: 05.06.23



### Inhaltsverzeichnis

1	Einlei	tung8
2	Der n	eue Nahverkehrsplan10
3	Rahm	nenbedingungen und Herausforderungen11
	3.1 Welc	che Rahmenbedingungen berücksichtigen wir?11
	3.1.1 Mobilit	Langzeitstudie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt zum datsverhalten während der Pandemie (2021)11
	3.1.2	Aktuelle Entwicklungen im RMV-Gebiet14
	3.1.3	Steigende Energie- und Personalkosten
	3.2 Gese	etzliche Rahmenbedingungen15
	3.3 Rele	vante Rahmenpläne18
	3.3.1	Landesentwicklungsplan Hessen 2000
	3.3.2 19	Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Offenbach am Main 2035 (2023)
	3.3.3 Offenk	Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main Teilplan bach – 3. Fortschreibung (2020)21
	3.3.4 Darms	Lärmaktionsplan Hessen (3.Runde) – Teilplan Ballungsräume tadt, Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden (2020)22
	3.3.5	Klimakonzept 2035 (2020)23
	3.3.6 Fortsch	Energie- und Treibhausgasbilanz der Stadt Offenbach am Main (4. nreibung) (2020)24
	3.3.7	Masterplan Offenbach 2030 (2015)24
	3.3.8 Regior	FrankfurtRheinMain in Bewegung – Die Mobilitätsstrategie für die n (2020)24
	3.3.9 Fortsch	Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (2. nreibung) (2021)26
	3.3.10	Nahverkehrsplan 2022 ff. des Kreises Offenbach (2022)30
	3.3.11	Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main 2025 (2021)31
	3.3.12	Nahmobilitätsplan (2017)31
	3.3.13	Fortschreibung des kommunalen Altenplanes (2017)31
	3.3.14 Offenk	Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahn nach pach (2022)32
	3.3.15	Ergebnisse der Untersuchung "Städte in Bewegung - Zahlen,



	3.3.16	Beweg dein Quartier (2022)	30
	3.4 Raur	mstruktur	36
	3.4.1	Lage und Anbindung	36
	3.4.2	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	37
	3.4.3	Beschäftigung, Ausbildung, Einkauf und Freizeit	39
	3.5 Mob	oilität und Verkehr	44
	3.5.1	Motorisierung	44
	3.5.2	Ergebnisse der Untersuchung "Mobilität in Deutschland" (2017)	44
	3.5.3	Nachfrage im Bus- und Bahnverkehr	52
	3.6 Zukü	inftige Entwicklungen und Prognosen	53
	3.6.1	Zukünftige Bevölkerungsentwicklung	53
	3.6.2	Zukünftige Siedlungsentwicklung	54
	3.6.3	Nahverkehrsrelevante Projekte in Offenbach	56
	3.6.4	Entwicklung des Arbeitsmarktes	57
	3.6.5	Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur	58
	3.6.6	Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens	58
	3.6.7	Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030	58
_		ild für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote in ch	
C	Offenba		.61
C	Offenba S Ansp	ch	.61 .65
C	Offenbac 5 Ansp 5.1 Nutz	rüche an öffentliche Mobilitätsangebote	. <b>61</b> . <b>65</b> 65
C	Offenbac Ansp 5.1 Nutz 5.2 Anfo	ch rüche an öffentliche Mobilitätsangebote zergruppen im ÖPNV	.61 .65 65
C	5.1 Nutz 5.2 Ansp 5.3 Ansp	ch	.61 65 65
5	5.1 Nutz 5.2 Anfo 5.3 Ansp Persone	ch drüche an öffentliche Mobilitätsangebote dergruppen im ÖPNV derungen nach Altersgruppen derüche von Personen mit Mobilitätseinschränkungen/ sens ngruppen	.61 65 66 66 sible
5	5.1 Nutz 5.2 Anfo 5.3 Ansp Persone 6.1 Leith	ch	.61 65 66 sible 69
5	5.1 Nutz 5.2 Anfo 5.3 Ansp Persone 6.1 Leith Offenbo	ch drüche an öffentliche Mobilitätsangebote dergruppen im ÖPNV dergruppen mach Altersgruppen der Mobilitätseinschränkungen/ sens ngruppen der Mobilitätseinschränkungen/ sens ngruppen der Mobilitätssystems in der St	65 65 66 tible 69
5	5.1 Nutz 5.2 Ansp 5.3 Ansp Personer 6.1 Leith Offenbo	ch drüche an öffentliche Mobilitätsangebote der gruppen im ÖPNV der gruppen mach Altersgruppen der ungen nach Altersgruppen der Mobilitätseinschränkungen/ sens ngruppen der Uppen der Grüche von Personen mit Mobilitätseinschränkungen/ sens ngruppen der Uppen der Uppe	65 65 66 69 75 tadt 75
6	5.1 Nutz 5.2 Ansp 5.3 Ansp Personer 6.1 Leith Offenbo	ch drüche an öffentliche Mobilitätsangebote der gruppen im ÖPNV	65 65 66 iible 69 75 tadt 75 82 und
5	5.1 Nutz 5.2 Ansp 5.3 Ansp Persone 6.1 Leith Offenboo 6.2 Hand 6.3 Qua der ergö	ch drüche an öffentliche Mobilitätsangebote dergruppen im ÖPNV	65 65 66 sible 69 75 tadt 75 82 und
5	5.1 Nutz 5.2 Anfo 5.3 Ansp Personel 6.1 Leith Offenbo 6.2 Hand 6.3 Qua der ergö 6.3.1	crüche an öffentliche Mobilitätsangebote  vergruppen im ÖPNV  proderungen nach Altersgruppen  prüche von Personen mit Mobilitätseinschränkungen/ sensingruppen  priche von Personen mit Mobilitätsseinschränkungen/ sensingruppen  priche von Personen mit Mobilitätssystems in der Stach  priche von Personen mit Mobilitätssystems in der Stac	65 65 66 iible 69 75 tadt 75 82 und 85 86



	6.3.5 ÖPNV	verbindung (Reisezeit und Umsteigenautigkeit) und Anschluss 91	se im
	6.3.6	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	93
	6.3.7	Haltestellen und Haltepunkte, Haltestellenmanagement	94
	6.3.8 'Mobils	Schnittstellen mit ergänzenden Mobilitätsangeboten	
	6.3.9	Fahrzeugausstattung im ÖPNV	100
	6.3.10 Störung	Qualitätsanforderungen Betrieb, Leitstelle gsmanagement	
	6.3.11	Qualitätsanforderungen Marketing, Vertrieb und Tarif	102
	6.3.12	Mobilitätsmanagement	103
	6.3.13	Fahrgastinformation	104
	6.3.14	Qualitätsmanagement	105
	6.3.15	Fahrpersonal	105
7	Analy	rse des Mobilitätsangebots in Offenbach (Bestand un	d
Be	-	ng)	
7	.1 Orgo	anisationsstruktur	107
	7.1.1	Regionaler Verkehr und Stadt-Umland-Verbindende Verkehre .	108
	7.1.2	Lokaler Verkehr	111
	7.1.3	Rechtliche Bindung	113
7	.2 ÖPN	V-Angebot und Liniennetz	113
	7.2.1	Liniennetz und Bedienungsqualität	113
	7.2.2	Räumliche Erschließung und Erschließungsqualität	117
	7.2.3	Verbindungsqualität	123
	7.2.4 Erreich	Erreichbarkeit der Ziele außerhalb der Stadt Offenbach barkeit der Stadt Offenbach aus der Region	
7	.3 Verkı	nüpfungspunkte	125
	7.3.1	Verknüpfungen im ÖPNV und mit dem SPNV	126
	7.3.2	Intermodale Verknüpfungen	128
7	.4 Fahrz	zeuge	131
7	.5 Fahr	gastinformation	132
7	.6 Tarif,	Vertrieb und Marketing	134
7	.7 Mob	ilitätsmanagement	136
7	.8 Betrie	eb	137
	7.8.1	Beschleunigung	137
	7 9 2	Schwachstellen im Betriebsahlauf	111



	7.9 Halte	estellen	142
	7.10	Verkehrsnachfrage	144
	7.11	Kundenzufriedenheit	146
8	Umse	etzungsbilanz 2017-2022	148
9	Ange	ebotskonzeption 2023 – 2027	154
	9.1 Hinw	veise zum Schienenpersonennahverkehr	155
	9.2 Han	dlungsfelder	157
	9.2.1	Handlungsfeld Netz und Angebot	158
	9.2.2	Handlungsfeld Betrieb	167
	9.2.3	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	172
	9.2.4	Handlungsfeld Service	179
	9.3 Festl	egung der Verkehrsbedienung – Liniensteckbriefe	183
		nskizze für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsange oach	
		ung der Angebotskonzeption	
-	11.1	Verkehrliche Wirkung der Angebotskonzeption	
	11.2	Finanzielle Wirkung	
	11.2.1	ÖPNV-Angebot	
	11.2.2	Investitionskosten	214
	11.3	Finanzierung	216
	11.4	Umweltbezogene Wirkungen der Maßnahmen	217
1:	2 Linier	nbündelungskonzept	220
		tvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags	
A	bbildur	ngsverzeichnis	222
To	abellen	verzeichnis	223
14	4 Anho	ıng	225
	14.1	Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens	226
	14.2	Umsetzungsstand Ausbau barrierefreier Haltestellen	230
	14.3	Handlungskonzept VEP 2035	240
	14.4	Übersichtskarten	248
	14.5	Synopse der Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren	256



### Abkürzungsverzeichnis

Abs. - Absatz

AST – AnrufSammelTaxi

BGBI. - Bundesgesetzblatt

BGG - Behindertengleichstellungsgesetz

B+R - Bike and Ride

Bf. - Bahnhof

BMM – Betriebliches Mobilitätsmanagement

CO<sub>2</sub> - Kohlenstoffdioxid

CS - Carsharing

dB - Dezibel

DB - Deutsche Bahn

DE - Deutschland

DFI – Dynamische Fahrgastinformation

EEV - Enhanced Environmentally Friendly Vehicle

EF - Einzelfahrten

EFA – elektronischen Fahrplanauskunft

EG – Europäische Gemeinschaft

eMobilität – Elektromobilität

EU – Europäische Union

EW - Einwohner

Fe - Feiertag

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

FVS - Fahrradverleihsystem

GVP - Generalverkehrsplan

Hbf. - Hauptbahnhof

HessÖPNVG - Hessisches ÖPNV-Gesetz

Hst - Haltestelle

HVZ – Hauptverkehrszeit

IGS – Integrierte Gesamtschule

IV – Individualverkehr

Ivm – integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-

Main

KVG OF – Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH

LHO – Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e.V.

LSA - Lichtsignalanlage

MIV - motorisierter Individualverkehr

MM - Mobilitätsmanagement

MMV – multimodales Mobilitätssystem

Mo - Fr - Montag bis Freitag

NaVZ - Nachtverkehrszeit

NiO - Nahverkehr in Offenbach GmbH

NO<sub>2</sub> – Stickstoffdioxid

NO<sub>x</sub> - Stickoxid

NVP - Nahverkehrsplan

NVZ - Nebenverkehrszeit

OVB – Offenbacher Verkehrs-Betriebe GmbH

ÖPNV - öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNVG - ÖPNV-Gesetz

ÖV - öffentlicher Verkehr



PBefG - Personenbeförderungsgesetz

P+R - Park and Ride

RB - Regionalbahn

RE - Regional-Express

RMV - Rhein-Main-Verkehrsverbund

RNVP – Regionaler Nahverkehrsplan

Sa – Samstag

SL-Fahrzeuge – Standardlinien-Fahrzeug

SGL-Fahrzeug – Standardgelenk-Fahrzeug

SMM – schulisches Mobilitätsmanagement

So - Sonntag

SPFV - Schienenpersonenfernverkehr

SPNV - Schienenpersonennahverkehr

SrV – System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen

SVZ - Schwachverkehrszeit

TVZ – Tagesverkehrszeit

ULI – Urban Land Institut

VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

VEP - Verkehrsentwicklungsplan

V-Wagen – Verstärkerwagen

WE - Wohneinheiten

#### Vorbemerkung zum Sprachgebrauch

Zur Vereinfachung und besseren Lesbarkeit wird in diesem Nahverkehrsplan an verschiedenen Stellen auf sprachliche Doppelnennungen in männlicher und weiblicher Form verzichtet. Die verwendeten Begrifflichkeiten und Bezeichnungen sind entsprechend als geschlechtsneutral zu verstehen und sowohl in männlicher als auch in weiblicher Form gültig. Die verwendeten Fachbegriffe leiten sich aus Richtlinien und Leitfäden ab und stehen im Einklang mit der gängigen Sprachregelung innerhalb des öffentlichen Verkehrs. Bestimmte englischsprachige Begriffe, wie z. B. Bike+Ride (B+R), CleverCard, eTicket oder Carsharing, sind seit Jahren verbundweit besetzt und werden entsprechend im Nahverkehrsplan verwendet. Informationen zu diesen Begriffen sind unter anderem auch der Broschüre "RMV von A bis Z" zu entnehmen.

Abbildung 1: Auszug Titelbild der Broschüre "RMV A bis Z"



Quelle: https://www.rmv.de/c/de/service/infos/rmv-von-a-bis-z



### 1 Einleitung

In einer Großstadt wie Offenbach hat Mobilität einen hohen Stellenwert. Die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt fahren zur Arbeit oder zur Schule, gehen zum Einkaufen, zum Arzt oder nutzen das öffentliche Mobilitätsangebot der Stadt Offenbach für Freizeitzwecke. So vielfältig die Nutzungszwecke sind, so vielfältig sind auch die spezifischen Anforderungen an das Mobilitätsangebot.

Der Nahverkehrsplan (NVP) 2023 – 2027 der Stadt Offenbach und damit die Weiterentwicklung der öffentlichen Mobilitätsangebote im Stadtgebiet stehen in einem Spannungsfeld: Wichtige Rahmenbedingungen, Rahmenpläne und Zielsetzungen z.B. zum Klimaschutz und zur Reduzierung der Schadstoff- und Lärmemissionen verlangen weitere Anstrengungen zur Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsformen, damit möglichst viele Menschen ihre Wege in der Stadt und zu den benachbarten Zentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Rad oder zu Fuß zurücklegen. Die Verantwortung der Stadt Offenbach für eine attraktive Versorgung ihrer Bürgerinnen und Bürger mit Mobilitätsoptionen abseits des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bedeutet auch eine große Herausforderung, die in den vergangenen Jahren steigenden finanziellen Rahmenbedingungen für ein solches Angebot stemmen zu können. Die Ausweitung des Angebots wird entsprechend der Vorschläge im NVP 2023-2027 angestrebt. Die Umsetzung setzt voraus, dass weitere Mittel von Bund und Land zur Verfügung gestellt werden oder die finanzielle Situation der Stadt Offenbach zusätzliche kommunale Mittel durch einen Beschluss ermöglicht.

Die Erarbeitung der Fortschreibung des NVP erfolgte unter dem Eindruck der Covid 19-Pandemie, des im Februar 2022 begonnenen Ukraine-Krieges, des im Sommer 2022 erprobten 9-Euro-Tickets sowie der seit Juli 2022 im Liniennetz der Offenbacher Verkehrsbetriebe (OVB) umgesetzten Einsparmaßnahmen. Damit einher gingen massive Veränderungen für die Menschen in Offenbach und auch für die Nutzung, den Betrieb und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrsangebots in Offenbach. Die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer ging während der verschiedenen Pandemiephasen stark zurück (und stieg während der Nutzungsdauer des 9-Euro-Tickets wieder auf das Niveau der Vor-Pandemiezeit an), während die Personal- und Energiepreise stark anstiegen und weiter auf einem hohen Niveau liegen. Insbesondere für Nachfragegruppen mit niedrigem Einkommen stellen die steigenden Energiepreise und höhere Mobilitätskosten eine wachsende Herausforderung dar. Die Stadt verpflichtet sich vor diesem Hintergrund, das Mindestangebot in der Verkehrsleistung auch bei diesen steigenden Kosten zu finanzieren. Im Übrigen gilt der im Stadtparlament vereinbarte Deckel von 13 Millionen Euro jährlich.

Um allen Bürgerinnen und Bürgern eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen und um den Belangen des Klima- und Umweltschutzes und einer erfolgreichen Umsetzung einer Verkehrswende Rechnung zu tragen, ist dem ÖPNV in der Stadt Offenbach nach wie vor eine besondere Bedeutung beizumessen.



Das im Juli 2022 umgesetzte ÖPNV-Angebot mit Einsparmaßnahmen auf verschiedenen Linien ist ein Rückschritt in der Zielsetzung der Stadt Offenbach, wie sie im NVP 2017-2022 festgeschrieben ist, den öffentlichen Verkehr weiter auszubauen und für die Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste in der Stadt ein hochwertiges öffentliches Mobilitätsangebot gewährleisten zu können.

Schon seit einigen Jahren geht es bei der Fortschreibung eines NVP in einer Großstadt nicht nur um die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes. Die Anforderungen an eine erfolgversprechende integrierte und multimodale Mobilitätsplanung gehen darüber hinaus und umfassen auch weitere Mobilitätsangebote und die Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr wie z. B. Bike+Ride-Anlagen, Car- und Bikesharing und Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, wurde bereits der Nahverkehrsplan 2017 – 2022 um diese Themenfelder erweitert. Mit dem im Jahr 2022 erarbeiteten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035 der Stadt Offenbach liegt nun ein aktuelles Planwerk vor, welches wesentliche Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes für alle Mobilitätsformen (mit einem Umsetzungshorizont weit über den NVP hinaus) beinhaltet, und damit eine wichtige Grundlage für den NVP 2023 – 2027 bildet.



### 2 Der neue Nahverkehrsplan

Nach § 5 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (HÖPNVG) sind die Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr dafür zuständig, lokale NVP aufzustellen. In der Stadt Offenbach nimmt die NiO – Nahverkehr in Offenbach GmbH, die zum Geschäftsfeld Mobilität der Stadtwerke Offenbach Unternehmensgruppe gehört, als Aufgabenträgerorganisation diese Aufgabe wahr. Der NVP 2017 – 2022 besitzt seit seiner Beschlussfassung seine Gültigkeit, ist jedoch aufgrund der vielfältigen neuen Entwicklungen im Mobilitätssektor gemäß des HÖPNVG zu überprüfen, ggf. zu aktualisieren und fortzuschreiben. Daher initierte die NiO die Neuaufstellung des NVP im Jahr 2020.

Die vorliegende Neuaufstellung des NVP basiert auf wesentlichen Aussagen und Leitsätzen des Leitbildes und des Anforderungsprofils des NVP 2017 – 2022 und ergänzt dieses um aktuelle weitere Themen und Zielsetzungen. Weitere grundlegende Rahmenpläne mit den darin beschriebenen wesentlichen Anforderungen für die öffentlichen Verkehrsangebote sind z. B. der aktuelle Lärmaktions- und Luftreinhalteplan, der Regionale Nahverkehrsplan des RMV (2021), die Mobilitätsstrategie der Region FrankfurtRheinMain oder der VEP 2035.

Der neue NVP beschreibt die Herausforderungen, die in der Stadt Offenbach für die künftige Entwicklung des öffentlichen Mobilitätsangebots bestehen. Er benennt Handlungsziele sowie konkrete Anforderungen und Standards an die Ausgestaltung des zukünftigen Mobilitätssystems. Daraus abgeleitet wird ein umfangreiches Maßnahmenkonzept zu verschiedenen Handlungsfeldern, und dieses wird mit einem Umsetzungsplan hinterlegt.

Die Erarbeitung des NVP 2023 – 2027 ist eingebettet in ein umfangreiches Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren mit zahlreichen Akteuren. Begleitet wurde der Erarbeitungsprozess durch

- das Kernteam mit Vertreterinnen und Vertretern der NiO, der OVB sowie der Fachämter (Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz, Amt für Planen und Bauen sowie Amt für Mobilität),
- den Arbeitskreis mit Vertreterinnen und Vertretern u.a. der Fachämter der Stadt Offenbach, des RMV, der Fahrgastverbände, der politischen Fraktionen, des Behindertenbeirates und des Blinden- und Sehbehindertenbundes, des Sozialverbandes VdK, der Polizei und Feuerwehr, der benachbarten Aufgabenträger für den ÖPNV, der Industrie- und Handelskammer, von Hessen Mobil, der Verkehrsunternehmen und weiterer Akteure,
- weitere Abstimmungen mit den Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen sowie
- eine online-Beteiligungsplattform sowie eine Informationsveranstaltung zur Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger.

Die Sitzungen fanden pandemiebedingt teilweise in Präsenz und teilweise in Form von Videokonferenzen statt. Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens sind im Anhang zu finden.





### 3 Rahmenbedingungen und Herausforderungen

### 3.1 Welche Rahmenbedingungen berücksichtigen wir?

Seit dem Frühjahr 2020 steht die Welt unter dem Eindruck der Corona-Pandemie. Diese wirkt sich in viele Lebensbereiche aus, nicht zuletzt auch auf das Mobilitätsverhalten vieler Menschen. Bedingt durch Homeoffice und mobiles Arbeiten in vielen Bereichen ist die Anzahl der zurückgelegten Wege gerade in der Anfangszeit der Pandemie und zuletzt auch im Frühjahr 2021 zurückgegangen. Verstärkt wurden für die zurückgelegten Wege das Fahrrad und das Auto genutzt. Die Fahrgastzahlen im ÖPNV, die in den Jahren vor Ausbruch der Pandemie gerade in Städten und verdichteten Stadt-Umland-Bereichen stetig angestiegen sind, sind seit März 2020 teilweise stark zurückgegangen. Dies hat sich auch in der Stadt Offenbach gezeigt. Verlässliche Aussagen, inwieweit sich dieser Trend im Mobilitätsverhalten vieler Menschen in den kommenden Jahren fortsetzt, sind derzeit noch nicht möglich.

# 3.1.1 Langzeitstudie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt zum Mobilitätsverhalten während der Pandemie (2021)

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat im Rahmen einer pandemiebegleitenden Langzeitstudie (Panel-Studie des DLR zur Mobilität in Krisenzeiten, Stichprobenerhebungen zwischen April 2020 und Dezember 2021) das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelnutzung untersucht und kommt zu folgenden Ergebnissen:

Abbildung 2: Verlauf des Verkehrsaufkommens auf Basis von Mobilfunkdaten

### Verlauf des Verkehrsaufkommens auf Basis von Mobilfunkdaten Durch die Pandemie schwankt das Wegeaufkommen stark

Änderung des Verkehrsaufkommens jeweils im Vergleich zur selben Zeit im Jahr 2019 (Basis: Mobilfunkdaten)





Quelle: RKI, https://www.covid-19 mobility.org/de/mobility-monitor/

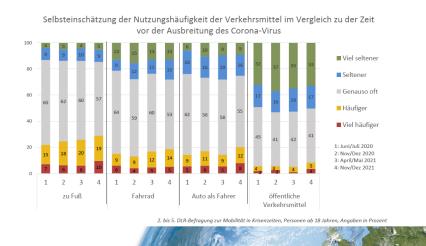
Quelle: DLR, 2021





Abbildung 3: Selbsteinschätzung der Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

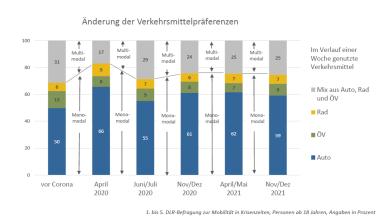
### Selbsteinschätzung der Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln Bedeutung von Fußwegen nimmt zu, ÖV-Nutzung bleibt auf niedrigem Niveau



Quelle: DLR, 2021

Abbildung 4: Anteil der Modalgruppen vor Corona und im Verlauf der Pandemie

### Anteil der Modalgruppen vor Corona und im Verlauf der Pandemie Anteil monomodaler Nutzung des Pkw weiterhin deutlich über Ausgangsniveau





Quelle: DLR, 2021

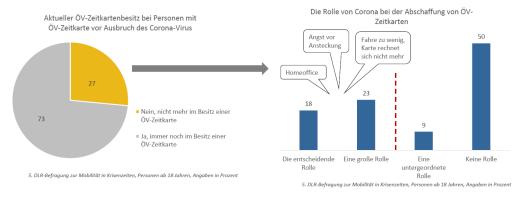




Abbildung 5: Auswirkungen von Corona auf den Besitz von ÖPNV-Zeitkarten

### Auswirkungen von Corona auf den Besitz von ÖPNV-Zeitkarten

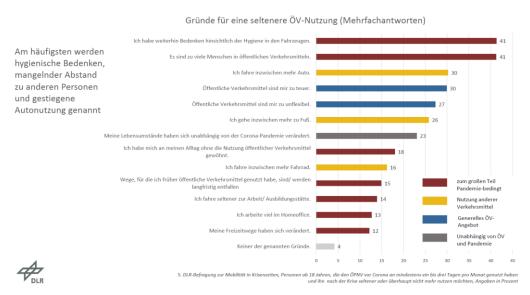
Ein gutes Viertel der ehemaligen KundInnen hat ÖPNV-Abonnement abgeschafft



DLR

Quelle: DLR, 2021

Abbildung 6: Gründe für eine seltenere ÖV-Nutzung



Quelle: DLR, 2021

Die Verfasserinnen der DLR-Studie kommen zu dem Schluss, dass die öffentlichen Verkehrsmittel zu den Verlierern der Pandemie zählen und der ÖPNV inzwischen rund 10 % seiner Stammkundschaft verloren hat. 30 % der ÖPNV-Nutzenden geben an, inzwischen vermehrt das Auto zu nutzen. Der Homeoffice-Anteil wird sich langfristig auf einem höheren Niveau einpendeln als vor Beginn der Pandemie, der Effekt auf die Verkehrsnachfrage ist jedoch noch nicht eindeutig. Ein positiver Effekt ist dabei die zu beobachtende Reduktion der Verkehrsmengen bei allen Verkehrsmodi in der morgendlichen Spitze.

plan:mobil

13



### 3.1.2 Aktuelle Entwicklungen im RMV-Gebiet

Aktuelle Erkenntnisse im RMV-Gebiet zeigen, dass während der Pandemiezeit in den Jahren 2020 und 2021 sowie im Frühjahr 2022 der Anteil der ÖPNV-Nutzenden im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln stark zurückgegangen ist. Seit Sommer 2022 ist im Ballungsraum des Verbundes insgesamt auch dank der Einrichtung des 9-Euro-Tickets wieder eine Nutzungsquote zu verzeichnen, die mit dem Niveau vor Ausbruch der Pandemie vergleichbar ist. Für das Gebiet der Stadt Offenbach ist diese Entwicklung aufgrund der Angebotskürzungen, die im Juli 2022 eingeführt wurden, nicht zu erkennen; die Fahrgastnutzung bleibt unter dem Niveau des Jahres 2019. Mit der Pandemie hat sich der Anteil der Menschen, die nicht mehr täglich oder mehrmals wöchentlich zum Arbeitsplatz pendeln, sondern zu Hause arbeiten, deutlich erhöht. Damit einher geht ein Rückgang der Zahl der Arbeitswege, die generell, aber insbesondere auch mit dem ÖPNV zurückgelegt werden.

### 3.1.3 Steigende Energie- und Personalkosten

Bereits seit einigen Jahren steigen die Kosten für die im öffentlichen Verkehr eingesetzten Personale (v.a. Fahrpersonal, aber auch in den Betriebshöfen und Werkstätten und in der Verwaltung) stetig an. Der aktuelle Tarifvertrag Nahverkehr Hessen (TV-N) läuft bis Ende 2023.

Die Entwicklung der Energiekosten ist mit dem Beginn des Ukraine-Krieges spürbar angestiegen, dies macht sich insbesondere bei der Beschaffung des Dieselkraftstoffs, aber auch bei der Entwicklung der Strompreise bemerkbar.

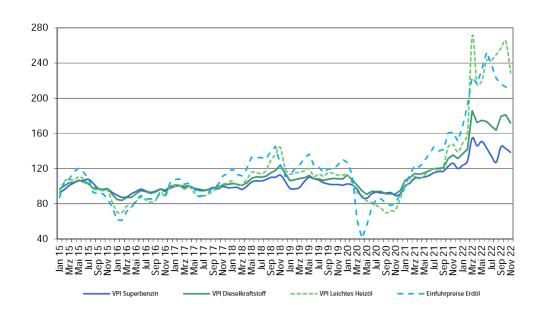
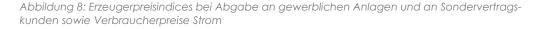
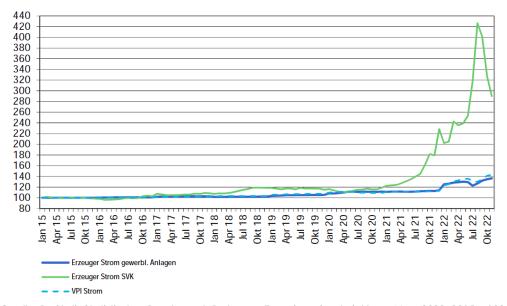


Abbildung 7: Verbraucherpreisindices Kraftstoffe und Erdöl

Quelle: DeStatis Statistisches Bundesamt, Daten zur Energiepreisentwicklung, Nov. 2022; 2015 = 100







Quelle: DeStatis Statistisches Bundesamt, Daten zur Energiepreisentwicklung, Nov. 2022; 2015 = 100

### 3.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Der NVP ist die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre in Offenbach. In ihm sind der gewünschte Umfang und die geforderte Qualität aller Angebotsbestandteile aus der Sicht des Aufgabenträgers im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung verbindlich geregelt.

Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen beruht im Wesentlichen auf den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG). Darüber hinaus haben weitere gesetzliche Grundlagen wie z. B. das Regionalisierungsgesetz (RegG), die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie das Hessische Schulgesetz Auswirkungen auf die Ausgestaltung, Finanzierung und Vergabe im ÖPNV.

Die Inhalte des NVP werden bei der Erteilung von Liniengenehmigungen (Konzessionen) nach dem PBefG durch das für Südhessen zuständige Regierungspräsidium Darmstadt als Genehmigungsbehörde berücksichtigt. Die Zielvorgaben des NVP sind Abwägungsbelange bei der Bauleitplanung und Grundlage für die Vergabe von Zuschüssen durch das Land Hessen.

§ 9 Abs. 2 in Verbindung mit § 8 PBefG ermöglicht eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen. Gleichzeitig trägt der Aufgabenträger die Verantwortung, dass von ihm finanzierte Linien zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit bestellt werden. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass kommerzielle Betreiber nicht durch sogenannte Rosinenpickerei lukrative Linien betreiben und dem Aufgabenträger die Bestellung und Finanzierung stark zuschussbedürftiger Linien verbleiben.



Im Jahr 2021 wurde das PBefG novelliert. Damit werden zwei neue Verkehrsformen eingeführt: Der Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) und der gebündelte Bedarfsverkehr (§ 50 PbefG). Beim Linienbedarfsverkehr handelt es sich um in den ÖPNV eingebundenes "Ridepooling"; er wird als neue Form des Linienverkehrs umgesetzt. Inhaltlich handelt es sich um flexible Angebote wie von Anrufsammeltaxen oder Rufbussen, die heute oft über mobile Anwendungen (Apps) genutzt werden können.

Beim gebündelten Bedarfsverkehr handelt es sich um kommerzielles Ridepooling außerhalb des ÖPNV. Der gebündelte Bedarfsverkehr ist als eine neue Form des Pkw-Gelegenheitsverkehrs ausgestaltet worden.

Zusätzlich zu diesen beiden neuen Genehmigungsformen wird die Genehmigungspflicht bestimmter Plattformvermittlungsdienste neu ins PBefG aufgenommen (§ 1 Abs. 1a). Mit diesen Plattformvermittlungsdiensten sind App-Anbieter gemeint, die nicht selbst die Beförderung durchführen, sondern Beförderungsangebote Dritter vermitteln, aber durch ihren bestimmenden Einfluss auf das vermittelte Angebot im Unterschied zu "reinen" Vermittlern (z.B. Taxizentralen) selbst zum genehmigungspflichtigen Unternehmer werden.

Weitere Änderungen des PBefG betreffen die Verankerung der Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit, die Einführung von Berichtspflichten zu Mobilitätsdaten oder die Möglichkeit von Festpreisen bzw. Mindest- und Höchstpreisen ("Tarifkorridor") im Taxiverkehr.

Zur Erfüllung der Anforderungen der Barrierefreiheit sind die Vorgaben zu beachten, die sich aus dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG und HessBGG) ergeben.

Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV veröffentlicht. Er bildet die Grundlage für die Planung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region bis zum Jahr 2030 und zeigt darüber hinaus für den sich anschließenden Zeitraum visionäre konzeptionelle Ideen und Ansätze, die es dann zu konkretisieren gilt (siehe Kapitel 3.3.9).

Eine neue gesetzliche Grundlage, die für den ÖPNV relevant ist und die Umstellung der Busse auf alternative Antriebe reguliert, ist die am 1. August 2019 in Kraft getretene EU-Richtlinie "Clean Vehicles Directive (Richtlinie 2019/1161/EU, im Folgenden CVD)". Gemäß der CVD wird seit dem 2. August 2021 die Einhaltung bestimmter Quoten für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge vorgesehen. Die CVD gilt für

- die Beschaffung von Fahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber (z. B. Städte und Kreise) und durch Verkehrsunternehmen, die als Sektorenauftraggeber anzusehen sind,
- die Beschaffung von Fahrzeugen durch Verkehrsunternehmen, die einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erbringen,
- die wettbewerbliche oder direkte Beauftragung von Verkehrsleistungen durch Aufgabenträger nach der VO (EG) Nr. 1370/2007,



 durch öffentliche Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber vergebene Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste.

Die CVD gilt nur, wenn das Vergabevolumen oberhalb der EU-Schwellenwerte liegt. Im Busbereich sind regelmäßig nur Linienbusse erfasst, Reisebusse bleiben außen vor.

Die Richtlinie gilt für Aufträge, bei denen die Vergabe nach dem 2. August 2021 eingeleitet wurde. Maßgeblich hierfür sind bei wettbewerblichen Vergaben das Datum der Auftragsbekanntmachung und bei Direktvergaben das Datum der Vorabbekanntmachung.

Die EU-Richtlinie wurde auf Bundesebene über das "Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG)" in nationales Recht umgesetzt, welches am 15.06.2021 in Kraft trat. Es legt in § 5 fest, dass die Einhaltung der Richtwerte den Aufgabenträgern obliegt.

Die für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Quoten laut CVD sind in zwei Phasen unterteilt, die Quoten beziehen sich jeweils auf den Durchschnitt aller in diesen Phasen abgeschlossenen Verträge. Insofern muss bereits für Verfahren, die ab Sommer 2021 und bis Ende 2025 durch die Vergabe des Auftrags abgeschlossen werden, für mindestens 22,5 % der Fahrzeuge "Emissionsfreiheit" und für weitere mindestens 22,5 % der Fahrzeuge "Sauberkeit" gewährleistet sein. Ab Anfang 2026 erhöhen sich diese Quoten auf jeweils mindestens 37,5 %. Für die Zeit ab 2030 ist eine Anschlussregelung zu erwarten.

Als emissionsfrei ("zero-emission") gilt ein Bus, wenn er keinen Verbrennungsmotor enthält oder weniger als 1 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstößt. Das trifft auf Oberleitungs-, Batterie- und Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellenbusse zu.

Als sauber ("clean") gilt ein Fahrzeug unter folgenden Bedingungen:

- Es nutzt alternative Kraftstoffe gemäß der Richtlinie 2014/94/EU Artikel 2 (1). Demnach sind neben emissionsfreien Bussen auch solche sauber, die mit Biokraftstoffen (Kraftstoffe auf Basis von Biomasse), synthetischen und paraffinhaltigen Kraftstoffen (Power-to-Gas, GTL, HVO) und Gas (CNG, LNG, LPG, Biomethan) angetrieben werden, sauber. Auch Plug-In Hybridbusse sind "clean".
- Ausgeschlossen ist die Nutzung alternativer Kraftstoffe, deren Herkunft im Konflikt mit der Lebensmittelproduktion steht oder die Entwaldung großer Flächen beschleunigt. Außerdem dürfen bei Fahrzeugen, die mit flüssigen Biobrennstoffen oder synthetischen oder paraffinhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, die alternativen Kraftstoffe nicht mit konventionellen, fossilen Brennstoffen vermischt werden.
- Der Ausstoß von Stickoxiden und Feinstaub soll darüber hinaus für kleinere Fahrzeugtypen in der ersten Phase 20 % unter den geltenden Grenzwerten liegen.

Die dargestellten Quoten und Zeiträume gelten bundesweit und werden 1:1 auf die Länder heruntergebrochen. Das SaubFahrzeugBeschG legt fest, dass



öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber die Mindestziele grundsätzlich bei ihren Beschaffungsvorgängen in den jeweiligen Referenzzeiträumen einzuhalten haben.

Im Februar 2023 hat die EU-Kommission ihre Vorschläge zu neuen CO<sub>2</sub>-Standards u.a. für Busse veröffentlicht. Für Stadtbusse fordert sie eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 100% bis zum Jahr 2030 für Neufahrzeuge. Die Kommission teilt ferner mit, dass sie den Einsatz von sogenannten E-Fuels (erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe) nicht für zielführend halte<sup>1</sup>. Eine Umsetzung in deutsches Recht steht jedoch noch aus.

### 3.3 Relevante Rahmenpläne

Die generelle Zielsetzung, ein räumlich und verkehrsmittelbezogen integriertes Verkehrssystem zu schaffen, erfordert die Abstimmung der Nahverkehrsplanung in der Stadt Offenbach mit der Planung und Entwicklung anderer Verkehrsträger sowie mit der ÖPNV-Planung in den benachbarten Gebietskörperschaften und auf regionaler Ebene. Nachfolgend werden daher relevante Rahmenpläne und Planungsprojekte dargestellt. Auf bereits in den vorhergehenden NVP der Stadt Offenbach dargestellten Rahmenpläne und Zielvorgaben, die wiederum Eingang in verschiedene aktuellere Planwerke der Stadt Offenbach gefunden haben (u.a. VEP 2035), wird hier nachrichtlich hingewiesen (z. B. Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010).

### 3.3.1 Landesentwicklungsplan Hessen 2000

Am 08. Juli 2021 hat der Hessische Landtag der Vierten Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 (Landesentwicklungsplan Hessen 2020 – Raumstruktur, Zentrale Orte und Großflächiger Einzelhandel) zugestimmt (Fünfte Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hessen 2000) (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hg.), 2021).

Darin werden zur großräumigen Gliederung des Landes und zur nachhaltigen ordnungs- und entwicklungspolitischen Orientierung von Planungen und Maßnahmen folgende Strukturräume festgelegt:

- Verdichtungsraum (mit hochverdichtetem Raum und verdichtetem Raum)
- Ländlicher Raum (mit Verdichtungsansätzen und dünn besiedeltem ländlichen Raum).

Das Oberzentrum Offenbach wird dabei dem hochverdichteten Raum zugeordnet.

plan:mobil

18

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Quelle: https://www.electrive.net/2023/02/14/nfz-flottenemissionen-eu-kommission-fuer-90-ab-2040/



# 3.3.2 Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Offenbach am Main 2035 (2023)

Die Stadt Offenbach legt mit der Weiterentwicklung des Verkehrsmanagementplans (VMP) 2015 zu einem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) den Grundstein für eine nachhaltige Mobilitätsplanung.

Die Verkehrsentwicklung der Stadt Offenbach wird in den kommenden Jahren unter anderem durch technische Innovationen (Bsp. Elektromobilität, Digitalisierung), Veränderungen in der Gesellschaft (demographischer Wandel) sowie dem grundlegenden Umbau des Verkehrssystems auf eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität beeinflusst. In diesem Zusammenhang legt der VEP die Weichen und den Handlungsrahmen für eine zielgerichtete Mobilitätsstrategie bis zum Zielhorizont 2035 fest.

Im Zuge der Bearbeitung des VEP wurden die bestehenden Schwachstellen des Verkehrssystem im Stadtgebiet mittels Analyse vorliegender Verkehrskonzepte/-gutachten und einer breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung (Online-Umfrage der Bürgerschaft bzw. des Wirtschaftssektors, Projektbüro, Akteursbeteiligung) aufgenommen und zusammengetragen. Abschließend wurden mit Hilfe eines abgestimmten verkehrlichen Leitbildes separate Handlungsfelder bzw. Einzelmaßnahmen der unterschiedlichen Verkehrsträger (Fuß- und Radverkehr, Kfz- und Wirtschaftsverkehr sowie ÖV) ausgearbeitet und Schlüsselmaßnahmen für eine effektive Verbesserung der Mobilität im Stadtgebiet benannt.

Da die Bestandsaufnahme und Datenaufbereitung für die Fortschreibung des NVP bereits in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt wurde, stellt der im Jahr 2022 erarbeitete VEP somit eine wichtige aktuelle Planungsgrundlage dar. Für die dargestellten Ergebnisse der Bestandsaufnahme u.a. zur Raumstruktur, zum Mobilitätsverhalten oder zum multimodalen Mobilitätsangebot in Offenbach, die benannten Planungen zum Ausbau der Mobilitätsangebote sowie das dargestellte Zielbild für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote wurde daher insbesondere auf die erarbeiteten Ergebnisse des VEP 2035 zurückgegriffen.

Das Leitbild des VEP 2035 umfasst folgende Leitziele:



Abbildung 9: Leitbild und Leitziele VEP 2035

Leitbild			Leitziele
	神	Mobilität für alle Menschen in Offenbach ermöglichen	1a: Sicherung und Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
			1b: Förderung der sozialen Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
1			1c: Sicherung des Zugangs zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen (Barrierefreiheit, unabhängig von individuellen finanziellen Voraussetzungen, Abbau sprachlicher Barrieren, Digitalisierung)
			1d: Sicherstellung der geeigneten Verkehrsmittelwahl entsprechend des jeweiligen Fahrtzwecks
		Umwelt- und klimagerechte Mobilität herstellen	$2a$ : Minderung des verkehrsbedingten CO $_2$ -Ausstoßes im Stadtgebiet
			2b: Einhaltung verträglicher Luftschadstoffemissionen im Stadtgebiet (NOx, Feinstaub)
2	(4)		2c: Minimierung von Lärmauswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr)
	0.7		2d: Berücksichtigung der Herausforderungen durch den Klimawandel in Bezug auf die Infrastruktur
			2e: Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) für eine Stadt "der kurzen Wege"
		Flächendeckende Erreichbarkeit verbessern	3a: Gewährleistung einer komfortablen, sicheren und direkten Verkehrsinfrastruktur zur Verbindung in die Region und darüber hinaus
_			3b: Sicherstellung einer flächendeckenden Erreichbarkeit von Zielen (Innenstadt sowie weiterer relevanter Quell- und Zielpunkte im wachsenden Stadtgebiet) für alle Verkehrsmittel
3	9		3c: Stärkung der Intermodalität (Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander) insbesondere an relevanten Verkehrsknotenpunkten
	V		3d: Gleichberechtige Berücksichtigung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden (Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Individual- und Wirtschaftsverkehr)
		Verkehrsinfra- struktur und Ressourcen effizienter gestalten	4a: Effiziente Abwicklung eines stadtverträglichen Verkehrs
4			4b: Nachhaltige Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur
4	<b>X</b>		4c: Monitoring und Evaluation von verkehrlichen Entwicklungen und Maßnahmen
			4d: Förderung der Digitalisierung zur Steuerung einer effizienten Nutzung von begrenzten Kapazitäten
			5a: Schaffung von Grün- und Aufenthaltsräumen sowie ressourcenschonende Aufwertung von Straßenräumen durch flexible Nutzung der Verkehrsflächen
		Offenbach am Main als lebenswerte Stadt gestalten	5b: Attraktivitätssteigerung der Stadt als Wohn- und Gewerbestandort
5			Sc: Verbesserung der Aufenthaltsqualität
	開用開		5d: Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung
			Se: Umfeldverträgliche Organisation und Abwicklung des Lieferverkehrs

Quelle: VEP 2035 der Stadt Offenbach, 2023Eine vollständige Übersicht der Maßnahmen des VEP ist im Anhang dargestellt. Folgende Maßnahmen des VEP sind für die Weiterentwicklung des öffentlichen Mobilitätsangebotes besonders relevant:

#### Neuordnung der Verkehrsräume

- A1: Sichere und barrierefreie Führung des Rad- und Fußverkehrs an Knotenpunkten, Querungen bzw. Zugängen zum öffentlichen Verkehr
- A3: Umbau und Attraktivitätssteigerung des Hauptbahnhofs in Zusammenhang mit dem Bahnhofssanierungsprogramm
- A6: Neuordnung des Zentralen Omnibusbahnhofes und des Hauptbahnhofsumfeldes

### Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

- B3: Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit und der Kommunikation
- B4: Ausweitung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements und Etablierung von Mobilitätskonzepten
- B8: Evaluation und Datenmanagement zur Verkehrsentwicklung

#### Zukunftsorientierte Mobilitätsangebote

- C2: Sukzessive Umstellung der ÖPNV-Flotte auf Elektrobusse
- C3: Angebotserweiterung durch zusätzliche Mobilstationen an aufkommensstarken Örtlichkeiten
- C4: Ausbau eines stadtweiten Carsharing-Systems
- C5: Ausweitung des Fahrradverleihsystems im Stadtgebiet





#### Öffentlicher Verkehr (Bus- und Bahnverkehr)

- F1: Weiterverfolgung und Umsetzung der im Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach genannten Maßnahmen
- F2: Weiterführung der Straßenbahn in die Offenbacher Innenstadt (Machbarkeitsstudie läuft) / Prüfung eines höherwertigen ÖPNV-Systems auf allen potenzialstarken Hauptachsen
- F3: Weiterverfolgung der bestehenden Planungen zu der Regionaltangente Süd (in Planung; Rhein-Main-Verkehrsverbund)
- F4: Weiterverfolgung zusätzlicher S-Bahnhaltepunkt Waldheim im Kontext der regionalen Planung
- F5: Lärmminderung durch Schallschutzmaßnahmen an Bahnkörpern
- F6: Taktverbesserung/Angebotserweiterung am Hauptbahnhof
- F7: Wahrung der Interessen Offenbachs beim weiteren Planungsprozess des Fernbahntunnels
- F8: Sicherung der künftigen Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV
- F9: Erweiterung der Taxi-Fahrzeugflotte (barrierefreie Taxen) zur Beförderung von Menschen mit Behinderung

# 3.3.3 Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main Teilplan Offenbach – 3. Fortschreibung (2020)

Der Luftreinhalteplan des Hessischen Umweltministeriums hat zum Ziel, die verkehrsbedingten Emissionen von Feinstaub und  $NO_2$  im Stadtgebiet Offenbach dauerhaft zu verringern und so die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Die Fortschreibung des Luftreinhalteplans formuliert unter anderem im Bereich Mobilität Maßnahmen.

Die aktuelle 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans benennt Maßnahmen, die auf eine Ausweitung des öffentlichen Mobilitätsangebotes (z. B. verdichtetes Bedienungsangebot im ÖPNV) abzielen, um eine Verlagerung vom MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu erzielen.

Zu einem ganzheitlichen Verkehrskonzept zählen unter anderem die folgenden Schwerpunkte:

- Ausweitung des ÖPNV, aber auch Ausbau der vorhandenen Schieneninfrastruktur,
- Elektrifizierung des Verkehrs durch Einsatz von Elektrobussen und Ausbau der eMobil-Leihstationen
- dazu korrespondierend Verkehrswegebau-/ Stadtumbau-Maßnahmen zur Bevorrechtigung alternativer Mobilität (z. B. Fahrradstraßen, Radfahrstreifen u. Radschnellwege),



- Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs durch gut ausgebaute Infrastruktur (Abstellanlagen, Leihfahrradsystem, Einrichtung von Ladestationen, Beschilderung, Öffentlichkeitsarbeit),
- Maßnahmen zum Verkehrsmanagement wie Verkehrsverflüssigung oder Parkraummanagement

# 3.3.4 Lärmaktionsplan Hessen (3.Runde) – Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden (2020)

Lärmaktionsplanung hat das Ziel die Lärmbelastungen der Bevölkerung zu reduzieren. Die verstärkte Nutzung öffentlicher Mobilitätsangebote und ein emissionsarmer Betrieb des ÖPNV sind bedeutende Instrumente der Lärmminderungsplanung.

Der Lärmaktionsplan fordert daher in seinem Maßnahmenpaket für den Ballungsraum Offenbach, dass u.a. die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden soll. Unter anderen werden folgende Maßnahmen im Lärmaktionsplan benannt:

- Einrichtung streckenbezogener Abschnitte mit Tempo 30, wenn die lärmmindernde Wirkung nachgewiesen ist, die Maßnahme außerdem keine Staus produziert bzw. zu einer zusätzlichen Verflüssigung des lokalen Straßenverkehrs führt, damit die Stickstoffdioxidbelastung nicht erhöht wird
- Berücksichtigung der Gesamtstrategie Luftreinhaltung/ Masterplan Green City (Einführung einer stadtweiten umweltsensitiven Verkehrssteuerung, Umsetzung der Verkehrsverflüssigung in sechs Straßenzügen sowie die Einführung eines Lkw-Durchfahrtverbotes)
- Einführung eines temporeduzierten Geschäftsbereiches am Marktplatz
- Ausweitung des Parkleitsystems
- Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (hingewiesen wird hier auf die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes im Zuge der Umsetzung des NVP 2017 – 2022, dem Einsatz von digitalen Echtzeitanzeigern an den Haltestellen sowie die Umstellung der Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb; weitere Maßnahmen sind u.a. die Einrichtung eines Neubürgertickets, die Komprimierung der ÖPNV-Informationen auf einer zentralen Internetseite oder die Steigerung der Bekanntheit der Mobilitätszentrale)
- Ausbau der e-Mobilität und Fahrradleihsysteme
- Ausbau des Mobilitätsmanagements in Betrieben und Unternehmen
- Ausbau des Mobilitätsmanagements in Kitas und Schulen sowie weitere Aktionen zur Reduzierung des Autoverkehrs zu den Schulen
- Förderung des Radverkehrs



### 3.3.5 Klimakonzept 2035 (2020)

Nach neuesten Kenntnissen der Wissenschaft entspricht das vom Klimabündnis formulierte Langzeitziel nicht mehr den heutigen Anforderungen. Laut dem Klimaschutzübereinkommens von Paris 2015 ist es notwendig, den weltweiten Temperaturanstieg auf deutlich unter 2° C zu begrenzen. Das Klimakonzept 2035 entwickelt das im Jahr 2010 entstandene Klimaschutzkonzept fort.

Das Klimaschutzkonzept 2035 zeigt u.a. auf, dass in der Stadt Offenbach die Bewohnerinnen und Bewohner vorrangig während Hitze- und Trockenperioden sowie Starkregen- und Hochwasserereignissen von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen ins. Zusätzlich sind durch die schleichenden Klimaveränderungen negative Folgen für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Einwohnerinnen und Einwohner zukünftig zu erwarten. Im Klimaschutzkonzept werden daher sowohl Maßnahmen zum Klimaschutz als auch zur Klimaanpassung in verschiedenen Handlungsfeldern erfasst.

Insgesamt 15 Maßnahmen werden für das Handlungsfeld Mobilität definiert:

- Reform des Parkraummanagements
- Fortschreibung der Stellplatzsatzung
- Einführung neuer Verkehrsträger (z. B. Straßenbahn und Pilotprojekte einer interkommunalen Seilbahn sowie einer elektrisch betriebenen Personenfähre)
- Temporeduzierung im Stadtgebiet im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und Möglichkeiten
- Förderung der Elektromobilität und anderer klimafreundlicher Antriebsformen
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Umgestaltung des Verkehrsraumes zugunsten des Rad- und Fußverkehrs
- Initiativen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs
- Förderung und Ausbau des ÖPNV
- Mobilitätsmanagement für den Stadtkonzern
- Mobilitätskonzept für die Siedlungs- und Quartiersentwicklung
- Nutzung der Chancen der Digitalisierung zur Verminderung verkehrsbedingter Emissionen
- Mobilitätsmanagement für Kitas und Schulen
- Mobilitätsmanagement in Betrieben
- Reduzierung des Lieferverkehrs und Optimierung der Lieferprozesse
- Begrünung von Haltestellendächern



# 3.3.6 Energie- und Treibhausgasbilanz der Stadt Offenbach am Main (4. Fortschreibung) (2020)

Die erste Energie- und CO2-Bilanz der Stadt Offenbach aus dem Jahr 2009 diente sowohl als Ausgangsbasis zur Ableitung konkreter Einsparziele als auch als Grundlage zur langfristigen Bewertung der Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen und der Erarbeitung der wichtigen Handlungsschwerpunkte. Die Ergebnisse der ersten Bilanzierung bildeten die Datenbasis zur Erarbeitung des integrierten Klimaschutzkonzeptes im Jahr 2010.

Die aktuelle 4. Fortschreibung berücksichtigt die Energieverbrauchsdaten der Jahre 2005 bis 2019. Im Handlungsfeld Mobilität werden 41 Projekte definiert. Schwerpunkte sind die Förderung des Radverkehrs, der Elektromobilität sowie die Unterstützung von Schulen bei Mobilitätsaspekten.

### 3.3.7 Masterplan Offenbach 2030 (2015)

Der Masterplan der Stadt Offenbach ist ein Rahmenplan, der das Leitbild bzw. die Ausrichtung der Stadtentwicklung Offenbachs bis 2030 vorgibt. Der ÖPNV ist hier indirekt von Maßnahmen betroffen. Es werden Räume für künftige Siedlungs- und Gewerbeflächen definiert. Diese Flächen sind für den NVP relevant und werden im Kapitel 3.6.2 detaillierter dargestellt. Zusammenfassend ist herauszustellen, dass die bestehenden und geplanten (bzw. prognostizierten) Rahmenbedingungen Offenbach als eine wachsende Stadt prägen, der Masterplan prognostiziert u.a. einen Wohnraumbedarf von zusätzlichen 8.130 Wohneinheiten bis zum Jahr 2030. Entsprechend dieser Entwicklungen wird auch die Nachfrage im ÖPNV und der weiteren öffentlichen Mobilitätsangebote weiter steigen.

# 3.3.8 FrankfurtRheinMain in Bewegung – Die Mobilitätsstrategie für die Region (2020)

Im Auftrag seiner 75 Mitgliedskommunen hat der Regionalverband Frankfurt RheinMain im Jahr 2020 eine Mobilitätsstrategie für die Region erarbeitet. Die wesentlichen Forderungen an die Gestaltung von Raum und Mobilität lauten:

#### Mobilität für alle

Mobilität darf Menschen nicht ausgrenzen. Mobilität sollte daher folgende Ansprüche erfüllen, für alle Menschen bezahlbar, barrierefrei und erreichbar zu sein.

#### Unnötigen Verkehr vermeiden

Das Jahr 2020 hat Entwicklungen in diesem Bereich jedoch erheblich beschleunigt und in den Fokus gerückt: Unnötige Fahrten sind zu vermeiden. Dies erfolgt





mit der Mobilitätsstrategie unter Beachtung der Prämissen einer direkten Verkehrsführung, einer kompakten Siedlungsstruktur und einem bewussten Verkehrshandeln.

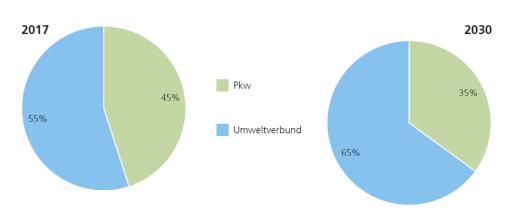
#### Nötigen Verkehr gestalten

Wenn es uns gelingt, unnötigen Verkehr zu vermeiden, entsteht mehr Raum für die umweltfreundlichen und –gerechten, sicheren, verlässlichen sowie wirtschaftlichen Gestaltung des nötigen Verkehrs – ressourcenschonend, flächensparend und mit möglichst wenig Auswirkungen auf die Umgebung.

Darauf aufbauend werden folgende Prognosen für das Jahr 2030 formuliert (s. Abbildung 10):

- Im Jahr 2030 wird sich im Modal-Split der Region FrankfurtRheinMain der Anteil des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn) auf 65 % erhöht haben.
- Im Jahr 2030 sind die Treibhausgasemissionen in der Region FrankfurtRhein-Main um 55 % gegenüber dem Wert von 1990 reduziert.

Abbildung 10: Modal-Split nach MiD 2017 und Ziel-Modal-Split 2030



### Modal-Split nach MiD 2017 und Ziel-Modal-Split 2030

 $Quelle: MiD\ 2017\ und\ eigene\ Berechnung/Zielsetzung\ von\ Regionalverband\ FrankfurtRheinMain$ 

Quelle: Planungsverband FrankfurtRheinMain, Mobilitätsstrategie, 2020



Die Mobilitätsstrategie beinhaltet Maßnahmenpakete zu den Themenfeldern

- Lückenloses Radwegenetz
- Multimodale Orte
- Wiederentdeckter Fußverkehr
- Schienenorientierte Siedlungsentwicklung
- Maßgeschneiderter ÖPNV
- Gebündelter Wirtschaftsverkehr

#### Relevante Maßnahmen aus den einzelnen Themenfeldern sind:

- M2: Bau der Radschnellwege FrankfurtRheinMain
- M3: Entwicklung eines Konzeptes mit Umsetzungsstrategie für Mobilitätsstationen
- M5: Ausbau von Bike+Ride-Anlagen
- M6: Weiterentwicklung des regionalen Park+Ride-Konzeptes
- M9: In fünf Minuten ein Mobilitätsangebot erreichen
- M10: Konzept zur fußläufigen Erreichbarkeit von Bahnhöfen
- M11: Barrierearmer Ausbau aller Schienenhaltepunkte
- M12: Ausweisung neuer Baugebiete vorrangig maximal 2.000 Meter von einem Schienenhaltepunkt entfernt
- M13: Bau des Schienenrings um Frankfurt am Main
- M14: Aufbau von On-Demand-Verkehrssystemen in der Region
- M15: Ausbau des Schnellbusliniennetzes in der Region
- M16: Entwicklung urbaner Seilbahnen

Der Regionalverband setzt sich für eine zeitnahe Abstimmung zur Umsetzung der genannten Maßnahmenpakete zusammen mit den weiteren Akteuren ein.

Eine ausführliche Darstellung der Mobilitätsstrategie findet sich unter: https://www.region-frankfurt.de/output/download.php?fid=3255.1265.1.PDF

# 3.3.9 Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (2. Fortschreibung) (2021)

Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV veröffentlicht. Er beinhaltet Ziele für die Mobilität 2030 im RMV-Gebiet, Standards zum Verkehrsangebot, zu Stationen, Haltestellen und Fahrzeugen, zum Tarif, Vertrieb, Marketing, Kundeninformation und Dialog sowie zur Qualitätssicherung.

Nach den Vorgaben des HÖPNVG sind nach dem Gegenstromprinzip lokale NVP aus den verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln. Aktuell schreibt das Land Hessen die Empfehlungen zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen aus dem Jahr 2002 fort.





#### Leitbilder und Ziele "RMV-Mobilität 2030" sind:

- 1. Tarif Vision vom einfachen Tarif (Flatrate, E-Tarif sowie "Einsteigen und Losfahren")
- 2. Infrastruktur Höhere Schlagzahl in der Umsetzung und mehr neue Infrastruktur 2030+
- 3. Qualität Herstellung adäquater Qualität und vor allem Gewinn an Qualität
- 4. Innovationen Effizienzgewinne und Vereinfachung des Systems
- 5. Generelle Mobilitätsplattform alles aus einer Hand
- 6. Verbundgrenzen Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden
- 7. Finanzierung neue Wege der Finanzierung, angepasst an die Mobilitätsentwicklung

#### Folgende **Planungsmaßnahmen** sind für die Stadt Offenbach relevant:

- Ausbau der S-Bahnstrecke von Offenbach Ost über Mühlheim nach Hanau-Steinheim (zweites Gleis zur Erhöhung der Betriebsqualität).
- Im Rahmen des Programms S-Bahn plus ist der zweigleisige Ausbau für Zugkreuzungen im Abschnitt Hanau Hbf. – Mühlheim-Dietesheim als Teilprojekt vorgesehen und befindet sich im Planungsstadium.
- Einrichtung eines neuen S-Bahn-Haltepunktes "An den Eichen" (Ulmenstraße) gemäß GVP des früheren Umlandverbandes Frankfurt.
- In dem Programm S-Bahn plus II soll u.a. erneut die Einrichtung des Haltepunktes "An den Eichen" in Offenbach im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft werden. Voraussetzung ist der geplante zweigleisige Ausbau zwischen Offenbach und Hanau.
- Im Zielkonzept für den schienengebundenen ÖPNV des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV entfällt der Halt am Offenbacher Hauptbahnhof der Linie RE55 (Frankfurt – Hanau) aufgrund der nordmainischen Streckenführung.
- 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.
- Im Rahmen der Etablierung des "HessenExpress"-Angebotes. Mit dem HE 5 (Frankfurt – Fulda (- Kassel)) hat eine RegionalExpress-Linie einen Haltepunkt in Offenbach. Auf dieser verkehren bereits einzelne, schnellere RegionalExpress-Züge.
- Durch Voruntersuchungen im Rahmen der Vision 2030+ sollen mögliche Trassenvarianten, u.a. für eine Regionaltangente Süd mit S-Bahn-Charakter erarbeitet werden. Die könnte vom Flughafen Terminal 3 über Frankfurt Süd, Offenbach Hbf und Offenbach Ost nach Rodgau verlaufen. Die Verankerung im RNVP wird durch die Stadt Offenbach begrüßt.



- Die Verlängerung der S2 mit Lückenschluss zur Dreieichbahn wird angedacht. Durch die schnellere Anbindung des Siedlungsbandes bis Dieburg an die Oberzentren Offenbach und Frankfurt und durch die im Rahmen der Vision 2030+ des RNVP angedachte direkte Verbindung zwischen Offenbach und Darmstadt wird ein verkehrlicher Nutzen erwartet.
- Machbarkeitsstudien zu Umbauvorschlägen für die Bahnhöfe Offenbach Ost und Offenbach Bieber im Rahmen des Maßnahmenpaketes S-Bahn plus II.
- Es wird eine Machbarkeitsstudie für eine Verlängerung der Straßenbahnlinie aus Frankfurt-Oberrad/-Fechenheim über den Offenbacher Hauptbahnhof hin zum S-Bahn-Haltepunkt Offenbach Marktplatz angeregt

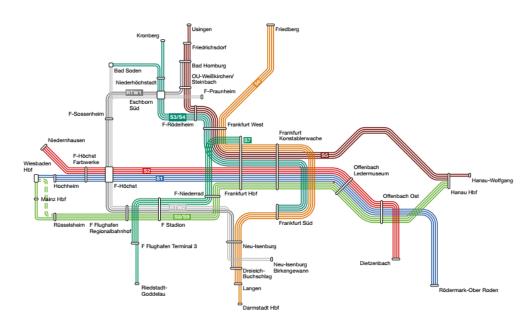


Abbildung 11: Netzgrafik S-Bahn-Zielkonzept 2030

Quelle: RMV GmbH, Regionaler Nahverkehrsplan, 2021

Darüber hinaus plant der RMV den Ausbau des Expressbus-Angebotes. Insgesamt sind seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 neun Schnellbuslinien rund um Frankfurt in Betrieb genommen worden. Mit den Linien X83 und X97 ist seit 2014 auch die Stadt Offenbach mit Schnellbussen angebunden; für die Linie X97 ist eine Einstellung nach Information des RMV zum Dezember 2024 vorgesehen. Eine weitere Expressbuslinie zwischen Offenbach Ostbahnhof und Frankfurt Flughafen (Terminal 3) soll geprüft werden. Die Stadt Offenbach weist in ihrer Stellungnahme zum RNVP darauf hin, dass sie weiterhin eine schienengebundene Verbindung zwischen Offenbach und dem Flughafen favorisiert.

Im Rahmen des letzten RNVP wurde eine Ausweitung des S-Bahn-Angebots im gesamten RMV-Gebiet an Wochenendnächten vorgenommen. Seit dem Jahr 2018 besteht das S-Bahn-Angebot zum Fahrplanwechsel nachtdurchgängig



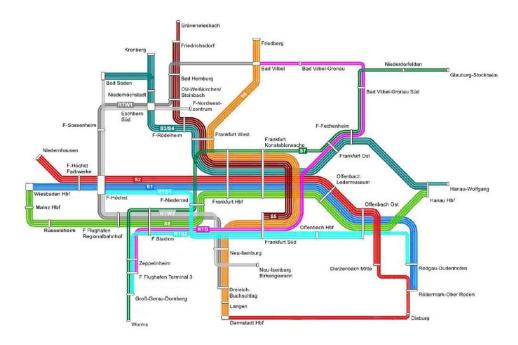


an Wochenenden im Stundentakt; die Linie S8 fährt auch unter der Woche stündlich durchgängig.

Im Kapitel "Vision" des RNVP RMV wird die zu erwartende Strukturentwicklung für die Zeit ab 2030 beschrieben und ein Angebots- und Infrastrukturkonzept entworfen mit folgenden Inhalten:

- Bau eines Fernverkehrstunnels zur Entlastung des Frankfurter Hauptbahnhofes und den stark belasteten Zulaufstrecken und Mainquerungen
- Ergänzung der S-Bahn Rhein-Main um ein Ringkonzept (Regionaltangente Ost, Regionaltangente Süd (RTS), Regionaltangente Nord)
- Weitere Ausbaumaßnahmen im S-Bahn-Netz, v.a. das Maßnahmenpaket S-Bahn<sup>plus</sup> II (u.a. Umbauvorschläge für den zweigleisigen Ausbau zwischen Offenbach Ost und Mühlheim) sowie eine mögliche Weiterführung der nordmainischen S-Bahn bis zum Haltepunkt Hanau-Wolfgang

Abbildung 12: Netzgrafik S-Bahn-Zielkonzept mit Tangenten-Ring



Quelle: RMV GmbH, Regionaler Nahverkehrsplan, 2021



Abbildung 13: Vom Tangentenkonzept zum Schienenring



Quelle: RMV GmbH, 2021

### 3.3.10 Nahverkehrsplan 2022 ff. des Kreises Offenbach (2022)

Stadt und Landkreis Offenbach verfügen über zahlreiche verkehrliche Verflechtungen, was sich in den Maßnahmen Nahverkehrsplan des benachbarten Landkreises deutlich macht. Der Nahverkehrsplan des Kreises formuliert Maßnahmen für zahlreiche Linien im Kreisgebiet und für Relationen, die das Offenbacher Stadtgebiet berühren. Inwieweit eine Umsetzung der Maßnahmen erfolgen kann, ist in der Angebotskonzeption im Kap. 9 dieses NVP dargestellt.

- OF-97: Geplant ist im NVP des Kreises Offenbach die Verlängerung der Linie über Heusenstamm und Rodgau-Hainhausen hinaus über das neue Wohngebiet Rodgau-West und Jügesheim zum neuem Verknüpfungspunkt in Dudenhofen an der Hegelstraße (Anschluss u.a. zu den Linien X99 und OF-99). Bedienung Mo-Sa in der HVZ und TVZ im 30-Minuten-Takt, sonst im Stundentakt.
- X 32: Geplant ist im NVP des Kreises Offenbach die Einrichtung einer Expressbuslinie im 30-Minuten-Takt (in der Hauptverkehrszeit) zwischen Obertshausen, Mühlheim und Offenbach Ostbahnhof.
- X 83: Geplant ist im NVP des Kreises Offenbach die Verdichtung des Bedienungsangebotes (Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30-MinutenTakt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60-Minuten-Takt, in Abstimmung mit dem RMV.
- Linie 120: Geplant ist im NVP des Kreises Offenbach die Verkürzung des Linienweges auf den Abschnitt zwischen Mühlheim Bf. Nordseite und Offenbach und eine Taktausweitung im 30 Minuten-Takt abends bzw. am Wochenende; der Fahrtabschnitt Mühlheim Obertshausen soll von der Linie OF-32 und X 32 sowie von der Verstärkerlinie V32 (die auch Schülerfahrten



der bestehenden Linie V20 auf Offenbacher Stadtgebiet ersetzen soll) in Zuständigkeit der kvgOF übernommen werden.

■ Linie 551: Geplant ist im NVP des Kreises Offenbach die Verdichtung des Bedienungsangebotes (Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30-Minuten-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60-Minuten-Takt), in Abstimmung mit dem RMV.

### 3.3.11 Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main 2025 (2021)

Das Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main 2025 umfasst nur einzelne Maßnahmen, die zu einer Veränderung von ÖPNV-Angeboten auf den Relationen von und nach Offenbach führen:

- Maßnahmenbündel Neues Straßenbahnnetz: neue Führung der Linie 16 von Offenbach Stadtgrenze nach Höchst, Führung der Linie 19 (statt Linie 15) zwischen Offenbach Stadtgrenze und Friedberger Warte
- Perspektivnetz Straßenbahn: Im Perspektivnetz Straßenbahn werden Linienerweiterungen über die bestehenden Endpunkte Offenbach Stadtgrenze und Hugo-Junkers-Straße hinaus über die Frankfurter Straße bzw. über den Main und die Kaiserstraße nach Offenbach Hauptbahnhof vorgeschlagen

### 3.3.12 Nahmobilitätsplan (2017)

Der 2017 erarbeitete Nahmobilitätsplan beschreibt Handlungsfelder und Maßnahmen, um die Nutzung von Fuß und Rad in der Innenstadt und zur Innenstadt attraktiver zu machen. Der Nahmobilitätsplan soll als "Blaupause" auf alle Stadtteile übertragbar sein und wurde in den kürzlich aufgestellten VEP integriert.

### 3.3.13 Fortschreibung des kommunalen Altenplanes (2017)

Im Juni 2017 wurde die Fortschreibung des kommunalen Altenplans der Stadt Offenbach von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Die Planung gibt Auskunft über infrastrukturelle Bedarfe älterer Menschen sowie zentrale Forderungen und formuliert Handlungsempfehlungen. Im Hinblick auf die Nahverkehrsmobilität älterer Menschen wurden folgende Punkte benannt:

- Sicherung der Nahmobilität in den Abendstunden, möglichst durch den Linienverkehr
- In Abendstunden die Möglichkeit von Sammeltaxis mit festen Haltestellen anbieten vor allem an Veranstaltungsorte
- Anbieten eines Kombiticket in Verbindung mit Veranstaltungen



 Beschriftung und Platzierung von Fahrplänen so wählen, dass die Lesbarkeit bei Tag und Nacht gewährleistet ist

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll verstärkt auch aus der Perspektive älterer Nutzerinnen und Nutzer betrachtet und gestaltet werden. Mit dem Angebot der Seniorenbusschule und dem Fahrgastbeirat ist die NiO bereits für das Thema sehr aufgeschlossen. Angeregt wurde, dieses Thema auch in anderen Verkehrsunternehmen verstärkt zu diskutieren und weitere Maßnahmen zu entwickeln.

# 3.3.14 Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahn nach Offenbach (2022)

In Zusammenarbeit der Stadt Frankfurt am Main, des RMV und der Stadt Offenbach erfolgt aktuell die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahn nach Offenbach. Für die Grobkonzeptentwicklung werden derzeit verschiedene Trassenvarianten und Angebotskonzepte geprüft.

Nach der Prüfung der Trassenvarianten erfolgt die Prüfung der Machbarkeit einer Umsetzung des Straßenbahnkonzepts. Die Bearbeitung dieser Untersuchung soll im Laufe des Jahres 2023 abgeschlossen sein.

# 3.3.15 Ergebnisse der Untersuchung "Städte in Bewegung - Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten" (2020)

Im Mai 2020 veröffentlichte Agora Verkehrswende die Ergebnisse der Untersuchung "Städte in Bewegung - Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten". Die Publikation soll Zahlen, Daten und Fakten liefern, wie weit die Verkehrswende in den Städten bereits gekommen sind – und wie viel noch zu tun ist (Quelle: Agora Verkehrswende: Städte in Bewegung - Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten (Mai 2020).

Grundlage für die Standortbestimmung ist die Studie "Mobilität in Deutschland", kurz: MiD, deren Daten 2017, also vor der Corona-Pandemie erhoben wurden. Mit Hilfe der MiD wurden 35 Städte ausgewählt, für die belastbare Daten in allen relevanten Kategorien vorliegen, und Profile erarbeitet, die eine schnelle Übersicht über vielfältige Mobilitätskennziffern der ausgewählten Kommunen ermöglichen und einen Vergleich zwischen ihnen zulassen.

Die Studie wurde vor Beginn der Corona-Pandemie weitgehend fertiggestellt. Das Fazit der Untersuchung und die erarbeiteten Leitlinien und Handlungsempfehlungen nehmen aber bereits die ersten Eindrücke der Pandemiezeit mit auf.

### Folgende Leitlinien zur Mobilitätswende werden benannt:

1. Kommunen, Bund und Länder nutzen die Chance, den Stadtverkehr krisenfest und klimagerecht zu gestalten.





- 2. Ein krisenfester und klimagerechter Stadtverkehr stärkt die Stadt als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum.
- 3. Öffentliche Verkehrsunternehmen gewinnen Fahrgäste zurück und bauen ihr Angebot mit Unterstützung von Bund, Ländern und Kommunen aus.
- 4. Die Digitalisierung im Verkehr wird forciert und dafür eingesetzt, Verkehrsströme zu optimieren und umweltfreundliche Mobilität zu stärken.
- 5. Fuß- und Radverkehr (sowie der ÖPNV) bekommen mehr Platz, weil sie besonders nachhaltig sind und sich in der Pandemie bewährt haben.
- 6. Politik und Verwaltung sind bereit, vermehrt Experimente zu wagen, Innovationen aufzugreifen und Verfahren zu beschleunigen.
- 7. Bund und Länder verbessern die Rahmenbedingungen und erhöhen die Finanz- und Personalressourcen für die Mobilitätswende.



### Die Studie formuliert folgendes Fazit unter dem Titel "Wie Städte die urbane Verkehrswende gestalten können":

#### Verkehr gestalten statt verwalten

Erste Ansätze zur Verkehrswende sind in vielen Städten erkennbar. Dabei sind die Unterschiede zwischen den einzelnen Städten groß – und nicht zufällig, sondern das Ergebnis kommunaler Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte. Was überall gleich ist: Das Tempo der Umsetzung ist zu langsam. Jede Kommune hat es selbst in der Hand, die Verkehrswende zu gestalten und auf die eigene Situation zuzuschneiden. Dabei zeigen die Ergebnisse, dass bloße Verwaltung und das Umsetzen von Einzelmaßnahmen für eine Verkehrswende nicht reichen. Die Kommunen müssen strategisch vorgehen und durch den gezielten Einsatz ihrer verkehrs- und stadtplanerischen Instrumente ihren Handlungs- und Gestaltungsspielraum voll ausschöpfen.

### Tempo machen und Maßnahmen mutig umsetzen

Der Wunsch der Bevölkerung nach grünen, lebenswerten Städten ist so groß wie nie. Weltweit zeigen Stadtregierungen, dass sie mit nachhaltiger Verkehrspolitik Wahlen gewinnen können, auch in Deutschland. Gleichzeitig gibt es in Deutschland so viele Autos wie noch nie – knapp 48 Millionen. Allein durch die Förderung umweltfreundlicher Angebote wird die urbane Verkehrswende daher nicht gelingen. Kommunen sollten die Wechselstimmung nutzen und die Verkehrswende endlich auch mit anspruchsvollen Push-Maßnahmen voranbringen, wie zum Beispiel: flächendeckendes Parkraummanagement inklusive Sanktionierung von Verstößen, Umweltzonen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Bepreisung umweltschädlicher Verkehre.

### ÖPNV als Rückgrat der Verkehrswende stärken...

Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) an den zurückgelegten Wegen variiert stark – von 5 Prozent in Ansbach bis zu 26 Prozent in Berlin. Generell gilt: Je kleiner die Stadt, desto schlechter das Angebot. Für einen starken ÖPNV in den Städten braucht es bessere Angebote und neue Modelle einer dauerhaft gesicherten Finanzierung durch Dritte (wie zum Beispiel das Bürgerticket, bei dem alle Einwohnerinnen und Einwohner den ÖPNV mittragen). Dafür sind insbesondere in den großen

Städten die ÖPNV-Kapazitäten zu erweitern. In kleinen Städten ist die Nachfrage weniger gebündelt und deshalb schwerer zu bedienen. Hier braucht es ergänzend zum etablierten ÖPNV neue Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing und Ridepooling.

### ...und mit neuen Dienstleistungen zum Mobilitätsverbund weiterentwickeln

Neue Mobilitätsdienstleistungen wie das Sharing von Autos, Fahrrädern, Scootern und Tretrollern ermöglichen individuelle Alltagsmobilität ohne eigenes Auto – in allen Stadttypen. Die Ergebnisse zeigen: In 32 der 35 untersuchten Städte gibt es bereits ein Carsharing-Angebot. Und wo die Angebote attraktiv sind, werden diese auch nachgefragt. Kommunen sollten das örtliche ÖPNV-Angebot nicht nur um Mobilitätsdienstleistungen erweitern, sondern beide eng miteinander verzahnen. Denn nur im Zusammenspiel entwickelt sich ein attraktiver Mobilitätsverbund, der die aktuellen Verkehrsprobleme bewältigen kann.

### Mehr Raum für Fuß- und Radverkehr schaffen

"Aktive Mobilität", also Zufußgehen und Radfahren, kostet die Kommunen im Vergleich zum Pkw-Verkehr kaum etwas, schont die Umwelt, stärkt die Gesundheit und steigert die Lebensqualität in einer Stadt. Während die Bedeutung des Zufußgehens meist noch unterschätzt wird - obwohl ein Viertel bis ein Drittel aller Wege in den Städten zu Fuß zurückgelegt wird - ist das Radfahren bereits zum Gewinnerthema geworden. Kein anderes Verkehrsmittel ist so beliebt, über alle Altersgruppen hinweg. Wie viel Rad in den Städten tatsächlich gefahren wird ist sehr unterschiedlich und hängt von vielen Faktoren ab. Als ein Haupthindernis wird in Umfragen die schlechte Fahrradinfrastruktur genannt. Hier können Kommunen gezielt gegensteuern: durch den Ausbau sicherer Fuß- und Radwege. Dabei helfen wiederum Push-Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr einschränken und den Raum in der Stadt gerechter



### Ladeinfrastruktur ausbauen und kommunale Flotten elektrifizieren

In einer menschengerechten Stadt kommen die meisten Haushalte ohne eigenes Auto aus – und die verbleibenden Autos fahren elektrisch. Doch bislang kommt die Elektrifizierung des Autoverkehrs nur langsam voran. Das gilt für die Zahl der Fahrzeuge genauso wie für die Zahl der Ladepunkte. In allen untersuchten Kommunen ist eine Ladeinfrastruktur vorhanden, oft ist sie aber nur rudimentär ausgebaut. Auch hier sollten Städte und Gemeinden ihre Gestaltungsaufgabe wahrnehmen. Sie können die Elektrifizierung schneller voranbringen, indem sie den Ausbau der Ladeinfrastruktur koordinieren und attraktive Orte für Lade-Hubs ausweisen. Und sie können eine Vorbildfunktion übernehmen, indem sie ihre eigenen Flotten inklusive der Busse im ÖPNV auf Stromantrieb umstellen.

### Menschen beteiligen, informieren und motivieren

Verkehrswende bedeutet Veränderung und Veränderung fällt vielen Menschen meist schwer. Kommunen können den Menschen die Veränderung ihrer Mobilitätsroutinen erleichtern – durch attraktive Angebote, Beteiligung an Entscheidungsprozessen und professionelle Kommunikation. Dafür müssten die Kommunen mehr in Partizipation und Kommunikation investieren. Doch diese Investitionen lohnen sich, denn die urbane Verkehrswende bringt mehr Lebensqualität für alle und letztendlich mehr Identifikation der Menschen mit ihrer Stadt.

### Mehr Handlungsspielraum vom Bund einfordern

Kommunen können die urbane Verkehrswende gestalten – aber nur soweit, wie es der Bund zulässt. Der Bund sollte den Handlungsspielraum für Kommunen erweitern, insbesondere im Straßenrecht und im Straßenverkehrsrecht. Dabei kommt es vor allem darauf an, den Pkw nicht länger besserzustellen, sondern die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen – Bedürfnisse etwa nach Gesundheit, Sicherheit, Komfort, Bezahlbarkeit und auch nach Schutz vor den Folgen des Klimawandels.

Quelle: Agora Verkehrswende, 2020, Seite 4-5



#### 3.3.16 Beweg dein Quartier (2022)

Das Projekt "Beweg Dein Quartier" will Mobilität zunächst in zwei Testquartieren neu denken, Möglichkeitsräume eröffnen, neue Gewohnheiten etablieren und gemeinsam mit den Menschen vor Ort Projekte für eine bessere Mobilität der Zukunft und mehr Lebensqualität im Quartier entwickeln – und so zur Reduzierung der CO2-Emmissionen beitragen.

In zwei Quartieren (Nordend und Hafen) – mit unterschiedlichen Ausgangslagen für die Mobilitätswende – werden zwei in dieser Form neue und innovative Beteiligungsansätze erprobt. Die Visionen für die Zukunft werden mit den Menschen vor Ort verhandelt – im Dialog und beim Ausprobieren.

Zielsetzungen des Projektes sind:

- Das Mobilitätsverhalten der Nutzenden in Frage stellen und ihre Wahrnehmung des Quartiers in Erfahrung bringen und mittels neuer Angebote öffnen.
- Gemeinsam mit den Bewohnerinnen und Bewohnern, Nutzenden sowie Stakeholdern und der Verwaltung Pläne zur mittel- und langfristigen Umgestaltung der urbanen Mobilität im Quartier entwickeln.
- Das Thema Mobilität soll dabei nicht isoliert, sondern als integraler Bestandteil des Alltags betrachtet werden. Erfahrungen haben ergeben, dass so leichter Lösungen entwickelt werden, die von allen getragen werden.
- Es geht also weniger um große Infrastrukturvorhaben als den Dialog über Mobilität und die Veränderung des Mobilitätsverhaltens für eine nachhaltige und von den Nutzenden getragene Transformation.

#### 3.4 Raumstruktur

Die Verkehrsnachfrage insgesamt und damit auch die ÖPNV-Nachfrage werden bestimmt von den raumstrukturellen Rahmenbedingungen (z. B. Verteilung der Verkehrsquellen und –ziele, Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur, Bevölkerung) und deren prognostizierter bzw. geplanter künftiger Entwicklung. Mit Blick auf die Ausrichtung des künftigen ÖPNV sind auch das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsentwicklung für den NVP von Interesse.

In den nachfolgenden Abschnitten werden die relevanten Rahmenbedingungen dargestellt.

#### 3.4.1 Lage und Anbindung

Offenbach ist kreisfreie Stadt und Oberzentrum mit rund 143.000 Einwohnern in rund 73.000 Haushalten (Einwohner der Stadt Offenbach nach Statistischen Bezirken, Amt für Statistik und Wahlen, Stichtag 30.09.2022) in der Mitte des polyzentrischen Ballungsraums Rhein-Main. Im Norden und Westen grenzt Frankfurt





am Main an das Stadtgebiet, im Süden und Osten der Landkreis Offenbach; ferner bildet im Norden der Main auf einem kurzen Abschnitt die Grenze zum Main-Kinzig-Kreis.

An das Bundesfernstraßennetz ist Offenbach über die das Stadtgebiet berührenden Bundesautobahnen 3 und 661 angebunden. Weitere Bundes- und Landesstraßen verbinden Offenbach mit den umgebenden Städten und Gemeinden und schaffen gemeinsam mit den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen gute Rahmenbedingungen für den motorisierten Individualverkehr.

Offenbach wird nicht im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) bedient. Der Frankfurter Hauptbahnhof als wichtiger Knoten des SPFV ist von Offenbach aus mit S-Bahnen und Regionalzügen innerhalb von 10 bis 15 Minuten erreichbar. Weitere Anschlüsse zum SPFV werden über den Hanauer Hauptbahnhof hergestellt, der ebenfalls binnen rund 10 Minuten mit dem regionalen SPNV zu erreichen ist. Insbesondere die durch das Zentrum der Stadt verlaufende S-Bahnstrecke mit den Stationen Kaiserlei, Ledermuseum, Marktplatz und Offenbach Ostbahnhof (sowie Bieber und Waldhof) bildet ein für Offenbach wichtiges Rückgrat des Schienenpersonenverkehrs.

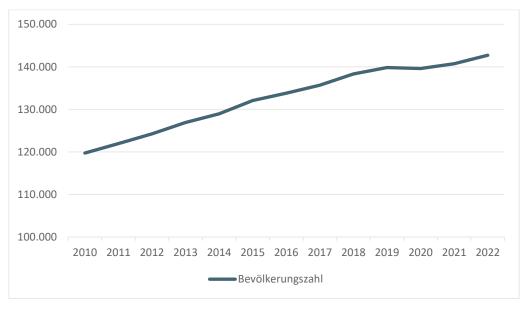
Bemerkenswert ist das kompakte Siedlungsgebiet mit seiner hohen Dichte: mit knapp 3.186 Einwohnern je km² Siedlungs- und Verkehrsfläche nimmt Offenbach bundesweit einen Spitzenplatz hinsichtlich der Siedlungsdichte ein.

#### 3.4.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Die Einwohnerzahl Offenbachs ist seit 2017 (rund 136.000 Einwohnerinnen und Einwohner) um rund 7.000 auf nun rund 143.000 stark gestiegen (ca. +5,1%). Seit 2011 (rund 122.000 Einwohnerinnen und Einwohner) steigt die Einwohnerzahl um etwa 1 % pro Jahr. In der Altersstruktur zeigt sich, dass Offenbach mit einem Durchschnittsalter von nur 41 Jahren (Stand Dezember 2020) eine im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (45 Jahre, 2019) junge Bevölkerung hat (Stadt Offenbach, Amt für Statistik und Wahlen, Altersdurchschnitt, IV/2020; Destatis, Durchschnittsalter auf Grundlage des Zensus 2011 (Stand: 19.06.2020)).



Abbildung 14: Bevölkerungsentwicklung Offenbach



Quelle: Stadt Offenbach, Stand: 30.06.2022, eigene Darstellung

Die Stadt ist mittlerweile in 21 Stadtteile gegliedert. Der bevölkerungsreichste Stadtteil ist Zentrum mit ca. 17.500 Einwohnerinnen und Einwohnern, gefolgt von Bieber mit 16.800 und Nordend mit rund 14.000.

Die Entwicklung der Einwohnerzahlen auf Stadtteilebene zwischen den Jahren 2015 und 2020 verdeutlicht, dass sich die Bevölkerungsentwicklung ungleichmäßig verteilt. Während die Stadtteile Waldheim, Bieberer Berg, Hafen, Lindenfeld und Senefelderquartier besonders hohe Zuwachsraten aufweisen, haben die Stadtteile Kaiserlei und Rosenhöhe überdurchschnittlich starke Bevölkerungsrückgänge zu verzeichnen.

Bei der Betrachtung des ökonomischen Status' der Offenbacher Haushalte fällt auf, dass der Anteil der Haushalte mit niedrigen Status leicht unter dem Bundesdurchschnitt liegt (OF: 21%, DE: 22%). Der Anteil der Haushalte mit einem hohen ökonomischen Status liegt mit 4% unter dem deutschlandweiten Anteil. Auffällig ist, dass mehr als die Hälfte der Haushalte einem mittleren ökonomischen Status zugeordnet werden. Zur Berechnung der Anteile wurde das verfügbare Haushaltseinkommen auf die Personenzahl sowie die Zusammensetzung des Haushaltes bezogen (infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach).



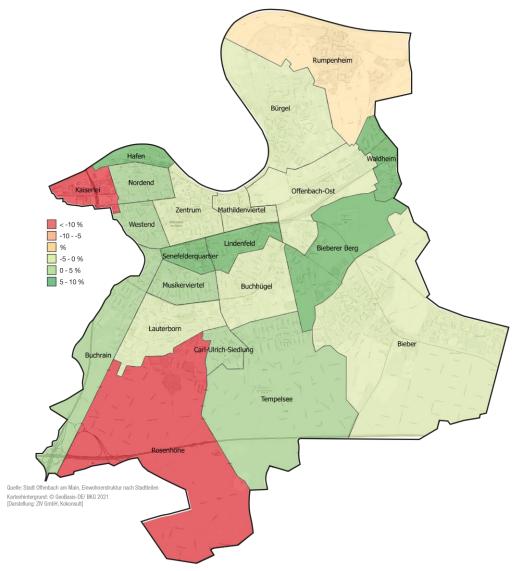


Abbildung 15: Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen 2015 – 2020

Quelle: Entwurf VEP 2035 der Stadt Offenbach, 2022

#### 3.4.3 Beschäftigung, Ausbildung, Einkauf und Freizeit

#### Beschäftigung und Pendelnde

Die Stadt Offenbach ist sowohl ein wichtiger Wohn-, als auch Arbeitsstandort. Im Jahr 2022 (Stichtag 30.06.2022) arbeiteten am Arbeitsort Offenbach rund 48.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Die Beschäftigtenzahl erfuhr damit seit 2017 (47.600) eine leichte Steigerung von rund 400 Beschäftigten, (Stadt Offenbach, Amt für Statistik und Wahlen, Statistischer Vierteljahresbericht, II/2022). Im Vergleich zu den stark steigenden Bevölkerungszahlen der letzten Jahre ist keine entsprechende Entwicklung bei den Beschäftigtenzahlen zu verzeichnen.



Die Ergebnisse der Untersuchung "Mobilität in Deutschland – Regionalbericht Stadt Offenbach" (Befragung zwischen Mai 2016 und September 2017, Veröffentlichung im Mai 2019) zeigen folgende Tätigkeiten der Einwohnerinnen und Einwohner (infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach:

- 5% sind Studierende
- 11% sind nicht berufstätig
- 11% sind teilzeitbeschäftigt (11 bis 35 Stunden pro Woche)
- 17% sind in Rente oder pensioniert
- 19% sind Kinder bzw. Schülerinnen oder Schüler
- 34% sind vollzeitbeschäftigt (inkl. Auszubildende)
- Sonstige: 3%

Räumlich bilden die Innenstadt, das Kaiserlei-Areal sowie die Gewerbegebiete entlang der Mühlheimer Straße sowie am Taunus-, Odenwald- und Spessartring Arbeitsplatzschwerpunkte.

Täglich pendeln im Jahr 2020 knapp 35.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus Offenbach in benachbarte Städte und Landkreise; rund 25.900 pendeln von diesen in die Stadt Offenbach zum Arbeiten (Bundesagentur für Arbeit Pendleratlas 2020). Die maßgeblichen Pendelndenbeziehungen bestehen nach Frankfurt am Main (rund 20.800 Auspendelnde, rund 5.500 Einpendelnde), in den Kreis Offenbach (rund 6.900 Auspendelnde, rund 10.900 Einpendelnde) sowie in den Main-Kinzig-Kreis (rund 1.800 Auspendelnde, rund 4.1000 Einpendelnde). In den vergangenen Jahren hat die Zahl der Berufsauspendelnden stark zugenommen, die Einpendelndenquote ist rückläufig.

Tabelle 1: Ein- und Auspendelnde (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

	Auspendelnde pro Tag	Einpendelnde pro Tag
Frankfurt am Main	20.806	5.476
Kreis Offenbach	6.886	10.887
Main-Kinzig-Kreis	1.791	4.064
Main-Taunus-Kreis	1.328	721
Groß-Gerau	1.136	675
Hochtaunuskreis	960	728
Wetteraukreis	669	1.327
Stadt Darmstadt	543	362



	Auspendelnde pro Tag	Einpendelnde pro Tag
Darmstadt-Dieburg	416	1.022
Wiesbaden	411	k.A.
Aschaffenburg	k.A.	600
Summe	34.946	25.862

Quelle: Bundesagentur für Arbeit Pendleratlas, 2020

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine weitere Differenzierung der relevanten Relationen der Pendelnden im näheren Umfeld der Stadt Offenbach (dargestellt sind nur Pendlerströme über 500, Daten aus 2019).

Festzustellen ist, dass die Orte mit den meisten Relationen entlang der Schienenstrecken liegen, die von Offenbach aus direkt erreichbar sind. Lediglich aus/ nach Neu-Isenburg und Dreieich bestehen keine direkten Schienenanbindung.

Tabelle 2: Auswahl sozialversicherungspflichtiger Ein- und Auspendelnder nach und von Offenbach

	Auspendelnde nach	Einpendelnde aus
Mühlheim am Main	740	2.230
Rodgau	400	1.700
Obertshausen	630	1.490
Hanau	780	1.420
Dietzenbach	980	1.020
Heusenstamm	470	880
Seligenstadt	150	620
Dreieich	610	540
Neu-Isenburg	1.000	550
Hainburg	60	520
Rödermark	170	520

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Ein- und Auspendler nach Kreisen, Stichtag 30.06.2019, nur Pendlerströme über 500



#### **Ausbildung und Schule**

Neben der Beschäftigung hat auch der Ausbildungsverkehr eine große Bedeutung auf das Verkehrsgeschehen. In Offenbach befinden sich 16 Grundschulen, 15 weiterführende Schulen sowie fünf berufsbildende Schulen.

In der folgenden Tabelle wird das Hauptaugenmerk auf die weiterführenden Schulen und berufsbildenden Schulen gelegt.

Tabelle 3: Weiterführende und Berufliche Schulen in Offenbach

Schule	Schulform	Schüler (2015)	Schüler (2018)	Schüler (2020)
Leibnizschule	Gymnasium	1.229	1.276	1.337
Albert-Schweitzer- Schule	Gymnasium	1.136	1.172	1.213
Schillerschule (IGS)	Integrierte Gesamtschule	939	969	967
Marienschule (Privater Träger)	Realschule mit Förder- und Oberstufe	875	k.A.	k.A.
Rudolf-Koch-Schule	Gymnasium	854	935	937
Edith-Stein-Schule (IGS)	Haupt- und Realschule mit Mittelstufe	756	780	760
Bachschule / IGS Lindenfeld	Haupt- und Realschule mit Förderstufe	572	563	557
Geschwister-Scholl- Schule	Haupt- und Realschule mit Förderstufe	571	589	616
Ernst-Reuter-Schule	Grund-/Haupt- und Real- schule mit Förderstufe	478	540	646
Mathildenschule	Grund-/Haupt- und Real- schule mit Förderstufe	391	437	461
Marianne-Frostig- Schule (Privater Trä- ger)	Grund-/Haupt- und Real- schule mit Förderstufe	120	k.A.	Ca. 125
Summe		7.921	7.261	7.619
Ludwig-Dern-Schule	Förderschule	201	200	191
Erich-Kästner-Schule	Förderschule	160	151	141
Fröbelschule	Förderschule	115	122	135



Schule	Schulform	Schüler (2015)	Schüler (2018)	Schüler (2020)
Oswald-von-Nell- Breuning-Schule (Priv. Träger)	Förderschule	k.A.	k.A.	k.A.
Summe		476	473	467
Theodor-Heuss-Schule	Berufliche Schulen	1.688	2.097	1.963
Gewerblich techni- sche Schulen	Berufliche Schulen	1.374	1.432	1.259
Käthe-Kollwitz-Schule	Berufliche Schulen	1.220	1.311	1.360
Marienschule	Berufliche Schulen	28	k.A.	29
August-Bebel-Schule	Berufliche Schulen	k.A.	k.A.	k.A.
Summe Berufliche Schulen		4.310	4.840	4.728

Quelle: Stadt Offenbach/Magistrat der Stadt Offenbach, eigene Recherche; 2020

Ein Teil der Schulen liegt abseits der Hauptverkehrsachsen im Stadtgebiet verteilt. Insbesondere die beiden beruflichen Schulen in der Buchhügelallee mit ihren zusammen fast 3.300 Schülern und einer hohen Bedeutung für das Umland liegen günstig für den Individualverkehr an der B43 und sind im ÖPNV über den Bahnhof Offenbach Ost an die leistungsfähigen S-Bahn-Achsen angebunden.

Als weitere Ausbildungseinrichtung ist die Hochschule für Gestaltung zu nennen, die derzeit rund 750 Studierende und 150 Lehrende und Mitarbeitende umfasst. Der Hauptcampus liegt an der Schlossstraße. Ein Außenstandort der HfG befindet sich in der Geleitsstraße.

#### Handel und Freizeit

Zentraler Einkaufsbereich in Offenbach ist die Innenstadt im Bereich Marktplatz, Frankfurter Straße, Wilhelmsplatz, in diesem Innenstadtbereich befindet sich auch das KOMM-Center als ein Ziel des Einkaufsverkehrs. Großflächiger Einzelhandel findet sich im Weiteren am Odenwaldring (Ring-Center) und an der Sprendlinger Landstraße. Die Stadtteilzentren in Bieber und Bürgel verfügen überwiegend über eine intakte Einzelhandelsstruktur für Waren des täglichen Bedarfs.

Im Ballungsraum Rhein-Main existieren eine Reihe von regional bedeutsamen Einkaufsmöglichkeiten wie etwa die Zeil in Frankfurt.

An stadtweit und regional bedeutsamen Kultur- und Freizeiteinrichtungen sind das Capitol und die Stadthalle als Konzert- und Veranstaltungshäuser sowie die Kinos in der Stadtmitte und der MTW Club am Nordring zu nennen. Für Sportver-



anstaltungen hat das OFC-Stadion am Bieberer Berg überregionale Bedeutung. Eine Reihe weiterer Sportstätten sind im Stadtgebiet verteilt mit einer vorrangig lokalen Bedeutung.

#### 3.5 Mobilität und Verkehr

#### 3.5.1 Motorisierung

Ende Juni 2022 waren in Offenbach insgesamt rund 75.800 Fahrzeuge zugelassen (davon rund 3.600 Anhänger und rund 61.700 Pkw). Mit einem Motorisierungsgrad von 431 Pkw auf 1.000 Einwohner ist Offenbach im Regierungsbezirk Darmstadt weniger motorisiert als die Städte Frankfurt (452), Darmstadt (460) oder Wiesbaden (589) (Kraftfahrt-Bundesamt: Fahrzeugzulassungen (FZ), Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken, 01.01.2020).

Die Umfrage im Rahmen der MiD 2017, Regionalbericht Stadt Offenbach, ergab, dass 35% der Haushalte keinen Pkw besitzen. Im Umkehrschluss bedeutet dies wiederum, dass durchschnittlich auf jeden Haushalt 0,8 Pkw kommen.

## 3.5.2 Ergebnisse der Untersuchung "Mobilität in Deutschland" (2017)

Die Erhebung "Mobilität in Deutschland – MiD 2017" wird als Leitstudie zum Alltagsverkehr in Deutschland vom zuständigen Bundesministerium beauftragt. Ziel der Erhebung ist es, die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger zusammen mit grundlegenden Merkmalen der Haushalte und Personen zu erfassen. Neben einer deutschlandweiten Studie, die auf Vorgängerstudien aus den Jahren 2002 und 2008 aufbauen, wurden einzelne, regionale Studien durchgeführt. Dazu wurden in Offenbach im Jahr 2017 1.354 Personen in 732 Haushalten zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt und dabei 4.121 Wege erfasst (infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach).

#### Verkehrsmittelwahl nach Wegen

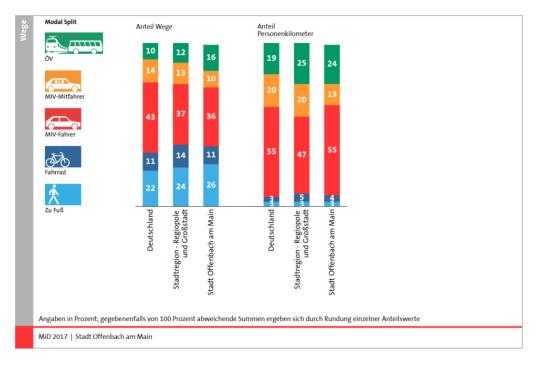
Der MIV-Anteil (MIV-Fahrer und -Mitfahrer) am Modal Split in Offenbach liegt bei 46%. Damit liegt der Wert nach wie vor deutlich unter den MIV-Anteilen für Hessen und Deutschland (je 57%).

Beim ÖV-Anteil liegt Offenbach mit 16% über dem Durchschnitt. Der Anteil ist höher als der deutschlandweite Anteil (10%) und auch höher als im Raumtyp "Regiopole und Großstadt" (zu dem Offenbach zugeordnet ist), bei dem dieser bei 12% liegt. Die Begründung hierfür kann einerseits im kompakten Stadtbild, im für die Stadtgröße zum Erhebungszeitpunkt überdurchschnittlichen ÖPNV-Angebot sowie im geringen Motorisierungsbesatz liegen.

Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl nach Wegen







Quelle: MiD Regionalbericht Stadt Offenbach, 2019

Die durchschnittliche Wegezahl pro Person und Tag in Offenbach betrug 3,0 und verteilt sich auf eine mittlere Wegelänge von rund 4 km. Davon weicht die mittlere Wegelänge der ÖV-Wege mit rund 7 km deutlich ab.

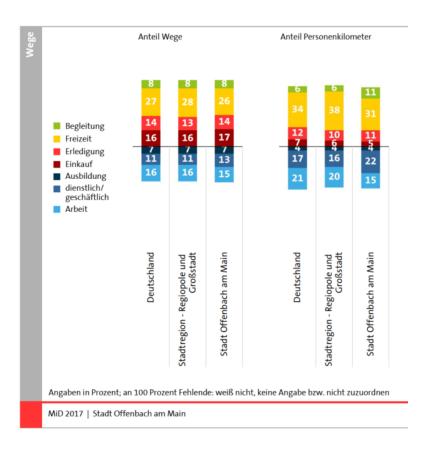
Der Binnenverkehr macht 59% aller Wege aus (bei einer durchschnittlichen Wegelänge von 1,9 km). Hier wird deutlich, dass Offenbach eine Stadt der kurzen Wege ist. Denn 42% des Binnenverkehrs werden zu Fuß, 13% mit dem Fahrrad bewältigt. In den Punkten innovativer Mobilität zeigt sich die Offenbacher Bevölkerung mit 2% Leihfahrrad und 3% Carsharing-Nutzern aufgeschlossen.

#### Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Die meisten Wege sind Wege in der Freizeit (26%) und zum Einkaufen/ Erledigung (gesamt 31%). Diese Wege werden überdurchschnittlich oft zu Fuß zurückgelegt (50% bzw. 30%), die Nutzung des ÖPNV ist mit 4% bzw. 17% unterdurchschnittlich. Die Wege zur Arbeit und zur Ausbildung haben insgesamt nur einen Anteil von unter 30%. Allerdings wird gerade auf der Fahrt zur Arbeit besonders häufig das Auto (39%) und der ÖPNV (32%) genutzt. Bei dem Wegezweck "Ausbildung" sind ÖV und Fußverkehr mit 27% und 28% die meistgenutzten Verkehrsmittel.

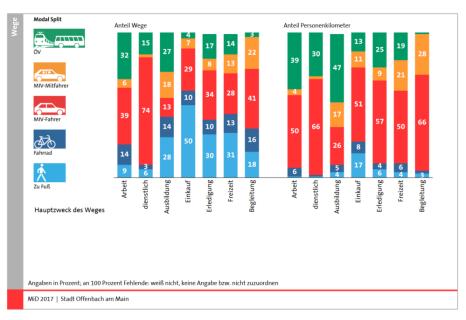


Abbildung 17: Wegezweck im Regionalvergleich



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach, 2019

Abbildung 18: Verkehrsmittel nach Wegezweck



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach, 2019



#### Nutzung des ÖPNV und weiterer Mobilitätsangebote

Rund 20% der Befragten nutzen nur selten oder nie den ÖPNV in Offenbach, 25% fahren mindestens an fünf Tagen die Woche.

78% der Offenbacher Bevölkerung sind mit dem S-Bahnangebot zufrieden, bzw. sehr zufrieden, mit dem Busangebot sind nur 72% zufrieden, bzw. sehr zufrieden. Hohe Anteile für Zufriedenheit finden sich insbesondere bei den folgenden Punkten:

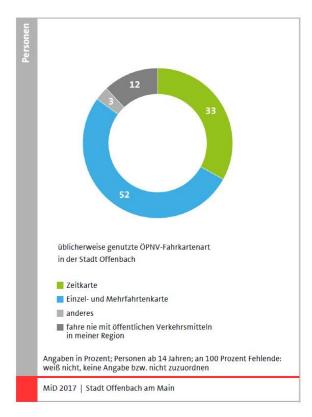
- Sicherheitsempfinden tagsüber (86%)
- Sauberkeit der Busse (87%)
- Informationen an Haltestellen (86%) und durch Ansagen (91%)
- Pünktlichkeit der Busse (37%)
- Freundlichkeit, Kompetenz des Personals in der Mobilitätszentrale (97 %)

#### Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

In Offenbach ist der Anteil der Personen, die so selten mit dem ÖPNV fahren, dass sie keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angeben können, mit 12% im Vergleich zum bundesweit erzielten Wert sehr gering. Diese Abweichung kann auf das gute ÖPNV-Angebot zurückgeführt werden.

Die Mehrheit der Offenbacherinnen und Offenbacher nutzt Einzelfahrkarten. Eine Zeitkarte nutzt jede bzw. jeder dritte Befragte.









Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach: Hinweis: In der deutschlandweiten Befragung wurden nach der Nutzung von "Einzel- und Mehrfahrtenkarten" gefragt, auch wenn im konkreten Fall wie in Offenbach Mehrfahrtenkarten nicht angeboten werden, 2019.

## Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort sowie Einstellung zur Verkehrssituation im Alltag

Die Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort zeigte, dass ÖPNV sowie das Auto mit der Gesamtnote 2,4 bzw. 2,5 sehr ähnlich bewertet werden (wobei bei Bus und Bahn die beiden höchsten Noten mit zusammen 63% einen deutlich höheren Wert ergeben als beim Auto mit 50%).

Der Vergleich der Ergebnisse mit der Verkehrsmittelwahl zeigte, dass die Befragten in Offenbach von den klassischen Verkehrsmitteln am häufigsten mit dem Auto und dem Fahrrad unterwegs sind – auch wenn die Verkehrssituation für das Fahrrad am schlechtesten bewertet wird.

Der ÖPNV ist generell in Deutschland das mit Abstand unbeliebteste Verkehrsmittel. In Offenbach steht der ÖPNV besser da. Der Anteil der Personen, die angeben, im Alltag gerne mit Bus und Bahn zu fahren, ist unter den Einwohnerinnen und Einwohnern in Offenbach mit 45% deutlich höher als im deutschlandweiten Vergleich. Ein etwa gleich großer Anteil der Bevölkerung nutzt jedoch den ÖPNV nicht gerne, obwohl die Nutzung des ÖPNV in Offenbach überdurchschnittlich hoch ist (wie die zuvor gezeigten Darstellungen zeigen).

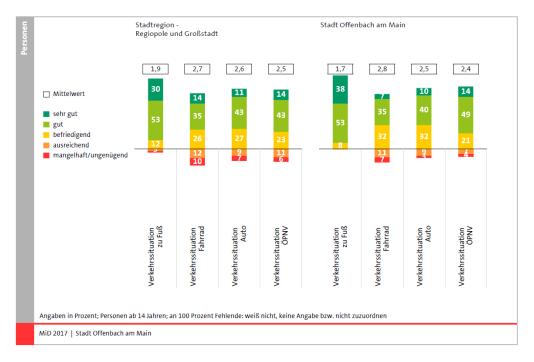
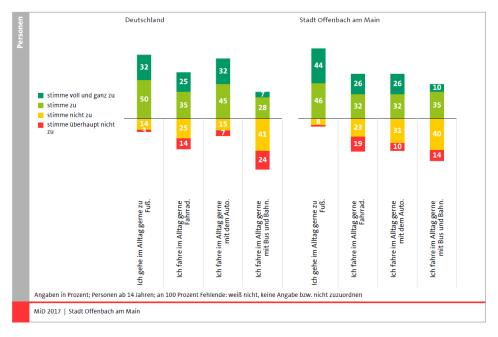


Abbildung 20: Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort

Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach, 2019

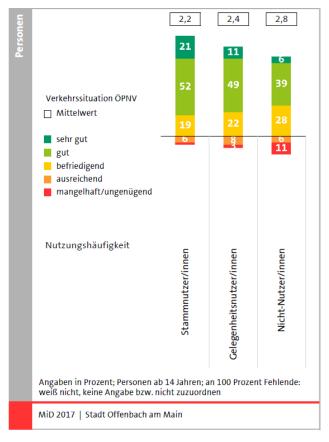


Abbildung 21: Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach, 2019

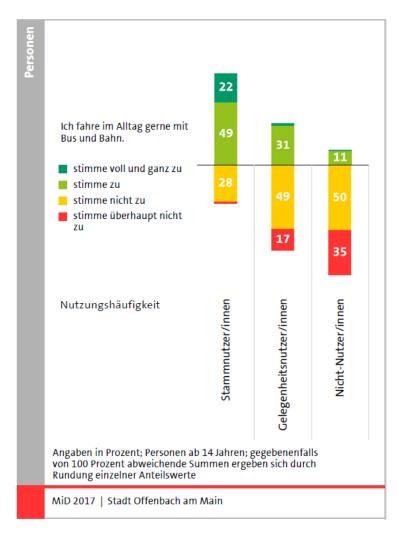
Abbildung 22: Bewertung der Verkehrssituation im ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach, 2019



Abbildung 23: Einstellung zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach Nutzungshäufigkeit



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach, 2019

#### ÖPNV-Anbindung

Zusätzlich zur Nutzungsintensität wurde auch die Anbindungsqualität bewertet. Hierzu wurden die Angaben zur Haltestellenentfernung zur jeweiligen Wohnadresse herangezogen und ein mindestens stündliches Fahrtenangebot (im Stadtgebiet Offenbach an allen Haltestellen vorhanden) berücksichtigt.

Die Haltestellentfernungen wurden zu vier Qualitätsstufen zusammengefasst:

- Sehr gut: Bahnhaltepunkt in max. 1.000 Meter Entfernung sowie Straßenbahn/- Bushaltestelle in maximal 500 Meter Entfernung (Anteil bundesweit rund 30%)
- Gut: Bahnhaltepunkt in max. 2.500 Meter Entfernung sowie Straßenbahnhalt in max. 1.000 Meter Entfernung oder Bushaltestelle in maximal 500 Meter Entfernung (Anteil bundesweit rund 30%)



- Befriedigend: Bahnhaltepunkt in max. 2.500 Meter Entfernung oder Straßenbahnhalt in max. 1.000 Meter Entfernung oder Bushaltestelle in maximal 500 Meter Entfernung (Anteil bundesweit rund 29%)
- Schlecht: Bahnhaltepunkt in mehr als 2.500 Meter Entfernung oder Straßenbahnhalt in mehr als 1.000 Meter Entfernung und Bushaltestelle in mehr als 500 Meter Entfernung (Anteil bundesweit rund 11%)

Da die Kategorisierung deutschlandweit ausgerichtet ist, ergibt sich für Offenbach keine Gleichverteilung über die Kategorien. Vielmehr kommt die Kategorie "Schlecht" überhaupt nicht und die Kategorie "Befriedigend" nur in unter 1% der Haushalte vor. Dieser auch im Vergleich mit anderen Städten untypische Umstand resultiert aus dem dichten S-Bahn- und Busnetz in Offenbach.

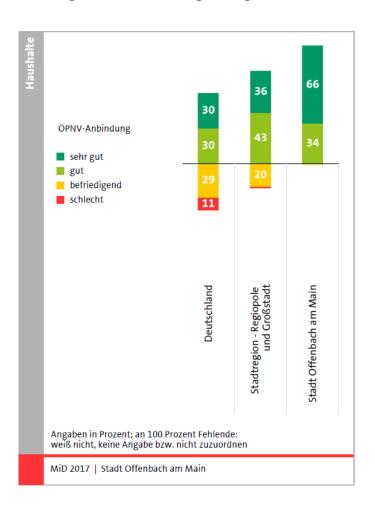


Abbildung 24: ÖPNV-Anbindung im Vergleich

Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach, 2019

34% der Haushalte finden sich in der Kategorie "gut" und sogar 66% der Haushalte erreichen die Kategorie "sehr gut". Im Vergleich mit anderen Städten in



den Stadtregionen ist dies ein bemerkenswert gutes Ergebnis. Es zeigt sich ein deutlicher Zusammenhang zwischen Anbindung und Nutzung. Unter den Personen mit einer "sehr guten" Nutzung nutzen knapp 48% den ÖPNV täglich oder wöchentlich. In der Gruppe mit "guter" Anbindung liegt dieser Anteil noch bei rund 32%.

Zu beachten ist, dass die genannten Informationen Ergebnis einer Befragung aus dem Jahr 2017 aufzeigen und keine danach eingetretenen Entwicklungen (Veränderungen während der Pandemiejahre bis hin zur Umsetzung der Einsparungen im Juli 2022) berücksichtigen.

#### 3.5.3 Nachfrage im Bus- und Bahnverkehr

Im Jahr 2022 wurden auf den Linien des Stadtbusverkehrs insgesamt rund 12,6 Mio. Fahrgäste befördert. Zu berücksichtigen ist dabei, dass u.a. durch Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie, die Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni, Juli und August, die verkürzte Führung der Linie 103 nur bis August-Bebel-Ring sowie die Anfang Juli eingeführten Einsparmaßnahmen im Stadtbusnetz teilweise deutliche Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage hatten.

Tabelle 4: Linienbezogene Fahrgastnachfragedaten im Jahr 2022

Linie	Fahrgastzahlen
101	3.845.000
102	1.252.000
103	548.000
104	1.991.000
105	1.552.000
106	798.000
107	645.000
108	1.174.000
120	646.000
V-Linien	110.000
Summe	12.561.000

Quelle: NiO, 2023

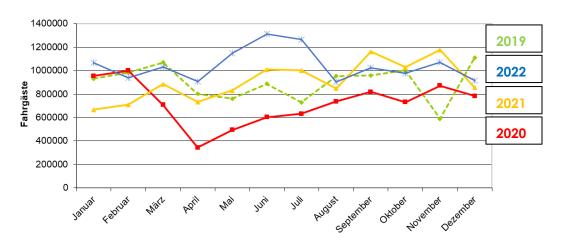
Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr zwischen den Jahren 2019 und 2022 ist in nachfolgender Grafik dargestellt:





Abbildung 25: Fahrgastzahlen Stadtbus 2019 - 2022

#### Fahrgastzahlen 2019 - 2022



Hinweis: grün: 2019; rot: 2020; gelb: 2021; blau: 2022

Quelle: NiO, 2023

Für die Linien in der Aufgabenträgerschaft des Kreises Offenbach (OF-97) sowie des RMV (X-Buslinien, Regionalbuslinien sowie S-Bahn und RE/RB-Linien) liegen keine aktuellen Fahrgastzahlen vor. Einsteigerzahlen an den SPNV-Stationen sind in Kap. 7.10 dargestellt.

### 3.6 Zukünftige Entwicklungen und Prognosen

#### 3.6.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Offenbach wird mittelfristig weiterhin von Wachstum gekennzeichnet sein. Eine Vorausschätzung des Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2019) rechnet ausgehend vom Basisjahr 2018 bis zum Jahr 2040 mit einem Zuwachs der Bevölkerung Offenbachs auf rund 147.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Dabei werden als Ausgangspunkt rund 129.000 Einwohner im Jahr 2018 zugrunde gelegt. Die Angaben des hessischen Statistischen Landesamtes und die Angaben der Statistikstelle der Stadt Offenbach weisen allerdings eine deutliche Diskrepanz auf, denn laut den Angaben der Stadt Offenbach zählte diese im Jahr 2018 bereits rund 138.300 Einwohnerinnen und Einwohner; aktuell wohnen in Offenbach rund 143.000 Menschen. Die Diskrepanz geht zurück auf die Korrektur der Bestandsbevölkerung in der offiziellen Amtsstatistik des Landes gegenüber dem amtlichen Melderegister der Stadt auf Grundlage des Zensus 2011.



Unter Annahme des Bevölkerungswachstums von 14 % für die Jahre 2018 bis 2040, die das Land Hessen in seinen Berechnungen berücksichtigt, würde die Einwohnerzahl der Stadt Offenbach bis zum Jahr 2040 weiter auf rund 158.600 Einwohner steigen. Diese Annahme würde einem Bevölkerungszuwachs in der Stadt Offenbach von über 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zwischen 2022 und 2040 entsprechen.

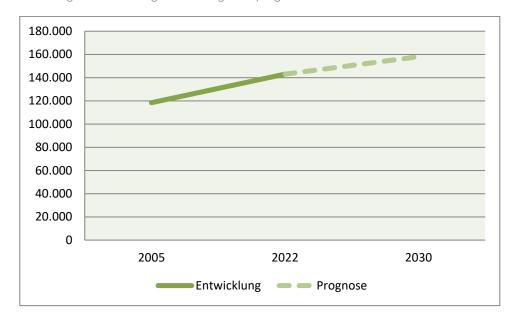


Abbildung 26: Bevölkerungsentwicklung und –prognose für die Stadt Offenbach

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Bevölkerungsdaten Stadt Offenbach und Zuwachsrate Statistisches Landesamt Hessen

#### 3.6.2 Zukünftige Siedlungsentwicklung

Neben den reinen Prognosewerten sind auch die siedlungsstrukturellen Tätigkeiten zu betrachten, die die Entwicklungsdynamik beeinflussen. Folgende Entwicklungsgebiete sind in Planung bzw. bereits teilweise realisiert und werden weiter ausgebaut:



Tabelle 5: Geplante Gebietsentwicklungen

Ort		erwartete Besied- lung		Baube- ginn	Fertigstel- lung
Bieber Nord		920 WE / ~ 2.000 EW		2019	2025 (in Realisie- rung)
Bürgel Mainzer Rin	Bürgel Mainzer Ring		430 WE / ~950 EW.		2025 (in Realisie- rung)
Marienstraße (ehe	m. Postgelände)	300 WE, Kita, Super- markt		k.A,	k. A.
Alte Post (Bismarck	cstraße 152)	Studentenwohn- heim, ca. 240 Plätze		k. A.	k. A.
Gerhard-Becker-St mertstr. (gem. Mas		130 WE /	~ 300 EW.	2035	2040
Kaiserlei		Arbeiten, Straße		2017	2030 (in Realisie- rung)
KWU-Areal	KWU-Areal 1.000 WE				k.A.
Ehem. Güterbahnhof (Quartier 4.0)		800 EW, 450 Beschäftigte		2018	2020 (in Realisie- rung)
Waldhof-West		600 WE (ca. 1.350 EW), Kita, Gewerbe		2028	2043
Lämmerspieler We	Lämmerspieler Weg/ Eibenweg 11		Datencenter		2024
Innovationscampus		Gewerbe ca. 4.000 Arbeits- plätze		2025	2040
Hafen (Rioca Offenbach Posto 9) (Ha- feninsel 29)		Hotel/ gewerblicher Beherbergungsbe- trieb		2023	
Ausbau Alten- und Pflegeheim Anni-Emmerling Haus		Erweiterung		(s) 5059	
Nachverdich- tungsprojekte in der Innenstadt	500 WE	k.A.	k.A.		

Quelle: Stadt Offenbach Masterplan 2030 und aktuelle Ergänzungen Stadt Offenbach, 2023





Die räumliche Verortung der geplanten Entwicklungen ist in der Karte 1 (Liniennetz und Entwicklungsgebiete) dargestellt.

#### 3.6.3 Nahverkehrsrelevante Projekte in Offenbach

## Umbau Marktplatz, Ausbau Haltestelle Friedensstraße und Wendeanlage Bieber Waldhof

Die Stadt Offenbach will mit dem Umbau des Marktplatzes mehr Aufenthaltsqualität am zentralen Verkehrsknoten der Stadt schaffen. Ziel ist es, den Einkaufsstandort zu stärken, die City städtebaulich attraktiver zu gestalten und dieser zwischen Marktplatz, Frankfurter Straße und Wilhelmsplatz ein einheitliches Erscheinungsbild zu geben. Nach mehreren Verschiebungen ist die Maßnahme im Mai 2021 angelaufen, bis zum Frühjahr 2023 sollen die meisten Bauarbeiten abgeschlossen sein.

Im Rahmen der Baumaßnahmen wird die Fahrbahn um zwei Meter verengt, die Gehwege entsprechend verbreitert. Aktuell darf der Pkw-Durchgangsverkehr mit 20 km/h weiter über den Marktplatz rollen. Alle Haltestellen des Busverkehrs bleiben bestehen bzw. werden nach Abschluss des Umbaus wieder eingerichtet.

Die Zeltdach-Haltestelle vor der Schwanen-Apotheke wurde erneuert: Dieses 40 Quadratmeter große Dach dient Wartenden als Wetterschutz und ist mit Kräutern und Gräsern begrünt.

Ein weiteres Ziel des Umbaus ist es, den Autoverkehr zu reduzieren, den Radverkehr zu fördern und die Sicherheit für alle zu erhöhen. Zwischen Frankfurter Straße und Waldstraße wurde eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 20 eingeführt. Mit dieser Maßnahme sollen die zahlreichen Passanten geschützt werden. Gleichzeitig wird der Radverkehr gestärkt: Radfahrende dürfen entgegen der Fahrtrichtung von der Waldstraße bis zur Höhe Frankfurter Straße und von der westlichen Seite des Wilhelmsplatzes bis zum Marktplatz fahren.

Ein Verkehrsgutachten soll nach dem Umbau klären, ob die veränderten Verkehrsführungen und die Fahrbahnverengung zu weniger Autoverkehr in der Stadtmitte und zu mehr Aufenthaltsqualität führen.

Seit dem 15. Dezember 2022 ist der Marktplatz wieder für den motorisierten Verkehr geöffnet. Der Verkehr auf dem Marktplatz wird nun über die neue und nach dem Vorbild des historischen Verlaufs leicht verschwenkte Betonfahrbahn geführt. Im Anschluss an den Marktplatz-Umbau, der im Frühjahr 2023 vollständig abgeschlossen sein soll, wird außerdem der Bushaltebereich auf Höhe des City-Centers barrierefrei umgestaltet. Nach einer Anpassung der dortigen Fahrbahnmarkierungen darf künftig auch der Radverkehr in Richtung Norden zur Berliner Straße fahren. Mit der Verkehrsfreigabe am 15. Dezember gingen auch die bisherigen Haltestellen am Marktplatz für die Offenbacher





Buslinien wieder in den Betrieb – die Ersatzhaltestellen, die während des Umbaus erforderlich waren, entfallen.

Ferner ist der Ausbau der Haltestelle Friedensstraße sowie die Einrichtung der Wendeanlage Bieber Waldhof für das Jahr 2023 vorgesehen.

#### Umbau Hauptbahnhof

Es wurde eine Machbarkeitsstudie zur Attraktivierung des Hauptbahnhofes von der Stadt Offenbach und der Initiative Hauptbahnhof erarbeitet. Zielsetzungen sind die Stärkung der Verkehrsfunktion des Hauptbahnhofes, die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes, die Verbesserung der Barrierefreiheit sowie die Belebung des Empfangsgebäudes.

Eine Schnittstelle zur Machbarkeitsstudie Straßenbahn sowie der Quartiersaufwertung im Programm Sozialer Zusammenhalt existiert mit dem Ziel, die Freianlagen im Umfeld des Hauptbahnhofes voraussichtlich in den Jahren 2025 bis 2026 umzubauen und aufzuwerten. Angestrebt wird, die Fläche östlich des Empfangsgebäudes und vor der historischen Gepäckhalle als Bahnhofsvorplatz neu zu gestalten und das Empfangsgebäude mit dem Busbahnhof, einer möglichen Haltestelle für eine Straßenbahn und weiteren Einrichtungen für multimodale Mobilitätslösungen gestalterisch besser zu verknüpfen.

#### 3.6.4 Entwicklung des Arbeitsmarktes

In den letzten Jahren hat nur noch eine leicht positive Entwicklung des Arbeitsmarktes stattgefunden. Die Anzahl der Arbeitsplätze steigt geringfügig an (Vgl. Kap. 3.4.3). Langfristig sollten folgenden Aspekten bei der Planung berücksichtigt werden:

- Hohe Pendlerdynamik mit der Stadt Frankfurt
- Stadt Offenbach als Magnet f
   ür die St
   ädte und Gemeinden im Landkreis
   Offenbach
- Das Potenzial an Schülerinnen und Schülern für Ausbildung und Studium bleibt konstant bestehen bzw. steigt leicht an
- Das Kaiserleigebiet sowie weitere bestehende und entstehende Arbeitsplatzstandorte wie der Innovations-Campus gewinnen an Bedeutung

Darüber hinaus ist aus der Ausweisung des Flächenpotenzials für Gewerbe aus dem Masterplan der Stadt Offenbach und einer Annahme von einer Anzahl von Beschäftigten auf diesem Flächenpotenzial ein Wachstum der Arbeitsplätze bis zum Jahr 2030 ableitbar. Es wird angenommen, dass auch zukünftig etwa 70% dieser Arbeitsplätze durch Einpendler aus umliegenden Städten und Gemeinden besetzt werden, was zu einer zusätzlichen Verkehrsnachfrage führen wird. Es wird angenommen, dass rund 5.400 zusätzliche Personen nach Offenbach einpendeln werden.



#### 3.6.5 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur

Im Bereich des Einzelhandels sowie der sozialen Infrastruktur sind für die Zukunft keine größeren relevanten Entwicklungen mit gesamtstädtischer Bedeutung geplant. Bereits bestehende Einrichtungen sind im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

#### 3.6.6 Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens

Die Verkehrsmittelwahl wird besonders in Städten nicht nur von den persönlichen Präferenzen, sondern auch vom Angebot bestimmt. Die Pkw-Besitzrate ist, wie bereits in Kap. 3.5.1 dargestellt, in Offenbach vergleichsweise niedrig, die Zulassungszahlen steigen aber (mit Zunahme der Bevölkerung) in Offenbach weiter an.

Verstärkt wird diese Entwicklung durch weitere gesellschaftliche Veränderungen wie kleinere Haushalte, Lebensformen und -weisen, aber auch veränderte Werte und Einstellungen. Hierzu zählt auch die Individualisierung, was sich z. B. in einer Zunahme kleiner Haushalte ausdrückt, dies vor allem in den Städten. Bis 2030 werden nach Schätzung des statistischen Bundesamtes fast 25% der Bevölkerung in Single-Haushalten leben. Als Folge von differenzierten Lebens- und Arbeitsverhältnissen verändert sich auch das Mobilitätsverhalten, die Anforderungen an ein räumlich und zeitlich flexibles Angebot wachsen. Flexible multimodale Bewegungsmuster werden selbstverständlicher, Sharing-Angebote stärker nachgefragt.

#### 3.6.7 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030

Die verschiedenen Entwicklungen (Bevölkerung, Arbeitsplätze und damit Pendelnde, Mobilitätsverhalten sowie Gebietsentwicklungen), aber auch die Unsicherheiten durch die Pandemie und die steigenden Energie- und Personalkosten seit einigen Monaten lassen Prognosen zur künftigen Verkehrsentwicklung noch schwieriger ableiten als in früheren Jahren. Folgende Aspekte sind zu berücksichtigen:

- Die Lage der Stadt Offenbach im Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main führt zu vielfältigen und intensiven überlokalen und überregionalen Verkehrsver-flechtungen. Die Bedeutung der stadtgrenzenüberschreitenden Verkehre u. a. für die Arbeitswege wird zukünftig noch an Bedeutung gewinnen und in Summe zunehmen.
- Frankfurt als angrenzende Metropole hat in die Stadt Offenbach hinein Bedeutung: Es ist Finanz-, Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentrum und größte Luftverkehrsdrehscheibe Deutschlands und somit neben dem Arbeitsplatzangebot in der Stadt selbst wichtigster Arbeitsplatzstandort für die Einwohner der Stadt. Dies wird auch unverändert so bestehen bleiben.





- Auch zu den weiteren Nachbarn bestehen wichtige Verflechtungen. Die Stadt Offenbach übernimmt für zahlreiche Städte und Gemeinden beispielsweise im Landkreis Offenbach die oberzentrale Versorgungsfunktion ein. Die Anziehungskraft einzelner Stadtbereiche (z. B. Innenstadt oder Kaiserlei) wird zu in ihrer Bedeutung gesteigerten Verkehrsbeziehungen und damit zu einer entsprechenden Verkehrsnachfrage führen.
- Art und Ort der Entwicklung neuer Siedlungsflächen bestimmen maßgebend das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner und Nutzer dieser Flächen. Aufgrund der dargestellten Flächenentwicklungen wird zukünftig eine optimierte verkehrliche Anbindung erforderlich.
- Das Auto nimmt im Status quo eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität in der Stadt ein, es ist nicht absehbar, dass ohne deutliche restriktive Maßnahmen die Bedeutung des Pkw-Verkehrs deutlich zurückgehen wird. Jedoch setzt sich der allgemeine bundesweite Trend in der Mobilitätsnachfrage, dass zunehmend jüngere Menschen sowie generell Einwohnerinnen und Einwohner in Städten und Ballungsräumen auf ein eigenes Auto immer häufiger verzichten, weiter fort. Indiz hierfür ist unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern.
- Aufgrund der bestehenden und weiter im Ausbau befindlichen Radverkehrsinfrastruktur ist von einem weiter steigenden Radverkehrsanteil auszugehen. Dies geht mit der allgemeinen Bedeutungssteigerung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel einher, der sich bereits während der Pandemie bemerkbar gemacht hat.
- Ebenso ist von einem (wenn auch vergleichsweise langsamen) Wachstum der intermodal oder mit Sharing-Angeboten zurückgelegten Wege auszugehen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen sowie der in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Rahmenbedingungen werden folgende Abschätzungen für die zukünftige Verkehrssituation getroffen:

Für das Jahr 2030 wird eine Zunahme der Wege von rund 26.000 Wegen pro Tag (Montag-Freitag) abgeschätzt über alle Verkehrsträger. Diese Wegeanzahl errechnet sich über die zusätzlichen Einwohner (vgl. Kap. 3.6.1; rund 6.600 bis zum Jahr 2030), deren Mobilitätsverhalten analog dem der bestehenden Bevölkerung angenommen wird (vgl. Kap. 3.5) sowie durch die zusätzlichen Pendler (vgl. 3.6.4), die durchschnittlich zwei Wege pro Tag (Mo-Fr) in Offenbach zurücklegen. Bei einem gleichbleibenden Modal-Split-Anteil von 16% ergeben sich daraus mindestens zusätzliche 4.200 Wege pro Tag (Mo-Fr) im ÖPNV. Diese Verkehrsprognose entspricht zusätzlichen rund 1,1 Mio. Wegen pro Jahr im ÖPNV in der Stadt Offenbach.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass das öffentliche Mobilitätsangebot den Anforderungen nach umweltverträglichen und gesundheitsfördernden Grenzwerten sowie den Anforderungen einer wachsenden Stadt (nicht nur ein-



wohnerbezogen, sondern auch als Magnet für Nachbarkommunen z. B. für Beruf und Freizeit) Rechnung tragen muss. Ein Ausbau des Bedienungsangebots mit weiteren attraktivitätssteigernden Maßnahmen ist unabdingbar, um Offenbach mit einem lebenswerten Stadtklima für Einwohner und Gäste täglich zugänglich und attraktiv zu halten.



### 4 Zielbild für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote in Offenbach

Schon seit einigen Jahren geht es bei der Fortschreibung eines NVP in einer Großstadt nicht nur um die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes. Die Anforderungen an eine erfolgversprechende integrierte und multimodale Mobilitätsplanung gehen darüber hinaus und umfassen auch weitere Mobilitätsangebote und die Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr wie z. B. Bike+Ride-Anlagen, Car- und Bikesharing und Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, wurde bereits der Nahverkehrsplan 2017 – 2022 um diese Themenfelder erweitert.

Mit dem im Jahr 2022 erarbeiteten VEP 2035 der Stadt Offenbach liegt nun ein aktuelles Planwerk vor, welches wesentliche Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes für alle Mobilitätsformen (mit einem Umsetzungshorizont weit über den NVP hinaus) beinhaltet, und damit eine wichtige Grundlage für den NVP 2023 – 2027 bildet.

Für den Verkehrsbereich ist bereits offensichtlich, dass die Corona-Pandemie den Stadtverkehr in starkem Maße verändert hat. Der öffentliche Verkehr hat insbesondere in den Zeiten des Lockdowns Fahrgäste verloren, der Individualverkehr zu Fuß, mit dem Rad und mit dem Auto hat stark zugenommen. Wenn die Entwicklung so weitergeht und die gestiegene Nutzung des privaten Pkw weiterhin anhält, wäre dies ein schwerer Rückschlag für die Bemühungen der Kommunen, die Verkehrsbelastungen zu reduzieren und ihre umwelt- und klimapolitischen Ziele konsequent im Sinne der Verkehrswende umzusetzen.

Dabei kommt es für eine wirksame Klimaschutzpolitik nicht nur auf das Erreichen eines langfristigen Ziels, sondern v. a. auch auf die zuverlässige und schnelle Reduktion der Emissionen an. Der Verkehrssektor hat mit 38 % den größten Anteil aller Sektoren am Energieverbrauch in Offenbach. Dabei dominiert deutlich der Einfluss des motorisierten Individualverkehrs, der für knapp zwei Drittel des Energieverbrauchs verantwortlich ist. Der Straßengüterverkehr liegt mit knapp 30 % auf Platz zwei, während der ÖPNV (Busse und S-Bahn) sowie der Schienenfern- und Güterverkehr, trotz einem vergleichsweise hohen Anteil an der Verkehrsleistung, mit zusammen 5 % nur relativ wenig zum Verbrauch im Verkehrssektor beiträgt.

Der verkehrsbedingte Energieverbrauch stagniert insgesamt. Außer beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV, Rückgang um 27 %), Schienengüterverkehr (Anstieg um 36 %) und Schiffsverkehr (Rückgang um 38 %), die aber alle nur kleine Anteile am Verkehrsverbrauch haben, sind in den letzten zehn Jahren keine Trends zu erkennen, die über zufällige jährliche Schwankungen hinausgehen.

Darüber hinaus wird für die Stadt Offenbach auch künftig ein Anstieg der Bevölkerungszahlen prognostiziert. Damit einher geht eine Zunahme der in der Stadt sowie auf den Relationen zu benachbarten Zielen zurückgelegten Wegen, sei es als Berufs- und Bildungspendelnde, zum Einkaufen, in der Freizeit



oder für die Versorgung. Das steigende Verkehrswachstum soll, laut VEP 2035, zu einem größeren Teil als bislang zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden.

Maßnahmen zur Reduzierung des emissionsreichen Individualverkehrs, wie der Ausbau der Elektromobilität sowie die Geschwindigkeitsreduzierungen auf Hauptverkehrsstraßen sind wesentliche Säulen im Rahmen der notwendigen Mobilitätswende, damit Wege klimafreundlich zurückgelegt werden.

Diese Rahmenbedingungen erfordern eine weitergehende Betrachtungsweise, als dies im bisherigen NVP der Fall war. Als Rahmenkapitel wird daher im NVP ein Zielbild für die künftige Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote in Offenbach entwickelt, das den Blick weitet auf alle Verkehrsarten und die Notwendigkeit einer integrierten, übergreifenden Betrachtung der notwendigen Zielsetzungen und möglicher Umsetzungsprojekte aufzeigen will. Dieses Zielbild ist eng angelegt an die Maßnahmen, wie sie im bereits beschlossenen VEP 2035 entwickelt wurden, und fokussiert auf die öffentlichen Mobilitätsangebote in der Stadt.

In diesem Rahmenkapitel werden nachfolgend Handlungsfelder formuliert und im Kap. 10 Konzeptideen entwickelt, die fachlich bzw. organisatorisch über die Anforderungen eines NVP und die Zuständigkeit der NiO als lokale Nahverkehrsorganisation hinausgehen und zeitlich einen Umsetzungshorizont beschreiben, der deutlich weiter liegen kann als die Laufzeit des NVP bis zum Jahr 2027.

Soweit Zielsetzungen bzw. Konzeptideen für den Bereich der Ausgestaltung des ÖPNV und der multimodalen Mobilitätsangebote bereits in konkrete Maßnahmenkonzepte oder Prüfaufträge umgesetzt werden können, die eine Umsetzungsperspektive bis zum Jahr 2027 haben, werden diese wie im bisherigen NVP im Rahmen des Anforderungsprofils und der Angebotskonzeption im Detail beschrieben.

#### Handlungsfelder

Die Stadt Offenbach verfolgt weiterhin konsequent eine umweltverträgliche, klimaschonende und den sozialpolitischen Zielen verpflichtete Mobilität und bekennt sich daher zu den Handlungsfeldern, die auch in der Studie der Agora Verkehrswende "Städte in Bewegung - Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten" formuliert sind (siehe Kap. 3.3.15).

Damit die Verkehrswende in Offenbach gelingen kann, sind in allen Bereichen, in denen die künftige Ausgestaltung der Mobilitätsangebote behandelt wird, wichtige verkehrspolitische Weichenstellungen vorzusehen, um künftig einen deutlichen Anstieg der Wege im Umweltverbund zu erreichen. Dies betrifft nicht nur die Handlungsfelder, für die die Stadt Offenbach in ihrem Wirkungsund Zuständigkeitsbereich tätig werden kann, sondern auch das Land Hessen und den Bund. Herausforderung für alle Bemühungen ist es, öffentliche Mobilitätsangebote durch konsequentes Handeln gleichzeitig krisenfest und klimagerecht zu gestalten. Dabei sind die Zielsetzungen aller relevanten Fachpläne





(wie z. B. VEP 2035, Klimakonzept 2035, des Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main (Teilplan Offenbach), Lärmaktionsplan Hessen Teilplan Ballungsraum Offenbach, Energie- und Treibhausgasbilanz, Regionaler Nahverkehrsplan) zu berücksichtigen.

Im Mobilitätsbereich ist hierzu eine konsequente Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung im motorisierten Individualverkehr durch die Förderung und Verbesserung öffentlicher Mobilitätsangebote erforderlich.

Eine weitere und stetige Zunahme der Verkehrsmengen im Individual- und Straßengüterverkehr bringt die bestehende Infrastruktur an ihre Grenzen, bzw. geht bereits darüber hinaus und belastet die Bevölkerung durch Lärm, schlechte Luft, mindert die Lebensqualität und ist schlecht für das Klima. Im Rahmen der notwendigen Mobilitätswende, damit Wege klimafreundlich zurückgelegt werden ist daher eine Förderung und Verbesserung öffentlicher, umwelt- und klimaschonender Mobilitätsangebote erforderlich.

#### Die Umsetzung der Verkehrswende umfasst insbesondere die Handlungsfelder

- Steigerung der Attraktivität öffentlicher Mobilitätsangebote (vor allem mit der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs sowie der inter- und multimodalen Schnittstellen),
- Ausbau der erforderlichen Infrastruktur für Angebote im Umweltverbund,
- Neuaufteilung der Flächen zugunsten der nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilitätsangebote,
- Einsatz emissionsarmer bzw. komplett emissionsfreier Fahrzeuge im ÖPNV, im Stadtkonzern, bei Dienstwagenflotten sowie bei Sharingangeboten und Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge (Pedelecs, E-Autos) an SPNV-Haltestellen
- Förderung der Elektromobilität auch bei den übrigen Angebotsformen,
- Effizienzsteigerung der Mobilitätsangebote insbesondere durch die Digitalisierung, um Verkehre attraktiver zu gestalten und Verkehrsaufwände zu verringern,
- Ausbau des Verkehrsmanagements, der Mobilitätsberatung und der Kommunikation, insbesondere auch um Fahrgäste nach der Pandemie zurückzugewinnen
- Einführung alternativer umweltfreundlicher Logistikangebote.

Es ist zudem erforderlich, regelmäßig bzw. kontinuierlich im Rahmen eines Controllings zu überprüfen, ob und in welchem Maße die gesteckten Ziele erreicht werden.

Die konsequente Umsetzung dieser Handlungsfelder erfordert:

■ **Mutige Richtungsentscheidungen**: Dies umfasst grundlegende verkehrspolitische Weichenstellungen in den Städten, beim Land und beim Bund



- Ausrichtung der Planungs-, Förder- und Finanzierungsinstrumente für einen deutlich stärkeren Ausbau öffentlicher Mobilitätsangebote
- Kritische Hinterfragung der Strategie zur Konfliktvermeidung, den MIV ermöglichen und den Umweltverbund fördern

## Wichtige Aufgabe für den NVP ist dabei die Zielsetzung, den ÖPNV weiter zu stärken, auszubauen, zu verknüpfen und sicher zu gestalten:

- Erfahrungen in der Corona-Krise haben Wahrnehmung und Bewertung der verschiedenen Angebote bei Nutzerinnen und Nutzern, Anbietern sowie kommunalen Aufgabenträger und der Politik verschoben.
- Überlastete Fahrzeuge und Stationen werden kritisch bewertet, in Spitzenzeiten stoßen die ÖPNV-Systeme an ihre Kapazitätsgrenzen.
- Die Digitalisierung erhält neuen Schub: höhere Bedeutung von Handytickets, Umsetzung von Best-Preis-Abrechnung, Auskunftssysteme geben Infos zur Auslastung von Fahrzeugen und Reisealternativen.
- Eine Finanzierung der Einnahmenausfälle durch die öffentliche Hand ist unumgänglich (GVFG, Förderprogramme der Länder).
- Neue Mobilitätsdienstleistungen unterstützen das ÖPNV-System, sind aber auch vom Nachfrageinbruch betroffen: In den ÖPNV integrierte Shuttleoder Bedarfsverkehre können als sinnvolles, den ÖPNV ergänzendes Mobilitätsangebot angesehen werden, sofern ein verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoller Einsatz möglich ist.
- Weiter wichtig sind Maßnahmen zur Vertrauensbildung und zur Fahrgast (-rück-)gewinnung wie die konsequente Umsetzung einer Hygienestrategie, kurze Reinigungsintervalle und bei Bedarf die Planung mit einem geringeren Besetzungsgrad.

#### Weitere mittelfristig wirksame Maßnahmen sind

- Entlastung von stark frequentierten (Schienen-) Achsen durch ergänzende Busverkehre sowie Beschleunigungsmaßnahmen,
- Einrichtung neuer Direktverbindungen,
- Angebote der Stadt-Umland-Verkehre verbessern,
- Erweiterung der Kundenbindung und Kommunikation,
- Nutzung des Digitalisierungsschubs und neue Ticketangebote (RMV),
- Weiterentwicklung ergänzender Mobilitätsangebote und Integration in das ÖPNV-System,
- Regelungen zur Einrichtung von Stellflächen für Sharing-Angebote (Stadt Offenbach).





### 5 Ansprüche an öffentliche Mobilitätsangebote

Die nachfolgenden Inhalte dieses Kapitels orientieren sich weitgehend am NVP 2017 – 2022 und wurden punktuell ergänzt.

Im Sinne eines sozial nachhaltigen Mobilitätsangebots soll sich die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote an den Mobilitätsbedürfnissen der (potenziellen) Nutzerinnen und Nutzer orientieren. Dabei sind die Ansprüche der Nutzergruppen durchaus nicht homogen.

### 5.1 Nutzergruppen im ÖPNV

Es gibt nicht "den" einheitlichen Kunden öffentlicher Mobilitätsangebote. Die Nutzergruppen sind sehr verschieden und sie stellen jeweils unterschiedliche Ansprüche an ihn. Vereinfacht können die Nutzergruppen den Verkehrszwecken Berufsverkehr, Freizeit- und Versorgungsverkehr sowie dem Ausbildungsverkehr zugeordnet werden.

#### Berufsverkehr

Für Pendelnde im Berufsverkehr sind eine hohe Verfügbarkeit öffentlicher Mobilitätsangebote bzw. eine hohe Bedienungshäufigkeit (vor allem in den Hauptverkehrszeiten), ein gleichbleibender Linienweg, ein tagesdurchgängiger Taktverkehr und eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit wichtig. Der Berufsverkehr wird insbesondere durch die Altersgruppe der 25-65-jährigen bestimmt. In dieser Altersgruppe ist der Führerscheinbesitz sehr hoch. Aufgrund dessen und des Einkommens der Pendelnden, kann davon ausgegangen werden, dass diesen Personen im Allgemeinen oft ein PKW zur Verfügung steht.

#### Ausbildungsverkehr

Im Ausbildungsverkehr handelt es sich bei Schülerinnen und Schülern meist um sogenannte "Captive Riders". Dies sind Personen, die ihr Verkehrsmittel nicht frei wählen können. Daher können in diesen Bereichen auch keine neuen Fahrgäste in nennenswertem Umfang gewonnen werden. Der Schulverkehr weist schulzeitbedingt einen hohen Beförderungsbedarf sowohl zur morgendlichen Hauptverkehrszeit als auch mittags bzw. nachmittags auf.

Studierende wiederum fallen in die Personengruppe der Hochmobilen. Diese Gruppe bildet sich in erster Linie aus jungen Erwachsenen, die in hohem Maße mobil sind. Für diese Gruppe ist daher eine hohe Flexibilität des Nahverkehrs von wesentlicher Bedeutung. Diese Flexibilität beginnt mit einem dichten Liniennetz, welches ermöglicht an das gewünschte Ziel zu gelangen und endet mit einem multimodalen Angebot, auf das bei Bedarf zurückgegriffen werden kann.

Mit dem Aspekt der hohen Taktfrequenz, finden sich hier Ansprüche der Berufspendelnden wieder. Wie auch im Schulverkehr, werden von den Hochmobilen



keine speziellen Anforderungen an die Fahrzeugausstattung gestellt. Von hoher Bedeutung sind allerdings direkte Verbindungen zu Schulen und Hochschulen.

#### Versorgungs- und Freizeitverkehr

Der Versorgungs- und Freizeitverkehr beinhaltet eine Schnittmenge der genannten Personengruppen. Darüber hinaus ist zu beachten, dass auch die Bevölkerungsgruppe der Senioren ihre Wege im Versorgungs- und Freizeitverkehr zurücklegt.

Von Bedeutung sind im Versorgungs- und Freizeitverkehr insbesondere die Flexibilität und eine ausreichende Bedienung im Spätverkehr für die hochmobile Altersgruppe. Die ältere Bevölkerungsgruppe hat zusätzlich Ansprüche an die Sicherheit an der Haltestelle und im Fahrzeug (z. B. ausreichend Sitzplätze, Hilfsbereitschaft der Fahrzeugführer, etc.).

Die generellen Anforderungen, die an den Versorgungs- und Freizeitverkehr gestellt werden, sind im Besonderen kurze Wege zur Haltestelleninfrastruktur sowie eine gute Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen. Die Fahrzeit ist hier, im Verhältnis zum Berufs- und Ausbildungsverkehr, von nachrangiger Bedeutung. Die multimodale Nutzung von Mobilitätsangeboten hat bei dieser Personengruppe eine höhere Bedeutung.

Die Angebotskonzeption muss den unterschiedlichen Nutzergruppen Rechnung tragen. Dabei ist zu beachten, dass die unterschiedlichen Ansprüche aus Kostengründen nicht überall und jederzeit gleichermaßen erfüllt werden können.

#### 5.2 Anforderungen nach Altersgruppen

Die summarische Betrachtung nach Altersgruppen erfordert Vereinfachungen und Verallgemeinerungen. Es ist nicht Sinn der Zielgruppenbetrachtung, einzelnen Personen, die sich einer der Gruppen zuordnen lassen, immer sämtliche Eigenschaften dieser Gruppe zuzuschreiben. Das Zielgruppensystem ist nicht geschlossen, d. h. es ist nicht jede natürliche Person eindeutig genau nur einer Gruppe zuordenbar; vielmehr werden die Zielgruppen nach typischen Situationen beschrieben, von denen mehrere zugleich auf ein und dieselbe Person zutreffen können. Ein wichtiges Kriterium für die Ausgestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote ist beispielsweise das Alter. Im Folgenden werden daher die wesentlichen Anforderungen nach dem Kriterium Alter dargestellt. Dabei werden neben den reinen Anforderungen an das Bedienungsangebot auch weitere spezifische Aspekte, wie z. B. die Beförderungsqualität und Fahrgastinformation betrachtet.

#### Schüler (6-18-Jährige)

- Hoher Beförderungsbedarf zu bestimmten Zeiten.
- Kapazitätsspitze in der morgendlichen Hauptverkehrszeit.





- Fahrten am Mittag/ Nachmittag werden sich im Zuge der weiteren Einrichtung von Ganztagesschulen weiter zum Nachmittag verschieben und sich vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Schulformen weiter ausdifferenzieren (Schulschluss nach der sechsten, siebten, achten oder zehnten Stunden bei unterschiedlichen Anfangs- und Endzeiten).
- Ggf. abweichende Linienführung und Zeitlage der normalen Taktfahrten notwendig.
- Zu den relevanten Zeiten ist hohes Platzangebot in den Fahrzeugen notwendig.
- Sicherheitsaspekt auf der gesamten Wegekette von hoher Bedeutung.
- i. d. R. keine speziellen Anforderungen an die Fahrzeugausstattung.

#### Hochmobile Altersgruppe (19-25-Jährige)

- Nutzung öffentlicher Mobilitätsangebote für alle Wegezwecke
- Hohe Flexibilität der Angebote von Vorteil
- i. d. R. keine speziellen Anforderungen an Fahrzeugausstattung
- schnelle ÖPNV-Bedienung bzw. gute Verfügbarkeit multimodaler Angebote für diese Gruppe von besonderer Bedeutung
- Hohe Bedeutung des Abend-/ Nachtverkehrs sowie des Wochenendverkehrs

#### Berufstätige Bevölkerung (26-60-Jährig)

- Beförderungsbedarf überwiegend in den Hauptverkehrszeiten, aber auch zu Abend- und Nachtzeiten sowie am Wochenende
- Möglichst schnelle und direkte Verbindung zwischen Wohnort und Arbeitsort
- Gute Lage der Haltestelle am Arbeitsort (idealerweise r\u00e4umlich n\u00e4her als Parkpl\u00e4tze f\u00fcr Pkws) und zum Wohnort, mit Schnittstellen f\u00fcr den multimodalen Verkehr
- Zunehmende Gleitzeitregelungen fordern ggf. auch flexibleren ÖPNV
- Durch Zunahme von Homeoffice/ mobilem Arbeiten flexible Ticketangebote
- Dichtes Angebot

#### Mobile Seniorinnen und Senioren (über 60-Jährige)

- Anforderungen an eine hohe Flexibilität des ÖPNV-Angebotes (insbesondere für Freizeit- und Versorgungswege)
- Bedeutung des Abend-/ Nachtverkehrs sowie des Wochenendverkehrs
- Barrierefreie Nutzung sowie Sitzplatzverfügbarkeit in den Fahrzeugen



 Sicherheitsempfinden (z. B. Werbung an Fensterscheiben, Hilfsbereitschaft der Fahrer)

#### Mobilitätseingeschränkte Senioren/ Hochbetagte (siehe auch Kapitel 5.3)

- i. d. R. notwendige Versorgungswege
- ÖPNV-Angebote auch im Nahbereich
- Barrierefreie Haltestellen (mit Witterungsschutz und Sitzplatzangebot in Einstiegsrichtung)
- Barrierefreie Fahrzeuge
- Sitzplatzverfügbarkeit in den Fahrzeugen
- Einfache und verständliche Fahrgastinformation in entsprechender Schriftgröße
- Leicht verständliche Vertriebswege der Fahrscheine, um kein Zugangshemmnis aufzubauen
- Sicherheitsempfinden (z. B. Werbung an Fensterscheiben, ausreichende Beleuchtung, Hilfsbereitschaft der Fahrer)
- Rücksichtsvolles Fahren, vor allem beim Anfahren und Bremsen sowie bei Kurvenfahren
- Gute Erreichbarkeit der Haltestelle vom Wohnort und nahe Haltestelle am
   7ielort

#### Weitere Ansprüche spezifischer Zielgruppen

- Informationen: deutliche Fahrgastinformationen, Hinweise und Anleitungen für Freizeit- und Gelegenheitsnutzer, ÖPNV- bzw. Stadt-Unkundige
- Informationen: Mehrsprachigkeit der Hinweise für Personen ohne ausreichende Deutschkenntnisse
- Berücksichtigung von Klimafaktoren: sensible Personengruppen (im Besonderen Kleinkinder und (Hoch) -Betagte werden von Hitzeperioden stark beeinträchtigt, weshalb klimaangepasste Haltestellen- und Fahrzeugausstatungen von Bedeutung sind
- Sicherheit: Beleuchtung von Haltestellen, einsehbare Zuwege etc. für alle Fahrgastgruppen

Bei der Nutzung öffentlicher Mobilitätsangebote spielt das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste, eine große Rolle. Damit ein Unsicherheitsgefühl, insbesondere in den Tagesrandlagen sowie in den Nachtstunden, nicht zur Nutzung anderer Verkehrsmittel, zu einer Mobilitätseinschränkung oder sogar zu einem





völligen Mobilitätsverzicht führt, ist es eine vordringliche Aufgabe des Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen, diesem Sachverhalt durch spezielle (Gestaltungs-) Maßnahmen entgegenzuwirken:

- Sicherer Zugang zu Haltestellen, Stationen, Verknüpfungspunkte und multimodalen Schnittstellen durch Vermeidung bzw. Beseitigung von Angsträumen (z. B. beleuchtete, übersichtliche und sichere Zuwege),
- Gewährleistung der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum sowohl an Haltestellen und Mobilstationen wie auch in deren Umfeld insbesondere abends (z. B. durch ausreichende Beleuchtung, transparente Gestaltung sowie gute Einsehbarkeit des Haltestellenbereichs),
- bedarfsgerechte Mobilitätsangebote für die unterschiedlichen Nutzergruppen in der Schwachverkehrszeit abends und am Wochenende. (z. B. Bedienung mit Ausstiegsmöglichkeit zwischen den Haltestellen, Taxi-Ruf beim Fahrer),
- bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge im ÖPNV z. B. Stellplätze für Kinderwagen, Rollatoren in Türnähe und Absenkanlagen gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG,
- Sicherheit im Fahrzeug durch höhere Aufmerksamkeit und Hilfsbereitschaft von Seiten des Fahrpersonals.

# 5.3 Ansprüche von Personen mit Mobilitätseinschränkungen/ sensible Personengruppen

Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Festlegungen gemäß Behindertengleichstellungsgesetz und PBefG, sind im ÖPNV insbesondere die Ansprüche von Nutzenden, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, in besonderer Art und Weise zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist vor dem Hintergrund des Klimawandels Vorsorge durch z. B. klimaangepasste Haltestellen und Fahrzeugausstattungen die Belange weiterer sensibler Personengruppen mitzudenken.

Der Aufgabenträger verfolgt konsequent Planungen und Maßnahmen zur kunden- und behindertenfreundlichen Ausgestaltung des ÖPNV. Hierzu zählen der behindertengerechte Umbau von Haltestellen sowie die Definition von Anforderungen für die Beschaffung neuer Fahrzeuge, die den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen entsprechen, sowie Anforderungen an eine barrierefreie Fahrgastinformation. Nur im Wechselspiel der verschiedenen Maßnahmen ist das Ziel einer "vollständigen Barrierefreiheit" im Sinne einer "Mobilität für Alle" zu erreichen. Wie bereits in der Vergangenheit werden dabei die aktuellen Regelwerke der FGSV (EAÖ, EFA, RASt, ERA etc.) sowie der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt.

Die Umsetzung der Anforderungen an die Barrierefreiheit betrifft insbesondere den klassischen ÖPNV. Multimodale Mobilitätsangebote stellen aus Sicht der Barrierefreiheit meist kein geeignetes und nutzbares Angebot dar und kann daher das klassische ÖPNV-Angebot ergänzen, jedoch nicht ersetzen.



#### Ansprüche von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Ein Leitziel für die Mobilitätsplanung in der Stadt Offenbach ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Der Bereich der Mobilitätseinschränkungen kann u. a. in folgende Arten der Einschränkungen unterteilt werden:

- Behinderte Personen (z. B. Geh-, Seh- und H\u00f6rbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit psychischen Besonderheiten),
- Schwangere; Personen mit Kinderwagen, Kindern, schwerem Gepäck,
- altere und gebrechliche Personen, körperlich eingeschränkte Personen,
- Personen mit kurzzeitiger Einschränkung (kurzzeitig Unfallgeschädigte oder Kranke).

Die zunehmende Alterung der Gesellschaft und die damit einhergehende steigende Zahl funktional eingeschränkter Menschen macht die Aufgabe der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV sowie des zugehörigen öffentlichen Raums immer notwendiger und die Beachtung der Belange dieser Nutzergruppen umso wichtiger.

Die Ansprüche von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des "universellen Designs" zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu unzumutbaren Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt (VDV: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012).

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Anforderungen, die bei der Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Optimalfall zu beachten sind, dargestellt. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des "universellen Designs" zu berücksichtigen sind.

Tabelle 6: Grundanforderungen an die Gestaltung eines "barrierefreien ÖPNV" aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Benutzergruppe mit	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der
Mobilitätseinschrän-	ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzer-
kung	gruppe
Gehbehinderte Per- sonen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit	<ul> <li>niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungs- arme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Einhaltung eines Spalt- und Stufenmaßes von höchstens 5x5 cm entsprechend DIN 18040-3)</li> </ul>



Benutzergruppe mit Mobilitätseinschrän- kung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzer- gruppe
Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<ul> <li>niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsar- mer Einstieg in das Fahrzeug</li> </ul>
	<ul> <li>niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungs- arme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stell- flächen im Fahrzeug</li> </ul>
	■ Haltestangen und –griffe im gesamten Fahrzeug
	■ rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen
	<ul> <li>ausreichende Bewegungsräume an Haltestellen und in Fahrzeugen</li> </ul>
	<ul> <li>ausreichend hohe Haltestellendichte für kurze Zu-/ Abgangswege</li> </ul>
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul> <li>(visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente</li> </ul>
	<ul> <li>(visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbau- ten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblie- rung)</li> </ul>
	<ul> <li>durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante</li> </ul>
	<ul> <li>Wahrnehmbarkeit von herannahenden Fahrzeugen (insbesondere bei elektrisch betriebenen und damit besonders leisen Fahrzeugen)</li> </ul>
	<ul> <li>Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren</li> </ul>
	<ul> <li>Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienele- mente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiederer- kennbarkeit</li> </ul>
	<ul> <li>Wahrnehmbarkeit und Lesbarkeit von Informationen ("Zwei-Sinne-Prinzip")</li> </ul>
	<ul> <li>Hinreichendes Angebot an Grundinformationen (Zwei-Sinne-Prinzip)</li> </ul>
Personen mit Roll- stuhl	<ul> <li>niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungs- arme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen)</li> </ul>
	<ul> <li>niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsar- mer Einstieg in das Fahrzeug</li> </ul>



Benutzergruppe mit Mobilitätseinschrän- kung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzer- gruppe
	<ul> <li>niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Halte- stellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinauto- mat, Rufsäule bzw. Notruftaster</li> </ul>
	<ul> <li>niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Er- reichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnen- den) Mehrzweckflächen im Fahrzeug</li> </ul>
	<ul> <li>ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen)</li> </ul>
	<ul> <li>niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahr- zeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebs- technik</li> </ul>
	<ul> <li>leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm)</li> </ul>
	<ul> <li>ausreichende Durchfahrtsbreiten</li> </ul>
	■ horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen
	<ul> <li>Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)</li> </ul>
	<ul> <li>Höhe der Anbringung von Informationsmedien z.B.</li> <li>Fahrplan</li> </ul>
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	<ul> <li>Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen ("Zwei- Sinne-Prinzip")</li> </ul>
	■ visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Perso- nen	<ul> <li>Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem k\u00f6rperlichem Aufwand (Vermeidung von l\u00e4ngeren Rampen)</li> </ul>
	■ Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit
	<ul> <li>nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltemöglichkeiten</li> </ul>
	<ul> <li>Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen ("Zwei- Sinne-Prinzip")</li> </ul>
	<ul> <li>einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahr- scheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.</li> </ul>



Benutzergruppe mit Mobilitätseinschrän- kung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzer- gruppe
Greifbehinderte Personen	<ul> <li>Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe)</li> </ul>
	<ul> <li>Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglich- keiten</li> </ul>
Kleinwüchsige Personen	<ul> <li>Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen</li> </ul>
	<ul> <li>Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten</li> </ul>
	<ul> <li>Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglich- keiten</li> </ul>
	<ul> <li>Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)</li> </ul>
	<ul> <li>Höhe der Anbringung von Informationsmedien z.B.</li> <li>Fahrplan</li> </ul>
Personen mit Kon- zentrations- und Ori- entierungsbeein- trächtigungen	<ul> <li>Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Haltestellen und Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen</li> </ul>
	ausreichende Bewegungsflächen. Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.
	<ul> <li>einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahr- scheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.</li> </ul>
	<ul> <li>einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbar- keit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen; Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren)</li> </ul>
Personen mit Gleich- gewichtsstörungen	<ul> <li>ausreichend breite Bewegungsflächen</li> <li>zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen)</li> </ul>
	<ul> <li>Absicherung von Höhenunterschieden</li> </ul>



Benutzergruppe mit Mobilitätseinschrän- kung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzer- gruppe	
Personen mit kognitiver Beeinträchti-	•	einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
gung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	•	einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbar- keit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen)
	-	standardisierte Informationen (Piktogramme) leichtverständliche Sprache

Quelle: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe "direkt" des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/2008; Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<a href="http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf">http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf</a>); FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), 2011), eigene Ergänzungen



## 6 Anforderungsprofil

Aufbauend auf der Beschreibung der Ausgangslage und der Darstellung der grundlegenden Handlungsfelder im Rahmen des Zielbildes für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote im Kap. 4 werden im Anforderungsprofil Ziele und Standards für die Qualität des ÖPNV und ergänzender Mobilitätsangebote in der Stadt Offenbach als wesentlicher Bestandteil des Nahverkehrsplans definiert. Es dient als Maßstab für die Bewertung des bestehenden öffentlichen Mobilitätssystems und als Grundlage für die Entwicklung des Angebotskonzepts zur Weiterentwicklung für den Zeitraum 2023 bis 2027. Für regionale Linien (X-Bus und Regionalbuslinien sowie SPNV-Angebot) gelten die Standards des RMV als zuständige Aufgabenträgerorganisation, die im RNVP festgelegt sind.

Das Anforderungsprofil gliedert sich in ein Leitbild, das allgemein die Zielsetzungen sowie die Handlungsfelder für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots beschreibt (Kap. 6.1 und 6.2), und in Qualitätsstandards, in denen konkrete Kriterien zur Qualität des Mobilitätsangebotes angegeben sind (Kap. 6.3).

Die nachfolgenden Inhalte dieses Kapitels sind weitgehend dem NVP 2017 – 2022 entnommen und wurden punktuell ergänzt und weiterentwickelt.

## 6.1 Leitbild zur Weiterentwicklung des Mobilitätssystems in der Stadt Offenbach

Mobilität ist unverzichtbare Voraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft sowie für deren Entwicklung. Zugleich hat der mit der Mobilität einhergehende motorisierte Verkehr negative Folgen für die natürliche Umwelt und für die Lebensqualität. Darüber hinaus erzeugt er hohe Kosten. Die Auswirkungen der im Frühjahr 2020 eingetretenen Pandemie zeigen deutlich, dass sich Mobilitätsanforderungen und Mobilitätsbedürfnisse schnell verändern können, und gerade der ÖPNV dabei deutlich an Attraktivität und Vertrauen in eine sichere und zuverlässige Beförderung verlieren kann. Trotzdem hat der ÖPNV gerade in dieser Zeit seine Zuverlässigkeit bewiesen.

Die Gestaltung und die künftige Weiterentwicklung des multimodalen Mobilitätssystems in der Stadt Offenbach richten sich nach den Zielen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung, die in den verschiedenen Planwerken und Fachplanungen beschrieben sind. Unter einem multimodalen öffentlichen Mobilitätssystem werden dabei integriert und zuständigkeitsübergreifend alle Infrastrukturen, Dienste und Angebote für die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bussen und Bahnen sowie mit Kraftfahrzeugen einschließlich ihrer Verknüpfungen untereinander verstanden. Für die Gestaltung und Entwicklung dieses Systems sind alle Nachhaltigkeitsdimensionen – soziale, ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit – angesprochen:



Das **Ziel der sozialen Nachhaltigkeit** soll bei der Weiterentwicklung des Mobilitätssystems durch die Orientierung an den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bewohner und Besucher der Stadt verfolgt werden. Das Mobilitätssystem soll es Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Bedürfnissen ermöglichen, am sozialen und wirtschaftlichen Leben in der Stadt Offenbach teilzuhaben. Besonders zu berücksichtigen sind dabei die Aspekte der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit.

Eine ökologische Nachhaltigkeit soll mittels Verringerung der Umweltbelastungen des Verkehrs auf zwei Ebenen verfolgt werden: durch Verlagerung möglichst großer Anteile des Verkehrsaufkommens von weniger nachhaltigen Mobilitätsformen, wie etwa dem Kfz-Verkehr auf Fuß, Fahrrad, Busse und Bahnen und deren Verknüpfungsmöglichkeiten sowie durch die Reduzierung der negativen Umweltwirkungen des motorisierten Verkehrs, also beispielsweise seiner Lärm- und Abgasemissionen. Darüber hinaus findet die Klimaanpassung (z. B. Ausstattung von Haltestellen, Haltestellenumfeld sowie von Fahrzeugen) im Mobilitätssektor Berücksichtigung, um negative Auswirkungen von Klimaereignissen zu minimieren.

Das Ziel der ökonomischen Nachhaltigkeit beinhaltet eine wirtschaftliche Ausgestaltung des Mobilitätssystems, die Orientierung des Ressourceneinsatzes an der Mobilitätsnachfrage und eine dauerhafte Sicherung der Finanzierung des Mobilitätssystems, insbesondere des Öffentlichen Verkehrs. Dabei sind auch neue Formen der Nutzer- bzw. der Nutznießerfinanzierung zu prüfen.

Dabei ist das Erreichen dieser drei Ziele untereinander nicht konfliktfrei. Es muss daher in Einzelfällen geklärt werden, welches Ziel vorrangig erreicht werden soll.

Gestaltungsleitbild ist ein multimodales öffentliches Mobilitätssystem, das die einfache Nutzung des jeweils geeignetsten Verkehrsmittels bzw. die Nutzung von Kombinationen verschiedener Verkehrsmittel erleichtert und unterstützt. Hierfür werden die verschiedenen Verkehrsmittel auf den Ebenen Infrastruktur, Information und Kommunikation sowie Buchung und Bezahlung nahtlos miteinander verknüpft.

Neben der Gestaltung und Weiterentwicklung des eigentlichen Mobilitätssystems ist es erforderlich, die Entwicklung einer nachhaltigeren Mobilitätskultur bei Einwohnern und Besuchern zu unterstützen und hierfür die Instrumente des Marketings, des Mobilitätsmanagements sowie auch der Verkehrsüberwachung zu nutzen.

Zur Gestaltung und Entwicklung eines nachhaltigeren Mobilitätssystems ist eine kontinuierliche Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure über räumliche und sachliche Zuständigkeitsgrenzen hinweg erforderlich.



## Aktuelle Aufgaben und Herausforderungen für das multimodale Mobilitätssystem in Offenbach

Der ÖPNV ist integraler Bestandteil des multimodalen Mobilitätssystems in der Stadt Offenbach. Er trägt wesentlich dazu bei, die Qualität als Wohn- und Wirtschaftsstandort zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Stadt – Einwohner wie auch Gäste – zu befriedigen.

Aktuell bestehen durch die Folgen der Pandemie große Herausforderungen auch in Offenbach, das Vertrauen der Fahrgäste in ein gutes öffentliches Mobilitätsangebot durch die Fortführung von Hygienekonzepten wieder zu gewinnen und somit die Nachfrage kontinuierlich wieder zu steigern. Dies auch vor dem Hintergrund der Änderungen im Arbeitsleben durch Homeoffice/ mobiles Arbeiten. Die bislang vorliegenden Erfahrungen zeigen, dass sich die Wahrnehmung und Bewertung der verschiedenen Mobilitätsangebote durch die Nutzerinnen und Nutzer zum Teil stark verändert hat. Es geht nun darum, die Nachfrage vor allem in den Bus- und Schienenverkehren genau zu betrachten und bei zunehmend wieder starken Auslastungen auch Alternativangebote vorzusehen. Die Anstrengungen zur Umsetzung der Digitalisierung bei der Nutzung öffentlicher Mobilitätsangebote erhält einen weiteren Schub, da z. B. elektronische Tickets, die Umsetzung von Best-Preis-Angeboten und insbesondere die für Mai 2023 vorgesehene Einführung des Deutschlandtickets als bundesweit gültige Nahverkehrsfahrkarte eine höhere Bedeutung erlangt haben und werden. Auskunftssysteme, wie etwa die RMV-Web-App, können dabei Informationen zur Auslastung von Fahrzeugen und Reisealternativen geben.

Durch die stark zurückgegangenen Nachfragezahlen seit Frühjahr 2020 sowie die stark gestiegenen Personal- und Energiekosten sind die Herausforderungen, einen attraktives öffentliches Mobilitätsangebot in Offenbach auch künftig gewährleisten und finanzieren zu können, deutlich gewachsen. Die im Sommer 2022 umgesetzten Einsparmaßnahmen im Stadtbusangebot der OVB sind ein herber Rückschlag bei den Bemühungen der Stadt, die Ziele des Klimaschutzes und einer umweltfreundlichen Verkehrswende zu erreichen. Eine Gegenfinanzierung der gestiegenen Kosten durch neue Finanzierungmodelle, die öffentliche Hand, insbesondere durch Förderprogramme des Bundes und des Landes Hessen, ist daher unumgänglich.

Zentrale Herausforderungen der kommenden Jahre, die auch das Verkehrssystem betreffen, sind umso mehr die Stabilität von Wirtschaft und Gesellschaft, weitere Anstrengungen im Klimaschutz insbesondere mit der Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen, aber auch die Gestaltung der Verkehrswende. Damit einhergehen muss die Ausgestaltung eines öffentlichen Mobilitätsangebots in Offenbach, das auch in Pandemiezeiten den Nutzerinnen und Nutzern größtmögliche Sicherheit und Verlässlichkeit bietet. Das multimodale Mobilitätssystem ist Teil des so genannten Umweltverbundes gemeinsam mit dem Fußverkehr, dem Fahrradverkehr und weiteren effizienten Mobilitätsangeboten und leistet einen zentralen Beitrag zur Bewältigung dieser Herausforderungen und zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.



Das multimodale Mobilitätssystem ist Teil und zugleich Instrument einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die die Stadt Offenbach und die angrenzenden Gebietskörperschaften als zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht. Das multimodale Mobilitätssystem ermöglicht nahtloses Reisen in diesem Gebiet und unterstützt das Zusammenwachsen der Region.

In Offenbach ist ein attraktives Angebot im multimodalen Mobilitätssystem in allen Stadtteilen unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten. Für eine flächendeckende Erreichbarkeit im multimodalen Mobilitätssystem sind die verschiedenen Komponenten an geeigneten Umsteigepunkten zu verknüpfen und zu ergänzen.

- Intermodale Angebote: Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, insbesondere Fahrrad, Sharing- und Elektromobilitätsangebote und ÖPNV; hier sind die Schnittstellen so zu gestalten, dass ein reibungsloser Übergang möglich ist.
- Sharing-Systeme: Fahrradverleihsysteme, Carsharing-Angebote, flexible Mitfahrgelegenheiten und Weitere. Diese Systeme sollten insbesondere an den nachfragestarken Haltestellen des ÖPNV eingerichtet bzw. ausgebaut werden.

In allen Bereichen sowie auf den Relationen zu den benachbarten Gebietskörperschaften sind die Marktpotenziale für das öffentliche Verkehrsangebot zu erschließen, das multimodale Mobilitätssystem ist daher konsequent in seiner Attraktivität zu pflegen und in seiner Bedienungshäufigkeit zu sichern. Auf nachfragestarke Achsen ist ein weiterer Ausbau von Bus- oder Schienenverkehren frühzeitig zu prüfen, wenn die Potenziale für eine verdichtete Anbindung gegeben sind.

In der Innenstadt Offenbachs gewährleistet das multimodale Mobilitätssystem eine attraktive Erreichbarkeit der zentralen Einkaufs-, Versorgungs- und Arbeitsplatzbereiche auf möglichst direkten und weitgehend störungsfreien Wegen. Die Anbindung der zentralen und nachfragestarken Haltestelle Marktplatz mit den vielfältigen Verknüpfungsmöglichkeiten zu den regionalen Verkehrsmitteln ist zu sichern. Ferner ist die Anbindung der weiteren relevanten Arbeitsplatzstandorte, der verschiedenen Schul- und Bildungsstandorte sowie Versorgungsund Freizeitziele eine wichtige Aufgabe des multimodalen Mobilitätssystems in Offenbach.

#### Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen

Das multimodale Mobilitätssystem ist ein Partner der Menschen im Stadtgebiet und dessen Umland, der sie bei der Realisierung ihrer Mobilitätsbedürfnisse unterstützt. Dies schließt die Integration der verschiedenen Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad und Pkw sowie die Nutzung aller geeigneten Marketinginstrumente ein.

Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des öffentlichen Mobilitätsangebots ist die leichte, einfache, bequeme sowie objektiv und subjektiv sichere





Nutzbarkeit für die Menschen. Sie bezieht sich auf Ausstattung, Lage und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf individuelle Informationen über das Angebot. Dabei sind auch Menschen mit ungenügenden Kenntnissen der deutschen Sprache zu berücksichtigen. Ein besonderes Augenmerk ist ferner auf eine barrierefreie Gestaltung des multimodalen Mobilitätssystems für Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.

Der Partnerschaftsgedanke schließt ein, dass Kunden bei Fragen und Beschwerden unkompliziert und zügig Hilfe und Antwort erhalten und dass Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf Störungen und Probleme angemessen reagieren.

#### **ÖPNV-Nachfrage**

Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die in der Stadt Offenbach mit dem multimodalen Mobilitätssystem und dem gesamten Umweltverbund einschließlich Bikesharing und Carsharing zurückgelegt werden, soll – insbesondere im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) – steigen. Ziel ist es zum einen, Angebote des ÖPNV als Hauptverkehrsmittel für möglichst viele Menschen weiter zu verbessern, und zum anderen, das multimodale Angebot auch für jene Menschen zum selbstverständlichen Bestandteil ihrer Mobilität zu machen, die ihre Mobilitätsnachfrage nicht allein mit dem ÖPNV befriedigen können oder wollen.

Das öffentliche Mobilitätsangebot verfolgt das Ziel den Mobilitätsbedürfnissen der wachsenden Bevölkerung sowie der bestehenden Nutzer gerecht zu werden.

#### Multimodales Mobilitätssystem und Siedlungsstruktur

Die Attraktivität und die Marktfähigkeit des multimodalen Mobilitätssystems werden wesentlich von der Siedlungsstruktur sowie von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Damit das multimodale Mobilitätssystem die ihm zugedachte Rolle und Funktion erfüllen kann,

- stimmt die Stadt Offenbach ihre städtebaulichen und verkehrlichen Planungsvorhaben in jedem Einzelfall umfassend mit den formulierten Zielen und Vorgaben des NVP und der Belange eines attraktiven und leicht nutzbaren öffentlichen Mobilitätssystems ab; dabei soll eine möglichst störungsfreie Abwicklung des ÖPNV-Betriebs sowie die Effizienz der Erschließung und Anbindung neuer oder veränderter Siedlungsflächen mit den Komponenten des multimodalen Mobilitätssystems im Mittelpunkt stehen;
- werden Stadterweiterungs- und Gewerbeentwicklungsgebieten sowie mobilitätsrelevante Einkaufs- und Freizeitziele (bei entsprechenden Nachfragepotenzialen z. B. bei Zuzug der Bevölkerung bzw. Ansiedlung von Arbeitsplätzen) bereits in der Umsetzungsphase mit einem attraktiven öffentlichen Mobilitätsangebot angebunden bzw. erschlossen, um den dortigen (poten-



ziellen) Fahrgästen direkt bei Ansiedlung eine gute Erreichbarkeit gewährleisten zu können, dabei auch Überprüfung der bestmöglichen Bedienungsform für eine möglichst hochwertige ÖPNV-Qualität in diesen Gebieten;

sind alle Akteure aufgerufen, ihre Beteiligungsmöglichkeiten z.B. in der Bauleitplanung wahrzunehmen, um die vorgenannten Ziele zu erreichen.

#### Mobilitätsangebote und Wirtschaftlichkeit

Ziel ist die weitere nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des multimodalen Verkehrssystems im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf. Wesentliche Strategien sind:

- Konsequenter Einsatz von Investitionen zur Weiterentwicklung des multimodalen Mobilitätssystems nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem. Maßnahmen, die eine nennenswerte Zunahme der Nachfrage erwarten lassen oder einen hohen Verkehrswert gewährleisten, sind dabei generell zu bevorzugen.
- Regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen, des Fahrzeugeinsatzes sowie der Bedienungsform im multimodalen Mobilitätssystem in Bezug zur Effizienz und zu ihrer Marktausrichtung (d.h. Markterfolg); hieraus folgernd gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote, die durch eine steigende bzw. zurückgehende Nachfrage und Marktakzeptanz gekennzeichnet sind (auch im Sinne von gegensteuernden Maßnahmen bei zurückgehender Fahrgastakzeptanz).
- Steigerung der ÖPNV-Marktausschöpfung insbesondere außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen außerhalb des Berufs- und Schulverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung; Zielgruppen mit Zuwachspotenzialen liegen insbesondere im Bereich Versorgungs- und Einkaufsverkehr sowie im Freizeitverkehr.

#### Mobilität und Umwelt

Im Verkehrssektor ist eine konsequentere Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung öffentlicher umwelt- und klimaschonender Mobilitätsangebote erforderlich. Die Weiterentwicklung des multimodale Mobilitätssystems flankiert das Erfüllen der umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt Offenbach, insbesondere die Reduktion der Schadstoff- und Treibhausgasbelastungen durch den MIV, um Offenbach für die Folgewirkungen des Klimawandels zukunftsfähig zu gestalten. Eine deutliche Verbesserung der Emissionsbilanz im gesamten Mobilitätssystem ist durch einen Umstieg vom MIV auf den ÖPNV mit einer signifikanten Erhöhung der Fahrgastzahlen und damit der stärkeren Nutzung des ÖPNV und der multimodalen Mobilitätsangebote bei gleichzeitiger Verringerung der Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr zu erreichen.

Hierzu ist der wichtigste Ansatzpunkt die Reduzierung des MIV und die Förderung öffentlicher Verkehrsangebote und weiterer effizienter Verkehrsmittel wie





Fuß- und Radverkehr, die Verknüpfung von Verkehrsmitteln sowie Informationsund Beratungsleistungen. Zur Stärkung des Vorbildcharakters und zur weiteren Akzeptanz des multimodalen Mobilitätssystems als umweltfreundliches Verkehrsmittel, sind die Lärm- und Schadstoff-Emissionen schrittweise durch umweltfreundliche Antriebstechniken nachhaltig zu vermindern. Dies ist durch technische Maßnahmen in der bestehenden Fahrzeugflotte, durch die Anschaffung von Neufahrzeugen mit neuestem Standard und emissionsarmen Leistungsmerkmalen und Antriebstechniken sowie weiterer Maßnahmen (z. B. durch Einsatz emissionsarmer Reifen und Schulung des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten) zu erreichen.

Auch Ladestationen für Elektrofahrzeuge (Pedelecs, E-Autos) an SPNV-Haltestellen sind auszubauen.

Im Sinne eines nachhaltigen Ressourcenmanagements sollen auch bei Mobilitätsplanungen Flächen sparsam genutzt sowie freiwerdende Flächen einer Umnutzung zugeführt werden. Bei der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungsanlagen wie z. B. Fahrradabstellanlagen wie auch des Umfelds ist durch geeignete Maßnahmen der Zunahme an heißen Tagen wie auch von Starkregenereignissen als Folge des Klimawandels Rechnung zu tragen.

#### Organisation

Die Qualität und Attraktivität der einzelnen Komponenten im multimodalen Mobilitätssystem werden wesentlich von der Qualität der Prozesse bei der Planung und Erstellung bestimmt. Um die Qualität dieser Prozesse zu sichern und zu verbessern,

- werden bei (Um-) Baumaßnahmen alle Beteiligten eingebunden,
- arbeiten alle Akteure Aufgabenträger, Aufgabenträgerorganisation, Verkehrsunternehmen, Betreiber der Infrastruktur für die verschiedenen Komponenten des Mobilitätsangebotes, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden, Planungsbehörden und sonstige Beteiligte – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammen,
- werden alle bei Planung und Umsetzung des öffentlichen Mobilitätsangebots erforderlichen Prozesse hinsichtlich Zuständigkeiten und Prozessschritten einschließlich der Kommunikation zwischen den Akteuren klar definiert; die Prozesse werden weiterentwickelt, wenn sie sich in der Praxis nicht bewähren oder wenn sich Potenziale zu ihrer Verbesserung zeigen.

#### ÖPNV und Barrierefreiheit

Bereits mit den vorangegangenen Nahverkehrsplänen wurden für die Umsetzung der Barrierefreiheit die wesentlichen Grundlagen erarbeitet und konkrete Ziele für die Ausgestaltung der Barrierefreiheit für den Geltungszeitraum und Geltungsbereich des NVP zu formuliert. Der Nahverkehrsplan übernimmt dabei die zentrale Steuerungsfunktion. Er muss zur konsequenten Wahrnehmung dieser Funktion aufzeigen,



- wie und in welchen Zeiträumen die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll,
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit, als Ausnahme, (noch) nicht erreicht werden kann (beispielsweise ist die Zuwegung zu Haltestellen zu nennen, welche auch Thema der Nahmobilität ist).

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt, wenn Information, Betrieb und Infrastruktur entlang der Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist.

## 6.2 Handlungsfelder für die Ausgestaltung des Mobilitätssystems

Um die Kundenzufriedenheit weiter zu steigern, während der Pandemiephase verlorengegangene Fahrgäste zurückzugewinnen und darüber hinaus eine weitere Erhöhung der Nutzerzahlen im öffentlichen Mobilitätsangebot in Offenbach in den kommenden Jahren zu erzielen, ist die Umsetzung der nachfolgend beschriebenen Handlungsfelder erforderlich:

- Prüfung der Einrichtung eines attraktiven, hochwertigen ÖPNV-Systems auf den Hauptachsen in Offenbach und auf den relevanten Relationen zu den benachbarten Städten: Untersuchung des aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht geeigneten Verkehrssystems (z. B. schienen- oder seilgebunden, hochwertiges Bussystem o.ä.)
- Aufrechterhaltung des verdichteten Bedienungsangebots: Insbesondere zu den Hauptnachfragezeiten soll die Taktdichte mit einer Fahrtenfolge im 7,5-oder 10-Minuten-Takt auf den Hauptachsen aufrechterhalten bleiben. Darüber hinaus werden alle weiteren Korridore (Ausnahme tangentiales Angebot) bis 22.00 Uhr im 15-Minuten-Takt bedient.
- Weiterer nachfrageorientierter Angebotsausbau auf Relationen oder zu Zeiträumen, wo Bedarfe erkennbar werden, z.B. im Rahmen von Gebietsentwicklungen oder der Umsetzung neuer Einrichtungen und Arbeitsplatzstandorte.
- Einrichtung neuer (Express-) Verbindungen und Verdichtung bestehender Angebote zur verbesserten Anbindung einzelner Stadtbereiche an die Verknüpfungspunkte zum SPNV.
- Prüfung zur Optimierung der stadtübergreifenden Verbindungen: Verbesserte Anbindung benachbarter Kommunen im Kreis Offenbach sowie der benachbarten Stadtteile der Stadt Frankfurt a.M. an Offenbach.
- Mit der Ausweitung der Schwachverkehrszeit bis ca. 2:00 Uhr soll die Verknüpfung zwischen Bus und S-Bahn-Ankunft sichergestellt werden. Ein attraktives Nachtverkehrsangebot soll in den Bereichen außerhalb der nachts bedienten S-Bahn-Äste zumindest in den Wochenendnächten eingerichtet werden.



- Beibehaltung sowie sukzessive Verbesserung des attraktiven Angebotes zur optimalen Erreichbarkeit der Offenbacher Innenstadt mit den zentralen Einkaufs-, Versorgungs- und Arbeitsplatzeinrichtungen sowie der wichtigen Verknüpfungspunkte zur S-Bahn und zum Regionalverkehr mit einem integrierten Angebotskonzept im ÖPNV und den multimodalen Angebotsformen; dies umfasst auch die erforderlichen Flächen und die (betriebliche) Infrastruktur an diesen wichtigen Zielpunkten des öffentlichen Mobilitätsangebotes
- Umsetzung einer guten Anbindung künftiger Entwicklungsflächen mit dem multimodalen Mobilitätssystem und Einrichtung attraktiver Verbindungen von dort in die Offenbacher Innenstadt sowie zu den Verknüpfungspunkten zum Regional- und Schienenverkehr.
- Weitere Optimierung der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten in der Stadt Offenbach (SPNV, Stadtbus, Regionalverkehr, ggf. auch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen) mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Anschlusssicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, transparenter und leicht verständlicher Fußwegeführung an Verknüpfungspunkten, dynamischer Fahrgastinformation, attraktiver baulicher Gestaltung etc.
- Beibehaltung der während der Pandemie eingeführten Maßnahmen zur Vertrauensbildung und zur Fahrgast(-rück-)gewinnung: Beibehaltung und regelmäßige Weiterentwicklung der Hygienestrategie u.a. mit kurzen Reinigungsintervallen und Beobachtung der Besetzungsgrade in den Fahrzeugen. Das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste ist entscheidend für die Wahl eines Verkehrsmittels des multimodalen Mobilitätssystems. Die Steigerung des Sicherheitsempfindens (beispielsweise durch die Vorhaltung eines umfangreichen Hygienekonzeptes und dichte Reinigungsintervalle sowie ausreichende Beleuchtung oder Videoüberwachung) stärkt somit auch die Nachfrage in diesem System.
- Sicherung und Einrichtung von weiteren Mobilstationen als multimodale Schnittstelle zur optimierten Nutzung des Mobilitätssystems der Stadt Offenbach.
- Konsequente Pflege und Weiterentwicklung der Beschleunigung des ÖPNV (Busspuren, LSA-Vorrangschaltungen) und Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität.
- Konsequente Fortführung der Bestrebungen, einen vollständig barrierefreien ÖPNV in Offenbach zu gewährleisten (umfasst den Fahrzeugeinsatz, die Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit Zuwegung sowie die Fahrgastinformation), unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik und der einschlägigen Regelwerke.
- Senkung des CO<sub>2</sub>- und Feinstaubausstoßes sowie der Lärmemissionen der ÖPNV-Fahrzeugflotte durch die Umstellung der gesamten Flotte auf Elektroantrieb bis zum Ende des Jahr 2028 (in Abhängigkeit der Ergebnisse der Eva-



luation des Einsatzes und der finanziellen und betrieblichen Wirkungen) sowie weiterer technischer Maßnahmen, die zur Reduktion der Emissionen im ÖPNV dienen, auch unter Abwägung konkurrierender Ziele (z. B. Komfortsteigerung durch Klimaanlagen versus Verbrauchs- und Emissionsreduzierung).

- Umfassende **Koordination des Betriebsablaufes** einschließlich laufender Erfassung betrieblicher und verkehrlicher Qualitäts- und Planungskenngrößen für die Stadt Offenbach.
- Umsetzung von Maßnahmen zur Effizienzsteigerung der Mobilitätsangebote insbesondere durch die Digitalisierung, um Verkehre für Mensch und Umwelt verträglicher zu gestalten und Verkehrsaufwände zu verringern.
- Weitere Verbesserung der Fahrgastinformationen, insbesondere an Haltestellen, in Fahrzeugen sowie an weiteren relevanten Aufkommensschwerpunkten (z. B. in zentralen öffentlichen Einrichtungen), zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Als Informationsmedien sind alle Kanäle wie Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet in einem einheitlichen Erscheinungsbild sowie in einfacher Sprache und Symbolik zu nutzen.
- Ausbau des zielgruppenorientierten Marketings insbesondere durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen z. B. Neubürger, Senioren, Menschen mit Migrationshintergrund und besonderem Informationsbedarf in Abstimmung mit dem RMV.
- Ausbau des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements durch die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen, Freizeiteinrichtungen.
- Nahmobilität wird in der Regel mit Fuß- und Fahrradverkehr gleichgesetzt, schließt aber auch die Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr mit ein. Im Sinne eines integrierten Verkehrssystems sind die Zuwegungen zu den wichtigen Haltestellen und Schnittstellen des multimodalen Mobilitätssystems als Nahmobilitätsachsen zu verbessern. Neben breiten und gut beleuchteten Geh- und Radwegen gehören dazu auch gut und ohne Hindernisse (vollständig barrierefrei) erreichbare Bus- und Bahn-Haltestellen sowie Mobilstationen.
- Prüfung des aus verkehrlicher, betrieblicher, wirtschaftlicher und ökologischer Sicht bestmöglichen Einsatzes geeigneter Mobilitätsangebote und Verkehrssysteme (v.a. für neu einzurichtende Verkehre).



## 6.3 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes und der ergänzenden Mobilitätsangebote

Nach §§ 3 und 4 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes ist der ÖPNV ein Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des ÖPNV ist leistungsfähig und effizient zu gestalten. Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.

Der NVP soll dazu beitragen, das bestehende Mindestangebot des ÖPNV und der ergänzenden Mobilitätsangebote in der Stadt Offenbach zu erhalten, zu pflegen und auszubauen. Eine wesentliche Zielrichtung des NVP ist es daher, die Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot und ergänzender Mobilitätsangebote konkret festzulegen. Anhand dieser "Qualitätsstandards" soll das Angebot im Untersuchungsraum im Bestand und in der Weiterentwicklung gemessen und bewertet werden.

Die Qualitätsstandards sind bei Neuvergaben für alle in der Stadt Offenbach in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen im ÖPNV gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der von den Aufgabenträgern angestrebten ÖPNV-Entwicklung. Darüber hinaus regelt eine gesonderte Qualitätsvereinbarung weitere Kriterien im Einzelnen.

#### Übersicht über die Qualitätskriterien im Anforderungsprofil

Im Rahmen der Analyse des Nahverkehrsplans wird das bestehende Angebot des multimodalen Mobilitätssystems im Nahverkehrsraum untersucht und bewertet. Im Mittelpunkt der Bewertung steht die Qualität des Bedienungsangebotes aus Sicht des Nutzers. Es werden in erster Linie die Qualitätsmerkmale berücksichtigt, die von Seiten der Nutzerinnen und Nutzer an das Angebot gestellt werden:

- Bedienungsform,
- Betriebs-/ Verkehrszeiten, Sonderverkehre,
- Erschließung,
- Bedienung (Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters),
- Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit),
- Netz- und Fahrplangestaltung,
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit,
- Anschlüsse an Verknüpfungspunkten,
- Haltestellen und Haltepunkte, Haltestellenmanagement.



- Schnittstellen des ÖPNV mit anderen Mobilitätsangeboten,
- Fahrzeugausstattung,
- Betrieb und Störungsmanagement,
- Marketing, Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif,
- Qualitätsmanagement,
- Personal.

## 6.3.1 Bedienungsform im ÖPNV

Im Stadtgebiet Offenbach sind neben den SPNV-Strecken für die Erschließung und Anbindung der einzelnen Stadtbereiche Buslinien eingesetzt. Auf den Hauptachsen mit einer entsprechend starken Nachfrage auf einzelnen Abschnitten ist die Umstellung auf ein höherwertiges ÖPNV-System zu prüfen (z. B. schienengebundenes Verkehrsmittel oder hochwertiges Bussystem).

In Zeiten und Räumen schwacher Fahrgastnachfrage kann die Einführung oder Umstellung auf bedarfsgesteuerte und flexible Bedienungsformen geprüft werden.

### 6.3.2 Betriebs-/Verkehrszeiten und Sonderverkehre im ÖPNV

Der definierte Betriebszeitraum sowie die einzelnen Betriebszeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen

- die typischen Nutzerstrukturen (z. B. Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im MIV und im ÖV.

Tabelle 7: Verkehrszeiten

Bezeichnung	Verkehrszeit	Abkürzung	Betriebszeit
Montag – Freitag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	02.00 - 04.30 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZI	04.30 - 06.00 Uhr
	Tagesverkehrszeit		06.00 – 19.00 Uhr
	Nebenverkehrszeit	NVZ	19.00 – 21.00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	21.00 – 02.00 Uhr
Samstag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	02.00 - 04.30 Uhr



Bezeichnung	Verkehrszeit	Abkürzung	Betriebszeit
	Schwachverkehrszeit	SVZI	04.30 - 08.00 Uhr
	Tagesverkehrszeit	TVZ	08.00 – 19.00 Uhr
	Nebenverkehrszeit	NVZ	19.00 – 21.00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	21.00 – 02.00 Uhr
Sonn- und Feier-	Nachtverkehrszeit	NaVZ	02.00 - 04.30 Uhr
tag	Schwachverkehrszeit	SVZI	04.30 – 09.00 Uhr
	Tagesverkehrszeit	TVZ	09.00 – 19.00 Uhr
	Nebenverkehrszeit	NVZ	19.00 – 21.00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	21.00 – 02.00 Uhr

Grundsätzlich ist das Bedienungsangebot in der abendlichen Schwachverkehrszeit montags bis samstags auch auf den Bedarf der Beschäftigten im Einzelhandelsgewerbe auszurichten. Zu berücksichtigen sind hierbei Anschlüsse von (über-) regionalen Verkehrsmitteln (SPNV, S-Bahn), insbesondere der jeweils letzte Anschluss an einem Verkehrstag.

Bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen an die Verkehrszeiten (z. B. Gewerbestandorte, Kliniken) ist eine flexible Handhabung bei der Definition der Verkehrszeiten zu gewährleisten. In Schwachlastzeiten kann dies auch durch alternative Bedienformen erfolgen.

Bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späterer Schulbeginn) sind die Zeitfenster entsprechend anzupassen.

Ein Angebot in den Nachtverkehrszeiten ist zumindest in den nachfragestärkeren Nächten Freitag/ Samstag/ Sonntag und in Nächten vor Feiertagen bedarfsorientiert vorzuhalten.

Bei Großveranstaltungen mit entsprechend zu erwartender Fahrgastnachfrage sollen spezielle Bedienungsangebote (Sonderverkehre) eingerichtet werden. Für regelmäßig wiederkehrende Sonderverkehre sollen grundlegende Angebotsparametern definiert werden.

## 6.3.3 Erschließungsqualität im ÖPNV

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen. Dabei werden die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als "ÖPNV-bedient" gewertet, wenn sie in der Normalverkehrszeit in einer definierten Mindestqualität (30-Minuten-Takt) bedient wird.



Tabelle 8: Standards Erschließungsqualität

Verkehrsmittel	Richtwert für den Haltestelleneinzugsbereich (Radius um eine Haltestelle; Luftlinie)
Bus	300 m
Bahn	600 m

Im Nachtnetz kann sich der Haltestelleneinzugsbereich auf einen durchgängigen Wert von 800 Metern erhöhen.

Innerhalb der Erschließungsradien der Haltestellen ist die Fußwegesituation – bevorzugt entlang der Haupt-Fußwege – so zu entwickeln, dass sie aktuellen Anforderungen an eine attraktive Nahmobilität genügt. Maßgebende Aspekte sind dabei die Direktheit und die Einsehbarkeit der Wege, die Wegebreiten, die Beschaffenheit der Wege – auch im Hinblick auf ihre Nutzung durch Mobilitätseingeschränkte sowie die Sicherheit und die Wartezeiten an Querungsstellen mit dem Kfz-Verkehr.

Eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung der Siedlungsbereiche in der Stadt Offenbach ist grundsätzliches Ziel. Dort wo Siedlungsbereiche unter wirtschaftlichen oder verkehrlichen Gesichtspunkten nicht erschlossen werden können, ist die Einrichtung von qualitätsvollen B+R-Anlagen an geeigneten Haltestellen vorzusehen.

## 6.3.4 Bedienung (Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters) im ÖPNV

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung sind.

Für das Stadtgebiet Offenbach wurden Bedienungskorridore im ÖPNV entwickelt und entsprechende Bedienungsstandards beschrieben. Die Bedienungskorridore beschreiben die relevanten Achsen im ÖPNV. Für diese Bedienungskorridore werden Anforderungen an die Bedienungsstandards definiert, die somit einen wesentlichen Faktor für die Attraktivität des ÖPNV in Offenbach darstellen. Die Bedienung soll als Integraler Taktfahrplan erfolgen.

Als Standard für die Bedienungsqualität werden dabei Mindesttaktzeiten definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt.

Neben der Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion der Teilräume muss für die Bedienungssystematik auch nach Tagesverkehr, Nebenverkehrszeit sowie nach Früh-, Spät- und Wochenendverkehr (Schwachverkehrszeit) unterschieden werden. Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte hierbei von einem



Grundraster der Vertaktung ausgegangen werden, das an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird.

In der Nachtverkehrszeit sind in Offenbach Fahrten in den nachfragestarken Nächten (Nächte Freitag/ Samstag, Samstag/ Sonntag und Nächte vor Feiertagen) nach Bedarf vorzusehen. Dabei kann eine Bedienung auch über am Rand gelegene Haltestellen in den jeweiligen Stadtbezirken erfolgen, um eine wirtschaftliche Bedienung in der NaVZ zu ermöglichen. Die Verbindungen konzentrieren sich hier auf das Ziel der Offenbacher Innenstadt, weitere ausgewählte freizeitrelevante Ziele im Nachtverkehr sowie die Verknüpfung zu bestehenden Nachtverkehrsverbindungen im Regionalverkehr.



Tabelle 9: Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren im ÖPNV in der Stadt Offenbach

Bedienungskorridore innerhalb der		tag – F	reitag	S	amsta	g	Soni	n-/ Fe	iertag
Stadt Offenbach für Busse	TVZ	NVZ	SVZ	TVZ	NVZ	SVZ	TVZ	NVZ	SVZ
Qu	valität	skateg	orie A						<u> </u>
Bürgel – City									
Tempelsee – Waldstraße – City									
Lauterborn – Senefelder Str./ Beethovenstr. – City	T7,5	T15	T30	T15	T15	T30	T15	T15	T30 (T60 in
Rumpenheim – Bürgel (-City)	- T10	113	130	113	113	150	113	113	der
Kaiserlei – Nordend – City/ Hbf.									SVZ I)
Buchhügel – Waldstr./ Mühlheimer Str. – City									
Qı	valität	skateg	gorie B						
Bieber – Tempelsee									
Kaiserlei – Frankfurter Str. – City									
Bieber – OF Ostbahnhof – City									
Sprendlinger Landstr. – Klinikum – City									
Waldheim – Mühlheimer Str. – City									
Kaiserlei – Mainviertel/ Hafen (Nord- ring) - City									
Waldhof *– Bieber									T30
An den Eichen** – Mühlheimer Str. (- City)	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	(T60 in der SVZ I)
Lauterborn – Kaiserlei									J . Z .,
Lauterborn – OF Ostbahnhof									
Rumpenheim – Waldheim									
Rosenhöhe – Lauterborn (-City)									
Carl-Ulrich-Siedlung – Lauterborn (- City)									
Mainzer-Ring – OF Ostbahnhof (-City)									

<sup>\*</sup> Für die Anbindung des Gewerbe- und Industriegebietes Waldhof gelten geringere Anforderungen an die Bedienungsqualität, die sich an den Arbeitszeiten der dortigen Unternehmen orientieren.



<sup>\*\*</sup> Für das Entwicklungsgebiet An den Eichen ist ein Bedienungsstandard mindestens im 30-Minuten-Takt vorgesehen (für verdichtetes Angebot Bedarfsermittlung notwendig)



Bedienungsstandards für weitere Verbindungen zwischen Stadt Offenbach und Nachbarstädten und Gemeinden sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 10: Bedienungsangebot der Stadt-Umland-verbindenden Korridore

Kategorie	Bedienungskorridore zwi- schen der Stadt Offenbach und Nachbarkommunen	Montag – Freitag		Samstag, Sonn- und Feiertag	
	ona Nachbarkommonen	TVZ/NVZ	SVZ	TVZ/NVZ	SVZ
Weitere Verbin- dungen	Frankfurt Flughafen/ Hbf/ City – Offenbach	T5/10	T10	T5/10	T15
(grenzüber- schreitend)	Neu-Isenburg – Offenbach	T30	T60	T60	T60
	Heusenstamm – Offenbach	T15/T30	T30	T30	T30
	Mühlheim – Offenbach	T15	T30	T30	T30
	F-Bornheim – Offenbach	T30	T30	T30	T30
	Hanau - Offenbach	T15	T30	T30	T30
	F-Oberrad – Frankfurter Str. – Offenbach	T15	T15	T15	T30
	F-Fechenheim – Messehallen -City	T30	T30	T30	T30
	Obertshausen – Bieber – City	T15/T30	T30	T30	T30
	Dietzenbach – Bieber – City	T15/T30	T30	T30	T30

In der Nachtverkehrszeit sind Fahrten nach Frankfurt, Hanau sowie zu den benachbarten Orten im Kreis Offenbach mindestens entlang des S-Bahn-Netzes und mindestens in den nachfragestarken Nächten (Nächte Freitag/ Samstag, Samstag/ Sonntag und Nächte vor Feiertagen) mit einem stündlichen Bedienungsangebot vorzusehen.

### 6.3.5 Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit) und Anschlüsse im ÖPNV

Lange Fahrzeiten und viele Umsteigevorgänge vermindern die Attraktivität des ÖPNV. Die Fahrtzeiten und die Zahl der Umsteigevorgänge sind deshalb so gering wie möglich zu halten. Im Nahverkehrsplan werden Richtwerte definiert, innerhalb derer ein Fahrgast die relevanten Ziele erreichen soll.



Tabelle 11: Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit

Kategorie	Umsteigehäufigkeit	Umsteigezeit	Maximale Reisezeit
Anbindung an den nächs- ten Verknüpfungspunkt zum SPNV	Umsteigefreie Ver- bindung	entfällt	20 Minuten
Anbindung aller Stadtteile an die Innenstadt bzw. zum Hauptbahnhof	Umsteigefreie Ver- bindung	entfällt	30 Minuten
Anbindung zwischen den Stadtteilen	Maximal ein Umstieg	Maximal 10 Minuten	45 Minuten
Anbindung an benach- barte Zentren und aufkom- mensstarke Ziele in der Re- gion	Maximal ein Umstieg	Maximal 15 Minuten	60 Minuten

Auf den Hauptrelationen zu den relevanten Zielen im Stadtgebiet Offenbachs sollen möglichst umsteigefreie Verbindungen eingerichtet werden. Bei den Relationen der übrigen Kategorien soll maximal einmal umgestiegen werden, um das Ziel zu erreichen. Bei Verbindungen mit Umsteigenotwendigkeit soll die Übergangszeit am Verknüpfungspunkt zwischen den Minimal- und Maximalwartezeiten begrenzt sein.

An den Verknüpfungspunkten sind in den Hauptrelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Bei Taktfolgen von mehr als 15 Minuten ist an den Systemknoten auf den Hauptumsteigerelationen eine betriebliche Anschlusssicherung zu gewährleisten. Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. Behinderungen und Störungen durch den motorisierten Individualverkehr) mit regelmäßigem Auftreten ist ein Zuschlag von bis zu fünf Minuten zulässig.

Die im Folgenden dargestellten Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten stellen einen optimalen Zustand dar.

Tabelle 12: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten/Systemknoten

Verknüpfungspunkt	Umsteigezeit Bus - Bahn	Umsteigezeit Bus - Bus
Marktplatz	5-10	3-5
Ostbahnhof	3-5	3-5
Kaiserlei	5-10	3-5



Verknüpfungspunkt	Umsteigezeit Bus - Bahn	Umsteigezeit Bus - Bus
Hauptbahnhof	7-15	3-5
Bieber Bahnhof	3-5	-
Bieber Waldhof	7-12	-
Stadtgrenze/ August-Bebel-Ring	-	Straßenbahn – Bus: 5-10
Odenwaldring	-	5-10
Humboldtstr./ Waldstraße	-	5-10
Bahnüberführung Waldstraße	-	5-10

Der Linienweg einzelner Linien führt zum Teil zu einer Bedienung mehrerer Verknüpfungspunkte, dies bedeutet jedoch auch, dass nicht an allen Verknüpfungspunkten eine optimale Umsteigezeit erzielt werden kann. Diese Situation wird verschärft, wenn Umsteigebeziehungen zwischen mehreren Linien und Richtungen bestehen.

Linienwege und Streckenführungen sind möglichst einheitlich und systematisch zu gestalten. Nur in begründeten Ausnahmefällen ist ein Abweichen vom Standardlinienweg zulässig. Parallele Verkehre insbesondere zwischen Bus und SPNV, aber auch zwischen verschiedenen Buslinien sind zu vermeiden, sofern die jeweiligen Linien die gleichen verkehrlichen Funktionen abdecken. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein.

#### 6.3.6 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit wird hinsichtlich der im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen aus Kundensicht behandelt. Für den Fahrgast ist entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist.

Als Zielwerte für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Kriterien definiert:

- Als verbindliche Abfahrtszeit gilt die jeweilige Taktminute
- Verfrühungen sind nicht zulässig (gelten als Fahrtausfälle)
- Verspätungen von bis zu fünf Minuten werden toleriert

In der aktuellen Qualitätsvereinbarung zwischen Aufgabenträger und OVB ist ein Pünktlichkeitsgrad festgeschrieben, der auf den Stadtverkehrslinien erreicht werden soll. Ziel ist es, einen hohen Wert auch auf den übrigen Angeboten des ÖPNV in Offenbach zu erreichen.



Im Bereich der Stadt Offenbach gilt zurzeit die Pünktlichkeitsgarantie des RMV. Diese Garantieleistung ermöglicht Fahrgästen, sich ihre Fahrtkosten erstatten zu lassen (bei Zeitkarten anteilige Erstattung), wenn eine Verspätung am Ziel von mehr als zehn Minuten eintritt. Die Garantie gilt im gesamten RMV auch über Tarifgrenzen hinaus.

#### 6.3.7 Haltestellen und Haltepunkte, Haltestellenmanagement

Die Beförderungsqualität wird in großem Maße durch die Ausstattung der Haltestellen definiert.

Die Haltestelle dient dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zu dem Verkehrssystem und ist somit das "Aushängeschild" für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild der Haltestellen und Fahrzeuge, der Zustand und Komfort sowie die Lage und Erreichbarkeit der Haltestelle bestimmen in hohem Maße die Entscheidung des Kunden den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

Klare Zielsetzung ist es, die Haltestellenqualität in der Stadt Offenbach weiter zu verbessern. Dazu gehören insbesondere die Information an den Haltestellen, die Ergänzung von Wind- und Regenschutz sowie von Sitzgelegenheiten und die verbesserte Nutzbarkeit der Haltestellen durch mobilitätseingeschränkte Personen.

Bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Mobilitätsangebots und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz prinzipiell die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese vollständig barrierefrei zu gestalten. Zu berücksichtigen sind hierbei:

- der jeweils aktuelle Stand der Technik und die einschlägigen Regelwerke u.a. der FGSV (EAÖ, RASt, RAL, ERA, HBS, H BVA)
- aktuelle DIN-Normen, insbesondere 32984 Bodenindikatoren und DIN 18040
   Planungsgrundlagen Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- RMV-Maßnahmenplan "Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr"
- Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen
- Informationsblatt für Bushaltestellen Regelungen für Förderanträge (nach Auskunft von Hessen Mobil nicht mehr gültig und wird in Kürze durch eine aktualisierte Broschüre ersetzt)
- Richtlinien und Durchführungserlasse zum Mobilitätsfördergesetz (MobFöG)

Die Anforderungen einer "vollständigen Barrierefreiheit" bedeuten für die Planung von Haltestellen, die Ein- und Ausstiegssituation so vorzusehen, dass die Reststufe zwischen Wartebereich und Trittkante am Fahrzeugboden (fast) niveaugleich, mindestens aber unter 5 cm bleibt. Der Abstand (Spaltbreite) soll ebenfalls maximal 5 cm betragen. Planungsziel ist ferner eine ausreichend lange und geradlinige Anfahrmöglichkeit. Im Zusammenspiel mit der Einstiegshöhe in das Fahrzeug (ca. 25 bis 27 cm je nach Beladung) ergibt sich bei der



vorgegebenen maximalen Spalthöhe von 5 cm eine notwendige Bordhöhe von 22 bis 25 cm über Fahrbahnniveau für die Umsetzung der Anforderungen an die "vollständige Barrierefreiheit"; mindestens ist jedoch eine Bordhöhe von 20 cm vorzusehen. Empfohlen wird der Bau einer differenzierten Haltestelle, bei der im Anfahrtsbereich eine niedrigere Bordsteinhöhe umgesetzt wird, die ein "Überstreichen" des Fahrzeuges ohne Schäden ermöglicht. Auf diese Weise kann der barrierefreie Ein- und Ausstieg an der ersten und zweiten Tür gewährleistet werden. Konvexe und konkave Haltestellen sind zu vermeiden, da der Spalt zwischen Wartebereich und Bus zu groß wird.

Bei Neu- und Umbaumaßnahmen von Haltestellen sollten grundsätzlich Orientierungshilfen für Mobilitätseingeschränkte vorgesehen werden mit einem Einbau eines kontrastierenden Leitsystems für Sehbehinderte, ggf. markierte Einstiegsstellen. Die Ausgestaltung sollte mit optisch kontrastierenden Merkmalen versehen sein.

Ferner ist ein behindertengerechter Ausbau der Wege im Nahbereich zu beachten mit einer Ausführung mit einer maximalen Längsneigung von 6%. Eine ausreichende Rangierfläche ist im Wartebereich vor der Einstiegstür für Rollstuhlfahrerinnen bzw. Rollstuhlfahrer vorzusehen: Grundsätzlich sollte die Wartefläche eine Breite von mindestens 2,50 m haben vom Bordstein bis zum Geh/Radweg. Mit dieser Bordhöhe von 22 cm ist der hilfsweise Einsatz der Klapprampe in der Regel dann nicht mehr erforderlich. Bei niedrigeren Bordhöhen kann jedoch der Einsatz der Klapprampe nötig werden, was dann wiederum eine Mindestbreite der Wartefläche von 2,50m erfordert.

Richtungshaltestellen sollten nahe beieinander (in Sichtweite) liegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen sollen, soweit erforderlich, vollständig barrierefreie Querungshilfen angelegt sein.

Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung sind im Haltestellenkonzept der Stadt Offenbach festgelegt. Die Haltestellen wurden darin in Kategorien typisiert:

- Kategorie A: zentrale Umsteigehaltestellen
- Kategorie B: Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion zur S-Bahn und zum übrigen SPNV
- Kategorie C: stark frequentierte Haltestellen in besonderer Lage und Haltestelle, die durch ihre Lage an Schulen, Krankenhäusern, Seniorenwohnheimen oder einsame örtlich schwierige Lage zusätzliche oder besondere Ausstattungsmerkmale verdienen
- Kategorie D: normal frequentierte Haltestellen
- Kategorie E: nur Ein- oder Ausstiegshaltestellen von geringer Bedeutung (EE: nur Einstiegshaltestellen)

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale sind:



Tabelle 13: Anforderungen an die Haltestellenausstattung

Ausstattungsmerkmal	Haltestellentyp	Bemerkungen
Zur Erlangung des Stufen- und Spaltmaßes von 5x5 cm: Bordsteinanhebung auf mind. 22 cm (Bereiche, die vom Fahr- zeug überstrichen werden: 16 cm)	A, B, C, D, E	bei Neubau bzw. Umbau von Haltestellen
Buskap	A, B, C, D, E	in Abhängigkeit des Straßenver- kehrs (Zeitverlust durch Einfädeln und Störanfälligkeit für den MIV) und des Platzbedarfs der Warten- den
Barrierefreier Zugang und Zuwegung	A, B, C, D, E	
Haltestellenschild	A, B, C, D, E	alle Linien an einem Mast vermer- ken
Liniennetzplan	A, B, C, D, E	
Information zur Tarifstruktur	A, B, C, D, E	
Umgebungsplan als Element des Fußleitsystems	A, B, C, D, E	mit besonderer Kennzeichnung der wichtigen Einrichtungen in der Umgebung
Uhr	А, В	
Dynamische Fahrgastinfor- mation	A, B, C, D, E	Für alle Haltestellen mittels der virtuellen DFI, bei Bedarf bei aufkommensstarken Haltestellen auch als DFI-Anzeige oder Bildschirm
Sitzbank	A, B, C, D, EE	
Abfalleimer	A, B, C, D, E	
Wetterschutz	A, B, C, D, EE	Transparent (Einnahmen durch Werbeflächen werden mit zu- wendungsfähigen Ausgaben ver- rechnet)
Veranstaltungshinweise	A, B, C, D, EE	dienen außer der Information auch der subjektiven Sicherheit
Beleuchtung	A, B, C, D, E	



Ausstattungsmerkmal	Haltestellentyp	Bemerkungen
Taststreifen, Einstiegsmarkie- rung, Aufmerksamkeitsfeld	A, B, C, D, E	gemäß Planungsleitfaden der Stadt Offenbach (dieser wurde mit dem lokalen Blindenbund und Hessen Mobil abgestimmt))
Bike+Ride	A, B, C	Witterungsgeschütze und sichere Radabstellanlagen mit direktem Zugang zur Haltestelle mit rele- vantem Einzugsbereich im Rad- verkehr, Prüfung der Einrichtung von Fahrradparkhäusern mit Ser- vicestation an Verknüpfungs- punkten der Kategorie A
Taxi+Ride	A, B, und andere	nach Möglichkeit mit Bestellmög- lichkeit im Bus
Fahrradverleih	A, B, C und an weiteren wichtigen Zielen	Abhängig von Zielgruppe, z.B. Studierende, Beschäftigte
Carsharing	A, B, C und an weiteren wichtigen Zielen	Abhängig von Zielgruppe, z.B. Studierende, Beschäftigte
Ladeinfrastruktur (Elektromo- bilität)		in Abhängigkeit der Umsetzungs- technik des Elektroantriebs, i.d.R Endhaltestellen

Von einem barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann abgewichen werden, wenn aus räumlich und- oder technischen Gründen keine barrierefreie Zuwegung umsetzbar ist. In der Stadt Offenbach betrifft dies die beiden Haltestellen Forsthaus Geißfeld und Gasthaus Wildhof, die zur Vermeidung einer Insellösung ohne weitere barrierefrei ausgebaute Zuwegung bzw. sehr geringem Fahrgastaufkommen nicht barrierefrei ausgebaut werden.

Die Zuständigkeit für die Herstellung einer sicheren, komfortablen und barrierefreien Zuwegung zu den Haltestellen sowie die Errichtung der Haltestellen selbst obliegt der Stadt Offenbach.

Das den Stadtverkehr betreibende Verkehrsunternehmen ist für die Information an den Haltestellen und die Wartung, Pflege und Aktualisierung der Haltestellenmasten zuständig. Hierzu werden mit dem Verkehrsunternehmen Qualitätsstandards z. B. zur Aktualität der Informationen über Liniennetzplan, Fahrplan, Tarife sowie zur Datenlieferung der bestehenden DFI bzw. des bestehenden Lautsprechers für Durchsagen vereinbart.

Die Zuständigkeit der Pflege von Bauwerken am Busbahnhof am Hauptbahnhof, einschließlich der an den Überdachungen angebrachten Schildern, obliegt der Stadt Offenbach.



#### Zielsetzungen für die Umsetzung der Barrierefreiheit

Die Erreichung des Ziels eines vollständig barrierefreien ÖPNV in der Stadt Offenbach hat mit der Durchführung der verschiedenen Haltestellenumbauprogramme in den letzten Jahren bereits einen wesentlichen Meilenstein erreicht. Zu den jeweiligen Zeitpunkten der Umsetzung der Maßnahmen der einzelnen Haltestellenkonzepte wurden und werden die jeweils aktuellen Regelwerke und Richtlinien berücksichtigt.

Der Aufgabenträger verfolgt im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans konsequent Planungen und Maßnahmen zur kunden- und behindertenfreundlichen Ausgestaltung des ÖPNV. Hierzu zählen weiterhin der behindertengerechte Bau auch von künftig neu einzurichtenden oder ggf. zu verlegenden Haltestellen, die Umsetzung barrierefreier Fahrgastinformationen sowie auch künftig die Beschaffung neuer Fahrzeuge, die den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen entsprechen.

#### 6.3.8 Schnittstellen mit ergänzenden Mobilitätsangeboten - 'Mobilstationen'

Die Nutzung inter- und multimodaler Angebote in einem öffentlichen Mobilitätssystem nimmt immer mehr zu. Mit Multimodalität wird bezeichnet, dass eine Person im Laufe eines überschaubaren Zeitraums, z. B. einer Woche, unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Unter Intermodalität bzw. intermodalem Verkehrsverhalten ist zu verstehen, dass eine Person auf einem Weg unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Bekannte Beispiele sind Park-and-Ride oder Bike-and-Ride, aber auch Carsharing und Leihfahrräder, bei denen eine Wegetappe mit dem Fahrrad oder Auto zurückgelegt wird und eine Etappe mit dem ÖPNV. Prinzipiell spielt der ÖPNV bei intermodalen Wegeketten eine große Rolle, gerade auch für längere Wegestrecken.

Eine multimodale und intermodale Nutzung von Verkehrsmitteln erfordert dabei neben den digitalen Informations- und Vertriebskanälen, wie dem eTicket RheinMain und der RMV-App, auch die passende Infrastruktur. Eine einfache, intuitive Nutzbarkeit aller Aspekte: Informieren – Buchen – Bezahlen – Fahren ist dabei Voraussetzung für die Akzeptanz bei den Nutzenden - und nur so kann sie ihre Wirksamkeit entfalten. Die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre ist aber auch für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV von hoher Bedeutung. Insbesondere dort, wo der ÖPNV keine flächendeckende Erschließung bereitstellen kann, werden das Fahrrad und das Auto zu einem relevanten Ergänzungsverkehrsmittel.

Durch die Ertüchtigung von Haltestellen zu 'Mobilstationen' mit Angeboten an Bike+Ride (B+R) sowie Bikesharing und Carsharing (CS) wird die Voraussetzung für die Inter- und multimodale Nutzung geschaffen. Zukünftige Planungen hierzu werden mit der ÖPNV-Planung verzahnt.

Um eine gute Wahrnehmung des Angebots im Stadtraum sicherzustellen, ist ein einheitliches Design vorzusehen, ein gesamtstädtisches Angebot an wichtigen





Haltestellen ermöglicht eine einfache und spontane Nutzung auch für unterschiedliche Wegezwecke und Längen.

Die weiteren Ausstattungsmerkmale ergänzen das Verkehrsangebot und machen aus einer Haltestelle eine Mobilstation und einen Anlaufpunkt für das Quartier, eine Mobilstation ist damit mehr als "nur" eine Haltestelle. Die Ausstattung einer Mobilstation richtet sich dabei nach der Lage im städtischen Umfeld und der zu erwartenden Nachfrage.

Ein Überblick über die möglichen Ausstattungsmerkmale je nach vorhandenem Verkehrsangebot gibt die nachfolgende Tabelle.

Tabelle 14: Ausstattungsmerkmale an multimodalen Verknüpfungspunkten

Verkehrsangebote	Weitere Ausstattung
Verknüpfung von SPNV und/oder	■ Witterungsschutz
Bus mit	■ Sitzgelegenheiten, (evtl. Warteraum)
■ Fahrradverleih-Station	■ öffentliche Toiletten
<ul><li>Carsharing-Station</li></ul>	Servicepunkt / Informationsstelle
■ B+R	■ Fahrkartenautomat (nur SPNV)
■ Pedelec	■ W-LAN
■ Taxi	■ E-Ladestation für E-Pkw und Pedelecs (ggfs. mit Photovoltaikanlage)

Durch die Einbindung von Angeboten in der Nähe, wie Kiosk, Bäckerei wird die soziale Sicherheit verbessert und Angsträume reduziert.

#### Umsetzung

An zentralen Verknüpfungspunkten und weiteren geeigneten Haltestellen ist die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen sowie von Leihfahrradstationen zu prüfen. Zukünftige Planungen hierzu werden mit der ÖPNV-Planung verzahnt.

Bestehende Angebote sind entsprechend zu ertüchtigen, bei Bedarf ist ein Angebot herzustellen.

Bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen ist sowohl die Nutzerfreundlichkeit als auch der Diebstahlschutz zu berücksichtigen. An aufkommensstarken Haltepunkten im Pendlerverkehr ist die Erstellung von zusätzlich Fahrradboxen zu prüfen. Die Einrichtung von sicheren Fahrradabstellanlagen erhöht die Erschließungswirkung des ÖPNV-Systems vor allem in Bereichen, in denen längere Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle erforderlich wären.



B+R-Anlagen, Fahrradverleihsysteme und Carsharing-Systeme sind soweit als möglich in das Tarif- und Vertriebssystem sowie in das Marketing des ÖPNV zu integrieren, um die Durchgängigkeit der Verkehrsmittelnutzung aus Kundensicht zu verbessern.

## 6.3.9 Fahrzeugausstattung im ÖPNV

Neben der Haltestellenausstattung stellt das wichtigste Definitionsmerkmal für die Beförderungsqualität die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge dar. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr. Eingesetzt werden sollen saubere, moderne, ansprechende, komfortable und für den Fahrzweck geeignete Fahrzeuge.

Anforderungen an die Ausstattung von Fahrzeugen sind in der Qualitätsvereinbarung der Aufgabenträgerorganisation geregelt.

Folgende Qualitätsstandards sind für die eingesetzten Fahrzeuge in der Qualitätsvereinbarung u. a. festgeschrieben<sup>2</sup>:

- Im Regelfall darf das Fahrzeugalter 10 Jahre nicht überschreiten, Ausnahmen sind für Reservefahrzeuge zulässig (maximal 12 Jahre). Abweichend dazu dürfen E-Fahrzeuge maximal 16 Jahre alt sein.
- Fahrzeuge sind in Niederflurbauweise vorzuhalten (Die Einstiegskante muss auf max. 270 mm (= 220 mm + 50 mm) abgesenkt werden).
- Solobusse sollen mindestens 2-türig, Gelenkbusse mindestens 3-türig sein und einen podestlosen Boden zwischen den Türen aufweisen.
- Für mobilitätseingeschränkte Personen ist eine mechanische Rampe an der 2. Tür sowie eine Rufeinrichtung (Taster) vorzuhalten. Zudem ist im Wageninneren eine Sondernutzungsfläche (mind. 900 x 1300 mm) gegenüber der 2. Tür vorzuhalten, ab dem Baujahr 2014 muss die Sondernutzungsfläche mindestens 900 x 2000 mm groß sein. Des Weiteren sind Sitzplätze für Schwerbehinderte (mind. 2) als solche eindeutig zu kennzeichnen. Für blinde bzw. sehbehinderte Personen sind taktil wahrnehmbare Stangen, die die Richtung des Ausstiegs weisen, vorzusehen.

#### ■ Fahrgastplätze:

- Niederflur-Linienbus (NL), mind. 80 Fahrgastplätze, davon mind. 27 Sitzplätze; Die Steh- und Sitzplatzanzahl bei alternativen Antriebstechniken darf 22 Sitzplätze und 40 Stehplätze nicht unterschreiten.
- Niederflur-Gelenkbus (NG): mind. 130 Fahrgastplätze, davon mind. 45
   Sitzplätze; Die Steh- und Sitzplatzanzahl bei alternativen Antriebstechniken darf 39 Sitzplätze und 50 Stehplätze nicht unterschreiten.

plan:mobil

100

Für die vollständige Liste der Fahrzeugstandards wird auf die Qualitätsvereinbarung zwischen Verkehrsunternehmen und NiO hingewiesen.



- Die Fahrzeuge verfügen über Kommunikationsmöglichkeiten für eine Verbindung vom Fahrer zur Betriebsleitstelle.
- Videoüberwachung.
- Klimaanlage und getönte Scheiben.
- Mindestsitzabstand 680 mm bei allen Fahrzeugtypen, Sitzplätze in Leichtbauweise und mit leicht auswechselbarer Polsterung.
- Kassen- und Druckersystem nach RMV-Vorgaben stets in funktionsfähigem Zustand halten.
- Fahrgastinformation (am und/oder im Fahrzeug):
  - Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage,
  - Linienverlaufsplan oder elektronische Anzeigen mit Informationen zum weiteren Fahrtverlauf,
  - Gültige RMV-Tarif-Informationen,
  - Fahrtziel und Linienbezeichnung an der Front und der Einstiegsseite, Liniennummer am Heck und der Fahrerseite,
  - TFT-Bildschirm im Fahrzeug mit Anzeige der nächsten Haltestellen und der Möglichkeit, weitere Fahrgastinformationen einzublenden,
  - RMV-Logo und Logo des Verkehrsunternehmens und des Aufgabenträgers,
  - aktivierbare Außenansagen.

Ferner wird der Einsatz von Fahrzeugen mit hohen Umweltstandards verfolgt:

- Alle Fahrzeuge müssen mindestens die Euro-6-Norm erfüllen.
- Ab Dezember 2028 werden nur noch Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb im Grundtakt auf den Linien des Linienbündels Stadt Offenbach eingesetzt.
- Zur Schadstoffreduktion sind die Fahrzeuge mit SCRT (Selective Catalytic Reduction Trap) oder anderen Filtersystemen auszustatten (abhängig von der Verfügbarkeit schwefelfreien Diesels bei Abschluss des Verkehrsvertrages), sofern durch die Vorgaben der jeweils gültigen Euronorm nicht motorseitig bereits eine stärkere Reduktion erreicht wird.
- Zur Reduktion der Lärmemissionen verfügen die Fahrzeuge über eine Motorraumkapselung. In jedem Fall wird eine Begrenzung der Fahrgeräusche auf 80 dB festgelegt.
- Zur Reduzierung der Lärmemission an Endhaltestellen sind die Fahrzeuge mit einer Standheizung auszurüsten.

Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist grundsätzlich zu ermöglichen. Insbesondere im SPNV sollen ausreichende Kapazitäten für die Fahrradmitnahme



vorgehalten werden. Die Belange eines sicheren und pünktlichen Betriebs sowie der übrigen Fahrgäste sind zu beachten.

### 6.3.10 Qualitätsanforderungen Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement

Die Koordination des Betriebsablaufs in der Stadt Offenbach erfolgt durch ein Betriebsleitsystem. In die Informations-Funktionalitäten sind alle in Offenbach verkehrenden Buslinien, bedarfsgesteuerte Bedienungsformen sowie die Verkehrsmittel im SPNV über eine Datenplattform einzubinden.

Für möglichst kurze Reisezeiten im ÖPNV-System in Offenbach, aber auch zur Verbesserung der Pünktlichkeit und zur Verbesserung der Umweltwirkungen im öffentlichen Verkehr ist die Beschleunigung der Verkehrsmittel zum Beispiel durch separate ÖPNV-Trassen sowie Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen weiter umzusetzen und erforderlichenfalls auszubauen. Hierzu gehört auch die leistungsfähige Gestaltung der ÖPNV-Knotenpunkte im Stadtgebiet. Der Aufgabenträger wirkt ferner auf die Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht.

Weitere Anforderungen sind in der Qualitätsvereinbarung der Aufgabenträgerorganisation formuliert.

#### 6.3.11 Qualitätsanforderungen Marketing, Vertrieb und Tarif

#### Marketing

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots und der ergänzenden Mobilitätsangebote sind im Rahmen der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit und Marketingmaßnahmen der Aufgabenträgerorganisation aktiv und offensiv zu bewerben. Dabei sind in Kooperation mit weiteren Partnern, insbesondere dem RMV, übergreifende Marketingmaßnahmen für bestimmte Zielgruppen zu entwickeln. Zielrichtung des Marketings ist die Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur zur Nutzung des Umweltverbundes.

Als eine Marketingmaßnahme ist die regionale Mobilitätskarte (eTicket Rhein-Main) in Kooperation mit dem RMV weiterzuentwickeln. Perspektivisch sollen Kunden mit einer Mobilitätskarte auf zahlreiche öffentliche Mobilitätsangebote zugreifen können. Dazu zählen auch Angebote, die nicht in direkter Zuständigkeit der NiO stehen, wie beispielweise Carsharing, Fahrradparken an Haltepunkten oder das Fahrradverleihsystem.

Bei Änderungen und Neuerungen des ÖPNV-Angebots sowie der ergänzenden Mobilitätsangebote sind weitreichende und umfassende Maßnahmen zur Fahrgastinformation vorzusehen, um bestehenden Fahrgästen und potenziellen Neukunden alle individuell relevanten Informationen anbieten zu können. Ferner sollen potenzielle Kunden gezielt in Situationen angesprochen werden,





in denen Entscheidungen über das Mobilitätsverhalten geprägt werden (z. B. Neubürger, Arbeitsplatzwechsler, Kinder und Jugendliche, Senioren).

Die NiO betreibt ein gemeinsames, unternehmensübergreifendes Marketing für das Geschäftsfeld Mobilität. Bei rein betrieblichen Maßnahmen findet die Öffentlichkeitsarbeit durch die Verkehrsunternehmen statt.

#### Vertrieb und Tarif

Die Sicherstellung eines verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems ist zu gewährleisten. Im Untersuchungsgebiet gilt der Tarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbünden oder Tarifgemeinschaften sind sicherzustellen.

Der Vertrieb von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein.

Für Marketing, Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren (Qualitätsvereinbarung), um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität zu sichern.

#### 6.3.12 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung liegt der Fokus nicht auf dem Angebot, sondern auf der Nachfrage und den Bedürfnissen der Menschen. Mobilitätsmanagement ist zielgruppenspezifisch ausgelegt und adressiert sich direkt an die "verkehrserzeugenden Einrichtungen", wie z. B. Unternehmen, Verwaltungen, Schulen usw. Es erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure und arbeitet integriert mit Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.

Tabelle 15: Anforderungen an das Mobilitätsmanagement

Kategorie	Standards	
allgemein	<ul> <li>Mobilitätsmanagement für Kitas und Schulen (SMM):</li> <li>Stadt Offenbach, Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz (Amt 33)</li> </ul>	
	<ul> <li>Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM): NiO mit U terstützung der IHK und der ivm</li> </ul>	Jn-
	<ul> <li>Mobilitätsmanagement für Neubürger: Stadt Offenbac (Bürgerbüro) mit Unterstützung der Stadtwerke</li> </ul>	ch

103



Kategorie	Standards
MM für Unterneh- men und Verwal- tungen (BMM)	■ Ein Netzwerk von Unternehmen und weiteren Akteuren zum Thema "Unternehmen und Mobilität" wird etabliert.
	Alle in der Stadt sich ansiedelnden Unternehmen wer- den über das Angebot eines Mobilitätsmanagements informiert. Alle Unternehmen und öffentlichen Verwal- tungen können auf das Angebot des Mobilitätsmana- gements zugreifen.
MM für Kitas und Schulen (SMM)	<ul> <li>Zwischen Schulen und NiO / OVB findet eine frühzeitige Abstimmung des ÖPNV-Angebots zu Beginn des neuen Schuljahres statt.</li> </ul>
	Der Arbeitskreis "Mobilitätsmanagement in Kitas und Schulen" mit Akteuren aus Schule, Aufgabenträgern und weiteren Personen trifft sich weiter regelmäßig und stellt den Austausch sicher.
	<ul> <li>Alle öffentlichen wie auch private Schulen in der Stadt Offenbach können auf das Angebot des Mobilitätsma- nagements zurückgreifen.</li> </ul>
MM für Neubürger	<ul> <li>Neubürger werden über das vorhandene Mobilitätsan- gebot informiert.</li> </ul>

#### 6.3.13 Fahrgastinformation

Bei unvorhersehbaren Störungen im Betriebsablauf sind möglichst kurzfristig umfassende, verständliche und unternehmensübergreifende Informationen über Art und voraussichtliche Dauer der Störung sowie ggf. über Reisealternativen an die Fahrgäste in den betroffenen Fahrzeugen und an den betroffenen Haltestellen weiterzugeben. Diese Informationen sollen auch für Fahrgäste nutzbar sein, die sich vor Beginn ihrer Reise über den aktuellen Ist-Fahrplan informieren möchten (z. B. im Internet, Information per SMS etc.).

Für eine umfassende Information bestehender und potenzieller Fahrgäste ist ein ausreichendes Angebot an Informationsstellen, Kundenzentren und Mobilitätszentralen sicherzustellen und die Informationsangebote in elektronischen Medien zeitgemäß weiterzuentwickeln.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sind die Fahrplantabellen um den Hinweis der barrierefrei ausgestatteten Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte zu ergänzen. Die Schriftgröße, Darstellungsform bzw. –höhe und Beleuchtung der Fahrgastinformationen ist auf eine gute Lesbarkeit und Verständlichkeit zu überprüfen.

Eine dynamische Fahrgastinformation ist über die virtuelle DFI (in Form einer App, die die aktuellen Abfahrtszeiten anzeigt und vorliest) für alle Haltestellen



verfügbar (Umsetzung im Jahr 2023). An wichtigen Haltestellen und Institutionen sind aktuelle Informationen zum Betriebsablauf (Echtzeitdaten) mit visuellen Anzeigen und akustischen Ansagen ("Zwei-Sinne-Prinzip") darzustellen (neben DFI-Anzeigern können dies auch Abfahrtsmonitore in zentralen öffentlichen Gebäuden sein), um den Fahrgästen ein umfassendes Bild über die Fahrplanlage ihres Verkehrsmittels aufzeigen zu können. Darüber hinaus sind die Busse so auszustatten, dass sie über Außenlautsprecher über ihr Fahrtziel informieren können. Dies soll an den Hauptumsteige-Haltestellen umgesetzt werden.

In die Funktionalitäten sind alle in Offenbach verkehrenden Buslinien, bedarfsgesteuerte Bedienungsformen sowie die Verkehrsmittel im SPNV einzubinden.

#### 6.3.14 Qualitätsmanagement

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen führen kontinuierliche Nachfrageermittlungen durch oder veranlassen diese, um umgesetzte Maßnahmen im multimodalen Mobilitätssystem im Sinne einer Erfolgskontrolle bewerten zu können. Sie wirken auf die regelmäßige Durchführung von Erhebungen zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Offenbach hin.

Darüber hinaus prüft die Aufgabenträgerorganisation regelmäßig die Einhaltung von Qualitätsstandards im ÖPNV und den ergänzenden Mobilitätsangeboten mittels Qualitätskontrollen und Zufriedenheitsbefragungen. Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen in halbjährlichen Berichten bekannt gemacht. Die Qualität im ÖPNV in der Stadt Offenbach wird mittels eines Bonus-Malus-Systems bewertet.

Mit Hilfe eines Beschwerdemanagementsystems wird die Entgegennahme und Bearbeitung von Beschwerden von Fahrgästen und anderen Personen systematisiert und erleichtert. Ziele sind dabei die Kundenbindung und die rasche Klärung und Behebung von Problemen.

Konkrete Anforderungen sind in der Qualitätsvereinbarung der Aufgabenträgerorganisation formuliert.

#### 6.3.15 Fahrpersonal

Aufgrund des direkten Kontakts mit den Fahrgästen nimmt das Fahrpersonal eine zentrale Rolle im ÖPNV-System ein. Die Außenwirksamkeit des Verhaltens insbesondere die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals sowie das Fahrverhaltens sind ähnlich bedeutend einzuschätzen, wie die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge. Zur Gewährleistung eines möglichst hohen Servicestandards im ÖPNV in der Stadt Offenbach werden neben der Auferlegung von Anforderungen, in der Form von Pflichten, auch eine adäquate Bezahlung des Personals und positive Arbeitsbedingungen durch die Verkehrsunternehmen als maßgeblich erachtet.



#### Anforderungen an das Fahrpersonal

- sicheres Beherrschen der deutschen Sprache,
- detailreiche Kenntnis des Liniennetzes und des Linienverlaufs (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte und Anschlüsse im ÖPNV-Netz der Stadt Offenbach),
- in der Lage sein, Auskünfte zu den Umsteigemöglichkeiten geben können
- gute Ortskenntnisse in der Stadt Offenbach: Kenntnis der Stadtteile und Stadtviertel sowie wichtiger öffentlicher Einrichtungen, wie z. B. Sportanlagen, öffentliche Verwaltung, Museen, Schulen,
- Kennen und Anwenden Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV,
- richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können,
- die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher zu bedienen,
- sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten und falls erforderlich Fahrgäste auf gegenseitige Rücksichtnahme hinweisen,
- Tragen einer vorgegebenen Dienstkleidung,
- über die tariflichen Übergangsgebiete des RMV und über seine verbundweiten Sonderangebote (z. B. Kombitickets) jederzeit richtig Auskunft geben können,
- Haltestellen so anfahren, dass kein Spalt entsteht und das Fahrzeug abzusenken, sodass ein stufenfreier Fahrgastwechsel möglich ist,
- auf korrekte Ansage und Anzeige der n\u00e4chsten Haltestelle achten und bei Bedarf korrigieren,
- vorausschauend, kundenorientiert und umweltbewusst fahren.

#### Anforderungen an die Verkehrsunternehmen

- Die Verkehrsunternehmen dürfen das tarifvertraglich vereinbarte Niveau für das private Omnibusgewerbe nicht unterschreiten. Die Vergütung des Fahrpersonals entspricht mindestens dem Tarifregister für privates Omnibusgewerbe des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer e.V. (LHO),
- Regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals (Mobilitätsberatung),
- Schulung der Fahrer zum korrekten Anfahren barrierefreier Haltestellen etc.,
- Schulung der Fahrer zum freundlichen Umgang mit Fahrgästen und Kunden,
- Einrichtung von sanitären Anlagen an Linienendpunkten für das Fahrpersonal.



# 7 Analyse des Mobilitätsangebots in Offenbach (Bestand und Bewertung)

Für die Analyse des ÖPNV-Angebotes wird das **Fahrplanangebot ab Juli 2022** zu Grunde gelegt.

Die Kriterien der Verkehrsbedienung werden in Bezug auf Erschließungsqualität, Bedienungsqualität sowie Erreichbarkeit, Umsteigehäufigkeit und Anschlussbindungen in Bezug auf die Qualitätsstandards des Anforderungsprofils betrachtet. Darüber hinaus werden weitere Punkte wie Systemwirksamkeit, Beförderungsqualität und Bewertung der Barrierefreiheit mit in die Analyse einbezogen.

Der Nahverkehrsraum der Stadt Offenbach wird von insgesamt acht Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), 16 Linien im Busverkehr sowie zwei Straßenbahnlinien an der Stadtgrenze Offenbachs, einer Fähre über den Main sowie zwei Nachtbuslinien erschlossen und bedient. Neun der insgesamt 18 Buslinien befinden sich in der Aufgabenträgerschaft der NiO.

Der ÖPNV erschließt das Untersuchungsgebiet nahezu flächendeckend. Er stellt die Verbindungen zu den relevanten Zielen innerhalb des Untersuchungsraumes sicher und gewährleistet die Erreichbarkeit wichtiger umliegender Ziele. Dabei ergänzen sich die unterschiedlichen Verkehrssysteme mit den jeweiligen spezifischen Verkehrsaufgaben zu einem Gesamtsystem, das auf die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet ist.

## 7.1 Organisationsstruktur

Aufgabenträger des lokalen ÖPNV in Offenbach ist gemäß §5 (1) Hess. ÖPNVG die Stadt Offenbach, vertreten durch die Aufgabenträgerorganisation NiO – Nahverkehr in Offenbach GmbH. Weitere Aufgabenträgerorganisation im Sinne des §6 Hess. ÖPNVG ist die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) für den SPNV und die Regionalbuslinien.

Der Busverkehr im Untersuchungsgebiet wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt.

Der Schulverkehr ist bis auf wenige Ausnahmen in den Linienverkehr integriert.

Gemäß dem hessischen ÖPNV-Gesetz erfolgt eine Differenzierung des ÖPNV in regionalen Verkehr und in lokalen Verkehr. Unter regionalem Verkehr wird dabei der SPNV sowie der weitere ÖPNV verstanden, der "die Gebietsgrenze des Aufgabenträgers überschreitet und dessen regionaler Charakter bedeutend ist". Alle anderen öffentlichen Verkehre werden als lokaler Verkehr zusammengefasst.



Tabelle 16: Übersicht Linien und Aufgabenträgerorganisationen

Aufgabenträgerorganisati- onen	Linien
RMV GmbH	SPNV-Linien RB51, RE50, RE55, RE85 S-Bahn-Linien S1, S2, S8, S9 Buslinien 551, 652, X19, X83, X97, n65, n72
NiO GmbH	Buslinien 101-108, 120
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH	Buslinien 41, 45, N16 Straßenbahnlinien 15, 16
kvgOF GmbH	Buslinie OF-97

# 7.1.1 Regionaler Verkehr und Stadt-Umland-Verbindende Verkehre

### **SPNV**

Das SPNV-Angebot wird im Folgenden nachrichtlich dargestellt, da das ÖPNV-Angebot auch auf den SPNV ausgerichtet ist. Der regionale SPNV besitzt eine große Bedeutung zur Verknüpfung Offenbachs mit den umliegenden Zentren, insbesondere Frankfurt am Main, aber auch in Richtung Hanau. Weitere Verbindungen in die Region bestehen Richtung Rodgau und Dietzenbach mit den S-Bahnlinien S1 und S2.

Auch für Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt Offenbach hat der SPNV eine große Bedeutung. Die Hauptverkehrsleistung wird zwar vom Stadtbusnetz übernommen, dennoch übernehmen die S-Bahn-Linien S1, S2, S8 und S9 eine wichtige Rolle bei der Bedienung der zentralen S-Bahn-Achse zwischen den Stationen Kaiserlei und Offenbach Ostbahnhof sowie die S-Bahn-Linien S1 und S2 bei der Anbindung der im Südosten der Innenstadt gelegenen Stadtteile.

Tabelle 17: SPNV-Angebot

Linie	Stationen in Offenbach	Bedienungs- angebot	Bedeutung der Linie
RB 51  Wächtersbach - Hanau - Offenbach – Frankfurt (Main) Hbf.	Hauptbahnhof	60-Minuten- Takt (Verdichtung zu Spitzenzei- ten)	Regionale Verbindung, Verdichtet Bedienungsangebot RE





Linie	Stationen in Offenbach	Bedienungs- angebot	Bedeutung der Linie	
RE 50 Fulda - Hanau - Offenbach - Frankfurt (Main) Hbf.	Hauptbahnhof	60-Minuten- takt (Verdichtung zu Spitzenzei- ten)	Überregionale Verbindung	
RE 55  Würzburg - Aschaffen- burg - Hanau - Offen- bach - Frankfurt (Main) Hbf.	Hauptbahnhof	60-Minuten- Takt	Überregionale Ver- bindung	
RE 85  Erbach - Groß-Umstadt Wiebelsbach - Baben- hausen - Hanau - Frank- furt (Main) Hbf.	Hauptbahnhof	120-Minuten- Takt	Regionale Verbindung	
Wiesbaden Hbf - Hoch- heim - Ffm Höchst - Frankfurt Hbf - Offenbach Ost - Rödermark Ober- Roden	Kaiserlei Ledermuseum Marktplatz Ostbahnhof OF-Bieber OF-Waldhof	HVZ: 15-Minuten-Takt  NVZ: 30-Minuten-Takt (Saauch T15)  SVZ: 30-Minuten-Takt	Regionale Verbindung (mit lokaler Bedeutung)	
Niedernhausen - Hofheim - Ffm Höchst - Frankfurt Hbf - Offenbach Ost - Dietzenbach	Kaiserlei Ledermuseum Marktplatz Ostbahnhof OF-Bieber	HVZ: 15-Minuten-Takt NVZ: 30-Minuten-Takt SVZ: 30-Minuten-Takt (	Regionale Verbin- dung (mit lokaler Bedeutung)	
S 8/S9 Wiesbaden Hbf – Mainz Hbf.(S8)/ Mainz-Kastel (S9) – Frankfurt (Main) (Flughafen, Hbf., Haupt- wache) – Offenbach Ost – Hanau Hbf	Kaiserlei Ledermuseum Marktplatz Ostbahnhof	HVZ: 15-Minu- ten-Takt SVZ: 30- Minu- ten-Takt (nachts 60-Mi- nuten-Takt)	Regionale Verbin- dung	



### Regionaler Busverkehr

Der regionale Busverkehr sowie stadtübergreifende Busverkehre ergänzen den SPNV auf den Verkehrsachsen mit regionaler Bedeutung zu den relevanten umliegenden Städten und Gemeinden. Beide Verkehrsangebote nehmen dabei überwiegend regionale Verbindungsfunktionen wahr, tragen aber auch zur Erschließung in Offenbach bei. An definierten Verknüpfungspunkten werden die Busse an den SPNV sowie den Stadtbusverkehr angebunden (vor allem Offenbach Marktplatz und Offenbach Hauptbahnhof).

Tabelle 18: Übersicht regionaler Busverkehr

Linie	Verlauf
551	Bad Vilbel – Frankfurt – Offenbach - Gravenbruch
652	Frankfurt Südbahnhof – Gravenbruch (bedient nur eine Haltestelle in Randlage)
X19	Obertshausen – Heusenstamm – Neu-Isenburg – Frankfurt Flughafen (bedient nur eine Haltestelle in Randlage)
X83	Langen – Dreieich – Neu-Isenburg – Offenbach Marktplatz
X97	Bad Vilbel – Offenbach Hauptbahnhof

### Stadt-Umland-Verkehre

Einzelne Buslinien übernehmen im Stadt-Umland-Verkehr von Offenbach wesentliche Verbindungsfunktionen, die auf die intensiven Verkehrsverflechtungen zwischen den Nachbarstädten und -gemeinden und Offenbach ausgerichtet sind. Die Linien binden die direkt an Offenbach angrenzenden Orte auf möglichst direktem Weg an die Innenstadt (Marktplatz) und/ oder den Hauptbahnhof Offenbachs an. Neben den Linien 103 und 120 (Stadtverkehr Offenbach) übernimmt insbesondere die Linie OF-97 weitere Erschließungsaufgaben im Stadtgebiet von Offenbach wahr, beispielsweise übernimmt die Linie OF-97 als einzige Linie die Anbindung des Bereichs Hainbachtal im südlichen Stadtbereich.



Tabelle 19: Übersicht Stadt-Umland-Busverkehre

Linien	Verlauf
F41	Offenbach Hbf – Marktplatz – Frankfurt Mainkur Bf – Gwinnerstraße – Seckbach Leonhardsgasse
OF-97	Hainhausen Bf – Rembrücken – Heusenstamm – Offenbach Marktplatz
103	F-Bornheim – Kaiserlei - Offenbach Eibenweg
120	Offenbach – Mühlheim – Lämmerspiel – Hausen - Oberts- hausen
15, 16, N16	Frankfurter Stadtgebiet – F-Oberrad – Offenbach Stadt- grenze (bedient nur eine Haltestelle an der Stadtgrenze)

### Flexible Bedienungsformen

Aktuell werden keine flexiblen Bedienungsformen in Offenbach angeboten.

### **Nachtverkehr**

Zu den beschriebenen Angeboten bestehen weitere auf bestimmte Bedienungszeiträume begrenzte Angebote. Hierzu zählen die Nachtbuslinien nachtbus rheinmain:

- n65: Frankfurt Hanauer Landstraße Offenbach Marktplatz (tägliche Bedienung mit einer bzw. zwei Fahrten je Richtung)
- n72: Frankfurt Flughafen Neu-Isenburg Offenbach Marktplatz (tägliche Bedienung mit einer bzw. zwei Fahrten je Richtung)

### 7.1.2 Lokaler Verkehr

### Stadtbusverkehr Offenbach

Zum Juli 2022 ist ein verändertes Bedienungskonzept im Stadtbusverkehr Offenbach umgesetzt worden, das zu einer geringen Bedienungsqualität führte im Vergleich zum zuvor in den Jahren 2021 und Frühjahr 2022 umgesetzten Fahrtenangebot. Grund hierfür war ein Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Umsetzung eines Gesamtpakets von Maßnahmen zur Einhaltung des Finanzierungsdeckels des städtischen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Die Stadtbuslinien 101 bis 108 und 120 übernehmen die Erschließungsfunktion in der Stadt Offenbach. Nur einzelne Bereiche werden nicht durch den Stadtbus, dafür durch den Regionalverkehr erschlossen. Der Stadtbusverkehr ist an unterschiedlichen Verknüpfungspunkten an den SPNV angebunden. Umsteigemöglichkeiten zwischen den Stadtbuslinien und den anderen Verkehrssystemen in



Offenbach bestehen an verschiedenen Haltestellen, im Besonderen ist hier auf die zentrale Umsteigehaltestelle Marktplatz hinzuweisen.

Tabelle 20: Übersicht Stadtbusverkehre (Stand Juli 2022)

Linie	Verlauf
101	Waldhof Markwaldstraße/ Bieber Bahnhof - Geschwister-Scholl-Schule - Stadthalle – Offenbach Post - Friedrichsring - Marktplatz – Hafenbahn - Hessenstraße - Hans-Böckler-Siedlung - Kurhessenplatz – Rumpenheim Schlosspark/ Rumpenheim Biebernseeweg
102	Kaiserlei Westseite - Goethering - Kaiserstraße – Marktplatz - Mathildedenplatz – Ostbahnhof – Stadion Bieberer Berg – Ostendplatz – Waldhof Markwaldstraße / Waldhof Industriegebiet
103	Frankfurt Bornheim Prüfling - Kaiserlei Westseite - August-Bebel-Ring - Ludwigstraße / Ledermuseum - Marktplatz - Rhönstraße - Ostbahnhof - Mülheimer Straße - Karl-Herdt-Weg – Eibenweg
104	Kaiserlei Westseite - Nordring - Marktplatz - Hauptbahnhof – Klinikum - August-Bebel-Schule - Lauterbornschule - Anne-Frank-Schule - Neusalzer Straße - Eberhard-von-Rochow-Straße
105	Marktplatz - Friedrichsring – Senefelderstraße – Ring Center – August-Bebel-Schule – Lauterbornschule – Anne-Frank-Schule – <b>Sportzentrum Rosenhöhe</b>
106A	Seniorenzentrum – ThHeuss-Schule – Wetterpark – Feuerwache – Ostbahnhof – Alter Friedhof – Marktplatz - Hauptbahnhof - Klinikum West – Caritas/Buchrainweiher
107	Kaiserlei Westseite – Buchrainweg – August-Bebel-Schule – Lauterbornschule - Brüder-Grimm-Straße – Polizeipräsidium – Wetterpark – Markusplatz– Ostbahnhof – Kettelerstraße – Hessenstraße - Hans-Böckler-Siedlung – Bürgel Ernst-Reuter-Schule
108	Marktplatz – Friedrichsring – Seniorenzentrum – Lichtenplattenweg – Ostbahnhof – Schörnbornstraße – Hans-Böckler-Siedlung – Bürgel Ernst- Reuter-Schule - Rumpenheim Kurhessenplatz – Schlosspark
120	August-Bebel-Ring – Kaiserstraße – Rathaus – Marktplatz – Tempelseestraße – Rhönstraße – Ostbahnhof – Senefelderallee – Mühlheim Rote Warte Mühlheim Bahnhof Südseite – Markwald – Lämmerspiel – Obertshausen



## 7.1.3 Rechtliche Bindung

Die Stadt Offenbach als Aufgabenträger (bzw. die NiO als Aufgabenträgerorganisation) für den ÖPNV hat die OVB GmbH im Wege der Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370 / 2007 mit der Erbringung von Personenverkehrsdiensten im Linienverkehr im Linienbündel Stadt Offenbach (Linien 101 bis 108 und 120) bis Ende 2025 beauftragt.

# 7.2 ÖPNV-Angebot und Liniennetz

## 7.2.1 Liniennetz und Bedienungsqualität

Charakteristisch für die Liniennetzstruktur im Untersuchungsraum ist die Ausrichtung des Verkehrs auf die Innenstadt von Offenbach (Haltestelle Marktplatz), auf den Hauptbahnhof und die S-Bahn-Stationen Offenbach-Ost sowie Kaiserlei. Aus der Stadt Offenbach bestehenden intensive Verkehrsbeziehungen in benachbarte Verkehrsräume. Diese Verkehre sind vor allem am Marktplatz, an der S-Bahn-Station Offenbach-Ost, am Hauptbahnhof sowie am Verknüpfungspunkt August-Bebel-Ring/Stadtgrenze mit den Stadtbuslinien verknüpft.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über das Bedienungsangebot der Stadtbuslinien in der Stadt Offenbach. In Linienabschnitten überlagern sich mehrere Linien zu einem höheren Taktangebot. Das Liniennetz in Offenbach ist auch in Karte 1 im Anhang dargestellt.

Tabelle 21: Bedienungsangebot der Stadtbuslinien im Überblick (Fahrplanstand Juli 2022)

Linie	Mo – Fr			S	Samstag		Sonn- / Feiertag		
	TVZ	NVZ	SVZ	TVZ	NVZ	SVZ	TVZ	NVZ	SVZ
101	T10 (T7,5/T15)	T15	T15/T30/T60	T10/T15	T15	T30/T60	T30	T30	T30/T60
102	T15	T15	T30/T60	T15/T30	T15	T30/T60	T30	T30	T30/T60
103	T30	T30	T30/T60	T30	T30	T30/T60	T30	T30	T30/T60
104	T15	T15	T30/T60	T15	T15	T30/T60	T30	T30	T30/T60
105	T15	T15	T30/T60	T15	T15	T30/T60	T30	T30	T30/T60
106A	10 Fahrtenpaare		10 Fc	ıhrtenp	aare	8 Fc	ahrter	npaare	
107	T30 (T15)	-	-	T30	-	-	-	-	-
108	T15	T15	T30/T60	T15	T15	T30/T60	T30	T30	T30/T60
120	T30	-	-	T30	-	-	-	-	-



Die Analyse der Bedienung bezieht sich auf die im Anforderungsprofil definierten Verkehrszeiten.

Seit Juli 2022 sind Veränderungen im Bedienungsangebot im Zuge der Umsetzung der Einsparmaßnahmen in Kraft getreten:

### ■ Linie 101:

- Bedienung zwischen Flurstraße und Markwaldstraße sowie zwischen Flurstraße und Bieber Bahnhof im 30-Minuten-Takt
- Bedienung zwischen ca. 18 und 21 Uhr im 15-Minuten-Takt, zwischen ca.
   21 und 24 Uhr im 30-Minuten-Takt, bis ca. 1 Uhr im 60-Minuten-Takt

### ■ Linie 102:

Bedienung zwischen ca. 18 und 21 Uhr im 15-Minuten-Takt, zwischen ca.
 21 und 24 Uhr im 30-Minuten-Takt, bis ca. 1 Uhr im 60-Minuten-Takt

#### ■ Linie 103:

Bedienung zwischen ca. 24 Uhr bis ca. 1 Uhr im 60-Minuten-Takt

### ■ Linie 104:

Bedienung zwischen ca. 18 und 21 Uhr im 15-Minuten-Takt, zwischen ca.
 21 und 24 Uhr im 30-Minuten-Takt, bis ca. 1 Uhr im 60-Minuten-Takt

### ■ Linie 105:

Bedienung zwischen ca. 18 und 21 Uhr im 15-Minuten-Takt, zwischen ca.
 21 und 24 Uhr im 30-Minuten-Takt, bis ca. 1 Uhr im 60-Minuten-Takt

### ■ Linie 106A:

 Bedienung nur auf dem Abschnitt Marktplatz – Caritas/Buchrainweiher mit zehn Fahrtenpaaren montags bis samstags und acht Fahrtenpaaren an Sonn- und Feiertagen

### ■ Linie 108:

 Bedienung nur zwischen Marktplatz und Rumpenheim, die Bedienung zwischen Rumpenheim und Waldheim/ An den Eichen entfällt; Bedienung zwischen ca. 18 und 21 Uhr im 15-Minuten-Takt, zwischen ca. 21 und 24 Uhr im 30-Minuten-Takt, bis ca. 1 Uhr im 60-Minuten-Takt

Zum Fahrplanstand Frühjahr 2022 weisen viele Bereiche im Stadtgebiet Offenbach eine Bedienungsqualität im 15-Minuten-Takt (oder in einem dichteren Angebot) auf.



Nur auf einzelnen Relationen erfolgt die Bedienung mit einem Fahrtenangebot im 30-Minuten-Takt (oder geringer):

Tabelle 22: Bereiche mit einer Bedienungsqualität im 30-Minuten-Takt oder geringer (HVZ) (Fahrplanstand Juli 2022)

Bereich	Linie	Bedienungsangebot
Haltestelle Waldheim Bischofsheimer Weg	-	keine Bedienung
Haltestellen Caritas/Buchrainweiher und Schumannstraße	106A	10 bzw. 8 Fahrtenpaare pro Tag
Haltestelle Kettelerstraße	107	30-MinTakt
Haltestelle Buchrainweg	107	30-MinTakt
Haltestelle Schreberstraße	107	30-MinTakt
Haltestelle Brüder-Grimm-Straße	107	30-MinTakt
Haltestelle Waldstraße (Hst. Humboldtstraße in direkter Nähe)	107	30-MinTakt
Haltestelle Polizeipräsidium	107	30-MinTakt
Haltestelle ThHeuss-Schule	107	30-MinTakt
Haltestelle Goerdelerstraße	107	30-MinTakt
Haltestelle Wetterpark	107	30-MinTakt
Haltestelle Markusplatz	107	30-MinTakt
Haltestelle AWO Hainbachtal	OF-97	3x täglich/ 6x täglich
Haltestelle Hainbachtal	OF-97	30-MinTakt

Entlang der Sprendlinger Landstraße besteht ein gemeinsames Angebot der Regionalbuslinien und dem stark reduzierten Angebot der Linie 106A; ebenso ist der Bereich Caritas/ Buchrainweiher nur mit einem stark reduzierten Angebot angebunden, das deutlich unter dem Bedienungsstandard liegt.

Im Ergebnis zeigen die Karten 3 und 4 (Bedienungsqualität) die Bedienungsqualität im Bestand durch die Darstellung von eingefärbten Einzugsbereichen der Haltestellen.

Die Bewertung der Bedienungsqualität basiert auf den in Kapitel 6.3.4 festgelegten Richtwerten für die Bedienungsqualität auf definierten Bedienungskorridoren.





#### **Fazit**

Im Wesentlichen besteht ein transparentes Liniennetz für die ÖPNV-Fahrgäste in Offenbach. Mit Einführung des neuen Bedienungskonzeptes im Juli 2022 treten jedoch einige Defizite auf:

- Das Grundgerüst des ÖPNV bilden die S-Bahn-Linien sowie die nachfragestärkste Buslinie 101, auf die die übrigen Verkehre ausgerichtet sind. Das radiale Netz wird durch die tangential geführten Linien 107 und 108 ergänzt, die die Stadtteile Waldheim, Rumpenheim, Bürgel, Lichtenplattenweg/ Buchhügel, Lauterborn und Kaiserlei verbindet.
- Das ÖPNV-Netz der Stadt Offenbach weist somit im Tagesverkehr ein übersichtliches und klar strukturiertes Liniennetz mit einheitlichen Streckenführungen auf.
- Im Stadtverkehr werden Verstärkerlinien (als V-Linien bezeichnet) im Schulverkehr angeboten, die sich jedoch in ihrem Linienweg je nach Tageszeit unterscheiden können. Über das Angebot wird in einem speziellen Schülerfahrplan informiert.
- In den einzelnen Verkehrszeiten bestehen mit dem Fahrplanangebot Stand Juli 2022 folgende Bedienungsdefizite:
  - Entlang der Sprendlinger Landstraße und im Bereich Caritas/Buchrainweiher wird nur ein reduziertes Angebot vorgehalten, das nicht den Anforderungen an die Bedienungsqualität (15 Min.-Takt im Tagesverkehr, 30 Min.-Takt in den Randlagen) entspricht.
  - Die Verbindung zwischen Rumpenheim und Waldheim/ An den Eichen wird nicht mehr im ÖPNV angeboten.
  - Auf der zentralen Achse im Nordend wird mit der Linie 102 ein Angebot nur im 15 Minuten-Takt vorgesehen; die Anforderung an die Bedienungsqualität sieht hier ein 7,5-Minuten-Takt im Tagesverkehr vor.
  - Es besteht keine umsteigefreie Verbindung zwischen den Stadtteilen Lauterborn und Bieber sowie zur dortigen S-Bahn-Station.
  - Die Achse entlang der Feldstraße bzw. Bismarckstraße wird nur im 30 Minuten-Takt bedient.
  - Die Haltestellen im Bereich Buchhügel (Th.-Heuss-Schule, Wetterpark, Markusplatz) werden ebenfalls nur halbstündlich bedient und haben keine direkte Anbindung an die Offenbacher Innenstadt.
  - Der im Anforderungsprofil vorgesehene Bedienungszeitraum der SVZ bis ca. 2 Uhr wird nicht angeboten; die letzten Fahrten verkehren ca. 1.19
     Uhr ab Marktplatz, es fehlt somit eine weitere Abfahrt auf den Linien 101, 103, 104, 105, 106 und 108 (sowie Linie 102).
- In den weiteren Nachtstunden besteht auf den Stadtbuslinien 101 bis 108, letzte Abfahrt nach der Abfahrt um 1.19 Uhr am Marktplatz (mit Anschluss von der S-Bahn) kein weiteres Angebot. Während das S-Bahn-Angebot der



Linien S8/S9 in allen Nächten (und das Angebot der S1 und S2 in den Wochenendnächten) verkehrt, existiert somit ein durchgängiges nächtliches Busangebot bis zum Betriebsbeginn der Stadtbuslinien am nächsten Morgen nicht. Die beiden Nachtbuslinien des RMV bedienen nur ausgewählte Strecken von Fechenheim bzw. Neu-Isenburg kommend mit jeweils ein bis zwei Fahrten pro Nacht.

- Sonn- und Feiertages beginnt der Betrieb der Stadtbuslinien 101 bis 108 ab ca. 7.30 bis 8.00 Uhr. Davor besteht kein Angebot am frühen Sonntagmorgen. Die ersten Fahrtmöglichkeiten im S-Bahn-Verkehr am Sonntagmorgen bestehen ab ca. 5.00 Uhr. Das Bedienungsangebot am Sonntagmorgen vor 8.00 Uhr wird daher als unzureichend bewertet.
- Die Stadt-Umland-verbindenden Linien verkehren auf direktem Weg zu den wichtigen Verknüpfungspunkten (Marktplatz und Hauptbahnhof).

Mit den im Juli 2022 eingeführten Einsparmaßnahmen hat sich somit die Bedienungsqualität in verschiedenen Bereichen verschlechtert, insbesondere im Bereich Buchrain (entlang der Sprendlinger Landstraße und Caritas/Buchrainweiher), Buchhügel/ Obere Grenzstraße, Nordend entlang der Goethestraße und Bettinastraße sowie in Waldhof. Zwischen Lauterborn und Bieber sind die durchgehenden Fahrten der Linie 104 entfallen, zwischen Mathildenviertel und Buchhügel die durchgehenden Fahrten der Linie 106.

## 7.2.2 Räumliche Erschließung und Erschließungsqualität

Die gegenwärtige Bewertung der Erschließungsqualität des Stadtgebietes im ÖPNV (nach den Anforderungen, wie sie in Kap. 6.3.3 dargestellt sind) wird in Karte 2 (Erschließungsqualität) zusammenfassend dargestellt. Die Karte weist die Haltestellen und S-Bahn-Stationen als Zugangsstellen zum ÖPNV sowie die festgelegten Haltestellenradien auf.

Insgesamt besteht in Offenbach ein flächendeckendes ÖPNV-Netz ohne gravierende Lücken in der Erschließung. Erschließungsdefizite befinden sich meistens in Siedlungsrandlagen.

Die Auswertung der Erschließungswirkung des bestehenden Angebotes in Offenbach (Stand Juli 2022) zeigt, dass rund 92 % aller Einwohner im Einzugsbereich einer Haltestelle wohnen und somit an den ÖPNV angebunden sind. Dies ist im Vergleich mit anderen Städten ähnlicher Größenordnung und mit einem vergleichbaren ÖPNV-Angebot ein überdurchschnittlicher Erschließungswert.

Die in Kapitel 3.6.2 dargestellten Entwicklungsgebiete sind durch das bestehende Liniennetz und Haltestellen weitestgehend erschlossen (siehe Karte Erschließungsqualität).



### Erschließungsdefizite

Um eine qualitative Bewertung der Erschließungsdefizite vornehmen zu können, werden in der folgenden Tabelle zusammenhängende nicht erschlossene Gebiete betrachtet (Grundlage ist der Fahrplanstand Juli 2022; angewendet wurde der Erschließungsradius von 300 Meter für Bushaltestellen).

Erschließungsdefizite mit hoher Einwohnerbetroffenheit sind vor allem in den Stadtteilen Tempelsee, Lauterborn, Bieber, Bürgel und Rumpenheim zu erkennen.

Tabelle 23: Siedlungsbereiche und Einzelziele mit Erschließungsmängeln

Stadtbereich	Bewertung der Situation / Be- troffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Lauterborn, Merianstraße	Wohngebiet in Randlage mit Einund Mehrfamilienhäusern.  Ca. 130 betroffene Wohneinheiten (270 Personen).  Nächste Haltestellen: Merianstraße (300-750m) und Backstraße (300-670m) (Linien 106 und 551).	Kein Handlungs- bedarf
Klinikum und Ledermuseum, Helene-Mayer-Straße/ Parkstraße	Leibnizschule und DRK Seniorenzentrum.  Nächste Haltestellen: Klinikum OF West (300-500m) (Linien 106 und 551), Tulpenhofstraße (300-400m) (Linien 104 und 106) und Deutscher Wetterdienst (300-690m) (Linien 103 und 120).	Bedienung der Haltestelle "Parkstraße (Leib- nizschule)" über die Schulbus-Li- nien V10 und V101. kein Handlungs- bedarf
Rosenhöhe, Hunsrückstraße	Wohngebiet in Randlage mit Einfamilienhäusern.  Ca. 25 betroffene Wohneinheiten (50 Personen).  Nächste Haltestelle: Dietzenbacher Straße (300-360m) (Linie 104).	kein Handlungs- bedarf



Stadtbereich	Bewertung der Situation / Be- troffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Tempelsee, Donauweg	Wohngebiet in Siedlungsrand- lage mit Ein- und Mehrfamilien- häusern.  Ca. 250 betroffene Wohneinhei- ten (500 Personen)  Nächste Haltestelle: Wilhelm- Schramm-Straße (300-420m),  Waldschule (300-400m) (Linien 101 und 104) und Eberhard-von- Rochow-Straße (300-400m) (Li- nien 101, 104 und OF-97.	geringer Hand- lungsbedarf, Luft- linienentfernung max. 420 Metern
Bieber, Konrad-Adenauer- Straße	Mehrparteien-Wohngebäude in Siedlungsrandlage.  Ca. 40 betroffene Wohneinheiten (100 Personen).  Nächste Haltestellen: Hamburger Straße (300-350m) (Linie 101) und Erich-Ollenhauer-Straße (300-420m) (Linie 101 und 104).	geringer Hand- lungsbedarf, Luft- linienentfernung max. 420 Metern
Bieber, Im Birkengrund	Wohngebiet in Randlage mit Mehrparteien- und Einfamilien- häusern. Ca. 95 betroffene Wohneinhei- ten (195 Personen) Nächste Haltestellen: Erich- Ollenhauer-Straße (300-720m), Geschwister-Scholl-Schule (300-	geringer Hand- lungsbedarf



Stadtbereich	Bewertung der Situation / Be- troffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	660m) und Oberhofstraße(300-640m) (Linien 101 und 104).	
Bieber, Stoltzenstraße	Wohngebiet mit Einfamilienhäusern sowie eine Tennisanlage am Siedlungsrand.  Ca. 10 betroffene Wohneinhei-	
	ten (21 Personen).	
	Nächste Haltestelle: Bremer Straße (300-450m) (Linien 101 und 104)	
Bieber, Waldhof	Wohn- und Gewerbegebiet in Außenlage.	kein Handlungs- bedarf
	Kaum Betroffenheit	
	Nächste Haltestelle: Otterfuhr- straße (300-400m) (Linien 101 und 102)	
Bieberer Berg und Mühlheimer Straße, Gewerbegebiet	Gewerbegebiet mit vereinzelten Wohngebäuden in Randlage.	kein Handlungs- bedarf aufgrund
000	Ca. 35 betroffene Wohneinheiten (70 Personen) und 18 Betriebe/ Einzelhändler.	der Struktur des Gebietes mit Aus- richtung des Ge- werbes
	Nächste Haltestellen: Heusen- stammer Weg (300-), Rhönstraße (300-), Offenbach-Ost (300-), Rohrmühle (300-), Danziger Straße (300-)	
An den Eichen (Süd)	Neubaugebiet mit Mehrfamilien- häusern in Außenlage. Ca. 20 betroffene Wohneinhei- ten (41 Personen).	Geringer Hand- lungsbedarf auf- grund geringer potentieller Nachfrage



Stadtbereich	Bewertung der Situation / Be- troffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	Nächste Haltestelle: Eibenweg (300-390m) (Linie 103)	
Bürgel, Am Maingarten/ Am Entensee	Wohngebiet mit Mehrparteien- und Einfamilienhäusern sowie	Geringer Hand- lungsbedarf auf-
	vereinzeltem Gewerbe/ Einzelhandel in Randlage.	grund geringer potentieller
	Ca. 40 betroffene Wohneinheiten (80 Personen) und einzelne Betriebe.	Nachfrage
	Nächste Haltestellen: Anhalter- Straße (200 – 300m), Hans-Böck- ler-Siedlung (300-600m), Arends- straße (300-600m) und Hessen- straße (300-470m)	
Rumpenheim, Lachwiesen	Wohngebiet mit Mehrparteien- und Einfamilienhäusern sowie Gewerbe/ Einzelhandel in Rand- lage.	geringer Hand- lungsbedarf
	Ca. 180 betroffene Wohneinheiten (370 Personen) und 2 Betriebe/ Einzelhändler.	
	Nächste Haltestellen: Kurhessenstraße (300-600m), Ernst-Reuter-Schule (300-740m), Schloßpark (300-660m) und Biebernseeweg (300-670m) (Linien 101 und 107)	
Rumpenheim, Biebernseeweg	Wohngebiet mit Einfamilienhäusern in Randlage.	kein Handlungs- bedarf aufgrund
	Ca. 20 betroffene Wohneinheiten (41 Personen).	geringer potenti- eller Nachfrage



Stadtbereich	Bewertung der Situation / Be- troffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf	
	Nächste Haltestelle: Biebernseeweg (300-380m) (Linien 101 und 107).		
Rumpenheim, Fechenheimer Straße und Kleines Gäßchen	Wohngebiet mit Mehrparteien- gebäuden und vereinzeltem Ein-		
	zelhandel.  Ca. 110 betroffene Wohneinheiten (230 Personen) und 2 Einzelhändler.	grund der gerin- gen Distanz zu den Haltestellen	
	Nächste Haltestellen: Marstall- straße (300-440m), Kurhessen- platz (300-350m) und Kurhessen- straße (300-410m) (Linien 101 und 107)		

Des Weiteren entstehen kleinere Bereiche mit Erschließungsdefiziten bei einer separaten Betrachtung der Stadtbereiche, in denen die Richtungshaltestellen mit Größerem Abstand voneinander entfernt liegen. Zu kleineren Erschließungsdefiziten kommt es an folgen Stellen im Stadtgebiet:

- Hafen durch die Distanz zu den Haltestellen "Carl-Ulrich-Brücke",
- im Nordend durch die unterschiedliche Linienführung der Linie 102 auf Hinund Rückweg über die Bettinastraße bzw. Goethestraße,
- durch die unterschiedliche Linienführung der Linie 120 auf Hin- und Rückweg über die Bismarckstraße bzw. Feldstraße östlich des Hauptbahnhofs,
- auf der Mühlheimer Str. entsteht in Fahrtrichtung Stadt ein Defizit, da die Haltestelle Mühlheimer Str. nur stadtauswärts bedient wird.

## Einzugsbereiche des S-Bahn-Verkehrs in Offenbach

Die S-Bahn (Einzugsbereich 600 Meter) erschließt in Offenbach mit den Stationen Kaiserlei, Ledermuseum, Marktplatz, Ostbahnhof, Bieber und Waldhof einen wesentlichen Teil des Kaiserleigebietes, des Nordends sowie des Bereichs Ledermuseum, die Innenstadt und den Bereich rund um die Station Ostbahnhof mit den Gewerbestandorten in der Maybachstraße und Benzstraße. Die



Achse Berliner Straße – Mühlheimer Straße bis zur Kettelerstraße ist mit der S-Bahn vollständig erschlossen.

In Bieber liegen das Stadtteilzentrum und Bieber-Nord im fußläufigen Einzugsbereich. Bieber-Süd und der Bereich um die Geschwister-Scholl-Schule liegen außerhalb des Erschließungsradius der S-Bahn-Station. Durch die Lage der S-Bahn-Station Waldhof zwischen dem Wohn- und dem Industrie-/ Gewerbegebiet Waldhof wird von beiden Bereichen nur jeweils die Hälfte erschlossen.

Weitere S-Bahn-Stationen entlang der von der S-Bahn befahrenen Schienenstrecke (z. B. entlang der Mühlheimer Straße, in Waldheim oder im Bereich des Bieberer Bergs) bestehen derzeit nicht. Im Rahmen der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans wurde eine Kosten-Nutzen-Untersuchung zum Bau einer S-Bahn-Station im Bereich Waldheim (Ulmenstraße) durchgeführt und mit einer negativen Bewertung beendet (s. Kap. 3.3.9).

## 7.2.3 Verbindungsqualität

Zum Fahrplanstand Juli 2022 verkehren bis auf die Stadtbuslinien 105, 106A und 107 alle weiteren Linien als Durchmesserlinien über die Innenstadt hinaus und stellen somit auch eine Verbindungsfunktion zwischen verschieden Stadtteilen her. Mit einem Umsteigevorgang sind alle Stadtteile aus allen Bereichen der Stadt Offenbach erreichbar.

Die Innenstadt in Offenbach mit der Haltestelle Marktplatz ist aus allen Stadtteilen direkt ohne Umsteigen zu erreichen. Aus einzelnen Bereichen, die ausschließlich durch die Linie 107 (Kettelerstraße in Bürgel, Polizeipräsidium, Wetterpark, Markusplatz und Buchrainweg) bedient werden, ist die Innenstadt (Haltestelle Marktplatz) mit einem Umsteigevorgang zu erreichen.

Aus allen Bereichen der Stadt Offenbach sind die relevanten S-Bahn-Stationen ohne Umsteigen zu erreichen.

Weitere wichtige Ziele im Stadtbereich sind aufgrund der Verknüpfung der Linien am Marktplatz, mit den S-Bahn-Linien sowie aufgrund der Verknüpfung mit den tangentialen Linien mit maximal einem Umsteigevorgang zu erreichen.

Die Anforderungen an die maximale Zahl von Umsteigevorgängen werden mit Ausnahme der Bereiche, die ausschließlich von der Linie 107 bedient werden, erreicht.

## Anbindung an die Innenstadt (Marktplatz)

Die Innenstadt von Offenbach mit der Haltestelle Marktplatz wird von allen Referenzhaltestellen der Stadtteile innerhalb von maximal 20 Minuten umsteigefrei erreicht.



### Anbindung an die nächstgelegene S-Bahn-Station

In der Stadt Offenbach befinden sich sechs S-Bahn-Stationen. Aufgrund der guten Ausrichtung des Busnetzes auf die S-Bahn-Stationen sind diese aus den meisten Bereichen innerhalb von 10 Minuten zu erreichen. Aus den im Süden der Stadt liegendem Stadtteil Lauterborn sowie aus dem im Norden liegenden Rumpenheim ist die Fahrzeit zur nächsten S-Bahn-Station länger als 10 Minuten. Die Werte bleiben jedoch unter der Anforderung von 20 Minuten. Lediglich der Bereich Rosenhöhe ist mit einer Fahrzeit von über 20 Minuten (21/26 Minuten) an den S-Bahn-Halt Marktplatz angebunden. Die S-Bahn-Station Waldhof wird lediglich durch die Linie 102 mit einem geringen Fahrtenangebot angebunden, während an der S-Bahn-Station Ledermuseum keine Verknüpfung mit dem Bussystem hergestellt wird.

## Anbindung der Buslinien an die letzten und ersten Fahrten der S- und Regionalbahnen

Die Anbindungen der Buslinien an die S- und Regionalbahnen an den SPNV-Stationen kann während der Verkehrszeiten von ca. 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts gewährleistet werden. Da die Verkehrszeiten insbesondere der S-Bahn jedoch umfassender sind (die S8 verkehrt nachts durchgängig im 60-Minuten-Takt) als die Bedienungszeiten des Stadtbusverkehrs (aktuell verkehrt der letzte Bus ab Marktplatz um 1.19 Uhr, im Anforderungsprofil wird eine weitere Abfahrt um 1.49 Uhr gefordert), werden nicht alle S-Bahnen erreicht.

# 7.2.4 Erreichbarkeit der Ziele außerhalb der Stadt Offenbach bzw. Erreichbarkeit der Stadt Offenbach aus der Region

Außerhalb der Stadt Offenbach spielen die Erreichbarkeit des Stadtzentrums von Frankfurt sowie des Hauptbahnhofes in Frankfurt eine wichtige Rolle. Das Stadtzentrum Frankfurt ist mit den S-Bahn-Linien S1, S2, und S8/S9 direkt zu erreichen. Die Reisezeit ab Marktplatz Offenbach beträgt bis zur Station Konstablerwache 10 Minuten (ab Kaiserlei 7 Minuten, ab Waldhof 19 Minuten). Zum Hauptbahnhof Frankfurt und somit zum Anschluss an den Schienenfernverkehr, hat die S-Bahn ab der Station Marktplatz eine Reisezeit von 15 Minuten (ab Kaiserlei 12 Minuten, ab Waldhof 24 Minuten).

Ein weiterer Anschluss an den Schienenfernverkehr besteht am Hauptbahnhof Hanau. Die S-Bahn-Linie S8/ S9 verkehrt direkt nach Hanau mit einer Reisezeit von 14 Minuten ab Marktplatz in Offenbach.

Mit den Linien S8/ S9 gibt es eine direkte Verbindung aus Offenbach zum Flughafen Frankfurt. Die Reisezeit ab Marktplatz beträgt 26 Minuten.

Die benachbarten Städte Mühlheim am Main, Heusenstamm und Dietzenbach sowie Obertshausen und Rodgau werden mit den S-Bahn-Linien S8/ S9, S1 bzw. S2 in der Hauptverkehrszeit meist im 15-Minuten-Takt und in der Normalverkehrszeit halbstündlich erreicht. Zusätzlich verkehrt die Stadtverkehrslinie 120





nach Mühlheim und Obertshausen sowie die Linie OF-97 nach Heusenstamm im 30-Minuten-Takt.

Mit der Linie X83 wird eine Verbindung nach Neu-Isenburg und weiter nach Langen im Stundentakt, zeitweise auf einen Halbstundentakt verdichtet, angeboten. Ferner wird der Neu-Isenburger Stadtteil Gravenbruch mit der Linie 551 direkt an Offenbach angebunden.

Zum Frankfurter Stadtteil Fechenheim und weiter nach Bad Vilbel verkehrt die Linie 551 im 30-Minuten-Takt. Ebenfalls nach Fechenheim in das Gewerbegebiet und weiter nach Seckbach verkehrt die Linie 41 im Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit. Der Frankfurter Stadtteil Bornheim wird mit der Stadtverkehrslinie 103 halbstündlich angebunden. Zwischen den Haltestellen S-Bahn Kaiserlei und der U-Bahn-Station Eissporthalle/ Festplatz (Anschluss zur U-Bahn-Linie U4/ U7 Richtung Ostend bzw. Enkheim) wird keine weitere Haltestelle angebunden. Dadurch ist eine Umsteigeverbindung mit der Linie 103 zur Straßenbahnlinie 11 Richtung Hanauer Landstraße über die Haltestelle Riederhöfe nicht möglich.

Der Frankfurter Stadtteil Oberrad wird über eine Umsteigeverbindung mit der Stadtbuslinie 103/120 sowie den Straßenbahnlinien 15 und 16 erreicht.

Die Städte Obertshausen und Rodgau werden von Offenbach aus mit der S-Bahn-Line S1 direkt erreicht.

Die Anforderungen an die Erreichbarkeit der Ziele außerhalb der Stadt Offenbach werden somit erfüllt.

# 7.3 Verknüpfungspunkte

Nachfolgend sind zunächst die relevanten Verknüpfungshaltestellen zwischen S-Bahn bzw. SPNV, Straßenbahn und Busverkehr sowie die zugehörigen intermodalen Verknüpfungsanlagen (Park+Ride, Bike+Ride) dargestellt.

Tabelle 24: Übersicht der Verknüpfungen an den definierten Verknüpfungspunkten

Verknüpfungs- punkt	Bahn-Bus	Bus-Bus	B+R	P+R	Bike- Sharing	Car-Sha- ring
Marktplatz	X	Χ	Χ	-	Χ	X
Ostbahnhof	Х	Χ	Х	-	Х	(X)
Kaiserlei	Х	Χ	Х	-	Х	(X)
Hauptbahnhof	Х	Χ	Х	-	Х	Х
Bieber	Х	-	Х	Х	Х	
Bieber Waldhof	(X)	-	Х	Х	-	-



Verknüpfungs- punkt	Bahn-Bus	Bus-Bus	B+R	P+R	Bike- Sharing	Car-Sha- ring
Stadtgrenze / August-Bebel- Ring	-	X (Tram-Bus)	X	-	-	-
Odenwaldring	-	Χ	-	-	-	-
Humboldtstr./ Waldstraße	-	Х	-	-	-	-

(X) = mit längerem Fußweg an Verknüpfungspunkt vorhanden

Darüber hinaus bestehen weitere intermodale Verknüpfungen sowie Umsteigemöglichkeiten an weiteren Haltestellen (beispielsweise Klinikum), diese sind jedoch nicht als Verknüpfungspunkte definiert, weshalb keine entsprechenden Anforderungen an diese Haltestellen gestellt werden.

# 7.3.1 Verknüpfungen im ÖPNV und mit dem SPNV

Den mit Abstand wichtigsten Verknüpfungspunkt der Stadt Offenbach bildet der Marktplatz im Zentrum der Stadt. Fast alle Linien bedienen den Marktplatz. Dort finden Verknüpfungen zwischen S-Bahn, Regionalbus und Stadtbus statt. In der Schwachverkehrszeit wird über einen Anschlussstern das Umsteigen zwischen den Stadtbuslinien sichergestellt.

### Schienenverkehr/ Stadtbus

Verknüpfungspunkte zwischen dem Schienenverkehr und dem Stadtverkehr sind die S-Bahn-Stationen Kaiserlei, Marktplatz, Ostbahnhof, Bieber und Waldhof sowie der Hauptbahnhof als Verknüpfungspunkt zu den Regional-Express-Zügen und Regionalbahnen.

Die Umsteigebeziehung von den S-Bahnen aus und in Richtung Frankfurt an der zentralen Haltestelle Marktplatz ist als sehr gut zu bewerten. Die Umsteigezeit aus Richtung Frankfurt auf die Stadtbuslinien beträgt in der TVZ maximal 10 Minuten. Für einige Umsteigeverbindungen sind die Umsteigezeiten unter Berücksichtigung der zurückzulegenden Wege am Marktplatz als knapp einzuschätzen. Durch die dichten Taktfolgen auf den verschiedenen S-Bahn-Linien und Stadtbuslinien bestehen jedoch alternative Verbindungsmöglichkeiten ohne lange Wartezeiten.

Die Priorität der Verknüpfung liegt in der SVZ in der Herstellung des Anschlusssterns am Marktplatz, daher entstehen Abweichungen von den im Anforderungsprofil formulierten optimalen Umsteigezeiten an anderen Verknüpfungspunkten.

Für die S-Bahn-Station Waldhof kann keine regelmäßige Verknüpfung zwischen S-Bahn und Stadtbus festgestellt werden, da die Linie 102 nur zu ausgewählten





Zeiten das Industriegebiet Waldhof und damit auch die Bushaltestelle S-Bahn-Station Waldhof anbindet.

Am Hauptbahnhof sind die SPNV-Regionallinien 50, 51, 55 und 85 mit dem Stadtbus verknüpft. Insgesamt folgt der SPNV am Hauptbahnhof Offenbach keinem eindeutigen Taktmuster. Insbesondere die Taktlücken sind auffällig. Eine Abstimmung des Stadtbusverkehrs auf den SPNV ist daher als schwierig einzuschätzen. Durch den 15-Minuten-Takt der Linien 104 und 108, die am Hauptbahnhof verkehren (die Linie 106A weist ein nur rudimentäres Angebot auf), sind die Verknüpfungen mit dem SPNV als ausreichend zu bewerten. Bei der Verknüpfung von einer einheitlich vertakteten Stadtbus- oder Regionalbuslinie auf den SPNV können sich Fahrgäste nicht darauf verlassen, zeitnah und mit regelmäßig kurzer Umsteigezeit einen Anschluss zu erhalten.

### Straßenbahn/Stadtbus

Die Straßenbahnlinie 16 bedient in Offenbach die Haltestelle Offenbach Stadtgrenze im 10-Minuten-Takt; die Linie 15 verdichtet in der HVZ zum 5 Minuten-Takt. Die Buslinien 103/120 verkehren ab der Haltestelle August-Bebel-Ring gemeinsam im 15-Minuten-Takt. Aufgrund der hohen Taktfrequenz der Straßenbahn und des kurzen Fußwegs zwischen den Haltestellen sind in der TVZ gute Anschlüsse gegeben. Auch in der SVZ sind die Übergangszeiten von 8 bzw. 9 Minuten akzeptabel.

Nachteilig ist hier die unterschiedliche Bezeichnung der Haltestellen "Offenbach Stadtgrenze" (für die Straßenbahnlinien) und "August-Bebel-Ring" (für die Buslinien), in der Fahrplanauskunft des RMV wird diese Umsteigeverbindung zwischen den Haltestellen mit unterschiedlichen Bezeichnungen jedoch angezeigt.

## Regionalbus/Stadtbus

Die stadtübergreifenden Linien sind am Marktplatz bzw. am Hauptbahnhof sowie an der Haltestelle Bahnüberführung Waldstraße mit den Stadtverkehrslinien verbunden. Umsteigemöglichkeiten bestehen darüber hinaus auch zwischen den Linien OF-97 und 101 sowie 104 an der Haltestelle Stadthalle sowie zwischen den Linien 551 bzw. der Linie X83 und der Linie 104 an der Haltestelle Klinikum Offenbach.

### Stadtbus/Stadtbus

Der wichtigste Verknüpfungspunkt der Stadtverkehrslinien ist die Haltestelle Marktplatz. Darüber hinaus gibt es zur Gewährleistung tangentialer Verbindungen weitere Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion zwischen einzelnen Stadtbuslinien in den Außenbereichen der Stadt.

Das dichte Bedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen mehrerer Linien auf gemeinsam bedienten Korridoren ergibt zwangsläufig, dass nicht alle Linien zur gleichen Zeit an der zentralen Umsteigehaltestelle Marktplatz ankommen können. Daher entstehen z. T. längere Übergangszeiten auf



bestimmten Relationen. Zudem verursachen die unterschiedlichen Taktfamilien der Linie 101 einerseits und den restlichen Stadtbuslinien andererseits, zwangsläufig schwankende Übergangszeiten.

Die im Anforderungsprofil dargestellten Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten stellen einen optimalen Zustand dar. Bei Verknüpfungen einer Linie mit hoher Priorität auf einer bestimmten Relation können die Standards auf anderen Relationen der Linie vom Idealzustand abweichen. Beispielsweise weichen durch die Realisierung des Anschlusssterns in der SVZ die Übergangszeiten an anderen Verknüpfungspunkten entsprechend ab.

## 7.3.2 Intermodale Verknüpfungen

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist auch die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre wichtig (s. Kap. 6.3.8).

Einen Überblick über die dort vorgefundenen weiteren Mobilitätsangebote gibt die Karte 5 (intermodale Verknüpfungspunkte). Im Folgenden wird das Angebot je Verkehrsmittel dargestellt und bewertet.

### Park+Ride

Ausgewiesene Park+Ride-Plätze stehen aktuell nur am Bahnhof Bieber und Waldhof (30 Stellplätze zur kostenfreien Nutzung) zur Verfügung, da die bisher am Ostbahnhof vorhandenen P+R-Plätze nicht mehr zur Verfügung stehen. Die im südlichen Umfeld des Ostbahnhofes vorhandenen straßenbegleitenden Stellplätze werden in die Parkraumbewirtschaftung des Bewohnerparkens mit einbezogen und sind somit für eine P+R-Nutzung nicht mehr geeignet.

Eine weitere als P+R-Platz geeignete Parkfläche findet sich an der Stadthalle (rund 250 Parkplätze; hier ist künftig eine Bewirtschaftung vorgesehen), die Parkfläche am Bieberer Berg (135 Parkplätze) ist derzeit nur für Besucher des Stadions freigegeben. An den Haltestellen Ostendplatz und Wilhelm-Schramm-Straße finden sich im direkten Umfeld jeweils rund 30 kostenfreie Parkplätze.

Tabelle 25: P+R-Angebot in Offenbach

Haltestelle	P+R-Parkplätze	Straßenbegleitende Stellplätze
Ostendplatz (Bieber)		29 (kostenfrei)
Bieber Bahnhof	30 (kostenfrei)	
Waldhof Bahnhof	20 (kostenfrei)	
Stadthalle OF Waldstraße		250 (kostenfrei; Bewirtschaftung ist geplant)





Haltestelle	P+R-Parkplätze	Straßenbegleitende Stellplätze
Wilhelm-Schramm-Straße (Tempelsee)		29 (kostenfrei)

Quelle: VEP 2035, Stand 2022

P+R-Anlagen erfahren vor allem dort eine hohe Nachfrage, wo größere Siedlungsflächen im lokalen ÖPNV nur unzureichend an leistungsfähige Schienenachsen angebunden sind; dies ist in Offenbach nicht der Fall: sowohl mit den städtischen Buslinien wie auch mit dem Fahrrad bestehen aus nahezu allen Stadtteilen gute Verbindungen zu den S-Bahn-Stationen. Der Maßnahmenplan Park+Ride des RMV enthält stationsbezogene Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Park+Ride-Angebotes. Für den P+R Platz am Bahnhof Bieber stellt der Maßnahmenplan eine Überlastung fest und empfiehlt Marketing-Maßnahmen oder steuernde Maßnahmen zu ergreifen.

Der VEP 2035 stellt dar, dass Offenbach über ein begrenztes, aber angemessenes P+R-Angebot an den S-Bahn-Stationen verfügt. Ein Ausbau des P+R-Angebots im Stadtgebiet ist daher nicht erforderlich.

### Bike+Ride

Anlagen für B+R stehen an allen S-Bahn-Stationen und weiteren Verknüpfungshaltestellen in unterschiedlicher Anzahl und Qualität zur Verfügung.

Tabelle 26: B+R-Angebot in Offenbach

Verknüpfungspunkt
Offenbach Ostbahnhof
Hauptbahnhof Südseite
Hauptbahnhof Nordseite
Kaiserlei West
Kaiserlei Ost
Ledermuseum
Marktplatz (Rathaus, Berliner Straße, Fahrradparkhaus)
Bieber Bahnhof
Bieber Waldhof
Carl-Ulrich-Brücke



Verknüpfungspunkt
Europaplatz
Kaiserstraße
Ostendplatz (Bieber)
Stadion Bieberer Berg
Stadthalle OF Waldstraße
Straßenbahn OF Stadtgrenze /August-Bebel-Ring
Wilhelm-Schramm-Straße (Tempelsee)

Quelle: VEP 2035

Insgesamt stehen derzeit im Stadtgebiet zehn Fahrradboxen (5 am Bahnhof Bieber, 5 am Bahnhof Waldhof) zur Verfügung. Festzustellen ist, dass die Anzahl der Abstellmöglichkeiten dem Augenschein nach zum Teil unzureichend (Marktplatz, Ledermuseum) ist. Auch entsprechen die Anlagen überwiegend nicht den Anforderungen für ein längeres Abstellen von Fahrrädern (fehlender Witterungsschutz). An Haltestellen mit einer hohen Zahl an 'Wildparkern' ist auch die Anordnung der Anlagen zu überprüfen.

### Fahrradverleihsystem: Call-a-Bike

In der Stadt Offenbach existieren aktuell zwölf Call-a-Bike-Stationen mit rund 80 Leihfahrrädern zur Ausleihe zur Verfügung (Stand 2022). Eine tarifliche Verknüpfung mit dem ÖPNV besteht nicht. Die gemeinsame Vermarktung von ÖPNV und Fahrradverleihsystem erfolgt durch Hinweise auf die Verleihmöglichkeiten auf der Webseite der NiO.

### Carsharing

Carsharing-Angebote bestehen zurzeit von verschiedenen Anbietern (stadtmobil, flinkster) mit zusammen 18 Stationen und 25 konventionellen Fahrzeugen. Eine Verknüpfung mit dem ÖPNV wird hergestellt, indem Zeitkarteninhaber bei den Carsharing-Anbietern deutliche Ermäßigungen bei der Startgebühr flinkster (Bahn) und dem Grundpreis Stadtmobil (RMV) erhalten. Alle Anbieter bieten bei Nutzung des RMV-eTicket besondere Ermäßigungen, zudem kann das eTicket als Zugangsmedium zu Carsharing-Fahrzeugen genutzt werden.

### Mobilstationen

Im Stadtgebiet besteht zurzeit an sechs Mobilstationen die Möglichkeit zwischen den einzelnen Verkehrsmodi zu wechseln, insbesondere zwischen ÖPNV und Radverkehr.

Das E-Mobil-Leihangebot wurde eingestellt; derzeit wird die Umsetzung eines Nachfolgeangebotes geprüft.





## 7.4 Fahrzeuge

Insgesamt sind für den Betrieb des Liniennetzes des Stadtbusverkehrs folgende Fahrzeuge im Einsatz:

Tabelle 27: Fahrzeugbedarf bzw. -einsatz im Jahr 2022

	Bis 03.07.2022	Ab 04.07.2022
Solobusse (Diesel)	9	6
Solobusse (Elektro)	26	26
Gelenkbusse (Diesel)	27	26
Gelenkbusse (Elektro)	10	10
Gesamt	72	68

Für die auf den Regionallinien eingesetzten Fahrzeuge kann keine Fahrzeugzahl angegeben werden, da diese in größeren Fahrzeugumläufen verkehren.

Die im Stadtverkehr durch die OVB eingesetzten Fahrzeuge sind in Niederflurbauweise mit Absenkeinrichtung und Rampe für einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg ausgestattet (Standardhöhe der Fahrzeuge zwischen 32 und 35 cm, mit Absenkung werden Einstiegshöhen von 26 bzw. 27 cm erreicht). Weitere Ausstattungsmerkmale umfassen eine rollstuhlgerechte Innenausstattung, podestfreie Sitzplätzen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, auffällig gestaltete Haltestangen und Haltegriffen sowie akustische und optische Fahrgastinformation im Fahrzeug nach den Vorgaben der Barrierefreiheit.

Alle Busse der OVB besitzen eine Klimaanlage. Die Dieselbusse fahren nach EURO VI.

Eine akustische Fahrgastinformation durch Außenlautsprecher (zur Ansage des Fahrtziels des Busses an der Haltestelle) erfolgt bisher an den Haltestellen Marktplatz, Offenbach Ost und Hauptbahnhof. Ferner sind in den Fahrzeugen Informationen zum Liniennetz im Stadtverkehr vorhanden. Es besteht die Möglichkeit, beim Fahrpersonal Einzelfahrkarten mit Bargeld oder Karte zu erwerben und Informationen zum Fahrplan, Liniennetz und zu Anschlüssen zu erhalten.

Eine Videoüberwachung in den Fahrzeugen im Stadtverkehr Offenbach ist in der Qualitätsvereinbarung zwischen NiO und OVB festgelegt. Für Fahrzeuge, die nicht von der OVB betrieben werden, bzw. nicht im Auftrag der OVB verkehren, gilt diese Vereinbarung nicht, jedoch gehört die Videoüberwachung auch zum Fahrzeugstandard der RMV-Busse. In Bussen dient ferner das Fahrpersonal als Ansprechpartner bei Situationen, die Fahrgäste als unsicher oder belästigend empfinden. Der Einstieg an der vorderen Tür beim Fahrer verstärkt



das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste. Die oben genannte Qualitätsvereinbarung zwischen NiO und OVB beinhaltet Vorgaben zum Verhalten des Fahrpersonals.

## 7.5 Fahrgastinformation

Die ÖPNV-Angebote in der Stadt Offenbach sind in den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) integriert. Für die Angebote in der Stadt und im Kreis Offenbach gibt es gemeinsame Fahrplanmedien, in denen die Fahrpläne aller Linien sowohl im Schienenverkehr als auch im Busverkehr aufgeführt sind. Eine Ausnahme bilden die Schüler-Verstärkerfahrten: diese sind in der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) integriert; ihre Fahrpläne sind ferner auf der NiO-Webseite abrufbar und werden als Flyer verteilt. In einer Perlschnurgraphik werden für jede Linie sämtliche Haltestellen sowie die Anschlussmöglichkeiten aufgeführt. Darüber hinaus gibt es Liniennetzpläne für das Kreisgebiet und für das Stadtgebiet sowie einen ÖPNV-Stadtplan und Übersichtspläne für die Verknüpfungspunkte zwischen Schienen- und Busverkehr. Die Lesbarkeit der gedruckten Fahrplanmedien, insbesondere der Fahrplanaushänge an Haltestellen, wird zum Teil von Fahrgästen kritisiert.

Weitere Informationen sind in der RMV-Mobilitätszentrale im Infocenter sowie telefonisch und im Internet (Internetseite des RMV, der OVB, der NiO) erhältlich. Zusätzlich bestehen Möglichkeiten der Information über Smartphone (RMV-Fahrplanauskunft, QR-Codes zur Echtzeit-Information an den Haltestellen).

An insgesamt 28 Positionen von Haltestellen im Stadtgebiet sind Dynamische Fahrgastinformationsanlagen (DFI) installiert, welche die nächsten Abfahrten von Bussen und S-Bahnen in Echtzeit anzeigen. Insbesondere bei Verknüpfungen zwischen dem lokalen Busnetz und der S-Bahn (Marktplatz bzw. Marktplatz/ Berliner Straße, Ostbahnhof, Offenbach Kaiserlei, S-Bahn-Station Bieber-Bahnhof und S-Bahn-Station Waldhof) sind diese als Informationsmedium für die Fahrgäste besonders wichtig. Zusätzlich wird im Jahr 2023 eine App aufgesetzt, die "virtuelle DFIs" simuliert und an jeder Haltestelle in der Stadt die Abfahrtszeiten nach Anforderung vorlesen kann.

Tabelle 28: Ausführungsstand der DFI-Anlagen in der Stadt Offenbach

Haltestellenposition	Status	Ausführung
024 Ostbahnhof	Anzeiger in Betrieb	Ohne Ansagefunktion
025 Ostbahnhof	Anzeiger in Betrieb	Ohne Ansagefunktion
112 Stadthalle	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
115 Klinikum Offenbach	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion



Haltestellenposition	Status	Ausführung
232 Rathaus	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
233 Rathaus	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
309 August Bebel Ring	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
353 Klinikum Offenbach	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
98 Ostendplatz	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
99 Ostendplatz	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
E 03 Bieber Waldhof	Anzeiger in Betrieb	Ohne Ansagefunktion
E 04 Bieber Waldhof	Anzeiger in Betrieb	Ohne Ansagefunktion
E06 Bieber Bahnhof	Anzeiger in Betrieb	Ohne Ansagefunktion
E16 Friedrichsring	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
HP 59 Europaplatz (Richtung Innenstadt)	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
113 Stadthalle	In Ausführung	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
129 Kaiserlei Westseite (Stele)	In Ausführung	10-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
329 Friedrichsring	In Ausführung	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
350 Wilhelmsplatz (Stele)	In Ausführung	10-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
352 Marktplatz/Berliner Straße (Stele)	In Ausführung	10-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
51 Hauptbahnhof	In Ausführung	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
52 Hauptbahnhof	In Ausführung	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion



Haltestellenposition	Status	Ausführung
E01 Kurhessenplatz	In Ausführung	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
E02 Kurhessenplatz	In Ausführung	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
E05 August Bebel Ring	In Ausführung	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
HP 305 Kaiserlei Ostseite	In Ausführung	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
HP 306 Kaiserlei Ostseite	In Ausführung	6-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion
HP81-84 Marktplatz/Frankfur- ter Straße (Bussteig 1-4)	In Ausführung	10-zeiliger Anzeiger mit Ansagefunktion

Quelle: Stadt Offenbach, September 2022

Als besonderer Service werden an vier Orten mit hohem Publikumsverkehr auch abseits der Haltestellen die Abfahrten an den nächstgelegenen Haltestellen per DFI angezeigt: im Bürgerbüro, im KOMM Einkaufszentrum, im Ringcenter und im Städtischen Klinikum Offenbach.

## 7.6 Tarif, Vertrieb und Marketing

Für die Verkehre in der Stadt Offenbach gelten die Tarifangebote des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Das Fahrscheinsortiment des RMV setzt sich aus verschiedenen Angeboten zu Einzel- und Zeitkarten sowie aus Fahrscheinen mit Sonder- und Übergangsregelungen zusammen. Der RMV-SparPass ermöglicht Fahrgästen einen Rabatt von 25% beim Kauf von Einzel- und Tagesfahrkarten zu erhalten für Fahrten im gesamten RMV-Gebiet. Digitale Ticketangebote können über das RMVgo Handyticket gebucht werden. Das eTicket RheinMain ist die Mobilitätskarte des RMV und bietet vergünstigte Konditionen bei weiteren Partnern.

Das gesamte Stadtgebiet Offenbach bildet das Tarifgebiet 3601. Innerhalb dieses Tarifgebiets gilt die Offenbacher Stadtpreisstufe 2. Innerhalb der Stadt Offenbach ist das Kurzstreckenticket nutzbar, das für eine Streckenlänge von 1.500 Metern gilt. Über die Kurzstreckenziele an der jeweiligen Haltestelle informiert das Kurzstreckenverzeichnis. Alle Haltestellen im Bereich Kaiserlei (u.a. S-Bahn-Station Kaiserlei (Bus und S-Bahn) sowie Offenbach Stadtgrenze/ August-Bebel-Ring) liegen im Grenztarifgebiet zum benachbarten Tarifgebiet Frankfurt am Main. Darüber hinaus bestehen weitere Tarifgrenzhaltestellen Richtung Frankfurt-Fechenheim und Mühlheim am Main.

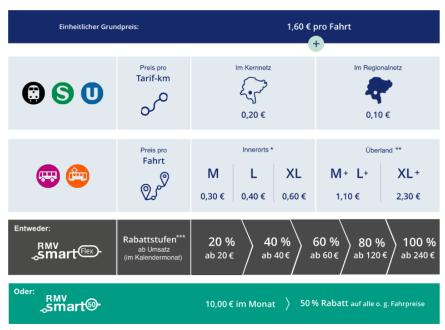


Für direkte Fahrten aus dem Tarifgebiet Offenbach hinaus in die benachbarten Städte Heusenstamm, Mühlheim am Main bzw. Obertshausen gilt Preisstufe 2, bei Umwegen die Preisstufe 3. Seit Dezember 2018 sind Fahrten in die Innenstadt von Frankfurt und zu ausgewählten Stadtteilen günstiger. Möglich wurde dies durch eine feingliedrigere Einteilung der Tarifgebiete und die Einführung von zwei Preisstufen 30 und 40. Das Preisniveau der Preisstufe 30 liegt zwischen den Preisstufen 3 und 4. Die Ersparnis gegenüber der Preisstufe 4 beträgt etwa 17%.

Der RMV testete bis Ende Mai 2023 mit RMVsmart ein neues Angebot für Kundinnen und Kunden. Gezahlt wurde in diesem Testversuch immer nur die Strecke, die auch tatsächlich gefahren wird. Wichtige Ergebnisse fließen derzeit in das Modellprojekt RMVall-in ein und werden schrittweisen allen Fahrgästen zugänglich gemacht.

Tarifliche Belange, deren Zuständigkeit beim RMV liegt, stellen seit jeher eine große Herausforderung im öffentlichen Verkehr dar. Die nachvollziehbare, transparente Ausgestaltung einer Tariflandschaft, die den Anforderungen einer sich wandelnden Mobilität gerecht wird, stellt also eine der Kernherausforderungen dar. Die Vereinfachung des Tarifs sollte hier Priorität haben, ebenso wie die flexible Anwendbarkeit. Gegenwärtig setzen sich Landes- und bundesweite Initiativen wie beispielsweise der Deutschlandtarifverbund (DTV) zum Ziel, die Tariflandschaft so zu gestalten, dass eine Nutzung der öffentlichen Verkehrsangebote in der Fläche vereinfacht wird und ein schwieriges Tarifgebilde nicht mehr als unüberwindbare Hürde empfunden wird. Die Einführung des Deutschlandtickets ist dabei ein wichtiger Schritt. Die Stadt Offenbach tritt daher für eine Vereinfachung des Tarifsystems ein.

Abbildung 27: Konditionen RMVsmart-Tarif



nn. Sabete und Germeiner in der 95.000 Ernwohler, L., Sabete zwischen 95.000 und \*\* Mit L.; ohne Frankfurt und Wiesbaden/Mainz, XL+; mit Frankfurt und Wiesbader \*\* Die Rabatte gelten auf weitere Ticketkäufe innerhalb dieses Monats, IMVsmart Flex und RMVsmart 50 können nicht miteinander kombiniert werder





Quelle: RMV GmbH

Hinsichtlich des Fahrausweisvertriebs besteht in Offenbach derzeit ein großes Spektrum unterschiedlicher Vertriebswege vom personenbedienten Verkauf in Verkaufsstellen und beim Fahrpersonal bis hin zu eTickets und Vertrieb via Internet. Damit werden unterschiedlichste Kundenwünsche und –gewohnheiten befriedigt.

Für viele Veranstaltungen im Capitol, in der Stadthalle und im OFC-Stadion werden KombiTickets ausgegeben, bei denen die im Vorverkauf erworbene Eintrittskarte auch als Fahrschein zum Veranstaltungsort und zurück gilt.

Die NiO betreibt ein offensives unternehmensübergreifendes Marketing für das Geschäftsfeld Mobilität. Neben Information und Imageanzeigen im öffentlichen Straßenraum (Haltestellen, Plakate Citylights), an bzw. in den Fahrzeugen sowie über Printmedien (Fahrplanmedien, themenbezogene Flyer) gehört dazu auch der Einsatz von Kommunikationsinstrumenten. Zu nennen sind beispielsweise das Beschwerdemanagementsystem, die Teilnahme an Veranstaltungen wie am Mainuferfest sowie eine kontinuierliche Marktforschung.

## 7.7 Mobilitätsmanagement

Als eine der ersten ÖPNV-Aufgabenträgerorganisationen setzt NiO seit 2008 gemeinsam mit der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach einen Betrieblichen Mobilitätsmanager ein. Seit 2017 gibt es mit der IHK Offenbach eine Zusammenarbeit im Programm "Südhessen effizient mobil", wobei NiO von der ivm GmbH unterstützt wird. Das Aufgabenspektrum umfasst

- die fachliche und methodische Beratung bei der Entwicklung eines individuellen Mobilitätsmanagements mit Erstellung eines Mobilitätsplans für Unternehmen.
- die Unterstützung bei Aus- und Weiterbildung von Mobilitätsbeauftragten in Betrieben,
- die Vermittlung von Kontakten zwischen Unternehmen (Austausch/ Kooperationen/ Schaffung von Netzwerken ggf. Benchmarking) und
- die Koordination von Aktivitäten zwischen Unternehmen und Kommunen.

Ein wesentlicher Baustein ist das Angebot der Unternehmensbesuche, die seit Anbeginn regelmäßig durchgeführt werden, und einer Erst-Beratung entsprechen. Allein im Stadtgebiet Offenbach wurden seit 2011 über 145 Betriebsbesuche und Erst-Beratungen durchgeführt, vor allem in größeren Unternehmen konnten bereits umfassende und wirkungsvolle Maßnahmenpakete zur Verbesserung der Effizienz der betriebsbezogenen Mobilität (Arbeitswege der Beschäftigten, dienstliche Wege, Wege von Besuchern und Kunden) entwickelt und in Umsetzung gebracht werden. Zu den Maßnahmen zählt häufig insbesondere die Schaffung eines JobTicket-Angebots für die Beschäftigten.





Im Bereich des **Schulischen Mobilitätsmanagements** ist die OVB mit verschiedenen Aktivitäten präsent:

- Für die 4. Klassen wird die Bus-Schule angeboten, die von den Grundschulen rege genutzt wird.
- Weiterführende Schulen können an dem Programm für Bus- und Bahnbegleiter des RMV teilnehmen.

Aufgrund der begrenzten personellen Kapazitäten können aber nicht alle Grundschulen von diesem Angebot Gebrauch machen, was aber in Anbetracht der Marketing-Wirkung wie auch im Hinblick auf gewünschte Verhaltensweisen der jungen Nutzer wünschenswert wäre.

Auf Anfrage führen NiO/ OVB **ÖPNV-Schulungen für Senioren** (Nutzung der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinautomaten, sicheres Fahren im Bus) durch.

## 7.8 Betrieb

## 7.8.1 Beschleunigung

Viele Knotenpunkte im Straßennetz Offenbachs sind mit Lichtsignalanlagen ausgestattet, die durch den Busverkehr für eine beschleunigte Abfertigung beeinflusst werden können. Alle Fahrzeuge, die im Stadtverkehr eingesetzt werden, verfügen über die technischen Einrichtungen zur Nutzung der Beschleunigungssysteme.

Tabelle 29: Busbeschleunigte Lichtsignalanlagen

Knotenpunkte in Offenbach mit LSA-Beeinflussung für den Busverkehr		
Bieberer Str./ Marktplatz	Rhönstr./ Lichtenplattenweg	
Untere Grenzstr./ Hebestr.	Rhönstr./ Buchhügelallee	
Berliner Str./ Schloßstr.	Kaiserstr./ Hospitalstr.	
Mainstr./ Schloßstr.	Marienstr./Bahnunterführung	
Mainstr./ Karlstr.	Bieberer Str./ Abfahrt B448	
Mainstr./ Arthur-Zitscher-Str.	Sprendlinger Landstr./ Marienstr.	
Mühlheimer Str./ Arthur-Zitscher-Str.	Bieberer Str./ Mathildenstr.	
Mühlheimer Str./ Untere Grenzstr.	Bieberer Str./ Bierbrauerweg	
Mühlheimer Str./ Kettelerstr.	Waldstr./ EberhvRochow-Str.	
Mühlheimer Str./ Brielsweg	Bieberer Str./ Großer Biergrund	



Knotenpunkte in Offenbach mit LSA	Beeinflussung für den Busverkehr
Mühlheimer Str./ Ulmenstr./ Neuer Friedhof	Mühlheimer Str./ Friedhofstr.
Mühlheimer Str./ Bischofsheimer Weg	Mühlheimer Str./ Kekulesstr.
Bieberer Str./ Feldstr./ Friedhofstr.	Berliner Str. / Großer Biergrund
Bieberer Str./ Landgrafenring	Waldstr./ Schreberstr.
Bieberer Str./ Untere Grenzstr./ Rhönstr.	Sprendlinger Landstr. / Dickstr.
Mainstr./ Austr.	Odenwaldring / Brinkstr./ Ringcenter
Berliner Str./ Büsingpark	Untere Grenzstr./ Lämmerspieler Weg
Seligenstädter Str./ Bremer Str.	Berliner Str./ Herrnstr.
Bieberer Str./ Heusenstammer Weg	Mühlheimer Str./ Senefelderallee
Bieberer Str./ Zufahrt B448	Mühlheimer Str./ Memeler Str.
Rhönstr./ Puteauxpromenade	Waldstr./ Humboldtstr.
Nordumfahrung/ Nordring/ Main- viertel	Waldstr./ Bleichstr.
Sprendlinger Landstr./ Parkhaus Kli- nikum	Feldstr./ Wilhelmstr.
Mühlheimer Str./ Fachmarktzentrum	Bieberer Str./ Daimlerstr.
Bieberer Str./ Marktplatz	Mathildenschule/ Mathildenstr.
Untere Grenzstr./ Hebestr.	Berliner Str./ Karlstr./ Mathildenstr.
Berliner Str./ Schloßstr.	Waldstr./ Lindenstr.
Mainstr./ Schloßstr.	Starkenburgring/ Arndtstr.
Mainstr./ Karlstr.	Mühlheimer Str./ Fa. Roland
Mainstr./ Arthur-Zitscher-Str.	Bieberer Str./ Gerberstr.
Mühlheimer Str./ Arthur-Zitscher-Str.	Bismarckstr./ Wilhelmstr.
Mühlheimer Str./ Untere Grenzstr.	Bismarckstr./ Karlstr.
Mühlheimer Str./ Kettelerstr.	Feldstr./ Tempelseestr.
Mühlheimer Str./ Brielsweg	Waldstr./ Friedensstr.

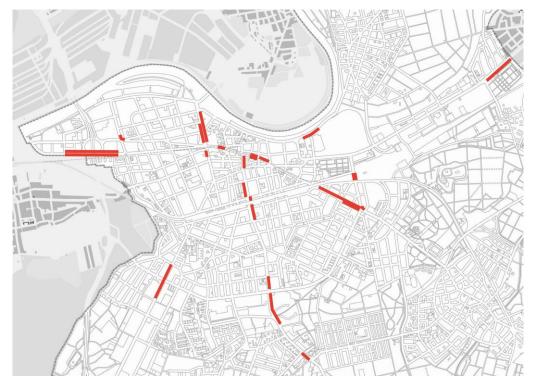


Knotenpunkte in Offenbach mit LSA-Beeinflussung für den Busverkehr		
Mühlheimer Str./ Ulmenstr./ Neuer Friedhof	Hamburger Str./ Bremer Str./ Langener Str.	
Mühlheimer Str./ Bischofsheimer Weg	Hamburger Str./ Erich-Ollenhauer-Str.	
Bieberer Str./ Feldstr./ Friedhofstr.	EberhvRochow-Str./ Dietzenbacher Str.	
Bieberer Str./ Landgrafenring	Rhönstr./ Goerdelerstr.	
Bieberer Str./ Untere Grenzstr./ Rhönstr.	Waldstr./ Neusalzer Str.	
Mainstr./ Austr.	Bieberer Str./ Busschleife	
Berliner Str./ Büsingpark	Frankfurter Str./ Marktplatz	
Seligenstädter Str./ Bremer Str.	Odenwaldring/ Schubertstr.	
Bieberer Str./ Heusenstammer Weg	Berliner Str./ Salzgäßchen	
Bieberer Str./ Zufahrt B448	Bismarckstr./ Busbahnhof	
Rhönstr./ Puteauxpromenade	Rhönstr./ Lichtenplattenweg	
Nordumfahrung/ Nordring/ Main- viertel	Rhönstr./ Buchhügelallee	
Sprendlinger Landstr./ Parkhaus Kli- nikum	Kaiserstr./ Hospitalstr.	
Mühlheimer Str./ Fachmarktzentrum	Marienstr./Bahnunterführung	

Auf insgesamt 24 Straßenabschnitten verfügt der Busverkehr in Offenbach über eigene Fahrspuren:



Abbildung 28: Lage der Bussonderfahrstreifen in Offenbach



Quelle: Informationen Stadt Offenbach und NiO, Stand 2022

Im Stadtbusnetz Offenbach bestehen im aktuellen Fahrplanangebot folgende Endhaltestellen mit Wendemöglichkeit.



Tabelle 30: Endhaltestellen mit Wendemöglichkeiten im Stadtverkehr Offenbach

Linie	Endhaltestelle mit Wendemöglichkeit
101	Rumpenheim Schloßpark, Rumpenheim Biebernseeweg, Bieber Flurstraße, Waldhof Markwaldstraße
102	Kaiserlei Westseite, Waldhof Markwaldstraße, Waldhof Industriegebiet
103	Frankfurt Prüfling, August-Bebel-Ring, Eibenweg
104	Kaiserlei Westseite, Eberhard-von-Rochow-Straße, Bieber Bahnhof
105	Offenbach Markplatz, Sportzentrum Rosenhöhe
106	Caritas/ Buchrainweiher, Seniorenzentrum
107	Kaiserlei Westseite, Bürgel Ernst-Reuter-Schule
108	Rumpenheim Schloßpark, Bürgel Ernst-Reuter-Schule, Kaiserlei Westseite
120	August-Bebel-Ring, Offenbach Marktplatz, Senefelderallee, Obertshausen Haus Jona

### 7.8.2 Schwachstellen im Betriebsablauf

Im Busnetz der Stadt Offenbach bestehen nur wenige Schwachstellen im Betriebsablauf. Folgende Punkte führen im Betrieb zu Problemen (Grundlage: Informationen der Verkehrsunternehmen; Fahrplanstand Juli 2022).

- Linie 101/102: Die Wendeschleife Markwaldstraße lässt eine Vorbeifahrt an abgestellten Fahrzeugen (Pause/ Wendezeit) aufgrund der Dimensionierung nur schlecht zu. Daher kann das Fahrpersonal in der Wendeschleife Markwaldstraße seine Pause nicht durchgehend in Anspruch nehmen, weil es anderen durchfahrenden Fahrzeugen ausweichen muss. Mit der Umsetzung der neuen Wendeanlage Bieber Waldhof im Jahr 2024 kann diese Schwachstelle beseitigt werden.
- Linie 101: Auf der Mainstraße behindert der schlechte Straßenzustand den Betrieb.
- Linie 103: Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens führt die Linie 103 häufig Verspätungen aus Frankfurt kommend.
- Linie 104: Die Fahrgastkapazitäten der eingesetzten SL-Fahrzeuge reichen in den Spitzenzeiten nicht aus. Daher wurden bereits einige Kurse mit SGL-Fahrzeugen bestückt, die dann aber auf der gesamten Strecke der Linie 104 unterwegs sind. Tatsächlich gebraucht wird die erhöhte Kapazität aber nur im Bereich Marktplatz HBF Klinikum Lauterborn (Schule, Klinikum und Wohngebiet Lauterborn).
- Linie 104: Kapazitäten im Bereich Ring-Center sind häufig nicht ausreichend.



- Linie 105: Bei anfallender Verspätung aus Richtung Rosenhöhe kommend, ist wegen der Spitzverknüpfung am Linienende Marktplatz Bussteig 2 kein Auffangen dieser Verspätung möglich, da an diesem Bussteig keine ausreichende Stellfläche für einen längeren Aufenthalt zur Verfügung steht. Dies führt zu weiteren Verspätungen in der Gegenrichtung.
- Linie 107: Im Bereich Bürgel bis Ostbahnhof bzw. Theodor-Heuss-Schule ist die Linie 107 im Berufsverkehr sehr stark besetzt (SGL-Einsatz nahe Kapazitätsgrenze). Im Bereich zwischen Bürgel und Am Wiesengrund bzw. Lauterborn und Kaiserlei werden keine SGL benötigt. Diese müssen aber aufgrund der stark besetzten Kurse hierher weiterfahren.
- Linie 107: Der Linienweg über die Autobahn A661 (zwischen Buchrainweg und Kaiserlei) ist stark verspätungsanfällig.

### 7.9 Haltestellen

Für die einzelnen Bestandteile der Haltstellen gibt es unterschiedliche Verantwortliche in der Stadt Offenbach. Während Planung und Bau von der Stadtverwaltung (Amt 60) durchgeführt werden, wird die Wartung und Pflege zentral über den NiO-Haltestellenbeauftragten koordiniert.

Die Ausstattung der Haltestellen ist grundsätzlich als gut zu bewerten. Die NiO führt kontinuierlich eine Überprüfung der Haltestellen durch, um diese auf etwaige Mängel zu untersuchen, und erstellt halbjährlich einen Statusbericht.

### Umsetzung des Haltestellenkonzepts in Offenbach und barrierefreie Gestaltung

Durch die Umsetzung des Haltestellenkonzepts in Zusammenarbeit zwischen der Stadt Offenbach, der NiO und dem Verkehrsunternehmen, wurden in der Vergangenheit bereits rund 97 % der Haltepositionen nach dem jeweiligen Stand der Technik und der jeweiligen Regelwerke und Anforderungen ausgebaut. Im Anhang (Kap. 14.2) ist eine Übersicht aller Haltestellen dargestellt mit Angabe des jeweiligen Zeitpunkts (bzw. des Realisierungszeitraumes) des Neubzw. Ausbaus, der umgesetzten Bordhöhe und der Angabe, ob Bodenindikatoren vorhanden sind, sowie der Breite der Haltestellengehwegfläche, und des Ausbauszustands. Nach dem heutigen Stand der Technik und der Anforderungen, wie sie im Anforderungsprofil beschrieben sind, gelten damit 84 Haltestellenpositionen als vollständig barrierefrei umgebaut sowie weitere 199 Haltestellenpositionen als weitgehend barrierefrei. Derzeit gibt es noch 10 Haltepositionen im Stadtgebiet Offenbach, die noch nicht umgestaltet worden sind:



Tabelle 31: Nicht barrierefrei ausgebaute Haltepositionen in der Stadt Offenbach

Haltestellenposition	Beschreibung
HP 060 Europaplatz stadtauswärts	Hier ist kein Kasseler Sonderbord vorhanden. Im Bestand existiert nur ein höher eingebauter Standardbord. Taktile Leitelemente sind ebenfalls nicht vorhanden. Ein barrierefreier Umbau ist vorgesehen, jedoch derzeit noch nicht terminiert.
HP 348 Hafenbahn stadteinwärts	Die Halteposition wird im Rahmen der Sanierung des Maindeichs barrierefrei hergestellt. Mit einer Fertigstel- lung ist derzeit nicht vor Mitte 2025 zu rechnen.
HP 350 Wilhelmsplatz	Die Halteposition soll im Rahmen vorgesehenen Umbaus der Bieberer Straße barrierefrei hergestellt werden. Ein entsprechendes Straßenumbauprojekt ist noch nicht beschlossen.
HP 365 Ledermuseum stadteinwärts	Die Halteposition wird lediglich durch eine Nachtbusli- nie angefahren. Da künftig ein Entfall dieser Nachtbus- linie angekündigt ist, wird hier kein barrierefreier Aus- bau mehr vorgesehen.
HP 366 Ledermuseum stadtauswärts	Die Halteposition wird lediglich durch eine Nachtbusli- nie angefahren. Da künftig ein Entfall dieser Nachtbus- linie angekündigt ist, wird hier kein barrierefreier Aus- bau mehr vorgesehen.
HP 393 Marktplatz Ber- liner Straße	Der Bau dieser im aktuellen NVP vorgesehenen neuen Halteposition ist für 2024 vorgesehen.
HP 394 Amsterdamer Straße stadtauswärts	Die Halteposition soll im Rahmen des vorgesehenen Straßenausbaus zur inneren Erschließung Kaiserlei (Stockholmer Str., Lissaboner Str., Amsterdamer Str.) barrierefrei hergestellt werden. Mit einer Fertigstellung ist derzeit nicht vor Mitte 2024 zu rechnen.
HP 415 Nordring stadt- auswärts	Die Halteposition soll im Rahmen des vorgesehenen Umbaus des Goetherings barrierefrei hergestellt wer- den. Mit einer Fertigstellung ist derzeit nicht vor Mitte 2025 zu rechnen.
HP 416 Nordring stadt- einwärts	Die Halteposition soll im Rahmen des vorgesehenen Umbaus des Goetherings barrierefrei hergestellt wer- den. Mit einer Fertigstellung ist derzeit nicht vor Mitte 2025 zu rechnen.
HP 419 Friedensstraße stadtauswärts	Der Bau dieser im aktuellen NVP vorgesehenen neuen Halteposition ist für 2023 vorgesehen.

Quelle: Stadt Offenbach, 2023





Bis auf die Haltestellen Gasthof Wildhof und Forsthaus Geißfeld sind dann alle Haltestellenpositionen barrierefrei ausgebaut. Diese Haltestellen sind von einem barrierefreien Ausbau ausgenommen, da auch im weiteren Umfeld keine barrierefreien Zu- und Abgangswege vorhanden sind.

Die Haltepositionen an der Bushaltestelle Ledermuseum werden lediglich durch eine Nachtbuslinie angefahren. Da künftig ein Entfall dieser Nachtbuslinie angekündigt ist, wird hier kein barrierefreier Ausbau mehr vorgesehen.

Im Mai 2023 sind vier Haltestellen in Offenbach als Pilotprojekt mit begrünten Dächern ausgestattet worden.

#### Sicherheit

Im Rahmen der Umsetzung früherer Haltestellenkonzepte wurde bei Haltestellen, die in als unsicher empfundenen Bereichen liegen, verstärkt auf eine Gestaltung geachtet, die das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste stärken soll. Dies kann durch eine verbesserte Beleuchtung, eine übersichtlichere Gestaltung des Haltestellenumfelds oder der Anbringung besonderer Informationsangebote geschehen. Gegebenenfalls ist auch eine Verlegung des Haltestellenstandortes sinnvoll. In der Stadt Offenbach wurden in der Vergangenheit verschiedene Haltestellen an diese Erfordernisse angepasst.

Weitergehende Einrichtungen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste im Bereich von Haltestellen und Verknüpfungspunkten sind, mit Ausnahme von Videoüberwachung an den Stationen des Bahnverkehrs und Verknüpfungspunkten, nicht vorhanden.

# 7.10 Verkehrsnachfrage

Daten zur linienbezogenen Fahrgastnachfrage auf den Stadtbuslinien sind in Kap. 3.5.3 dargestellt. Die Auswertung der Daten für den Zeitraum Juli bis Dezember 2022 ergibt folgendes Bild der durchschnittlichen Nachfrage (durchschnittliche Einsteigerzahlen montags-freitags) an den Haltestellen:



Nahverkehrsplan Stadl
Offenbach am Main 2023 - 2027
Korte 7
Durchschriffliche Nachfrage an den
rutiestellen pro Tog (Mo · Fr)
Einsteigerzahlen

mehr als 2,000 Fahrgiste
1.00 - 1.95 Fahrgiste
2.10 -

Abbildung 29: Durchschnittliche Nachfrage an den Haltestellen zwischen Juli und Dezember 2022

Quelle: Daten OVB, eigene Darstellung

Wichtige Verknüpfungspunkte die SPNV-Haltestellen mit einer hohen Zahl an Ein- und Aussteigern sind in der folgenden Übersicht dargestellt:

Tabelle 32: Ein- und Aussteigerzahlen im SPNV

Verknüpfungspunkt	Ein-, Aus- und Umsteiger je Werktag im SPNV (2018)
Offenbach Ostbahnhof	5.000 bis < 30.000
Offenbach Hauptbahnhof	1.000 bis < 5.000
Offenbach Kaiserlei	5.000 bis < 30.000
Offenbach Ledermuseum	5.000 bis < 30.000
Offenbach Marktplatz	>30.000
Offenbach Bieber	5.000 bis < 30.000
Offenbach Waldhof	1.000 bis < 5.000

Quelle: RMV, Ein-, Aus- und Umsteiger im SPNV pro Werktag, 2018

Für die Linien in der Aufgabenträgerschaft des Kreises Offenbach (OF-97) sowie des regionalen Busverkehrs des RMV (X-Buslinien, Regionalbuslinien) liegen keine aktuellen Fahrgastzahlen vor, die z. B. hinsichtlich der Einsteigerzahlen ausgewertet werden können.



## 7.11 Kundenzufriedenheit

Im Auftrag der NiO werden regelmäßig im Rahmen der kontinuierlichen Mobilitätsforschung Kennziffern zur Kundenzufriedenheit erhoben.

Die Ergebnisse aus dem 1. Halbjahr 2022 (sowie die Entwicklung seit 2011) sind nachfolgend dargestellt. Hierfür wurden im Zeitraum vom 03.01.2022 bis 01.07.2022 478 Einwohner Offenbachs aus 422 Haushalten ab 14 Jahren telefonisch oder online zu ihrem Mobilitätsverhalten und zur Kundenzufriedenheit befragt.



Abbildung 30: Erfassung der Kundenzufriedenheit im Rahmen der kontinuierlichen Mobilitätsforschung

Tab. 1: Entwicklung der Kundenzufriedenheit seit 2011

gewichtet; Skala 1 = sehr zufrieden bis 4 = unzufrieden; Tendenzen: rote bzw. grüne Pfeile = statistisch signifikante Veränderungen (z-Test, 95%-Signifikanzniveau), n (2011/2012): 262-881, n (2012/2013): 262-881, n (2. HJ 2013): 145-447, n (2014): 259-923, n (2015): 253-890, n (2016): 229-888, n (2017): 232-791; n (2018): 247-820, n (2019) = 259-820, n (2020) = 170-456, n (2021) = 286-1.126, n (2022) = 325-1.044

	2011/ 2012	2012/ 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Tendenz	2022
Alle												
S-Bahnangebot	1,85	1,80	1,90	1,94	1,92	1,96	2,00	2,03	1,94	1,88	<b>→</b>	1,88
Busangebot in Offenbach	1,93	1,93	1,99	1,94	1,98	2,08	2,12	2,05	2,00	2,03	<b>→</b>	2,04
Erreichbarkeit d. Ziele	1,88	1,91	1,90	1,84	1,93	2,02	2,02	1,98	1,99	2,03	<b>→</b>	2,00
Fahrtenhäufigkeit	2,03	2,07	2,05	2,06	2,08	2,18	2,25	2,02	2,11	2,15	<b>→</b>	2,14
Reisezeit	2,01	2,00	2,02	2,01	2,04	2,06	2,09	2,08	2,05	2,11	<b>→</b>	2,13
Info zum Fahrplan	2,00	1,96	2,05	2,06	2,03	2,07	2,14	2,17	2,17	2,11	<b>→</b>	2,06
Info zum Tarif	2,43	2,33	2,38	2,40	2,45	2,53	2,56	2,46	2,57	2,53	71	2,38
Preis/Leistungsverhältnis des Busangebots	-	-	2,81	2,76	2,88	2,88	2,86	2,87	2,76	2,72	71	2,61
Busnutzung mindestens 1x/Monat:												
Sauberkeit der Haltestellen	2,42	2,44	2,47	2,48	2,52	2,41	2,48	2,47	2,52	2,46	<b>→</b>	2,53
Infoaushänge/Beschilderung Haltestellen	2,09	2,01	2,05	1,99	2,07	2,08	2,16	2,31	2,19	2,17	<b>→</b>	2,21
Pünktlichkeit der Busse	2,16	2,28	2,28	2,30	2,22	2,20	2,26	2,33	2,30	2,18	<b>→</b>	2,15
Anfahren u. Bremsen an Haltestellen	2,26	2,29	2,35	2,29	2,41	2,34	2,41	2,50	2,32	2,14	<b>→</b>	2,07
Sicherheitsempfinden tagsüber (Haltestelle/Bus)	-	-	1,97	2,03	2,03	2,05	2,03	1,99	1,96	1,99	7	1,81
Sicherheitsempfinden nach 20 Uhr	2,44	2,39	2,45	2,62	2,57	2,51	2,50	2,53	2,46	2,42	<b>→</b>	2,31
Sauberkeit der Busse	2,08	2,11	2,05	2,02	2,09	2,08	2,16	2,13	2,06	1,97	<b>→</b>	1,99
Freundlichkeit/Kompetenz Busfahrer	2,24	2,17	2,21	2,22	2,20	2,22	2,28	2,29	2,20	2,12	7	1,98
Verständlichkeit der Haltestellen-Ansagen	2,06	1,95	1,95	1,91	1,92	2,01	1,96	1,96	1,93	1,84	<b>→</b>	1,83
Auftreten Fahrausweisprüfer	2,03	2,04	1,96	2,05	1,99	2,13	2,12	2,08	2,08	1,95	<b>→</b>	1,89
Anschluss-Sicherheit bei Umstieg	2,20	2,28	2,33	2,14	2,35	2,39	2,46	2,48	2,46	2,29	77	2,45
Freundlichkeit/Kompetenz MA-Mobizentrale	1,56	1,85	1,55	1,61	1,59	1,60	1,63	1,63	1,44	1,53	<b>→</b>	1,49

Quelle: NiO, 2022

Im Vergleich zu 2021 wurden im ersten Halbjahr 2022 die Informationen zum Tarif, das Preis-Leistung-Verhältnis des Busangebots, das Sicherheitsempfinden tagsüber sowie die Freundlichkeit/Kompetenz der Busfahrer signifikant besser bewertet. Eine signifikant schlechtere Beurteilung erhielt die Anschlusssicherheit beim Umstieg.

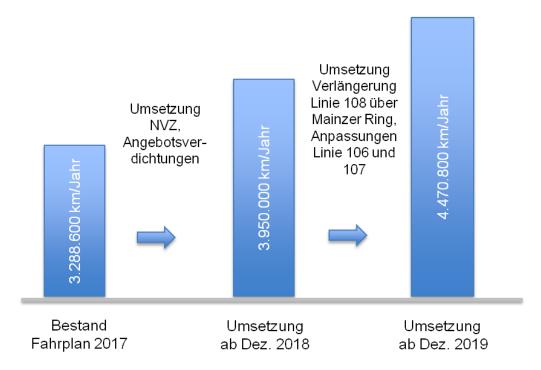


# 8 Umsetzungsbilanz 2017-2022

Das Maßnahmenkonzepts des NVP 2017 – 2022 sah die Umsetzung verschiedener Maßnahmen vor.

Bei einer Umsetzung aller Angebotsmaßnahmen des NVP 2017 – 2022 wurde bei der Bearbeitung des NVP im Jahr 2017 eine Steigerung des jährlichen Leistungsvolumens der Stadtbusse Offenbachs von rund 3,29 Mio. Kilometern im Fahrplanjahr 2017 um rund 1,19 Mio. Kilometer auf dann rund 4,47 Mio. Kilometer pro Jahr ermittelt.

Abbildung 31: Veränderung der Jahreskilometerleistung nach Vorgabe des NVP 2017-2022



Seit dem Beschluss des NVP 2017-2022 wurden eine große Zahl von Maßnahmen umgesetzt. Ein Schwerpunkt lag dabei vor allem auf der Verdichtung des Taktangebotes sowie der Ausweitung des Angebotes in den Randlagen (abends und am Wochenende). Im Dezember 2018 wurde die Linie 108 auf dem Abschnitt zwischen Kaiserlei über den Nordring (Hafen) zum Marktplatz eingerichtet.

Im September 2021 erfolgte die erste Umsetzung von Einsparmaßnahmen: Im Abend- und Nachtverkehr wurde das Fahrtenangebot reduziert, auf der Linie 101 wurde das Angebot des 7,5-Minuten-Taktes verkürzt, einzelne Fahrten auf weiteren Linien wurden eingekürzt.

Zu Beginn des Jahres 2022 erfolgte die Umsetzung des im NVP 2017 – 2022 vorgesehenen Linienkonzeptes mit der der Verlängerung der Linie 108 über den Mainzer Ring bis nach Waldheim An den Eichen und den damit zusammenhängenden Anpassungen auf den Linien 106 (neuer Endpunkt Seniorenzentrum) und 107 (neuer Endpunkt Ernst-Reuter-Schule). Mit diesem Fahrplanstand



waren somit nahezu alle Maßnahmen aus dem Handlungsfeld "Ausbau ÖPNV-Angebot in der Stadt Offenbach (Liniennetz und Fahrplan) umgesetzt. Die (kalkulierte) Jahreskilometerleistung betrug für diesen Fahrplanstand Anfang 2022 rund 3,93 Mio. Kilometer.

Mit den seit Juli 2022 im Liniennetz der Offenbacher Verkehrsbetriebe (OVB) umgesetzten Einsparmaßnahmen wurden einige der Maßnahmen des NVP 2017 – 2022 wieder zurückgenommen und weitere Angebotsreduzierungen (z. B. die umfangreiche Reduzierung des Fahrtenangebotes der Linie 106) vorgenommen. Die (kalkulierte) Jahreskilometerleistung betrug für diesen Fahrplanstand Juli 2022 rund 3,391 Mio. Kilometer.

In der nachfolgenden Tabelle wird dargestellt, welche Maßnahmen und Prüfaufträge des NVP 2017-2022 zum Analysezeitpunkt der Fortschreibung des NVP nicht oder nur teilweise umgesetzt wurden.

Tabelle 33: Nicht oder nur teilweise umgesetzte Maßnahmen und Prüfaufträge des NVP 2017 – 2022

Maßnahme / Prüfauftrag	Umsetzung
Handlungsfeld Ausbau ÖPNV-Angebot (Lini	ennetz und Fahrplan)
Ausweitung Bedienungszeitraum in der Schwachverkehrszeit bis ca. 2.00 Uhr (Linie 107 bis ca. 22 Uhr)	Nein (bereits im Sept. 2021 wieder zurückge- nommen, zudem zwischen 23 und 1 Uhr nur noch 60 MinTakt) Linie 107 überhaupt nicht umgesetzt
Taktverdichtung auf nachfragestarken Achsen Linien 101, 104, 105	Teilweise (auf Linie 101)  Verdichtungen auf Linien 104 und 105 zwischen Lauterborn und Marktplatz wurden mangels Nachfrage wieder zurückgenommen
Einführung einer Nebenverkehrszeit im 15 MinTakt zwischen ca. 20 und 22 Uhr	Nein (bereits im Sept. 2021 wieder zurückge- nommen)
Anbindung von Entwicklungsgebieten	Teilweise (Linie 108 Hafen und Mainzer Ring umgesetzt, Linie 103 An den Eichen Nord nicht)
Verlängerung/Änderung von Linienwegen	Teilweise
Verlängerung Linie 108 bis An den Eichen Nord	Verlängerung nur bis An den Eichen (ab Juli 2022 nur bis Rumpenheim Schlosspark)
Linienwegänderung Linie 106 im Bereich Seniorenzentrum	Ja (ab Juli 2022 Entfall der Linie 106)



Maßnahme / Prüfauftrag	Umsetzung		
Linienwegänderung Linie 107 bis Ernst-Reuter-Schule	Ja		
Neue Linienführungen im Bereich Kaiserlei, neuer Endpunkt Linie 102 am Kaiserlei	Ja		
Änderung Linienweg Linien 101 und 102 bis zur neuen Wendestelle Bieber Waldhof	Nein		
Prüfauftrag Bedienung in der Nachtver- kehrszeit und Sonntagvormittag	Nein		
Handlungsfeld Verbesserung der Anschluss	situation/ Verknüpfungspunkte		
Optimierung der Verknüpfung am Markt- platz	Teilweise		
Berücksichtigung der notwendigen Umsteigezeiten zwischen S-Bahn und Bus	Der Umbau des Marktplatzes ist noch im Gange; die Optimierung ist erst mit der Fer-		
Vorhaltung ausreichender räumlicher Ka- pazitäten am Marktplatz für den Anschluss- stern in der SVZ	tigstellung der Baumaßnahmen zum Markt- platz nördlicher Teil im Laufe des Jahres 2023 abgeschlossen. Nach Fertigstellung der Bau- arbeiten sind für das bislang vorgesehene Bedienungsangebot ausreichende Kapazi- täten vorgesehen.		
Fahrgastinformationen beim Umsteigen	Teilweise		
Ausweitung DFI an mindestens allen Ver- knüpfungspunkten	Es wurden weitere Verknüpfungspunkte mit DFI-Anzeigen ausgestattet. Eine verbesserte		
Verbesserte Orientierung durch Wegweisung	Wegweisung an Umstiegspunkten ist bislang noch nicht erfolgt.		
Verbesserte Sichtbarkeit der Umsteigesitua- tion ABebel-Ring/ Stadtgrenze	Nein		
Bereitstellung aktueller Informationen vor und während der Fahrt, z.B. Anschluss- möglichkeiten im Bus	Nein		
Handlungsfeld Anpassungen in der Infrastru	ktur		
Einrichtung von neuen Haltestellen			
Amsterdamer Str., Warschauer Str., Inselsteg, Friedensstr., Feuerwache, Ketteler Krankenhaus (Markusplatz) mit 2 Positionen in der oberen Grenzstraße	Ja		
Mühlheimer Str. stadtauswärts	Nein		



Maßnahme / Prüfauftrag	Umsetzung
An den Eichen Nord	Nein
Schlossstraße (Richtung Marktplatz)	Nein
Umsetzung weiterer Haltestellen im Rahmen Entwicklung ehem. Alessa-Gelände (jetzt Innovationscampus)	Nein
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen
Bis auf die Haltestellen Forsthaus Geißfeld und Gasthof Wildhof sind alle Haltestellen im Stadtgebiet Offenbach vollständig bar- rierefrei auszubauen.	wurde vorangebracht, sodass aktuell von 322 bestehenden Haltestellenpositionen noch 10 Positionen (rund 3 %) nicht barrierefrei ausgestattet sind (aber teilweise bereits für den Umbau im Jahr 2023 oder den Folgejahren bei entsprechenden Straßenausbaumaßnahmen vorgesehen sind).
Einrichtung neuer Wendeanlagen	
Kaiserlei	Ja
An den Eichen-Nord, Waldhof S-Bahn (Bieber Waldhof)	Nein
Pflege und Verbesserung von Beschleunigungsmaßnahmen	
Die bestehenden Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind fortzuführen und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zu sichern. Dazugehört insbesondere die Kontrolle der Qualität der Lichtsignalbeeinflussung.	Ja
Prüfung Einrichtung Busspur auf der Main- straße in Abhängigkeit Umsetzung Markt- platz	Nein
Handlungsfeld Mobilstationen – Intermodale	er Verknüpfung
Mobilstation – intermodale Verknüpfung	
Empfehlungen für den Ausbau und die Erweiterung von Mobilitätsangeboten an verschiedenen Standorten	Teilweise (z. B. Carl-Ulrich-Brücke, Ostend- platz)
Park+Ride	
Erarbeitung eines regionalen P+R-Konzepts in Zusammenarbeit mit den benachbarten Landkreisen	Ein regionales P+R-Konzept und ein verbund- weiter P+R-Maßnahmenplan wurden 2017 vom RMV und der ivm erarbeitet. Für die



Maßnahme / Prüfauftrag	Umsetzung
	Stadt Offenbach wurden keine Maßnahmen erarbeitet.
Bike+Ride	
Das Angebot an B+R-Anlagen soll an ver- schiedenen Standorten ausgebaut werden	Teilweise ausgebaut, jedoch oft veraltete Anlagen ohne Witterungsschutz und Be- leuchtung und zu geringe Kapazitäten, viele Wildparker, Fahrradboxen nur in Bieber und Bieber Waldhof
Carsharing	
Ausweitung des Angebotes zusammen mit den Anbietern	Teilweise ausgeweitet (z.B. Wilhelm- Schramm-Straße), aber ausbaufähig
Fahrradverleihsystem	
Erweiterung des Angebotes entsprechend der Nachfrage	Teilweise ausgeweitet (z.B. Wilhelm- Schramm-Straße), aber ausbaufähig, da kein stadtweites Angebot
eMobilität	
Ausweitung der eMobil-Stationen	Das Angebot wurde eingestellt; die Umsetzung eines Nachfolgeangebotes wird derzeit geprüft.
Handlungsfeld Tarif	
Tarifreform	
Auf eine grundlegende Reform des Tarifsystems im RMV-Gebiet ist im Sinne einer höheren Marktausschöpfung und besserer Akzeptanz hinzuwirken	Teilweise (insbesondere Erprobung 9 Euro-Ti- cket, absehbar Einführung Deutschlandti- cket)
Einrichtung eines entfernungsabhängigen Tarifsystems	Ja
Handlungsfeld Umweltbewusstsein	
Klimaschutz und Klimaanpassung	
Die Ziele der Klimaschutzstrategie und des Klimaanpassungskonzepts sind auch für den NVP relevant. Für die Zielerreichung sind zahlreiche Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Mobilitätsangebote in den	Teilweise, da mit Umsetzung der Einsparmaß- nahmen im Juli 2022 Verbesserungen im Li- niennetz und im Fahrplan zurückgenommen wurden



# Nahverkehrsplan Stadt Offenbach am Main 2023 - 2027

Maßnahme / Prüfauftrag	Umsetzung
verschiedenen Handlungsfeldern vorgesehen. Um die beschlossenen Ziele erreichen zu können, bedarf es daher der konsequenten Umsetzung der Maßnahmen des NVP.	



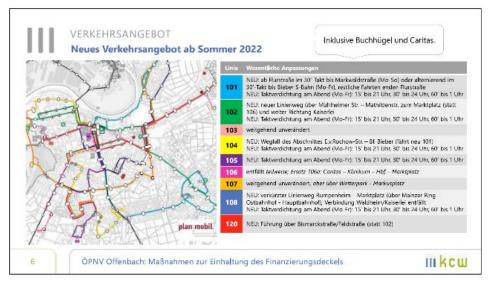
# 9 Angebotskonzeption 2023 – 2027

## Mindestangebot ÖPNV-Angebot

Als verbindliches Mindestangebot auf den Stadtbuslinien in Offenbach wird das Liniennetz- und Fahrplankonzept, das mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zum Gesamtpaket der Maßnahmen zur Einhaltung des Finanzierungsdeckels des städtischen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zum Juli 2022 eingeführt wurde, festgelegt. Dieses Mindestangebot wurde in den vorherigen Abschnitten des NVP an verschiedenen Stellen als zusätzliche Analyse- und Bewertungsebene dargestellt.

Abbildung 32: Maßnahmen zur Einhaltung des Finanzierungsdeckels ab Sommer 2022





Quelle: KCW, 2022





#### Angebotskonzeption für die Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes

Grundlage für die Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes im Rahmen der Erstellung der Angebotskonzeption bildet das öffentliche Mobilitätsangebot (ÖPNV-Angebot mit Fahrplanstand Frühjahr 2022), welches entsprechend den in den Kap. 3 (Rahmenbedingungen und Herausforderungen), 4 (Zielbild), 5 (Leitbild) und 6 (Anforderungsprofil) formulierten Zielsetzungen und Standards und den sich verändernden Strukturen in der Stadt Offenbach optimiert und weiterentwickelt wird.

Darüber hinaus werden neben der Weiterentwicklung von bereits beschlossenen Maßnahmen des letzten NVP, auch Ergebnisse der Mängelanalyse, die Anmerkungen verschiedener beteiligter Planungspartner und der Öffentlichkeit sowie übergeordnete Planungen in der Angebotskonzeption berücksichtigt.

Maßnahmen und Prüfaufträge in der Angebotskonzeption werden nach Handlungsfeldern differenziert dargestellt. Hierbei wird eine neue Gliederung der Handlungsfelder gegenüber dem NVP 2017 – 2022 angewendet. Entwickelt werden Maßnahmen und Prüfaufträge, die zu einer Optimierung und Verbesserung, des öffentlichen Mobilitätsangebots führen, um den Mobilitätsbedürfnissen der wachsenden Bevölkerung Rechnung zu tragen.

Innerhalb der Laufzeit des NVP 2023 – 2027 sind die einzelnen Unterpunkte der Handlungsfelder umzusetzen. Dabei gilt es zu berücksichtigten, dass die verschiedenen Handlungsfelder miteinander verwoben sind und sich meist nur aus der Umsetzung mehrerer Maßnahmen die gewünschte Wirkung entfalten kann.

Über die Laufzeit des NVP hinauswirkende Themen und Konzeptansätze sind in der Konzeptidee in Kap. 10 formuliert.

Die Umsetzung aller Maßnahmen steht unter Finanzierungsvorbehalt und erfordert jeweils einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung.

# 9.1 Hinweise zum Schienenpersonennahverkehr

Für die Regionalverkehre im Schienennetz sowie im regionalen Busnetz ist der RMV die zuständige Aufgabenträgerorganisation.

Im Kap. 3.3.9 sind die relevanten planerischen Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes in der Stadt Offenbach benannt, wie sie im RNVP des RMV dargestellt sind.

Aus Sicht der Stadt Offenbach sollen für die Weiterentwicklung des SPNV darüber hinaus folgende Themen geprüft werden:



#### Fernverkehrsanschluss und Fernbahntunnel Frankfurt

Bei der Ausrichtung der Fahrpläne der SPNV-Angebote in Offenbach ist darauf zu achten, dass attraktive Anschlüsse zum Schienenfernverkehr am Frankfurter und Hanauer Hauptbahnhof erreicht werden.

Die Stadt Offenbach begrüßt die Planungen des Fernbahntunnels zu Beschleunigung und Kapazitätserweiterung für den Fernverkehr durch den Bau eines Fernbahntunnels mit viergleisiger Station am Frankfurter Hauptbahnhof, aber auch zur Nutzung der bereits vorhandenen oberirdischen Schienenwege insbesondere im Bereich Frankfurt Süd für Kapazitätserweiterungen des Regionalund S-Bahnverkehrs (u.a. Regionaltangente Süd). Auf den oberirdischen Anschlussstrecken für den verdichteten Fernverkehr aus dem Tunnel über Offenbach nach Hanau Hauptbahnhof sind Kapazitätserweiterungen vorzusehen, die auch die notwendigen neuen Angebote des SPNV berücksichtigen.

#### Regionaltangente

Die Stadt Offenbach fordert, die Realisierung der Regionaltangente Süd (eine zusätzliche S-Bahn-Linie von Rodgau über die vorhandene S-Bahn-Strecke nach Offenbach Hauptbahnhof und weiter über Frankfurt Süd Richtung Flughafen) mit hohem Nachdruck zu verfolgen, da diese bei der erforderlichen Gewinnung weiterer Marktanteile für den ÖPNV und Realisierung weiterer erforderlicher Wohn- und Gewerbegebiete in Stadt und Kreis Offenbach zur Bewältigung der Nachfrage notwendig ist. Weiterhin wäre eine solche Tangentiallinie bei Störungen und Wartungsarbeiten im S-Bahntunnel eine leistungsfähige Alternative, um eine Verbindung aus der Stadt Offenbach in das Zentrum von Frankfurt auch in solchen Fällen (mit Verknüpfung zum U-Bahnnetz) anbieten zu können.

#### Betriebsqualität und Ausbau S-Bahn Rhein-Main

- Die Überlastung des S-Bahn-Tunnels führt regelmäßig zu die Unpünktlichkeiten im Schienenverkehr. Da alle Buslinien in Offenbach auf den Schienenverkehr ausgerichtet sind, entstehen dadurch Anschlussverluste und längere Reisezeiten für die Fahrgäste. Die Problematik des in diesem Falle unattraktiven ÖPNV-Systems wird auch aufgrund fehlender Ausweichmöglichkeiten noch einige Jahre erhalten bleiben.
- Die Betriebsqualität der S-Bahnlinie S2 ist auch im Vergleich mit anderen S-Bahnlinien ausgesprochen schlecht. Neben erheblichen Verspätungen kommt es auf der S2 zu zahlreichen Zugausfällen. Es sind daher Maßnahmen zu ergreifen, um eine deutliche Stabilisierung der Betriebsqualität der S2 zu erreichen.
- Die Notwendigkeit zur Ermöglichung einer zusätzlichen Zugkreuzung der S8 und S9 im langen eingleisigen Abschnitt Mühlheim-Dietesheim Hanau Hbf. insbesondere für die Zeiten des 15-Minuten-Taktes (zuletzt bis 20:30 Uhr ausgeweitet) ist unbestritten. Im Falle von Verspätungen müssen immer wieder





Züge in Dietesheim oder Hanau Hbf. bis zu 5 Minuten warten, die ein Zug jeweils diesen Abschnitt befährt. Im 15-Min-Takt sind damit schon allein 40 Min pro Stunde Züge in diesem Abschnitt unterwegs. Aktuell wird die Entwurfsplanung für einen zweigleisigen Ausbau der S-Bahn-Station Steinheim erstellt. Der Bauzeitraum wird zwischen Juni 2027 und Dezember 2028 anvisiert und ist Teil des Gesamtprojektes Rhein-Main-Plus. Die Realisierung dieser Maßnahme sollte daher mit Nachdruck erfolgen.

- In diesem Zuge der Umsetzung dieser Maßnahmen ist die Einrichtung eines neuen S-Bahn-Haltepunkt Ulmenstraße erneut zu prüfen.
- Um die benötigten Fahrzeuge im SPNV uneingeschränkt einsatzfähig zu halten, sollen die Kapazitäten für die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge erheblich gesteigert werden.
- Die Fahrgastinformation (z.B. Wegeführung zu den Bushaltestellen) an Bahnhöfen und Haltepunkten soll verbessert werden.
- Eine Verbesserung der Pünktlichkeit ist anzustreben. Im Verspätungsfall sollen Kunden an den betreffenden Bahnhöfen rechtzeitig und ausreichend informiert werden.

#### Attraktivierung des Hauptbahnhofes Offenbach

- Es ist eine Machbarkeitsstudie zur Attraktivierung des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes von der Stadt Offenbach und der Initiative Hauptbahnhof erarbeitet worden. Zudem engagiert sich die StadtStärkung der Verkehrsfunktion des Hauptbahnhofes, die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes, die Verbesserung der Barrierefreiheit sowie die Belebung des Empfangsgebäudes voranzubringen.
- Die Stadt Offenbach setzt sich für eine deutliche Verbesserung der Ausstattung des Hauptbahnhofes (Empfangsgebäude, Zugänge, Erreichbarkeit Bahnsteige, Barrierefreiheit) ein und fordert alle Akteure auf, eine rasche Umsetzung der im Zuge der Machbarkeitsstudie entwickelten Maßnahmen zu unterstützen.

# 9.2 Handlungsfelder

Folgende Handlungsfelder werden in der Angebotskonzeption behandelt:

- Handlungsfeld Netz und Angebot
- Handlungsfeld Betrieb
- Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen
- Handlungsfeld Service

Die in den Handlungsfeldern beschriebenen Maßnahmen werden in den in Kap. 9.3 dargestellten Liniensteckbriefen konkretisiert. Die Liniensteckbriefe ge-



ben einen Überblick, welche Änderungen auf einzelnen Linien vollzogen werden und wie sich der Linienverlauf, das Bedienungsangebot und weitere maßgebliche Hinweise im Zielkonzept der Angebotskonzeption darstellen.

# 9.2.1 Handlungsfeld Netz und Angebot

Im Handlungsfeld Netz und Angebot sind folgende Maßnahmen und Prüfaufträge vorgesehen:

#### Maßnahmen

#### Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach

#### Hintergrund

Bereits im NVP 2017 – 2022 wurde für eine verbesserte Anbindung des Entwicklungsgebietes am Mainzer Ring in Bürgel sowie für eine verbesserte, direktere und dichtere Anbindung des Bereichs Buchhügel eine Neuordnung der Bedienung mit den Linien 106, 107 und 108 vorgesehen. Die Umsetzung dieses neuen Linienkonzepts erfolgt endgültig mit dem Fahrplanjahr 2022.

Im Zuge der Einsparmaßnahmen, die im Juli 2022 umgesetzt wurden, sind einige der Verbesserungen, die mit der Angebotskonzeption des NVP 2017 – 2022 erreicht werden sollten, wieder zurückgenommen worden.

Daher sollen im Zuge der Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes insbesondere Liniennetzanpassungen sowie eine Verdichtung des Angebotes zu bestimmten Zeiten für den kommenden Zeitraum des NVP 2023 – 2027 vorgesehen werden.

#### Beschreibung der Änderungen (gegenüber dem Fahrplanstand Juli 2022)

#### Linien 101, 102, 103, 104, 105, 106 und 108:

- Ausweitung der Nebenverkehrszeit Montag bis Samstag auf den Zeitraum ca. 19 21 Uhr, Bedienung im 15 Min.-Takt
- Verlängerung Bedienungszeitraum in der SVZ bis ca. 2 Uhr im 30 Min.-Takt

#### Linie 101:

- Verlängerung Linienweg bis S-Bahn-Station Waldhof
- Kurzfahrten enden an der Haltestelle Flurstraße
- Ausweitung Bedienungsangebot: siehe Liniensteckbrief

inia	102	,





#### Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach

- Veränderte Linienführung von Waldhof über Bieber zum Ostbahnhof und weiter über Mathildenplatz, Marktplatz und Kaiserstraße sowie Justizzentrum zum neuen Endpunkt Hauptbahnhof
- Verlängerung Kurzfahrten bis S-Bahn-Station Waldhof
- Ausweitung Bedienungsangebot: siehe Liniensteckbrief

#### Linie 103:

- Veränderte Linienführung von Frankfurt über Kaiserlei und Ledermuseum zum Marktplatz und weiter über Feldstraße (bzw. Bismarckstraße) und Grenzstraße zum Ostbahnhof und weiter nach An den Eichen-Nord
- Einsatz Elektrobusse
- Ausweitung Bedienungsangebot: siehe Liniensteckbrief

#### Linie 104:

- Linienwegänderung im Nordend über Goethestraße (bzw. Bettinastraße) und Strahlenberger Straße bis Kaiserlei sowie Verlängerung der Linie über Eberhard-v.-Rochow-Straße bis Bieber Bahnhof
- Einsatz Elektrobusse
- Ausweitung Bedienungsangebot: siehe Liniensteckbrief

#### Linie 105:

- Veränderte Linienführung von Rosenhöhe über Wilhelmsplatz/ Marktplatz und weiter über Goethestraße (bzw. Bettinastraße) und Fachackerweg bis Kaiserlei Westseite
- Einsatz Elektrobusse
- Ausweitung Bedienungsangebot: siehe Liniensteckbrief

#### Linie 106:

- Bedienung des Linienwegs zwischen Caritas/ Buchrainweiher und Seniorenwohnheim, neue Linienführung über Finanzamt Hebestraße Ostbahnhof Wetterpark Th.-Heuss-Schule
- Einsatz Elektrobusse
- Ausweitung Bedienungsangebot: siehe Liniensteckbrief



#### Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach

#### Linie 107:

- Bedienung des Linienwegs zwischen Ernst-Reuter-Schule Kaiserlei Westseite, zwischen Feuerwache und Th.-Heuss-Schule auf dem direkten Linienweg
- Einsatz Verstärkerfahrten zwischen Ostbahnhof und Theodor-Heuss-Schule
- Ausweitung Bedienungsangebot: siehe Liniensteckbrief

#### Linie 108:

- Bedienung des Linienwegs Kaiserlei Westseite Eibenweg über Nordring Rathaus
   Marktplatz Lichtenplattenweg Ostbahnhof Mainzer Ring Hans-Böckler-Siedlung Rumpenheim, Verlängerung bis An den Eichen-Nord
- Einsatz Elektrobusse
- Ausweitung Bedienungsangebot: siehe Liniensteckbrief

#### **Linie 120**:

- Veränderte Linienführung von August-Bebel-Ring über Ledermuseum zum Marktplatz und weiter über Feldstraße (bzw. Bismarckstraße) und Grenzstraße zum Ostbahnhof und weiter nach Mühlheim bzw. Obertshausen
- Im Übrigen Beibehaltung des Bedienungskonzeptes bis Dezember 2025
- Der neue Nahverkehrsplan des Kreises Offenbach (NVP 2022 ff.) hat in seinem Maßnahmenkonzept für den Teilraum Mühlheim/Obertshausen Anpassungen für die Linie 120 vorgeschlagen. Die Linie 120 soll sich nach diesen Vorschlägen auf den Linienweg zwischen der Stadt Offenbach und Mühlheim am Main konzentrieren, der Abschnitt Mühlheim Obertshausen soll durch lokale Linien des Kreises Offenbach bedient werden. Zusätzlich soll eine Expressbuslinie X32 zwischen Obertshausen, Mühlheim und der Stadt Offenbach (zum Ostbahnhof, ggf. auch weiter in die Innenstadt) verkehren.
- In Prüfung ist daher die Kürzung des Linienweges der Linie 120 auf dem Abschnitt im Kreis Offenbach mit neuem Endpunkt in Mühlheim Bahnhof Nordseite ab Dezember 2025 und ein Ersatz der Bedienung auf dem Linienweg zwischen Mühlheim und Obertshausen durch die Linien OF-32, X-32 und V32 in Abstimmung mit der kvgOF
- Aus Sicht der Stadt Offenbach ist auf dem Korridor der Mühlheimer Straße zwischen der Innenstadt bzw. dem Ostbahnhof und der Stadtgrenze zu Mühlheim keine Verdichtung des Angebotes gegenüber dem heute bestehenden Fahrtenangebot der Linien 103 und 120 notwendig. Eine Mitfinanzierung der Stadt Offenbach für Leistungen der Linien X32 und V32 auf Offenbacher Stadtgebiet ist nicht vorgesehen. Die Abstimmung der interkommunalen Vereinbarung erfolgt derzeit.
- Anpassung Bedienungsangebot: siehe Liniensteckbrief



# Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach

#### **Akteure**

NiO, OVB und kvgOF

# Einrichtung eines Nachtverkehrsangebotes in den Wochenendnächten und vor Wochenfeiertagen

#### Hintergrund

Der Freizeitverkehr nimmt eine immer stärkere Bedeutung im Nahverkehrsangebot ein. Ferner besteht durch eine allgemeine Flexibilisierung der Arbeitszeiten bzw. durch verschiedenste Schichtmodelle ein Bedarf für die Ausweitung des Bedienungszeitraums. Über die fahrplanmäßige Verknüpfung der Buslinien mit der S-Bahn am Marktplatz in der Schwachverkehrszeit wird eine Verteilung der insbesondere aus Frankfurt kommenden Fahrgäste auf die Stadtteile mit dem Stadtbus (sowie die Verknüpfung der Stadtteile untereinander) hergestellt.

Diese Verknüpfungsfunktion soll in den Wochenendnächten und in den Nächten vor Wochenfeiertagen auch in den weiteren Nachtstunden eine Anbindung Offenbachs auf den wesentlichen Bedienungsachsen ermöglicht werden.

#### **Beschreibung**

- Einführung eines stündlichen Nachtbus-Angebotes auf den Linien 101 bis 106 sowie 108
- Bedienungszeitraum von ca. 2:00 Uhr bis ca. 4:00 Uhr

#### Akteure

NiO und OVB

#### Einrichtung Fahrtenangebot am frühen Sonntagvormittag

# Hintergrund

Am Sonntagvormittag findet im Stadtbusnetz vor ca. 7.30/8.00 Uhr kein Bedienungsangebot statt. Somit sind keine Fahrten innerhalb Offenbachs und zu den Verknüpfungspunkten zum Schienenverkehr in diesem Zeitraum möglich. Das ist für eine Großstadt ein deutliches Bedienungsdefizit.

Im Rahmen des Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens wurden Vorschläge zur Einrichtung eines Bedienungsangebotes am frühen Sonntagsvormittag formuliert.



### Einrichtung Fahrtenangebot am frühen Sonntagvormittag

#### **Beschreibung**

- Einrichtung eines stündlichen Angebotes auf den OVB-Linien 101 106 und 108 zwischen ca. 4.30 Uhr und ca. 8.00 Uhr
- Ausrichtung des Fahrplans auf die Verknüpfung mit der S-Bahn an der Haltestelle Marktplatz

#### **Akteure**

NiO und OVB

#### Prüfaufträge

#### Prüfung der Einrichtung von Expressbuslinien in Offenbach

#### Hintergrund

Derzeit erfolgt die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie zur Einrichtung eines schienengebundenen Verkehrsmittels in Offenbach. Im Rahmen des Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens wurden Vorschläge zur verbesserten, insbesondere schnellen, Anbindung von Stadtteilen und Stadtbereichen an die Verknüpfungspunkte im Schienenverkehr formuliert.

#### Beschreibung

Prüfung eines Pilotprojekts für die Einrichtung von Expressbussen und damit eines Vorlaufbetriebs für den Einsatz eines höherwertigen ÖPNV-Systems in Offenbach

- Prüfung einer Expressbuslinie Rumpenheim Mainzer Ring Ostbahnhof Polizeipräsidium – OF-Hbf. (Arbeitstitel: Linie X8)
- Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ (von ca. 6.30 9.30 Uhr und ca. 15.30 18.30 Uhr) im 15-Minuten-Takt
- Halt an ausgewählten Haltestellen entlang der Strecke
- Einrichtung der Expressbuslinie führt zu kürzeren Fahrzeiten zwischen Rumpenheim und Bürgel zum Ostbahnhof als wichtigen Verknüpfungspunkt zur S-Bahn
- Einrichtung der Expressbuslinie führt auf dem weiteren Linienweg zu neuen direkten Fahrtmöglichkeiten zwischen dem Stadtteil Buchhügel und dem Polizeipräsidium zum Hauptbahnhof als wichtigen Verknüpfungspunkt zum SPNV

Α	kt	e	U	r	е
---	----	---	---	---	---

NiO und OVB



#### Prüfung eines hochwertigen ÖPNV-Systems in Offenbach

#### Hintergrund

Auch in den kommenden Jahren ist ein weiteres Bevölkerungswachstum für die Stadt Offenbach prognostiziert, auch die Zahl der Arbeitsplätze soll weiter ansteigen. Damit verbunden ist ein zunehmendes Verkehrsaufkommen, das zu einem möglichst großen Anteil mit umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten zurückgelegt werden soll.

Bereits vor der Pandemie kam es zu den Spitzenzeiten auf den Hauptachsen zu Kapazitätsengpässen auf verschiedenen Buslinien, dieser Zustand wird absehbar mit der Einführung eines günstigen Deutschlandtickets wieder erreicht oder sogar übertroffen. Für verschiedene Achsen im Stadtgebiet (z.B. Richtung Bürgel, Tempelsee, Nordend oder Lauterborn) ist daher zu prüfen, welche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Systems geeignet sind, weitere Fahrgastströme aufnehmen zu können.

In Zusammenarbeit der Stadt Frankfurt am Main, des RMV und der Stadt Offenbach erfolgt aktuell die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zu einer Verlängerung der Straßenbahn nach Offenbach. Für die Grobkonzeptentwicklung werden derzeit verschiedene Trassenvarianten und Angebotskonzepte geprüft.

Nach der Prüfung der Trassenvarianten erfolgt die Prüfung der Machbarkeit einer Umsetzung des Straßenbahnkonzepts. Die Bearbeitung dieser Untersuchung soll Ende 2023 abgeschlossen sein.

Neben der Möglichkeit der Einführung eines schienengebundenen Verkehrsmittels in Offenbach und auf Relationen Richtung Frankfurt soll auch die Einrichtung eines hochwertigen Bussystems auf den Hauptachsen geprüft werden (vergleichbar mit den BHNS- oder BRT-Systemen in anderen Ländern wie Frankreich oder den Niederlanden). Dabei spielt neben einem dichten Bedienungsangebot die Fahrzeugausstattung, die Infrastruktur und Trasse mit eigenen Fahrspuren, ein beschleunigter Betrieb mit wenig Störungspotenzialen sowie die Kommunikation und das Corporate Design eine wichtige Rolle.

#### **Beschreibung**

■ In Abhängigkeit der Ergebnisse der Studie werden die weiteren Planungsschritte und der Untersuchungs- und Planungsbedarf geprüft.

#### **Akteure**

Stadt Offenbach, NiO, traffiQ, RMV



#### Prüfung eines Bedarfsverkehrsangebotes in Offenbach

#### Hintergrund

In den vergangenen Jahren wurden in verschiedenen Städten und Kreisen flexible Bedarfsverkehrsangebote (On-Demand-Verkehre) eingerichtet. Sie dienen einerseits zur Anbindung von Bereichen, die mit dem herkömmlichen ÖPNV nicht bedient werden können (meist da die Straßenquerschnitte einen Betrieb mit Bussen nicht ermöglichen), oder bedienen tangentiale Routen, für die ein Potenzial für die Einrichtung einer Buslinie nicht vorliegt. Teilweise werden sie auch auf Streckenabschnitten oder zu Zeiten eingesetzt, auf bzw. in denen zuvor Busse fuhren, die Fahrten jedoch nur sehr schwach nachgefragt waren.

On-Demand-Verkehre können daher als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot und/ oder als Ersatz von bisher mit dem Bus bedienten Abschnitten und Fahrten eingesetzt werden. Zu berücksichtigen ist, dass der Betrieb von On-Demand-Verkehren nicht automatisch zu deutlichen Einsparungen gegenüber dem herkömmlichen Busverkehr führt, solange der Betrieb nicht autonom erfolgen kann; dies ist im Einzelfall näher zu betrachten.

#### **Beschreibung**

- Geprüft werden soll der Einsatz eines fahrplangebundenen oder flexiblen Bedarfsverkehrs in Offenbach als Ergänzung des ÖPNV-Angebotes und/ oder als Ersatz für schwach nachgefragte Fahrten im Stadtbusverkehr unter verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Gesichtspunkten.
- Geprüft werden soll die Einbindung in laufende Projekte des RMV und Fördermöglichkeiten des Landes und des Bundes.

#### Akteure

Stadt Offenbach, NiO, OVB, RMV



#### Prüfung der Anbindung von Entwicklungsgebieten

#### Hintergrund

Verschiedene Entwicklungsgebiete wie z.B. der Innovationscampus, das Quartier 4.0 oder Waldhof-West sind derzeit in Offenbach in der Umsetzung oder in Planung. Im Zusammenhang mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum sowie auch durch neuentstehende Arbeitsplätze ist mit einem erhöhten Pendleraufkommen zu rechnen.

#### **Beschreibung**

- Eine frühzeitige Anbindung mit einem attraktiven, dichten und schnellen ÖPNV-Angebot sowie weiteren ergänzenden Mobilitätsangeboten (z. B. Einrichtung weiterer Mobilstationen) ist vorzusehen.
- Die Entwicklungsgebiete können je nach Lage und Größe des Gebietes über bestehende Linienwege, aber auch über Neukonzeptionen von Linienwegen angebunden werden. Falls erforderlich sind neue Haltestellenpositionen vorzusehen.
- Auf Linien, die bereits heute Kapazitätsengpässe aufweisen und zusätzliche Fahrgäste durch die Entwicklungsgebiete angenommen werden, sind Anpassungen im Fahrplanangebot vorzunehmen.

#### **Akteure**

Stadt Offenbach, Projektträger, NiO und OVB



#### Prüfung der Priorisierung von Anschlüssen

#### Hintergrund

Die Buslinien in Offenbach bedienen meist verschiedene Verknüpfungspunkte, an denen jeweils mehrere Anschlussmöglichkeiten zu anderen Buslinien sowie zum Netz der S-Bahn und des Regionalverkehrs bestehen. Bei einem dichten Fahrtenangebot im Tagesverkehr können nur auf ausgewählten Linien bzw. Relationen definierte Umsteigezeiten umgesetzt werden.

#### **Beschreibung**

- Durch die Linienführungen und das umzusetzende Bedienungsangebot bestehen im Tagesverkehr für den Stadtbusverkehr kaum maßgebliche Hinweise zur Berücksichtigung in der Fahrplangestaltung. Prinzipiell sind Anschlusssituationen entsprechend den Umsteigezeiten des Anforderungsprofils umzusetzen.
- Im Rahmen der linienscharfen Betrachtung sind Prioritäten in der Anschlussbildung festzulegen und regelmäßig (z. B. bei Änderungen des Fahrplans im SPNV) zu überprüfen; insbesondere, wenn Linien ein Fahrtangebot aufweisen, das geringer ist als der 15-Minuten-Takt.
- Während der Schwachverkehrszeit ist ein Anschlussstern an der zentralen Umsteighaltestelle Marktplatz beizubehalten. Hierbei liegt die Priorität auf dem Anschluss mit der S-Bahn von/ nach Frankfurt (Flughafen) und Hanau sowie zwischen den Stadtbuslinien untereinander. Somit wird eine Verbindung aller Stadtteile miteinander und mit Frankfurt bzw. Richtung Hanau sichergestellt.

#### **Akteure**

NiO und OVB

#### Prüfung der Verdichtung der Linie 41

#### Hintergrund

Die Linie 41 weist heute zwischen ca. 9 und 13 Uhr Bedienungslücken auf Offenbacher Stadtgebiet auf. Von Seiten traffiQ wird der Wunsch geäußert, diese Bedienungslücken zu schließen.

#### Beschreibung

Prüfung der Weiterführung der derzeit an der Haltestelle Carl-Benz-Straße Süd in Frankfurt endenden Fahrten der Linie 41 bis Offenbach Hauptbahnhof

#### Akteure



#### Prüfung der Verdichtung der Linie 41

NiO und traffiQ

### 9.2.2 Handlungsfeld Betrieb

Im Handlungsfeld Betrieb sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

#### Maßnahmen

Fortführung der Umstellung der Busflotte aus Elektromobilität und Monitoring der Emissionen

#### Hintergrund

In Offenbach sind bereits in den vergangenen Jahren die Voraussetzungen geschaffen worden, die Busflotte zu elektrifizieren und damit wichtige Zielsetzungen zum Umwelt- und Klimaschutz, wie sie in den verschiedenen Rahmenplänen formuliert sind, umzusetzen.

#### **Beschreibung**

- Die Umstellung der weiteren bislang noch dieselbetriebenen Busse erfolgt nach dem vorgesehenen Zeitplan. Ziel ist, bis zum Jahr 2028 alle im Stadtbusnetz Offenbach eingesetzten Busse mit Elektroantrieb vorzusehen.
- Darüber hinaus sollen auch weitere Fahrzeuge der übrigen das Stadtgebiet von Offenbach bedienenden Linien in der Aufgabenträgerschaft des Kreises Offenbach, der Stadt Frankfurt und des RMV im Zeitraum des NVP 2023 2027 entsprechend der gültigen Quoten nach der CVD bzw. des SaubFahrzBeschG auf alternative Antriebsformen umgestellt werden.
- Zum Monitoring der Emissionen stellen alle das Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen weiterhin jährlich der Stadt Offenbach – Bereich Umwelt – Daten der Treibstoffverbräuche und der Fahrleistungen (Durchschnittswerte für jeden Fahrzeugtyp) und der Abgasnorm der Fahrzeugflotte für das zurückliegende Kalenderjahr zur Verfügung.

#### Akteure

NiO, Verkehrsunternehmen, kvgOF, traffiQ, RMV, Stadt Offenbach



Beibehaltung der guten Erreichbarkeit des Marktplatzes und ausreichende Kapazitäten für den Anschlussstern in der Schwachverkehrszeit

#### Hintergrund

Die Haltestelle Marktplatz ist mit Abstand die wichtigste Haltestelle im Stadtbusnetz. Das dichte Fahrtenangebot aller Stadtbuslinien an diesem Verknüpfungspunkt sorgt für eine attraktive und sehr gute Erreichbarkeit der Offenbacher Innenstadt und der Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten. Diese Erreichbarkeit soll auch künftig durch die direkte Führung der Linien aus allen Stadtbereichen (sowie der weiteren Linien aus den benachbarten Städten) gewährleistet werden. Derzeit findet an der Haltestelle Marktplatz in der Schwachverkehrszeit eine Verknüpfung zwischen den Stadtbuslinien und der S-Bahn statt. Die hierfür erforderlichen Kapazitäten für die Wartezeiten, die durch die Anschlussbildung von und zur S-Bahn entstehen, können über die vorhandenen Haltepositionen abgedeckt werden. Durch einen weiteren angebotsorientierten Ausbau des ÖPNV-Angebotes können zusätzliche Fahrten an der zentralen Haltestelle Marktplatz und an weiteren Haltestellen insbesondere im Innenstadtbereich und an den Verknüpfungspunkten zum Schienenverkehr erforderlich werden. Die stadträumlichen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen im Bereich dieser Verknüpfungshaltestellen begrenzen die Entwicklungs- und Ausbaumöglichkeiten für den Ausbau der dortigen Haltestellen für den öffentlichen Verkehr.

#### **Beschreibung**

- Die Haltestelle Marktplatz soll als zentrale Umsteigehaltestelle im Stadtgebiet Offenbach mit dem Anschlussstern in der SVZ beibehalten werden. Zur Sicherstellung des prioritären Übergangs, werden in der Fahrplangestaltung die notwendigen Umsteigezeiten zwischen S-Bahn und Bus berücksichtigen.
- Damit einher geht die Anforderung, dass für die verlässliche Durchführung dieser Anschlüsse ausreichende Kapazitäten an der Verknüpfungshaltestelle Marktplatz zur Verfügung stehen.
- Die in diesem NVP vorgesehenen Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Angebot lassen sich mit den bisherigen Beschlüssen zum Umbau des (nördlichen)
   Marktplatzes vorgesehenen Haltestellenkapazitäten umsetzen.
- Bei einer möglichen Konzeption weiterer Angebotsverbesserungen sind die Platz-kapazitäten an den relevanten Haltestellen in Offenbach aus Sicht der NiO und der Verkehrsunternehmen so zu dimensionieren, dass entsprechende Angebots-ausweitungen aus Fahrgastsicht verkehrlich und aus Sicht der Verkehrsunternehmen betrieblich optimal abgewickelt werden können. Daher ist im Zuge der Prüfung von Angebotsausweitungen auch jeweils zu betrachten, inwieweit weitere Flächen bzw. Halte- und /oder Wendepositionen für die betrieblichen Belange des ÖPNV geschaffen werden können.





Beibehaltung der guten Erreichbarkeit des Marktplatzes und ausreichende Kapazitäten für den Anschlussstern in der Schwachverkehrszeit

#### **Akteure**

NiO, OVB, weitere Verkehrsunternehmen und Stadt Offenbach

#### Verbesserung der dynamischen Fahrgastinformationen

#### Hintergrund

Aktuell verfügbare Informationen z. B. zu Verspätungen, Fahrtausfällen oder Umleitungen sind ein wichtiges Qualitätsmerkmal für die Nutzung des ÖPNV. Ferner wird das Umsteigen an Umstiegshaltestellen, bei denen der Weg zum Umstiegsverkehrmittel nicht leicht ersichtlich ist, erschwert.

Im Rahmen des Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens wurden Vorschläge zur Verbesserung der Fahrgastinformation formuliert. Ferner wurde im Rahmen der Bewertung der Kundenzufriedenheit aufgezeigt, dass das Kriterium der Anschlusssicherheit in der aktuellen Befragung negativ bewertet wird.

#### **Beschreibung**

- Eine App-basierte Lösung einer virtuellen DFI wird im Laufe des Jahres 2023 eingeführt. Damit kann für jede Haltestelle in Offenbach die Echtzeitdaten der nächsten Abfahrten abgerufen werden.
- Geprüft werden soll, ob eine Ausweitung der DFI-Anzeigen an weiteren nachfragestarken Haltestellen (und ggf. an öffentlichkeitswirksamen Einrichtungen) dann insbesondere auch aus wirtschaftlichen Gründen dann noch sinnvoll ist. Anstelle von DFI-Stelen können gerade in bzw. an Einrichtungen auch Bildschirme zum Einsatz kommen.
- Die Orientierung an Umsteigehaltestellen ist durch wegweisende Beschilderung, leicht verständliche Lagepläne und ggf. gestalterische Maßnahmen beizubehalten bzw. soweit notwendig zu verbessern. Dies betrifft insbesondere die zentrale Umsteigehaltestelle Marktplatz sowie Hauptbahnhof, wo entsprechende Maßnahmen vor, während und nach dem Umbau ergriffen werden müssen.
- Die bemängelte Sichtbarkeit der Umsteigesituation an dem Verknüpfungspunkt August-Bebel-Ring/ Stadtgrenze soll dadurch verbessert werden, dass sowohl die Abfahrten der Stadtbuslinien Offenbachs, der Regionalbuslinie wie auch der Straßenbahnen der traffiQ integriert werden.
- Für die Bereitstellung aktueller Informationen während der Fahrt soll neben der App-basierten Lösung auch das Anzeigen von Anschlussmöglichkeiten im Bus geprüft werden.



#### Verbesserung der dynamischen Fahrgastinformationen

■ Bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastinformation ist prinzipiell das Zwei-Sinne-Prinzip anzuwenden.

#### **Akteure**

NiO, OVB und traffiQ

#### Ausbau, Verbesserung und Pflege von Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsmaßnahmen

#### Hintergrund

Um den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr attraktiv zu gestalten, sind kurze Reisezeiten auf den Fahrwegen und ein möglichst geringes Störungs- und Verspätungspotenziale wichtig. Durch geeignete Maßnahmen sind daher die Fahrzeiten im ÖPNV nach Möglichkeit zu beschleunigen, Verspätungen und Störungen abzubauen und der ÖPNV gegenüber dem MIV zu bevorrechtigen, z. B. an Knotenpunkten und auf stauanfälligen Abschnitten.

#### **Beschreibung**

Die Taskforce ÖPNV trifft sich zu diesem Themenfeld regelmäßig; konkrete Planungen zur Umsetzung liegen derzeit noch nicht vor. Die bestehenden Anstrengungen zur Entwicklung von Maßnahmen zur Bevorrechtigung und Beschleunigung sind fortzuführen und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zu sichern. Dazu gehört insbesondere die Kontrolle der Qualität der Lichtsignalbeeinflussung. Sofern im laufenden Betrieb regelmäßige Fahrzeitverlängerungen auf bestimmten Strecken und an Knotenpunkten auftreten, sind geeignete Beschleunigungsmaßnahmen zu prüfen, z. B. durch:

- Busspuren
- LSA-Beeinflussung
- Alternative Linienwege
- Freigabe von Wegen, die für den Pkw-Verkehr gesperrt sind

Die Optimierung durch Hardwareaufrüstung der verkehrsabhängigen Anlagen findet im Rahmen der Anlagenpflege abhängig von Erneuerungsmaßnahmen, Bauvorhaben und anderen Projekten sukzessive statt.

Zu beachten ist, dass die Fahrzeuge aller Verkehrsunternehmen, die einen Knoten mit LSA-Steuerung befahren, mit der entsprechenden aktuellen Technik und den zugehörigen Schnittstellen ausgestattet sind.





#### Ausbau, Verbesserung und Pflege von Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsmaßnahmen

#### **Akteure**

Stadt Offenbach, NiO und OVB sowie weitere Verkehrsunternehmen

#### Qualitätsmanagement und Qualitätskontrolle

# Hintergrund

Der NVP benennt zu zahlreichen Themenfeldern Qualitätsanforderungen für einen attraktiven und hochwertigen ÖPNV in Offenbach. Diese Qualitätsmerkmale werden im Rahmen des Qualitätsmanagements und der Qualitätskontrolle regelmäßig überwacht und bei Nichterfüllung sanktioniert. Dieses Qualitätsmanagement soll weiter fortgeführt werden.

#### **Beschreibung**

- Die im Anforderungsprofil des NVP formulierten Standards und Anforderungen an die Qualität im ÖPNV werden regelmäßig hinsichtlich der Einhaltung und Umsetzung überprüft. Ferner soll die Kundenzufriedenheit weiterhin regelmäßig untersucht werden. Auf Grundlage dieser Überprüfungen werden ggf. Änderungen der Anforderungen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten erarbeitet und im NVP nach entsprechendem Beschluss aufgenommen.
- Mit der Funktion des Haltestellenbeauftragten wird seit Juli 2011 für die Qualität und Sauberkeit der Bushaltestellen Sorge getragen und der Zustand der S-Bahn-Haltestellen vierteljährlich überprüft und die Daten dem RMV zur Verfügung gestellt. Diese Aktivitäten werden weiter fortgesetzt.
  Der Erfolg des Konzepts sollte anhand halbjähriger Qualitätsberichte verifiziert werden. Anhand der praktischen Erfahrungen des Haltestellenbeauftragten soll ferner geprüft werden, welche flankierenden Maßnahmen ergriffen werden können, um die Qualität der Haltestellen zu verbessern.
- Auf RMV und DB Station & Service ist dahingehend hinzuwirken, dass die Schienenverkehrsstationen in ähnlicher Qualität gepflegt werden.

#### Akteure

NiO, OVB und Verkehrsunternehmen, RMV, DB Station & Service



# 9.2.3 Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen

Im Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen sind folgende Maßnahmen und Prüfaufträge vorgesehen:

#### Maßnahmen

#### Einrichtung neuer Haltestellen und Wendeanlagen

#### Hintergrund

Im Rahmen der Umsetzung der Angebotskonzeption wird die Einrichtung neuer Haltestellen und Wendemöglichkeiten notwendig.

#### Beschreibung

- Einrichtung einer weiteren Haltestellenposition Mühlheimer Straße stadteinwärts (zu prüfen ist hier, ob die Umsetzung im Rahmen der Erschließungsmaßnahme im Bereich "InnoCampus" erfolgt oder als städtische Baumaßnahme des Straßenbaulastträgers)
- Einrichtung einer neuen Wendemöglichkeit An den Eichen Nord als neue Endhaltestelle für die Linien 103 und 108 und zur besseren Erschließung des Wohngebietes
- Bereits in Planung und kurz vor der Umsetzung ist die Einrichtung einer neuen Wendemöglichkeit am Bahnhof Bieber Waldhof für die Linien 101 und 102 zur besseren Verknüpfung zur S-Bahn (vgl. Beschluss zum Projekt Umbau Marktplatz nördlicher Teil, Friedensstraße und Bau neue Wendeanlage Bieber Waldhof)
- Im Rahmen der Entwicklung des Innovationscampus' sind weitere Haltestellen im Bereich Kuhmühlgraben vorzusehen (in Abstimmung mit den Planungen im Mobilitätskonzept für diesen Bereich); genauere Planungen liegen hierzu noch nicht vor.

Bei der Einrichtung der Wendeanlagen sind sowohl auf die Anforderungen, die aus Pausen sowie aus Wenden entstehen zu beachten.

Darüber hinaus sollen für eine mögliche Einrichtung einer Ladestation für den Elektroantrieb der Busflotte Leerrohre vorgehalten werden.

Akteure	
Stadt Offenbach, NiO	





#### Fortführung des Umsetzungskonzept zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen

#### Hintergrund

Bereits in den letzten NVP wurde das Umsetzungskonzept zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen in Offenbach beschrieben. In den vergangenen Jahren wurde sukzessive der Umbau vorangetrieben, mittlerweile sind rund 96% der aus-/ umzubauenden Positionen weitgehend oder vollständig barrierefrei.

Der Umbau von bereits weitgehend barrierefrei errichteten Haltestellen hin zu einem vollständig barrierefreien Ausbau wird im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen etc. unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und dem jeweiligen aktuellen Stand der Technik und der einschlägigen Regelwerke geprüft.

#### **Beschreibung**

- In der Anlage ist der aktuelle Stand der bereits weitgehend oder vollständig barrierefrei umgebauten Haltepositionen dargestellt. Untenstehend sind die noch nicht ausgebauten Haltestellen benannt.
- Es wird eine App ("virtuelle DFI") für blinde/sehbehinderte Personen eingeführt, um diesen Personenkreis mit aktuellen Informationen (z. B. zum Fahrtziel eines herannahenden Busses an einer Haltestelle, die über keine dynamische Ansage verfügt) zu informieren.
- Geprüft wird ferner die Umsetzung von Barrierefrei-Konzepte bei Baumaßnahmen, wenn z. B. Haltestellenstandorte über einen längeren Zeitraum verlegt werden müssen. Denkbar ist hier u.a. die Einrichtung von mobilen Rampen.

Folgende Haltestellen sind noch nicht barrierefrei ausgebaut, ein Aus-/ Umbau ist für die kommenden Jahre wie folgt vorgesehen:

- HP 060 Europaplatz stadtauswärts: Hier ist kein Kasseler Sonderbord vorhanden. Im Bestand existiert nur ein höher eingebauter Standardbord. Taktile Leitelemente sind ebenfalls nicht vorhanden. Ein barrierefreier Umbau ist vorgesehen, jedoch derzeit noch nicht terminiert.
- HP 348 Hafenbahn stadteinwärts: Die Halteposition wird im Rahmen der Sanierung des Maindeichs barrierefrei hergestellt. Mit einer Fertigstellung ist derzeit nicht vor Mitte 2025 zu rechnen.
- HP 350 Wilhelmsplatz: Die Halteposition soll im Rahmen vorgesehenen Umbaus der Bieberer Straße barrierefrei hergestellt werden. Dieser Umbau ist jedoch derzeit noch nicht terminiert.
- HP 393 Marktplatz Berliner Straße: Der Bau dieser im NVP vorgesehenen neuen Halteposition ist für 2024 vorgesehen.
- HP 394 Amsterdamer Straße stadtauswärts: Die Halteposition soll im Rahmen des vorgesehenen Straßenausbaus zur inneren Erschließung Kaiserlei (Stockholmer Str.,



#### Fortführung des Umsetzungskonzept zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen

Lissaboner Str., Amsterdamer Str.) barrierefrei hergestellt werden. Mit einer Fertigstellung ist derzeit nicht vor Mitte 2024 zu rechnen.

- HP 415 Nordring stadtauswärts: Die Halteposition soll im Rahmen des vorgesehenen Umbaus des Goetherings barrierefrei hergestellt werden. Mit einer Fertigstellung ist derzeit nicht vor Mitte 2025 zu rechnen.
- HP 416 Nordring stadteinwärts: Die Halteposition soll im Rahmen des vorgesehenen Umbaus des Goetherings barrierefrei hergestellt werden. Mit einer Fertigstellung ist derzeit nicht vor Mitte 2025 zu rechnen.
- HP 419 Friedensstraße stadtauswärts: Der Bau dieser im NVP vorgesehenen neuen Halteposition ist für 2023 vorgesehen.

#### **Akteure**

Stadt Offenbach, NiO

#### Prüfaufträge

Prüfung der Ausstattung weiterer Haltestellen mit ergänzenden Mobilitätsangeboten und Weiterentwicklung zu Mobilstationen

## Hintergrund

Die Nutzung inter- und multimodaler Wegeketten nimmt zu. Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote auf einer Reise soll möglichst einfach sein. Hierbei spielen Aspekte der Verfügbarkeit der Mobilitätsangebote, der Information zum vorhandenen Angebot, der Buchung, des Ticketings und der Abrechnung eine wichtige Rolle.

Attraktive Nutzungsmöglichkeiten öffentlicher Mobilitätsangebote dienen auch der Verbesserung der Anbindung und der Erreichbarkeit in Bereichen, in denen der ÖPNV-Erschließungsdefizite aufweist (z. B. in Wohngebieten mit engen Straßenführungen) oder in räumlichen und zeitlichen Randlagen mit einem geringen Nachfragepotenzial.

Die Ausweitung des Angebotes ist auch eine Maßnahme des VEP 2035.

#### **Beschreibung**

#### **Mobilstationen**

An verschiedenen Standorten in Offenbach sind bereits Mobilstationen eingerichtet. Die Einrichtung weiterer Mobilstationen wird geprüft; diese sollten dort eingerichtet werden, wo bereits heute ein deutlicher Verknüpfungsbedarf besteht oder





# Prüfung der Ausstattung weiterer Haltestellen mit ergänzenden Mobilitätsangeboten und Weiterentwicklung zu Mobilstationen

dieser aufgrund einer hohen Anzahl an ein- und aussteigenden Personen zu vermuten ist.

- Mobilstationen unterscheiden sich durch ihre einprägsame Gestaltung von herkömmlichen Haltestellen und dienen damit auch der Kommunikation eines innovativen Mobilitätsangebotes in der Stadt Offenbach.
- Neben einer hochwertigen und umfassenden Ausstattung der Haltestelle an sich, finden sich an Mobilstationen bedarfsgerechte Angebote zum Parken (P+R, B+R) sowie Sharingangebote (Fahrradverleihsystem, CarSharing) und Lademöglichkeiten für Elektroantriebe.
- Die Ausstattung einer Mobilstation im Detail bestimmt sich dabei in erster Linie aus der Nachfrage, im Falle von Überlastung eines Angebotes sollte entsprechend nachgerüstet werden.
- Geprüft und abgerufen werden sollen alle Fördermöglichkeiten (Aufbau von Mobilitätsstationen mit verschiedenen Verkehrsmitteln/ Mobilitätsangeboten können nach der Nationalen Klimaschutzinitiative förderfähig sein).

#### Bike+Ride-Stationen

Geprüft wird die Überplanung und der Ausbau der Bike+Ride-Anlagen entsprechend der festgestellten Bedarfe im VEP 2035 auszubauen. Insbesondere an den S-Bahn-Stationen und am Hauptbahnhof ist zu prüfen, wie die vorhandenen Abstellanlagen nach Kapazität und Qualität verbessert werden können. Ferner sollten auch an Bushaltestellen in Stadtbereichen mit Erschließungsdefiziten einfache, kleinere Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen werden.

#### **Bike-Sharing**

Mit den bestehenden Fahrradverleihsystemen werden bereits Fahrräder im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen zur Verfügung gestellt. Geprüft wird die Weiterentwicklung und der Ausbau des Fahrradverleihsystems und eine Zusammenarbeit und Ausweitung auch in die Nachbarstädte sowie flexiblere Rückgabemöglichkeiten im Sinne einer höheren Qualität für die Nutzenden. Angebote an Leihfahrrädern und Carsharing (elektrisch und konventionell) sollen gemeinsam den ÖPNV ergänzen und so mit dem ÖPNV ein universelles Mobilitätsangebot schaffen. Information, Tarif und Vertrieb sollen hierfür regional einheitlich weiter integriert werden.



# Prüfung der Ausstattung weiterer Haltestellen mit ergänzenden Mobilitätsangeboten und Weiterentwicklung zu Mobilstationen

#### **Car-Sharing**

- Sowohl Privatpersonen als auch Unternehmen können Carsharing nutzen. Für den wirtschaftlichen Betrieb von Carsharing-Stationen sind sowohl Privatkunden (insbesondere für eine Nutzung abends und am Wochenende) als auch Unternehmen (für die hauptsächliche Nutzung tagsüber) sinnvoll.
- In Zusammenarbeit mit der Stadt und den einschlägigen Anbietern wird die Ausweitung des Carsharing-Angebots geprüft. Ziel ist die Einrichtung weiterer Carsharing-Stationen im Stadtgebiet, besonders an Bahnhöfen, Informationseinrichtungen und wichtigen ÖPNV-Halten sowie in unmittelbarer Nähe zu Carsharing nutzenden Unternehmen und Verwaltungen.
- Im Rahmen der Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement sind Anregungen für Kooperationen mit Kunden, die Carsharing dienstlich nutzen wollen (sog. Ankerkunden), zu nutzen; hierzu sind Gespräche mit möglichen Unternehmenskunden im Rahmen eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements, um deren Fuhrpark zu erweitern oder effizienter zu gestalten. Als Pilotunternehmen können besonders interessierte Verwaltungen oder solche mit hohem Ausstrahlungseffekt angefragt werden.

-	Einen Überblick über die bestehenden und empfohlenen Standorte zur Prüfung der Erweiterung der multimodalen Angebote gibt nachfolgende Skizze



# Prüfung der Ausstattung weiterer Haltestellen mit ergänzenden Mobilitätsangeboten und Weiterentwicklung zu Mobilstationen 8 0 B+R/Fahrradparken B+R P+R 20 P 20 Parkplatz (Auswahl) Call-a-bike Station Stadtmobil Station Book-and-drive Station Flinkster Station Mobilstationen **Akteure** Stadt Offenbach, NiO



# Prüfung der Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen, Verknüpfungspunkten und multimodaler Schnittstellen sowie der Zuwegungen

#### Hintergrund

Anforderungen an die Ausstattung und die Einrichtung bzw. Pflege von Haltestellen, Verknüpfungspunkten und multimodalen Schnittstellen sowie den Zuwegungen sind im Anforderungsprofil des NVP dargestellt.

Im Rahmen des Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens wurden Vorschläge zur Verbesserung formuliert.

Ferner soll mit der DB AG als Betreiber der SPNV-Stationen ein Verfahren abgestimmt werden, damit eine hohe Zuverlässigkeit der Nutzung von Rolltreppen und Aufzügen an den SPNV-Stationen erreicht werden kann.

#### **Beschreibung**

- Geprüft wird, wie die Lesbarkeit der Aushangfahrpläne und auch weiterer Fahrgastinformationen an den Haltestellen und in den Wartehallen verbessert werden kann.
- Geprüft wird die Einrichtung weiterer Sitzmöglichkeiten an Haltestellen und Verknüpfungspunkten.
- Geprüft wird die Begrünung weiterer Wartehallendächern sowie der Dächer von Fahrradabstellanlagen. Ferner wird geprüft, wie mehr Beschattungsmöglichkeiten im Bereich von Haltestellen und Verknüpfungspunkten geschaffen werden können.
- Zur Verbesserung der Zuwegungen zu wichtigen Haltestellen und Schnittstellen des multimodalen Mobilitätssystems als Nahmobilitätsachsen wird die Durchführung einer vorbereitenden, stadtweiten Betrachtung und Priorisierung von Maßnahmen geprüft.

A	H -J	L _	 
$\Delta$	$\nu$	$\mathbf{r}$	 $r \circ$

Stadt Offenbach, NiO



# 9.2.4 Handlungsfeld Service

Im Handlungsfeld Service sind folgende Maßnahmen und Prüfaufträge vorgesehen:

#### Maßnahmen

#### Fortsetzung der bestehenden Aktivitäten zum Mobilitätsmanagements

#### Hintergrund

Bereits seit vielen Jahren planen NiO und OVB Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement in Offenbach und setzt diese gemeinsam mit den Planungspartnern um.

Die bestehenden Aktivitäten zur Förderung eines umfassenden Mobilitätsverständnisses und Mobilitätsverhaltens sollen auch mit diesem NVP fortgesetzt werden.

Dies ist auch eine Maßnahme des VEP 2035.

#### **Beschreibung**

#### Fortführung der Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement

Die OVB bietet Schulen ein breites Angebot an Unterstützung an:

- Kompetenzverbesserung der ÖPNV-Nutzung und –Nutzungskompetenz bei Kindern und Jugendlichen durch Busschule, Ausbildung von Busbegleitern, Versorgen der Schulen mit den Schulmaterialien des RMV.
- Gemeinsame Erstellung mit Schulen und Lehrkräften von Vorschlägen für Klassen-Tagesausflüge mit dem ÖPNV zu attraktiven und gut erreichbaren Zielen.
- Zusammenstellung von begleitenden Hinweisen zu Tarifen, Vertriebswegen und Verhalten bei Gruppenfahrten.

#### Fortführung der Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

 NiO und ivm GmbH beraten und unterstützen Firmen bei der Umsetzung von Maßnahmen und Projekten zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf den Arbeitswehgen

#### Akteure

NiO, Ausbildungsstandorte, IHK und Unternehmen



Fortsetzung der Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten, des Beschwerdemanagementsystems und der Kundenbefragungen

#### Hintergrund

Seit vielen Jahren wird in der die Strategie der frühzeitigen Information und Bürgerbeteiligung aller öffentlichkeitsrelevanten Maßnahmen verfolgt. Dies soll auch für die Weiterentwicklung des ÖPNV und der öffentlichen Mobilitätsangebote fortgesetzt werden.

Befragungen zur Kundenzufriedenheit führt die NiO ebenfalls seit über zehn Jahren durch, um regelmäßig die Zufriedenheit mit dem ÖPNV-System zu erhalten.

#### **Beschreibung**

- Der Fahrgastbeirat als unabhängiges Bindeglied zwischen den Fahrgästen und der NiO ist mit seiner vermittelnden Funktion sowie als Interessenvertreter der ÖPNV-Nutzenden regelmäßig in Planungen einzubeziehen. Die kritische Begleitung wird durch das Einbringen eigener Ideen ergänzt.
- Werbung und Kommunikation für den ÖPNV haben eine wichtige Rolle für die Vermarktung des ÖPNV-Angebots in Offenbach. Sie sind daher weiter intensiv zu betreiben. Wesentliche Veränderungen des Liniennetzes und des Fahrtenangebots sind durch gezielte Informationsmaßnahmen an die ÖPNV-Kunden zu kommunizieren.
- Zur Verbreitung von Informationen zum ÖPNV und ergänzenden Mobilitätsangeboten in der Öffentlichkeit sollen verkehrsintensive Einrichtungen wie z. B. Schulen, Kitas, öffentliche Einrichtungen, Unternehmen usw. weiterhin regelmäßig mit aktuellen Fahrplanmedien versorgt werden (z. B. Fahrplanaushänge der nächstgelegenen Haltestelle(n), Haltestellenumgebungsplänen aus dem der Weg zur Haltestelle ersichtlich ist)
- Die Homepage-Tools des RMV, die eine Einbindung der RMV-Fahrplanauskunft auf den Internetseiten verkehrsintensiver Einrichtungen ermöglichen, sollen verstärkt gezielt vermarktet werden.
- Für den systematischen Umgang mit Beschwerden und Anregungen Kunden ist das bestehende Beschwerdemanagementsystem fortzuführen. Das System vereinfacht die Entgegennahme und Bearbeitung von Beschwerden, erleichtert ein Controlling der einzelnen Vorgänge und ermöglicht periodische Auswertungen, die einen Überblick über inhaltliche und räumliche Schwerpunkte der Beschwerden und Anregungen geben.
- Neben dem passiven Beschwerdemanagementsystem ist auch die aktive Kundenbefragung ein weiteres wichtiges Element der Kundenorientierung. Daher soll die kontinuierliche Kundenbefragung weiter fortgeführt werden.



# Fortsetzung der Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten, des Beschwerdemanagementsystems und der Kundenbefragungen

 Auch bei kommenden Fortschreibungen des NVP soll die Öffentlichkeitsbeteiligung über Veranstaltungen und/ oder online-Beteiligungsmöglichkeiten vorgesehen werden.

#### Akteure

NiO

# Fortsetzung der bestehenden Aktivitäten zur verbesserten Schulung des Fahrpersonals

#### Hintergrund

Das eingesetzte Fahrpersonal wird regelmäßig z.B. zu neuen Tarifformen geschult. Im Rahmen des Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens wurden Vorschläge zu weiteren Themen formuliert.

#### Beschreibung

- Im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Schulungen des Fahrpersonals sind insbesondere auch die Themen Barrierefreiheit und Kundenorientierung intensiv zu behandeln. Beispielsweise ist das eingesetzte Fahrpersonal dahingehend regelmäßig zu schulen, damit die barrierefrei ausgebauten Haltestellen ihrer Funktionalität entsprechend angefahren werden.
- Ferner soll das Fahrpersonal ein Training zum angemessenen, freundlichen, zuvorkommenden und hilfsbereiten Umgang mit den Fahrgästen in allen Situationen – vor allem Stress- und Konfliktsituationen – erhalten.

#### **Akteure**

NiO und OVB sowie weitere Verkehrsunternehmen



#### Prüfaufträge

Prüfung der Auswirkungen der Einführung des Deutschlandtickets und weitere tarifliche Maßnahmen in Abstimmung mit dem RMV

#### Hintergrund

Im Sommer 2022 wurde mit dem 9-Euro-Ticket ein neues Tarifangebot mit deutschlandweiter Gültigkeit im Nahverkehr erprobt. Zum Frühjahr 2023 ist die Einführung des Deutschlandtickets vereinbart, das zum monatlichen Preis von 49 Euro die Nutzung des Nahverkehrs in Deutschland ermöglicht.

Erwartet wird eine deutliche Zunahme von Fahrten im ÖPNV in Verdichtungsräumen, auf den ausgeprägten Pendlerrelationen und auf Relationen mit hoher Bedeutung im Freizeitverkehr.

#### **Beschreibung**

- Geprüft werden soll nach einer Erprobungsphase des Deutschlandtickets, welche Auswirkungen die Einführung des neuen Tarifangebotes auf die Nutzungszahlen des ÖPNV in Offenbach, die zur Verfügung stehenden Kapazitäten und die Auslastungen in den Fahrzeugen sowie auf die Vertriebs- und Einnahmesituation des Stadtverkehrs hat.
- Auf der Grundlage des Prüfergebnisses sind Maßnahmen zu entwickeln.

Akteure	
NiO, RMV	



## 9.3 Festlegung der Verkehrsbedienung – Liniensteckbriefe

Die nachfolgend dargestellten Liniensteckbriefe konkretisieren die Handlungsfelder der Angebotskonzeption für die einzelnen Linien. Die Linienführungen sind der Karte 6 (Angebotskonzeption) zu entnehmen.

Linie 101 (Waldhof-) Bieber – Tempelsee – Stadthalle – Friedrichsring – Humboldtstr. – Marktplatz – Bürgel – Schlosspark (-Biebernseeweg)

#### Maßnahmen (im Vergleich zum Fahrplanstand Juli 2022)

- Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach
- Verlängerung der Linie von der Endhaltestelle Markwaldstraße bis zur neu einzurichtenden Endhaltestelle Bieber Waldhof: Kurzfahrten enden an der Haltestelle
- Ausweitung des Angebots Mo-Sa in der NVZ im 15 Min.-Takt von ca. 19 21 Uhr Verdichtung des Angebots Mo-Sa in der NVZ zum 15 Min.-Takt (ca. 19 - 21 Uhr)
- Verlängerung des Bedienungszeitraums an allen Tagen in der SVZ im 30 Min.-Takt bis ca. 2 Uhr
- Einrichtung eines Angebotes am frühen Sonntagvormittag (ca. 4.30 8 Uhr) im 60 Min.-Takt
- Einrichtung Nachtverkehrsangebot in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag im 60 Min.-Takt (Abschnitt Bieber Waldhof bis Biebernseeweg)

**Linienweg** (fett = Endhaltestellen)

Bieber Waldhof/ Bieber Flurstraße - Geschwister-Scholl-Schule - Stadthalle - Offenbach Post - Friedrichsring - Marktplatz - Hafenbahn - Hessenstraße - Hans-Böckler-Siedlung - Kurhessenplatz - Rumpenheim Schlosspark/ Rumpenheim Biebernseeweg

#### Bedienungszeitraum

Mo-Fr Sa So/Fe ca. 4:30 Uhr - 02:00 Uhr ca. 4:30 Uhr - 04:30 Uhr ca. 4:30 Uhr - 02:00 Uhr (Fr bis 4:30 Uhr)

#### **Bedienungsangebot**

### Geschwister-Scholl-Schule -Schloßpark/ Biebernseeweg

Mo-Fr: TVZ T7,5/T10 NVZ T15, SVZ T30 NaVZ Fr T60

Sa: TVZ T10/T15, TVZ T30 NVZ T15 SVZ T30

NaVZ T60

So: NVZ T30 SVZ T30

S-Bahn-Station Waldhof - Geschwister-Scholl-Schule

Mo-Fr: Sa: So/Fe: TVZ T15/T20 TVZ T30 TVZ T30 NVZ T30 NVZ T30 NVZ T30 SVZ T30 SVZ T30 SVZ T30/T60 NaVZ Fr T60 NaVZ T60



Linie 101 (Waldhof-) Bieber – Tempelsee – Stadthalle – Friedrichsring – Humboldtstr. – Marktplatz – Bürgel – Schlosspark (-Biebernseeweg)

#### Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung

#### Verknüpfung

- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Marktplatz (Priorität von/ nach Frankfurt (Flughafen) und Hanau)
- Waldhof S-Bahn-Station
- Buslinien an der Haltestelle Marktplatz
- Buslinie 104 an der Haltestelle Stadthalle oder Eberhard-v.-Rochow-Str.
- Buslinie 107 an der Haltestelle Humboldtstr./ Waldstraße

#### Infrastruktur und Betrieb

- Einrichtung und Bedienung Wendemöglichkeit Bieber Waldhof
- bei Überflutung (z.B. durch Starkregenereignisse) der Schloßstraße ist eine alternative Linienführung zu prüfen
- Fahrzeugeinsatz: Standardgelenkbus



# Linie 102 (Bieber Industriegebiet) – Bieber – Ostbahnhof – Marktplatz - Hauptbahnhof

#### Maßnahmen (im Vergleich zum Fahrplanstand Juli 2022)

- Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach
- Veränderte Linienführung von Waldhof über Bieber zum Ostbahnhof und weiter über Mathildenplatz, Marktplatz und Kaiserstraße zum neuen Endpunkt Hauptbahnhof
- Verlängerung der Kurzfahrten der Linie von der Endhaltestelle Markwaldstraße bis zur neu einzurichtenden Endhaltestelle Bieber Waldhof
- Ausweitung des Angebots Mo-Sa in der NVZ im 15 Min.-Takt von ca. 19 21 Uhr
- Verlängerung des Bedienungszeitraums an allen Tagen in der SVZ im 30 Min.-Takt bis ca. 2 Uhr
- Einrichtung eines Angebotes am frühen Sonntagvormittag (ca. 4.30 8 Uhr) im 60 Min.-Takt
- Einrichtung Nachtverkehrsangebot in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag im 60 Min.-Takt (Abschnitt S-Bahn-Station Waldhof bis Kaiserlei)

#### **Linienweg** (fett = Endhaltestellen)

**Hauptbahnhof** – Kaiserstraße – Marktplatz – Mathildenplatz - Ostbahnhof – Stadion Bieberer Berg – Ostendplatz – **Bieber Waldhof / Waldhof Industriegebiet** 

#### Bedienungszeitraum

Mo-Fr	Sa	So/ Fe
ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr	ca. 4:30 Uhr - 4:30 Uhr	ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr
(Fr bis 4:30 Uhr)		

#### Bedienungsangebot

<u>Bieber Waldh</u>	of- Hauptbah	<u>nnhof</u>	<u>Bieber Industriegel</u>	<u> biet – Bieber W</u>	<u>Valdhof</u>
<ul> <li>Mo-Fr: TVZ T15 NVZ T15 SVZ T30 NaVZ Fr T60</li> </ul>	<ul> <li>Sa:         TVZ T15         NVZ T15         SVZ T30         NaVZ T60</li> </ul>	<ul><li>So/Fe: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30/T60</li></ul>	• Mo-Fr: T15/T30 • (ca. 6:00-9:30, 12:30-14:30, 15:30-19:00, 21:30- 22:30)	Sa: T15/T30 (ca. 6:00- 7:00 Uhr, 14:00-14:30, 21:30-22:30)	So/ Fe: T30 (ca. 13:30- 14:30, 21:30- 22:30)

#### Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung

#### Verknüpfung

- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Marktplatz (Priorität von/ nach Frankfurt (Flughafen) und Hanau)
- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Ostbahnhof
- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Bieber Waldhof
- SPNV an der Haltestelle Hauptbahnhof
- Buslinie 103/ 106/ 107/ 108 an der Haltestelle Ostbahnhof (von/ nach An den Eichen/Bürgel)



# Linie 102 (Bieber Industriegebiet) – Bieber – Ostbahnhof – Marktplatz - Hauptbahnhof

Buslinien 104 und 106 an der Haltestelle Hauptbahnhof

#### Taktangebot

Anpassung an Schichtzeiten ggfs. erforderlich

#### Infrastruktur und Betrieb

- Einrichtung und Bedienung Wendemöglichkeit Bieber Waldhof
- Fahrzeugeinsatz: Standardgelenkbus



# Linie 103 Frankfurt, Prüfling – A.-Bebel-Ring – Marktplatz – Ostbahnhof – An den Eichen Nord

#### Maßnahmen (im Vergleich zum Fahrplanstand Juli 2022)

- Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach
- Veränderte Linienführung von Frankfurt über Kaiserlei und Ledermuseum zum Marktplatz und weiter über Tempelseestraße und Grenzstraße zum Ostbahnhof und weiter nach An den Eichen-Nord
- Verlängerung der Linie von der Haltestelle Eibenweg zur neuen Endhaltestelle An den Eichen-Nord
- Verlängerung des Bedienungszeitraums an allen Tagen in der SVZ im 30 Min.-Takt bis ca. 2 Uhr
- Einrichtung Nachtverkehrsangebot in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag im 60 Min.-Takt
- Einrichtung eines Angebotes am frühen Sonntagvormittag (ca. 4.30 8 Uhr) im 60 Min.-Takt

### **Linienweg** (fett = Endhaltestellen)

Frankfurt Bornheim Prüfling - Kaiserlei Westseite - August-Bebel-Ring - Ludwigstraße/ Ledermuseum - Marktplatz - Tempelseestraße - Ostbahnhof - Mühlheimer Straße -Karl-Herdt-Weg – An den Eichen Nord

#### Bedienungszeitraum

Mo-Fr	Sa	So/ Fe
ca. 4:30:00 Uhr - 2:00 Uhr	ca. 4:30 Uhr - 4:30 Uhr	ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr
(Fr bis 4:30 Uhr)		

#### **Bedienungsangebot**

#### Frankfurt, Prüfling – An den Eichen Nord

•	Mo-Fr:	•	Sa:	•	So/Fe:
	TVZ T30		TVZ T30		TVZ T30
	NVZ T30		NVZ T30		NVZ T30
	SVZ T30		SVZ T30		SVZ T30/T60

#### Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung

#### Verknüpfung

- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Marktplatz (Priorität von/ nach Frankfurt (Flughafen) und Hanau)
- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Ostbahnhof
- S-Bahn-Linien an der Haltestelle S-Bahn Kaiserlei Westseite
- U-Bahn-Linie an der Haltestelle Eissporthalle/ Festplatz
- Straßenbahnlinie an der Haltestelle Bornheim Mitte
- Straßenbahnlinien an der Haltestelle A.-Bebel-Ring (Offenbach Stadtgrenze)
- Buslinien an der Haltestelle Marktplatz
- Buslinie 107 an der Haltestelle Ostbahnhof



# Linie 103 Frankfurt, Prüfling – A.-Bebel-Ring – Marktplatz – Ostbahnhof – An den Eichen Nord

#### Taktangebot

 Die Linien 103 und 120 ergänzen sich im Abschnitt August-Bebel-Ring – Karl-Herdt-Weg zu einem 15-Minutentakt

#### Infrastruktur und Betrieb

- Einrichtung und Bedienung der Wendeschleife An den Eichen-Nord
- Einrichtung und Bedienung der (Teil-) Haltestelle Mühlheimer Str. (stadteinwärts)
- Fahrzeugeinsatz: E-Standardsolobus, in Sonderfällen Standardgelenkbus



# Linie 104 Kaiserlei Westseite – A.-Bebel-Ring – Marktplatz – Lauterborn – E.-v.-Rochow-Str. (- Bieber Bahnhof)

#### Maßnahmen (im Vergleich zum Fahrplanstand Juli 2022)

- Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach
- Neue Linienführung über Ludwigstraße und Goethering sowie über Strahlenberger Straße nach Kaiserlei Westseite
- Ausweitung des Angebots Mo-Sa in der NVZ im 15 Min.-Takt von ca. 19 21 Uhr (auf dem Abschnitt Kaiserlei – E.-v.-Rochow-Str.)
- Verlängerung des Bedienungszeitraums an allen Tagen in der SVZ im 30 Min.-Takt bis ca. 2 Uhr (auf dem Abschnitt Kaiserlei – E.-v.-Rochow-Str.)
- Einrichtung Nachtverkehrsangebot in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag im 60 Min.-Takt
- Einrichtung eines Angebotes am frühen Sonntagvormittag (ca. 4.30 8 Uhr) im
   60 Min.-Takt

#### **Linienweg** (fett = Endhaltestellen)

Kaiserlei Westseite – Strahlenberger Straße - Goethering - Marktplatz - Hauptbahnhof – Klinikum - August-Bebel-Schule - Lauterbornschule - Anne-Frank-Schule - Neusalzer Straße - **Eberhard-von-Rochow-Straße** - Stadthalle - Geschwister-Scholl-Schule - Oberhofstraße - Bremerstraße - Ostendplatz - Grazer Straße - Linzer Straße - **Bieber Bahnhof** 

#### Bedienungszeitraum

Mo-Fr	Sa	So/ Fe
ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr	ca. 4:30 Uhr - 4:30 Uhr	ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr
(Fr bis 4:30 Uhr)		

#### **Bedienungsangebot**

#### Kaiserlei Westseite – Pommernstr. (E.-v.-Rochow-Str.)

•	Mo-Fr:	Sa:	So/Fe:
	TVZ T15	TVZ T15 NVZ	TVZ T30 NVZ
	NVZ T15	T15 SVZ T30	T30 SVZ T30
	SVZ T30		

#### <u>Pommernstr. – Bieber Bahnhof</u>

Mo-Fr:	■ Sa:	So/ Fe:	Verdichtung des Angebots
TVZ T30	TVZ T30	TVZ T30	■ Mo-Fr:
NVZ T30	NVZ T30	NVZ T30	T15 (ca. 06:00-09:00h und 15:00-
SVZ T30	SVZ T30	SVZ T30/T60	19:00h)

#### Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung

#### Verknüpfung

S-Bahn-Linien an der Haltestelle Kaiserlei Westseite



# Linie 104 Kaiserlei Westseite – A.-Bebel-Ring – Marktplatz – Lauterborn – E.-v.-Rochow-Str. (- Bieber Bahnhof)

- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Marktplatz (Priorität von/ nach Frankfurt (Flughafen) und Hanau)
- SPNV an der Haltestelle Hauptbahnhof
- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Bieber Bahnhof
- Buslinien an der Haltestelle Marktplatz
- Buslinie 107 an der Haltestelle Europaplatz

#### Taktangebot

- Die Linien 104 und 105 ergänzen sich im Abschnitt Marktplatz Goethering zu einem 7,5-Minutentakt.
- Die Linien 104 und 105 ergänzen sich auf der Fahrtrelation Lauterborn Marktplatz/Wilhelmsplatz zu einem 7,5-Minutentakt.

#### Infrastruktur und Betrieb

Fahrzeugeinsatz: E-Standardsolobus, E-Standardgelenkbus



# Linie 105 Kaiserlei Westseite – Ludwigstraße - Marktplatz – (Wilhelmsplatz -) Friedrichsring – Lauterborn - Rosenhöhe

#### Maßnahmen (im Vergleich zum Fahrplanstand Juli 2022)

- Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach
- Ausweitung des Angebots Mo-Sa in der NVZ im 15 Min.-Takt von ca. 19 21 Uhr
- Verlängerung des Bedienungszeitraums an allen Tagen in der SVZ im 30 Min.-Takt bis ca. 2 Uhr
- Einrichtung eines Angebotes am frühen Sonntagvormittag (ca. 4.30 8 Uhr) im 60 Min.-Takt
- Einrichtung Nachtverkehrsangebot in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag im 60 Min.-Takt

#### **Linienweg** (fett = Endhaltestellen)

Kaiserlei Westseite – Fachackerweg – Goethering – Ludwigstraße - Marktplatz – (Gegenrichtung über Wilhelmsplatz) – Friedrichsring – Senefelderstraße – Ring Center – August-Bebel-Schule – Lauterbornschule – Anne-Frank-Schule – **Sportzentrum** Rosenhöhe

#### Bedienungszeitraum

Mo-Fr	Sa	So/Fe
ca. 5:00 Uhr - 2:00 Uhr	ca. 5:00 Uhr - 4:30 Uhr	ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr
(Fr bis 4:30 Uhr)		

#### **Bedienungsangebot**

#### <u>Kaiserlei Westseite - Rosenhöhe, Sportzentrum</u>

Mo-Fr:	■ Sa:	So/ Fe:
TVZ T15	TVZ T15	TVZ T30
NVZ T15	NVZ T15	NVZ T30
SVZ T30	SVZ T30	SVZ T30/T60
NaVZ Fr	NaVZ T60	
T60		

#### Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung

#### Verknüpfung

- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Marktplatz (Priorität von/ nach Frankfurt (Flughafen) und Hanau)
- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Kaiserlei Westseite
- Buslinien an der Haltestelle Marktplatz
- Buslinie 108 an der Haltestelle Friedrichsring
- Buslinie 107 an der Haltestelle Europaplatz

#### Taktangebot

 Die Linien 104 und 105 ergänzen sich auf der Fahrtrelation Lauterborn – Marktplatz/Wilhelmsplatz zu einem 7,5-Minutentakt.



# Linie 105 Kaiserlei Westseite – Ludwigstraße - Marktplatz – (Wilhelmsplatz -) Friedrichsring – Lauterborn - Rosenhöhe

• Die Linien 104 und 105 ergänzen sich auf der Fahrtrelation Marktplatz – Goethering zu einem 7,5-Minutentakt.

#### Infrastruktur und Betrieb

Fahrzeugeinsatz: E-Standardgelenkbus



Linie 106 Caritas – Klinikum Offenbach – Hauptbahnhof – Marktplatz - Ostbahnhof – Wetterpark - Seniorenzentrum

#### Maßnahmen (im Vergleich zum Fahrplanstand Juli 2022)

- Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach
- Linienweg zwischen Caritas und Seniorenwohnheim, neue Linienführung über Finanzamt und Hebestraße zum Ostbahnhof
- Ausweitung des Angebots Mo-Sa in der NVZ im 15 Min.-Takt von ca. 19 21 Uhr
- Verlängerung des Bedienungszeitraums an allen Tagen in der SVZ im 30 Min.-Takt bis ca. 2 Uhr
- Einrichtung Nachtverkehrsangebot in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag im 60 Min.-Takt
- Einrichtung eines Angebotes am frühen Sonntagvormittag (ca. 4.30 8 Uhr) im 60 Min.-Takt

#### **Linienweg** (fett = Endhaltestellen)

**Seniorenzentrum** – Th.-Heuss-Schule – Wetterpark – Feuerwache – Ostbahnhof – Finanzamt – Marktplatz - Hauptbahnhof - Klinikum West – **Caritas/Buchrainweiher** 

#### Bedienungszeitraum

Mo-Fr	Sa	So/Fe
ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr	ca. 4:30 Uhr - 4:30 Uhr	ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr
(Fr bis 4:30 Uhr)		

#### **Bedienungsangebot**

#### <u>Caritas - Seniorenzentrum (West)</u>

Mo-Fr:	■ Sa:	So/Fe:
TVZ T15	TVZ T15	TVZ T30
NVZ T15	NVZ T15	NVZ T30
SVZ T30	SVZ T30	SVZ T30/T60

#### Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung

#### Verknüpfung

- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Marktplatz (Priorität von/ nach Frankfurt (Flughafen) und Hanau)
- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Ostbahnhof
- SPNV an der Haltestelle Hauptbahnhof
- Buslinien an der Haltestelle Marktplatz
- Buslinie 102 an der Haltestelle Hauptbahnhof und Ostbahnhof/ Rhönstr.
- Buslinie 107 an der Haltestelle Odenwaldring

#### Infrastruktur und Betrieb

Fahrzeugeinsatz: Standardlinienbus



Linie 107	Bürgel Ernst-Reuter-Schule – Bürgerplatz – Ostbahnhof – Lauterborn –
	Kaiserlei Westseite

### Maßnahmen (im Vergleich zum Fahrplanstand Juli 2022)

- Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach
- Einrichtung des direkten Linienweges zwischen Feuerwache und Polizeipräsidium über Haltestelle Ketteler-Krankenhaus

#### **Linienweg** (fett = Endhaltestellen)

Kaiserlei Westseite – Buchrainweg – August-Bebel-Schule – Lauterbornschule - Brüder-Grimm-Straße – Polizeipräsidium – Ketteler Krankenhaus – Ostbahnhof – Kettelerstraße – Hessenstraße - Hans-Böckler-Siedlung – Bürgel Ernst-Reuter-Schule

#### Bedienungszeitraum

Mo-Fr	Sa	So/ Fe
ca. 5:00 Uhr - 20:30 Uhr	ca. 7:00 Uhr - 20:30 Uhr	-

#### **Bedienungsangebot**

#### <u>Ernst-Reuter-Schule – S-Bahn Kaiserlei Westseite</u>

Mo-Fr:
 TVZ T30
 NVZ T30
 So: Verdichtung des Angebots
 Mo-Fr:
 NVZ T30
 Mo-Fr:
 T15 (ca. 6:30-8:00, nur Richtung Kaiserlei)

#### Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung

#### Verknüpfung

- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Kaiserlei Westseite (Priorität von/ nach Frankfurt)
- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Ostbahnhof
- Buslinie 102, 103, 104, 108 an der Haltestelle Kaiserlei Westseite
- Buslinien 104 und 105 an der Haltestelle Europaplatz
- Buslinie 101 an der Haltestelle Waldstr./Humboldtstr.
- Buslinien 102 und 103 an der Haltestelle Ostbahnhof
- Buslinie 106 an der Haltestelle Odenwaldring

#### Infrastruktur und Betrieb

- Einrichtung und Bedienung der (Teil-) Haltestelle Mühlheimer Str. (stadteinwärts)
- Fahrzeugeinsatz: Standardsolobus, Standardgelenkbus



Linie 108

Kaiserlei Westseite – Hafenallee – Rathaus – Marktplatz – Landgrafenring – Ostbahnhof – Bürgel Mainzer Ring – Biebernseeweg – An den Eichen Nord

#### Maßnahmen (im Vergleich zum Fahrplanstand Juli 2022)

- Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach
- Linienweg von Kaiserlei Westseite über Hafenallee Marktplatz Lichtenplattenweg Ostbahnhof Mainzer Ring Hans-Böckler-Siedlung Rumpenheim bis An den Eichen-Nord; Kurzfahrten enden an der Haltestelle Ernst-Reuter-Schule
- Ausweitung des Angebots Mo-Sa in der NVZ im 15 Min.-Takt von ca. 19 21 Uhr (auf dem Abschnitt Kaiserlei – Bürgel)
- Verlängerung des Bedienungszeitraums an allen Tagen in der SVZ im 30 Min.-Takt bis ca. 2 Uhr (auf dem Abschnitt Kaiserlei – Bürgel)
- Einrichtung Nachtverkehrsangebot in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag im 60 Min.-Takt
- Einrichtung eines Angebotes am frühen Sonntagvormittag (ca. 4.30 8 Uhr) im 60 Min.-Takt

#### **Linienweg** (fett = Endhaltestellen)

Kaiserlei Westseite – Nordring – Carl-Ulrich-Brücke – Marktplatz – Friedrichsring – Seniorenzentrum – Lichtenplattenweg – Ostbahnhof – Schörnbornstraße – Hans-Böckler-Siedlung – Bürgel Ernst-Reuter-Schule - Rumpenheim Kurhessenplatz – Neuer Friedhof – An den Eichen Nord

#### Bedienungszeitraum

Mo-Fr	Sa	So/Fe
ca. 4:30 Uhr - 02:00 Uhr (Fr bis 4:30 Uhr)	ca. 4:30 Uhr - 04:30 Uhr	ca. 4:30 Uhr - 02:00 Uhr

### **Bedienungsangebot**

An den Eichen Nord –Ernst-Reuter-Schule			<u>Ernst-Reuter-</u>	Schule – Kais	<u>erlei Westseite</u>	
	■ Mo-Fr: TVZ T30 NVZ T30 SVZ EF	■ Sa: TVZ T30 NVZ T30 SVZ EF	So:	<ul><li>Mo-Fr: TVZ T15 NVZ T15 SVZ T30</li></ul>	<ul><li>Sa: TVZ 15 NVZ 15 SVZ 30</li></ul>	<ul><li>So/ Fe: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30/T60</li></ul>

#### Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung

#### Verknüpfung

- S-Bahnen an der Haltestelle Kaiserlei Westseite (Priorität von/ nach Frankfurt)
- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Marktplatz (Priorität von/ nach Frankfurt (Flughafen) und Hanau)
- Buslinie 103 und 107 an der Haltestelle Kaiserlei Westseite
- Buslinien an der Haltestelle Marktplatz
- Buslinie 120 an der Haltestelle Neuer Friedhof



Linie 108 Kaiserlei Westseite – Hafenallee – Rathaus – Marktplatz – Landgrafenring – Ostbahnhof – Bürgel Mainzer Ring – Biebernseeweg – An den Eichen Nord

#### Infrastruktur und Betrieb

- Einrichtung und Bedienung der (Teil-) Haltestelle Mühlheimer Str. (stadteinwärts)
- Fahrzeugeinsatz: E-Standardsolobus



Linie 120

A.-Bebel-Ring – Marktplatz – Ostbahnhof – Senefelder Allee – Mühlheim – Lämmerspiel – Hausen – Obertshausen Haus Jona

#### Maßnahmen (im Vergleich zum Fahrplanstand Juli 2022)

- Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach
- Veränderte Linienführung von August-Bebel-Ring über Ledermuseum zum Marktplatz und weiter über Tempelseestraße und Untere Grenzstraße zum Ostbahnhof und weiter nach Mühlheim bzw. Obertshausen
- Führung aller Fahrten Mo-Sa in der TVZ und NVZ bis August-Bebel-Ring
- Gültigkeit des hier dargestellten Bedienungsangebotes bis Dezember 2025; geprüft wird eine Neuordnung der Bedienung zwischen Offenbach, Mühlheim und Obertshausen in Abstimmung mit dem Maßnahmenkonzept im NVP des Kreises Offenbach ab Dezember 2025 in Abstimmung mit der kvgOF

#### **Linienweg** (fett = Endhaltestellen)

**August-Bebel-Ring** – Ludwigstr./ Ledermuseum – Rathaus – **Marktplatz** – Tempelseestraße – Untere Grenzstraße – **Ostbahnhof** – Senefelderallee – Mühlheim Rote Warte Mühlheim Bahnhof Südseite – Markwald – Lämmerspiel – **Obertshausen** 

#### Bedienungszeitraum

Mo-Fr	Sa	So/Fe
ca. 5:00 Uhr - 22:00 Uhr	ca. 5:00 Uhr -	-
	22:00 Uhr	

#### **Bedienungsangebot**

August-Bebel-Ring -	<u>- Senefelderalle</u>	<u>ee</u>	Mühlh. Rote W Jona	<u>arte - Obertshai</u>	usen, Haus
<ul> <li>Mo-Fr: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30 (ab/bis Markt- platz)</li> </ul>	Sa: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T60 (ab/ bis Markt- platz)	So:	■ Mo-Fr: TVZ T30 NVZ - SVZ T30 (ca. 5.00 – 6:00 Uhr)	<ul> <li>Sa:         TVZ 60         (bis 18:00         Uhr)         SVZ T60         (5:00- 8:00)</li> </ul>	■ So/Fe: -

#### Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung

#### Verknüpfung

- S-Bahn-Linie an der Haltestelle Obertshausen Bahnhof
- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Marktplatz (Priorität von/ nach Frankfurt (Flughafen) und Hanau)
- S-Bahn-Linien an der Haltestelle Mühlheim S-Bahn



# Linie 120 A.-Bebel-Ring – Marktplatz – Ostbahnhof – Senefelder Allee – Mühlheim – Lämmerspiel – Hausen – Obertshausen Haus Jona

- Straßenbahn-Linien an der Haltestelle August-Bebel-Ring (Offenbach Stadtgrenze)
- Buslinien an der Haltestelle Marktplatz
- Buslinie 103 an der Haltestelle Neuer Friedhof
- Buslinien an der Haltestelle Obertshausen Bahnhof
- Stadtbuslinien Mühlheim

#### Taktangebot

 Die Linien 103 und 120 ergänzen sich im Abschnitt August-Bebel-Ring – Karl-Herdt-Weg zu einem 15-Minutentakt

#### Infrastruktur und Betrieb

- Einrichtung und Bedienung der (Teil-) Haltestelle Mühlheimer Str. (stadteinwärts)
- Fahrzeugeinsatz: Standardsolobus

Aus Sicht der Stadt Offenbach ist auf dem bedienten Korridor der Linien 103 und 120 gegenüber dem heute bestehenden Fahrtenangebot keine Verdichtung notwendig. Eine Mitfinanzierung der Stadt Offenbach für eine Verdichtung durch Linien anderer Aufgabenträger ist derzeit nicht vorgesehen.





Infrastruktur und Betrieb

Fahrzeugeinsatz: Standardsolobus

Prüfauftrag				
The state of the s				
Prüfung				
<ul> <li>Einführung einer neuen Expressbuslinie zwischen Rumpenheim/Bürgel und dem Ostbahnhof sowie zur direkten Anbindung des Spessartrings (Ketteler-Krankenhaus, Polizeipräsidium) an den Hauptbahnhof in Offenbach</li> <li>Bedienung Mo-Fr in den Hauptverkehrszeiten (ca. 6.30 – 9.30 Uhr und 15.30 bis 18.30 Uhr) im 15 Minuten-Takt</li> <li>Pilotprojekt für die Einrichtung von Expressbussen</li> </ul>				
Linienweg (fett = Endhaltestel	len) und bedie	ente Haltestellen		
	– Ostbahnhof -	– Hans-Böckler-Siedlung – Anneliese- – Ketteler Krankenhaus – Polizeipräsidium		
Bedienungszeitraum				
Mo-Fr ca. 6:30 Uhr – 9.30 Uhr ca. 15.30 – 18.30 Uhr	Sa -	So/ Fe -		
Bedienungsangebot				
Schloßpark – Hauptbahnhof				
■ Mo-Fr: ■ Sa: So: HVZ T15				
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung				
Verknüpfung  RE/RB-Bahn an der Haltestelle Hauptbahnhof  S-Bahn-Linien an der Haltestelle Ostbahnhof				



#### Liniensteckbriefe für weitere Linien, die im Stadtgebiet Offenbach verkehren

Linie OF-97	Hainhausen Bf – Rembrücken – Heusenstamm – Offenbach Markt- platz

#### Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)

Keine Änderungen

**Linienweg** (innerhalb Offenbachs, fett = Endhaltestellen)

(Dudenhofen/Hainhausen-) - Offenbach AWO Hainbachtal – Hainbachtal – Stadthalle – Eberhardt v.-Rochow-Straße – Offenbach Post – Humboldtstraße – Friedrichsring – Bahnüberführung Waldstraße - **Marktplatz** 

#### Bedienungszeitraum (auf Offenbacher Stadtgebiet)

Mo-Fr Sa So/ Fe ca. 5:30 Uhr - 21:30 Uhr ca. 5:30 Uhr - 17:30 Uhr

#### Bedienungsangebot (auf Offenbacher Stadtgebiet)

Mo-Fr: T30/T60
 Sa: T60
 So/ Fe: -

Der NVP des Kreises Offenbach sieht eine Ausweitung des Bedienungsangebotes für diese Linie vor. Eine Prüfung erfolgt in Abstimmung mit den beteiligten Akteuren.

Aus Sicht der Stadt Offenbach ist auf dem bedienten Korridor gegenüber dem heute bestehenden Fahrtenangebot keine Verdichtung notwendig. Eine Mitfinanzierung der Stadt Offenbach für eine Verdichtung durch Linien anderer Aufgabenträger ist derzeit nicht vorgesehen.





# Linie 41 Ffm Seckbach Leonhardgasse – Gwinnerstraße – Mainkur Bf – Offenbach Marktplatz - Hauptbahnhof

#### Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)

Keine Änderungen

#### **Linienweg** (innerhalb Offenbachs, fett = Endhaltestellen)

Frankfurt Seckbach – Mainkur Bf – Fechenheim - Offenbach Theater/Messehallen – Rathaus – Marktplatz - **Hauptbahnhof** 

#### Bedienungszeitraum (auf Offenbacher Stadtgebiet)

Mo-Fr Sa So/ Fe ca. 5:00 Uhr - 19:00 Uhr -

#### Bedienungsangebot (auf Offenbacher Stadtgebiet)

Mo-Fr: T30
 Verkehrt nicht
 zwischen 10-13

Sa: -So/ Fe: -

#### Linie 45 Frankfurt Großer Hasenpfad - Südbahnhof - Deutschherrnbrücke- OF Kaiserlei

#### Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)

Keine Änderungen

#### **Linienweg** (fett = Endhaltestellen)

(Frankfurt –) Amsterdamer Str. – Kaiserlei-West

#### Bedienungszeitraum (relevantes Angebot für Offenbach)

Fr Sa So/Fe ca. 18:30 Uhr - 00:00 Uhr ca. 7:00 Uhr - 00:00 Uhr 9:30 - 0:00

 Saisonales Angebot: verkehrt nur zwischen Karfreitag und 3. Oktober auf Offenbacher Stadtgebiet

#### Bedienungsangebot (relevantes Angebot für Offenbach)

#### Großer Hasenpfad- Of Kaiserlei

Fr: T30
 Sa: T30
 So/ Fe: T30



#### Linie 551 Bad Vilbel – Frankfurt – Offenbach - Gravenbruch

### Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)

Keine Änderungen

#### **Linienweg** (innerhalb Offenbachs, fett = Endhaltestellen)

(Bad Vilbel) - Offenbach Theater/ Messehallen – Rathaus – Marktplatz – **Hauptbahnhof** - Bahnüberführung Waldstraße – Friedrichsring – Klinikum Offenbach – Klinikum Offenbach West - Dickstraße – Odenwaldring – Backstraße – Merianstraße – Bert-Brecht-Straße – Forsthaus Geißfeld – Gravenbruch Automeisterei - **Gravenbruch Ost** 

#### Bedienungszeitraum

Mo-Fr	Sa	So/Fe
ca. 4:30 Uhr - 23:30 Uhr	ca. 5:00 Uhr - 00:00	8:30 - 23:30
	Uhr	

#### **Bedienungsangebot**

- Mo-Fr: T30
   zwischen 5-22 Uhr
   zwischen Marktplatz
   und Gravenbruch,
   sonst T60
- Sa:T30 bis ca. 20 Uhr, sonst T60
- So/ Fe: T60 (bis/ ab Gravenbruch nur bis ca. 21:00 Uhr); T30 zwischen Hauptbahnhof und Enkheim zwischen 12-19 Uhr

Der NVP des Kreises Offenbach sieht eine Ausweitung der Bedienungszeiträume für diese Linie vor. Eine Prüfung erfolgt in Abstimmung mit den beteiligten Akteuren.

Aus Sicht der Stadt Offenbach ist auf dem bedienten Korridor gegenüber dem heute bestehenden Fahrtenangebot keine Ausweitung notwendig. Eine Mitfinanzierung der Stadt Offenbach für eine Ausweitung durch Linien anderer Aufgabenträger ist derzeit nicht vorgesehen.





Linie X19	Obertshausen Terminal 1	ı – Heusenstamm – Neu-Isen	burg – Ffm-Flughafen	
Maßnahme	en (auf Offenbac	her Stadtgebiet)		
<ul><li>Keine</li></ul>	Änderungen			
Linienweg (	fett = Endhaltest	tellen)		
Obertshausen Bf. – Heusenstamm – Offenbach Gasthaus Wildhof – Neu-Isenburg - Flughafen				
Bedienungs	szeitraum			
	Mo-Fr Uhr - 1:00 Uhr	Sa ca. 3:30 Uhr - 1:00 Uhr	So/ Fe 3:30 – 1:00	
Bedienungsangebot				
■ Mo-F	r: T30	• Sa: T30	■ So/ Fe: T30	

Linie X83 Langen – Dreieich – Neu-Isenburg - Offenbach						
Maßnahmen (auf Offenbac	:her Stadtgebiet)					
Keine Änderungen						
Linienweg (innerhalb Offen	bachs, fett = Endhaltes	stellen)				
(Langen-) - Offenbach Fors Odenwaldring – Klinikum O		rainweiher - Bert-Brecht-Straße – tbahnhof – <b>Marktplatz</b>				
Bedienungszeitraum						
Mo-Fr ca. 5:00 Uhr - 23:00 Uhr	Sa ca. 6:00 Uhr - 23:00 Uhr	So/ Fe 9:00 – 23:00				
Bedienungsangebot	Bedienungsangebot					
■ Mo-Fr: T30	■ Sa: T60	■ So/ Fe:T60				



Der NVP des Kreises Offenbach sieht eine Ausweitung der Bedienungszeiträume für diese Linie vor. Eine Prüfung erfolgt in Abstimmung mit den beteiligten Akteuren.

Aus Sicht der Stadt Offenbach ist auf dem bedienten Korridor gegenüber dem heute bestehenden Fahrtenangebot keine Ausweitung notwendig. Eine Mitfinanzierung der Stadt Offenbach für eine Ausweitung durch Linien anderer Aufgabenträger ist derzeit nicht vorgesehen.

### Linie X97 Bad Vilbel – Offenbach Hauptbahnhof

#### Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)

- Keine Änderungen
- Nach Informationen des RMV wird diese Linie im Februar 2024 eingestellt.

#### **Linienweg** (innerhalb Offenbachs, fett = Endhaltestellen)

(Bad Vilbel) - Warschauer Str. – Amsterdamer Str. – Kaiserei S-Bahn (West) – Kaiserlei S-Bahn (Ost) – August-Bebel-Ring – Deutscher Wetterdienst — **Hauptbahnhof Hauptbahnhof** – Tulpenhofstraße – Leibnizschule – August-Bebel-Ring - Max-Willner-Platz - Kaiserlei S-Bahn (Ost) - Kaiserei S-Bahn (West) - Amsterdamer Str. – Warschauer Str. – (Bad Vilbel)

### Bedienungszeitraum

an Mo-Fr Sa So/ Fe ca. 4:30 Uhr - 20:00 Uhr - 20:00 Uhr - 20:00 Uhr - 20:00 Uhr

#### **Bedienungsangebot**

#### Kaiserlei – Offenbach Hauptbahnhof

Mo-Fr: T60
 Sa: T60
 So/ Fe: -





### Linie n65 Frankfurt - Offenbach Marktplatz und zurück

#### Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)

keine Änderungen

Linienweg (innerhalb Offenbachs)

**Frankfurt Konstablerwache** – Frankfurt Ostbahnhof - Offenbach Nordring – Hafenbrücke – Carl-Ulrich-Brücke – Theater/ Messehallen – Rathaus – **Marktplatz** 

#### Bedienungszeitraum

An allen Tagen: ca. 1:00 Uhr - 3:00 Uhr

#### **Bedienungsangebot**

An allen Tagen: zwei Fahrten von Frankfurt nach Offenbach, eine zurück

### Linie n72 Frankfurt Flughafen – Neu-Isenburg - Offenbach Marktplatz und zurück

#### Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)

keine Änderung

Linienweg (innerhalb Offenbachs)

**Frankfurt Flughafen** – Neu-Isenburg – Offenbach Bertolt-Brecht-Str. – Odenwaldring – Bahnüberführung Waldstr. - **Marktplatz** 

#### Bedienungszeitraum

An allen Tagen: ca. 1:00 Uhr – 3:30 Uhr

#### **Bedienungsangebot**

An allen Tagen: eine Fahrt von Frankfurt Flughafen nach Offenbach, eine zurück zum Flughafen, eine weitere nur bis Neu-Isenburg (mit Anschluss zum Flughafen)

Ferner verkehren Linien als Verstärkerfahrten im Schulverkehr. Die Linien sind ggf. den Bedürfnissen des Schulverkehrs anzupassen.



# 10 Ideenskizze für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote in Offenbach

Vorgehensweise, Ausgangslage und Zielsetzungen eines Zielbildes für die öffentlichen Mobilitätsangebote in Offenbach wurden in Kap. 4 bereits dargestellt. In diesem Kapitel folgt nun die Entwicklung einer Ideenskizze für die Ausgestaltung dieses Zielbildes.

Die Diskussion eines Zielbildes, das thematisch weiter gefasst ist als ein üblicher NVP und auch hinsichtlich der Umsetzungsperspektive über den Fünfjahresrhythmus eines NVP hinausgeht, ist im Zuge der Erarbeitung bereits 2020/2021 entstanden – zu einem Zeitpunkt, als die Bearbeitung des VEP 2035 noch nicht absehbar war. Die aus dem Zielbild abgeleitete Ideenskizze soll mögliche Projekte aufzeigen, die der Stärkung der öffentlichen Mobilitätsangebote im Bereich des ÖPNV, des Fuß- und Radverkehrs dienen, aber im Sinne von pushund-pull-Maßnahmen auch steuernde und reglementierende Projekte im Bereich des Pkw-Verkehrs aufzeigen. Die Ideenskizze geht damit bewusst fachlich und organisatorisch sowohl über die Zuständigkeit eines Nahverkehrsplans als auch der NiO als lokale Nahverkehrsorganisation als auch über den Umsetzungszeitraum des NVP und damit über das Jahr 2027 hinaus.

Eine vertiefende Betrachtung der Projekte ist im Rahmen dieses NVP nicht vorgesehen; die nachfolgend benannten Themenfelder sollen in den zuständigen Fachplänen und weiteren Untersuchungen näher betrachtet werden.

#### Prüfung eines höherwertigen ÖPNV-Systems

- Auf den potenzialstarken Hauptachsen, die nicht bereits mit Schienenverkehrsangeboten im dichten Takt bedient werden, bestehen heute bereits dichte Angebote im Busverkehr. Die Wachstumsprognose der Stadt Offenbach geht von einem weiteren Bevölkerungswachstum in den kommenden Jahren aus, auch die Zahl der Arbeitsplätze (und damit die Pendelndenzahlen) werden ansteigen.
- Im NVP ist ein Prüfauftrag enthalten, bei dem neben der Möglichkeit der Einführung eines schienengebundenen Verkehrsmittels in Offenbach und auf Relationen Richtung Frankfurt auch die Einrichtung eines hochwertigen Bussystems auf den Hauptachsen geprüft werden soll. Dabei spielt neben einem dichten Bedienungsangebot die Fahrzeugausstattung, die Infrastruktur und Trasse mit eigenen Fahrspuren, ein beschleunigter Betrieb mit wenig Störungspotenzialen sowie begleitenden Gestaltungs-, Informations- und Kommunikationsmaßnahmen und das Corporate Design eine wichtige Rolle.





#### Anbindung neuer Entwicklungsgebiete (Umsetzung nach 2027):

- Auch über den Umsetzungszeitpunkt 2027 hinaus spielt eine attraktive Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete in Offenbach eine entscheidende Rolle für eine starke ÖPNV-Nutzung in diesen Bereichen. Eine frühzeitige gute Anbindung mit einem dichten Fahrtenangebot und der Verknüpfung mit ergänzenden Mobilitätsangeboten bereits dann, wenn die ersten Pendelnden dorthin unterwegs sind oder sich Bewohnerinnen und Bewohner in einem neuen Wohngebiet ansiedeln, ist entscheidend für eine nachhaltige Nutzung des Umweltverbundes von Anfang an. Bei der Betrachtung, welches ÖPNV-System künftig in Offenbach ein optimales Bedienungsangebot erzielen kann, sind daher auch die Entwicklungsgebiete, die perspektivisch erst nach 2027 entstehen werden, mit ihren Potenzialen so weit wie möglich mitzubetrachten.
- Neben einer guten Anbindung ist bei der Entwicklung neuer Gewerbeflächen oder Wohngebiete sowie weiterer ÖPNV-relevanter Ziele darauf zu achten, dass eine passende Infrastruktur für einen optimalen Betrieb eines ÖPNV-Angebotes berücksichtigt wird. Dies umfasst ausreichend dimensionierte Trassen für den ÖPNV (ggf. bevorrechtigt oder als Sonderspuren für eine störungsfreie und gegenüber dem MIV bevorrechtigte Verbindung), standortnahe Haltestellen und ggf. auch Wendeanlagen (mit sanitären Einrichtungen) und Ladestationen für E-Busse.

#### Angebote der Stadt-Umland-Verkehre verbessern

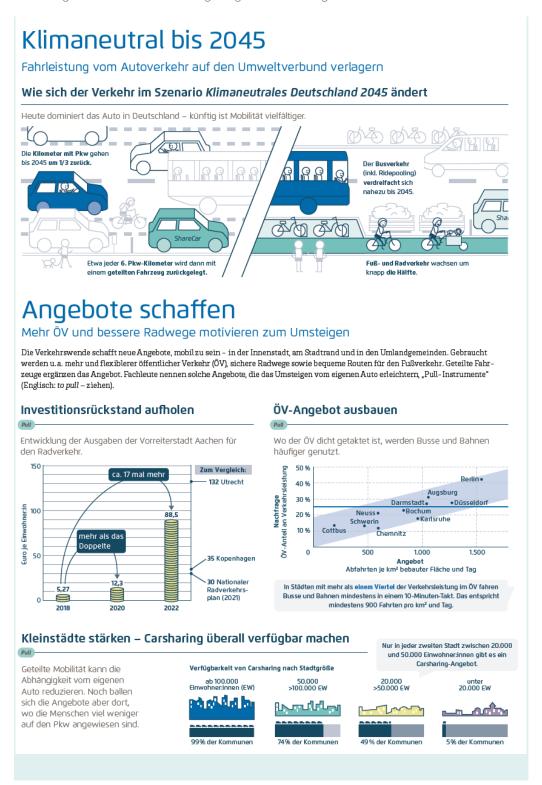
- Neben den Hauptachsen im Stadtgebiet und Richtung Frankfurt sind auch die weiteren Achsen zu den benachbarten Städten hinsichtlich eines verbesserten ÖPNV-Angebotes zu prüfen. Dies betrifft neben den Maßnahmen zur Verdichtung des Schienenverkehrs entlang der Achse der S-Bahnlinien S8/S9 auch perspektivisch die Umsetzung einer Regionaltangente zwischen dem Kreis Offenbach, der Stadt Offenbach und dem Flughafen.
- Auf den derzeit im Busverkehr bedienten Achsen Richtung Neu-Isenburg und Heusenstamm sind Angebotsverbesserungen zusammen mit dem RMV bzw. dem Kreis Offenbach zu prüfen.

#### Prüfung der Einrichtung von On-Demand-Verkehren

- Im Rhein-Main-Gebiet sind in den vergangenen Jahren im Zuge der Einführung des OnDeMoFRM-Projektes verschiedene On-Demand-Verkehre umgesetzt worden, u.a. in Hanau, Frankfurt und im Kreis Offenbach.
- Geprüft werden soll der Einsatz eines fahrplangebundenen oder flexiblen Bedarfsverkehrs in Offenbach als Ergänzung des ÖPNV-Angebotes, für die Bedienung tangentialer Relationen, für die ein Betrieb mit Bussen nicht wirtschaftlich ist, für die Erschließung von Bereichen, die bislang im Busverkehr nicht angefahren werden konnten, und/ oder als Ersatz für schwach nachgefragte Fahrten im Stadtbusverkehr.



Abbildung 33: Maßnahmen zur Verlagerung von Fahrleistungen auf den Umweltverbund



Quelle: "Mut zur lebenswerten Stadt – Anregungen für Kommunen, sich mit Nachdruck für bessere Mobilität einzusetzen; Agora Verkehrswende, 2022





#### Ausbau der (betrieblichen) Infrastruktur

- Bei der Prüfung der Einrichtung eines hochwertigen ÖPNV-Systems in Offenbach spielt neben dem Bedienungsangebot der Ausbau der (betrieblichen) Infrastruktur eine wichtige Rolle.
- Neben einem attraktiven Fahrtenangebot mindestens im 10 Minuten-Takt auf den Hauptachsen sind Vorrangtrassen für den Umweltverbund, Bevorrechtigungsmaßnahmen, der Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten (aufgrund von Angebotsverdichtungen und dichterer Belegung dieser Stationen) sowie ggf. die Einrichtung weiterer Wendeanlagen und Ladestationen wichtig.
- Damit einher geht die Anforderung, dass für den ÖPNV (wie auch für andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes) künftig mehr Flächen zur Verfügung gestellt werden, v.a. auf den wichtigen Achsen in die Innenstadt, im Innenstadtbereich selbst sowie auf den Zulaufstrecken zu den Verknüpfungspunkten zur S-Bahn und zum Hauptbahnhof.

#### Ausbau der Mobilstationen und des Angebotes der verknüpften Mobilität

- Die Einrichtung weiterer Mobilstationen im Stadtgebiet ist bereits Bestandteil der Angebotskonzeption des NVP. Für eine weitere Umsetzungsperspektive ist zu prüfen, welche Potenziale zum (kapazitativen) Ausbau bestehender und der Einrichtung neuer Mobilstationsstandorte (auch übergreifend mit den Nachbarstädten) bestehen, und entsprechende Umsetzungskonzepte vorzusehen.
- In diesem Zusammenhang sind weitere Kooperationen mit Mobilitätsdienstleistern (z. B. Sharinganbieter für den Radverkehr oder Carsharing, Lastenräder etc.) zu prüfen, um den Menschen in Offenbach attraktive Angebote für eine multimodale Wegekette anzubieten.

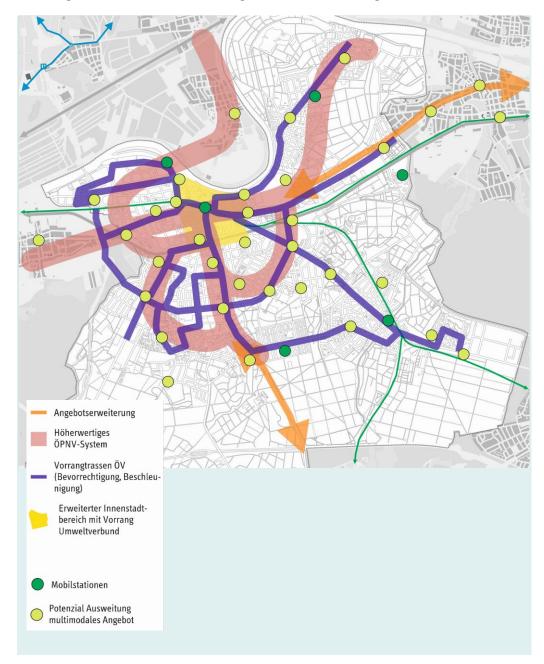
#### Digitalisierungsoffensive

Bereits umgesetzte und in Umsetzung befindliche Maßnahmen zur Digitalisierung des ÖPNV sind auch über den Zeitraum des NVP fortzusetzen. Dies umfasst Maßnahmen im Bereich des Ticketings, des Vertriebs von Tarifangeboten im ÖPNV, aber auch übergreifend die Buchung von ergänzenden Mobilitätsangeboten, sowie die durchgängige Information zu diesen Angeboten in einer Mobilitätsplattform bzw. einer App.

Eine beispielhafte Umsetzung verschiedener Themenfelder zeigt die nachfolgende Ideenskizze.



Abbildung 34: Ideenskizze für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote in Offenbach





# 11 Wirkung der Angebotskonzeption

Ziel dieses Arbeitsschrittes ist die Ermittlung der Auswirkungen der Angebotskonzeption. Dabei werden neben den verkehrlichen Wirkungen auch die finanziellen Folgen abgeschätzt.

## 11.1 Verkehrliche Wirkung der Angebotskonzeption

Grundsätzlich wird das Mobilitätsangebot in der Stadt Offenbach auf die Bedarfe einer wachsenden Stadt ausgerichtet. Das Angebotskonzept steht für eine Verbesserung des vorhandenen ÖPNV-Angebots in Form eines bedarfsgerechten Ausbaus. Neben Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes werden auch Maßnahmen zur Vernetzung mit ergänzenden Verkehrsmitteln vorgeschlagen. Grundsätzlich bleiben bestehende und bewährte Strukturen größtenteils erhalten (z. B. sternförmig auf das Zentrum (Marktplatz) zulaufendes Liniennetz), es entstehen jedoch auch neue Verbindungen durch die Neuzuordnung von Linienwegen und die Veränderung von Streckenführungen. Als Prüfaufträge sind die Einführung von Expressbuslinien sowie die Verbesserung des Nacht- und Sonntagmorgenangebotes benannt.

- Ein bedeutendes Merkmal der Angebotskonzeption liegt auf Basis des bestehenden Mindestangebotes auf dem bedarfsgerechten Ausbau. Damit einher geht die Einführung der Linie 106 auf dem Linienweg zwischen Caritas und Seniorenzentrum, die Bedienung des Abschnittes Lauterborn Bieber Bahnhof mit der Linie 104, die verdichtete Bedienung von Waldhof mit der Linie 101, die Bedienung auf der Hauptachse im Nordend im dichten 7,5 Minuten-Takt sowie die Verdichtung des Angebotes in den späten Abendstunden.
- Mit der veränderten Führung der Linie 102 über den Ostbahnhof und Marktplatz wird für den Stadtteil Bieber sowie den Bieberer Berg die Anbindung zur S-Bahn und zum Stadtzentrum verbessert.
- Mit der veränderten Führung der Linien 103 und 120 über die Bismarckstraße sowie die Marien- und Feldstraße wird auch dieser Stadtbereich direkt mit dem Marktplatz verbunden.
- Mit dem vorgesehenen Prüfauftrag wird die Erreichbarkeit der Entwicklungsflächen mit dem ÖPNV frühzeitig in der Liniennetzkonzeption berücksichtigt. In Abhängigkeit der Realisierungsetappen der jeweiligen Entwicklungsfläche werden die Maßnahmen im ÖPNV umgesetzt.
- Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit ist Offenbach im Vergleich mit anderen Großstädten Spitzenreiter. Für Bereiche, die aus wirtschaftlichen oder verkehrstechnischen Gründen nicht ausreichend mit dem ÖPNV erschlossen werden können, soll das ÖPNV-System durch ergänzende Mobilitätsinfrastrukturen (z. B. Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an Haltestellen) unterstützt werden und somit indirekt die ÖPNV-Zugänglichkeit



erhöht werden. Die Einrichtung von intermodalen Verknüpfungspunkten ergänzt das ÖPNV-Angebot in der Stadt Offenbach und bietet den Einwohnern die Flexibilität bei der Mobilität, die bereits in den vergangenen Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen hat.

Mit der Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Angebot erhöht sich die Fahrleistung wie in der nachfolgenden Abbildung aufgeführt.

Fahrleistung (Wagenkilometer)

Fahrleistung (Wagenkilometer)

4.430.700

In den Zwischenjahren bedarfsweise Umsetzung der Maßnahmen

Bestand 2022 2023 2024 2025 2026 2027

Abbildung 35: Mehrleistungen im Handlungsfeld Netz und Angebot

#### Umsetzungspriorisierung

Der wesentliche Schwerpunkt der Angebotskonzeption liegt auf dem bedarfsgerechten Ausbau des heutigen Angebotes auf den wichtigen Achsen in Offenbach und ergänzend in der Verbesserung der Angebote in den Nachtstunden sowie am Sonntagsvormittag. Aufgrund der kurzen Zeit seit Einführung des neuen Bedienungskonzeptes im Juli 2022 mit einem reduzierten Linien- und Fahrplanangebot können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine verlässlichen Aussagen zu den mit dem neuen Konzept verbundenen Wirkungen auf die Fahrgastnachfrage und möglichen modal-split-Veränderungen (hier insbesondere Rückgang der Nutzung des ÖPNV in Offenbach und Verlagerungen zu anderen Verkehrsmitteln) getroffen werden.

Die Ergebnisse einer solchen Bewertung des aktuellen Bedienungskonzeptes (sowie der zahlreich eingegangenen Kundenbeschwerden) sind jedoch relevant für eine Entscheidung, welcher der in der Angebotskonzeption dargestellten Maßnahmen mit hoher Priorität in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollten. Der Schwerpunkt sollte hier aber auf der Stärkung des Angebotes



auf den Hauptachsen in Offenbach liegen (entsprechend der Anforderungen zur Bedienungsqualität, wie in Kap. 6.3.4 definiert).

#### Abschätzung der Fahrgastnachfrage

Im Zusammenhang mit dem Einwohnerwachstum sowie den neu entstehenden Arbeitsplätzen und somit auch zusätzlichen Einpendlern wird im Jahr 2030 bei gleichbleibendem Modal-Split-Anteil von rund 16% eine Zunahme der Fahrgäste um ca. 4.200 Fahrgäste pro Tag (Mo-Fr) abgeschätzt (als Jahreswert wird eine Fahrgaststeigerung von 1,1 Mio. Fahrgästen abgeschätzt) (siehe auch Kapitel 3.6.7).

Gleichzeitig wird angenommen, dass durch das verbesserte Angebot und der Annahme, dass durch Marketingaktionen potenzielle Kunden angesprochen werden, bestehende Kunden für eine größere Anzahl der täglichen Wege den ÖPNV nutzen sowie von einer Eingewöhnungsphase der Netzanpassungen auszugehen ist, eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split von ca. 1-2 Prozent im nächsten Jahrzehnt angestrebt werden kann.

### 11.2 Finanzielle Wirkung

## 11.2.1 ÖPNV-Angebot

Die Umsetzung der Angebotskonzeption (differenziert nach den verschiedenen Bausteinen) führt zu einer Ausweitung der Fahrleistung und damit verbundenen Kosten, die sich auf das Ergebnis wie folgt auswirken:

Maßnahmen /	Künftige Fahrleistung	Künftige Betriebskosten
Prüfaufträge	[Wagenkm/Jahr]	[Euro/Jahr]
Umsetzung Maßnahmen Linien 101-108, 120	4.272.000 km	30.160.320 Euro
Umsetzung Maßnahme Nachtangebot	33.000 km	232.980 Euro
Umsetzung Maßnahme Sonntagmorgen-Angebot	26.500 km	187.090 Euro
Umsetzung Prüfauftrag Expressbuslinie X8	99.200 km	700.352 Euro
Gesamt	4.430.700 km	31.280.742 Euro



Gegenüber dem aktuellem Leistungsumfang (Fahrplanstand ab Juli 2022; rund 3.391.000 Wagenkilometer/Jahr) ist mit der Umsetzung der Angebotskonzeption eine Mehrleistung von rund 1.040.000 Kilometer/Jahr verbunden (+ ca. 31%).

Für die finanzielle Abschätzung der ÖPNV-Angebotskonzeption wird der Kilometerpreis aus 2021 (Durchschnittkostensatz von 7,06 Euro/km) zugrunde gelegt. Aufgrund der derzeit sehr volatilen Entwicklung der Lohn- und Treibstoffkosten, den in den vergangenen Jahren bereits eingetretenen Kostensteigerungen sowie den aktuellen Prognosen zur Inflation der kommenden Jahre können aktuell keine konkreten Aussagen zur Entwicklung der einzelnen Kostenbestandteile getätigt werden. Der konkrete Personalaufwand lässt sich erst nach Durchführung der detaillierten Dienstplanung ermitteln. Ebenso kann eine Abschätzung zu den Folgen des geplanten Deutschlandtickets auf die Einnahmen der folgenden Jahre erst nach Klärung der Einnahmeaufteilung zu diesem neuen Ticketangebot erfolgen. Mit dem Ausbau des Fahrtenangebotes wird beispielsweise auch absehbar der Anteil der Overheadkosten wieder sinken. Die für den jeweiligen Zeitraum mögliche Prognose der Kostenentwicklung wird in den jeweiligen Wirtschaftsplänen der kommenden Jahre sowie für die konkrete Umsetzung der Maßnahmen in den Vorlagen für die Beratungen und Beschlüsse in den politischen Gremien erfolgen.

#### 11.2.2 Investitionskosten

In der Angebotskonzeption sind folgende investive Maßnahmen vorgesehen, für die zum Teil eine Kostenabschätzung vorgenommen werden kann. Zu beachten ist, dass diese Kosten, abgesehen von den Kosten für neue Fahrzeuge, nicht durch die Stadtwerke Offenbach zu finanzieren sind, sondern durch die jeweiligen Baulastträger.

#### Haltestellen

In der Angebotskonzeption sind 12 weitere Haltestellenpositionen (10 nicht barrierefreie + 2 bereits barrierefreie und zu verlegende Haltepositionen (HP 396 + 397)) benannt, die für den barrierefreien Aus- und Umbau vorgesehen sind. Für die genannten 12 Haltestellenpositionen wird ein pauschaler Kostensatz von jeweils rund 50.000 € pro Halteposition angenommen (Stand 2023), konkrete Kosten können erst nach einer Detailplanung der Haltestellen beziffert werden.

Mit dem Aus- und Umbau der genannten Haltestellen ist die barrierefreie Umsetzung bestehender Haltestellen zunächst abgeschlossen. Der Umbau von bereits weitgehend barrierefrei errichteten Haltestellen hin zu einem vollständig barrierefreien Ausbau wird im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen etc. unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und dem jeweiligen aktuellen Stand der Technik und der einschlägigen Regelwerke geprüft. Im Rahmen der Anbindung von neuen Entwicklungsflächen oder Umbauprojekten sind neu zu planende Haltestellen nach den Anforderungen der Barrierefreiheit zu errichten;



derzeit liegen hierzu keine Maßnahmen vor, für die bereits konkrete Kostenschätzungen dargestellt werden können.

#### Wendeanlagen

Für die betriebliche Abwicklung der Angebotskonzeption sind folgende Wendeanlagen einzurichten:

- Wende Bieber Waldhof: Die Umsetzung ist Bestandteil des Projektes "Umsetzung Nahverkehrsplan 2018 2022" (Buswendeanlage Seligenstädter Straße, Bushaltestelle Friedensstraße in der Waldstraße, Marktplatz Berliner Straße, Umbau nördlicher Marktplatz). Die Kosten sind im Stadtverordnetenbeschluss vom 10.09.2020 dargestellt; die Umsetzung ist im Jahr 2023 vorgesehen.
- Wende An den Eichen Nord: Tiefbau über Erschließung An den Eichen, Infrastruktur (WC)

#### Beschleunigung

Aufgrund der Änderungen im Liniennetz sind derzeit keine Anpassungen von Lichtsignalanlagen zur Bevorrechtigung der Busverkehrs zu überprüfen bzw. zu optimieren. Im Rahmen der Task-Force ÖPNV werden weitere Maßnahmen zur Bevorrechtigung und Beschleunigung des Busverkehrs geprüft; derzeit liegen hierzu keine Maßnahmen vor, für die bereits konkrete Kostenschätzungen dargestellt werden können.

### **Fahrzeuge**

Durch die Änderungen im Liniennetz und die Verdichtungen auf den Hauptachsen sind für das Zielkonzept zusätzliche Fahrzeuge zu beschaffen.

Fahrzeugtyp	2022	2027	Differenz
Standardbus (ohne Reserve)	32	40	+8
Gelenkbus (ohne Reserve)	36	34	-2

Im Rahmen der Beschaffungszyklen werden jeweils Fahrzeuge mit dem höchstmöglichen Umweltstandard beschafft und zum Einsatz gebracht. In der oben genannten Darstellung der künftigen Betriebskosten ist im dargestellten durchschnittlichen Kilometersatz ein Kostenanteil für die Beschaffung von Fahrzeugen für die Umsetzung der neuen Angebotskonzeption bereits enthalten. Für



die konkrete Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in den Vorlagen für die Beratungen und Beschlüsse in den politischen Gremien eine detaillierte Kostenermittlung.

#### Mobilstationen

Im Rahmen der Verbesserung der Schnittstellen werden weitere Maßnahmen zur Einrichtung von Mobilstationen geprüft; derzeit liegen hierzu keine Maßnahmen vor, für die bereits konkrete Kostenschätzungen dargestellt werden können.

Für die Umsetzung weiterer Mobilstationen in Offenbach sollen Fördermittel des Landes Hessen oder des Bundes akquiriert werden.

### 11.3 Finanzierung

Das betriebliche Leistungsangebot in der Stadt Offenbach umfasst

- den Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn und Regionalbahn),
- das, auf Grundlage der Standards des NVP, erbrachte Verkehrsangebot im straßengebundenen ÖPNV,
- das, durch Dritte angebotene und finanzierte, erweitere bzw. ergänzende Mobilitätsangebot (z. B. Carsharing).

Für die genannten Komponenten des ÖPNV existieren unterschiedliche Finanzierungsquellen und –zuständigkeiten, die sich in ihrer Aufgabenteilung bewährt haben und im Folgenden näher dargestellt werden. Darüber hinaus wird das Themenfeld der Infrastrukturfinanzierung beschrieben.

Die Umsetzung aller Maßnahmen steht unter Finanzierungsvorbehalt und erfordert jeweils einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung.Regionalverkehr

Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV sowie regionale Busverkehrsleitungen in Südhessen übernimmt der RMV. Zur Finanzierung des beauftragten Leistungsangebots setzt der RMV vornehmlich die Regionalisierungsmittel des Bundes ein, die das Land Hessen an ihn weiterreicht.

#### Stadtbus gemäß Vorgaben NVP

Das Angebot im Stadtbusverkehr umfasst alle entsprechenden erbrachten Verkehrsangebote im straßengebundenen ÖPNV, welche die Vorgaben des NVP erfüllen. Über diese Festlegungen konkretisiert die Stadt Offenbach ihr öffentliches Interesse im Nahverkehr und definiert die sog. "ausreichende Verkehrsbedienung" im Stadtverkehr.

Über den NVP wurde eine bedarfsorientierte Modifizierung des Angebotes vorgenommen. Das verbindlich festgelegte Leistungsvolumen im Linienbündel





Stadtverkehr Offenbach liegt bei rund 4,43 Mio. Wagenkilometer pro Jahr für das Zielkonzept.

#### Durch Dritte finanzierte ergänzende Angebote im ÖPNV

Im NVP werden auch ergänzende ÖPNV-Angebote thematisiert, die über das definierte Angebot, gemäß der Vorgaben, hinausgehen (welches die NiO als ÖPNV-Aufgabenträgerorganisation bereitstellt) und die einer externen Finanzierung bedürfen, so erfolgt z. B. die Finanzierung des Fahrradverleihsystems durch die NiO in Kooperation mit Call-a-Bike mit jährlichen Kosten von zurzeit 33.000 Euro.

#### Infrastruktur

Durch den NVP werden neben dem betrieblichen Leistungsangebot Vorgaben zum Ausbau der betrieblichen und kommunalen Infrastruktur getroffen.

Bei der Realisierung der durch den Straßenbaulastträger zu erbringenden Maßnahmen ist neben der Finanzierung auch der jeweils erforderliche zeitliche Vorlauf u.a. für den Planungsprozess über Beschluss und Ausschreibung bis zur Umsetzung und Inbetriebnahme mit zu berücksichtigen.

Die betriebliche Infrastruktur umfasst ortsfeste Anlagen wie Betriebshofanlagen und Werkstattgebäude. Sie werden über die Ausgleichsleistungen für das Verkehrsangebot finanziert.

Die Maßnahmen im Bereich der kommunalen Infrastruktur umfassen vorrangig den Aus- und Neubau von Bushaltestellen und Verknüpfungspunkten sowie die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen, z.B. durch Busschleusen und Ampelbevorrechtigung, für deren Realisierung und Finanzierung die Stadt Offenbach als Straßenbaulastträger zuständig ist. Die derzeit bekannten Maßnahmen sind in Kap.11.2.2 aufgelistet; konkrete Kostenermittlungen liegen hier nicht vor.

Die Stadt Offenbach beabsichtigt für verschiedene Infrastrukturprojekte Fördermittel zu beantragen (u.a. MobFöG, FAG). Grundsätzlich können Fördermittel unter anderem für zentrale Omnibusbahnhöfe, Haltestellenanlagen und - ausstattung, Beschleunigungsmaßnahmen oder Bahnhofsmodernisierungen beantragt werden.

### 11.4 Umweltbezogene Wirkungen der Maßnahmen

Die wesentlichen umweltbezogenen Wirkungen von verkehrlichen Maßnahmen sind Emissionen von Lärm, von Luftschadstoffen (insbesondere PM10 – Feinstaub und  $NO_2$  – Stickstoffdioxid) und von Treibhausgasen (insbesondere  $CO_2$  – Kohlendioxid).

Hinsichtlich der umweltbezogenen Wirkungen der Maßnahmen des Nahverkehrsplans sind direkte und indirekte Wirkungen zu berücksichtigen:



- Direkte Umweltwirkungen ergeben sich dann, wenn sich infolge der Maßnahmen die Emissionen aus dem ÖPNV selbst verändern; dies ist beispielsweise der Fall, wenn infolge von Angebotsausweitungen im ÖPNV höhere
  Fahrleistungen und damit auch mehr Emissionen entstehen, oder wenn sich
  durch den Einsatz emissionsärmerer Fahrzeuge bei gleichbleibender Fahrleistung die Emissionen verringern.
- Indirekte Umweltwirkungen entstehen, wenn die Maßnahmen Nachfragereaktionen auslösen, die ihrerseits Veränderungen der verkehrlichen Gesamtemissionen zur Folge haben; dies ist beispielsweise der Fall, wenn infolge von Angebotsverbesserungen Wege statt mit dem (emissionsintensiven) eigenen Pkw mit dem (emissionsärmeren) ÖPNV zurückgelegt werden.

Die direkten Umweltwirkungen werden mithin vom Angebot, die indirekten von der Nachfrage bestimmt.

Die nachfolgenden Wirkungsbetrachtungen konzentrieren sich auf die Treibhausgasemissionen, da allein für diese auf Basis der vorliegenden Daten eine Abschätzung möglich ist. Zu den Lärm- und Luftschadstoffemissionen werden qualitative Hinweise gegeben. Alle Betrachtungen konzentrieren sich auf das Zieljahr 2027 und vergleichen daher nur den Endausbauzustand der Angebotsvariante (mit Berücksichtigung der Umsetzung aller Maßnahmen und Prüfaufträge) mit dem Status quo.

#### Status quo und Wirkung Angebotskonzeption NVP 2023 - 2027

Aktuell werden im Stadtbusnetz der Stadt Offenbach 6 SL und 26 SGL mit EURO VI-Standard sowie 36 Elektrobusse (26 SL, 10 SGL) eingesetzt<sup>3</sup>.

Im **Status quo 2022** belaufen sich die jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der durch die im Stadtverkehr im Dieselbetrieb eingesetzten Busse auf rund 1.849.000 kg/Jahr<sup>4</sup>, die NOx-Emissionen betragen rund 6.847 kg/Jahr.

Durch die Umsetzung der Angebotskonzeption des NVP steigt die Fahrleistung gegenüber heute um insgesamt 1.040.000 km/Jahr (+ ca. 31%) an. Für das Jahr 2027 kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden, wie sich exakt die Fahrleistung auf Busse mit Diesel- und mit Elektroantrieb verteilen wird; in der nachfolgenden Berechnung wird daher als Mindestanforderung davon ausgegangen, dass weitere zehn Gelenkbusse auf Elektroantrieb umgestellt werden. Daher wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2027 dann von insgesamt 40 SL voraussichtlich 34 Busse mit Elektroantrieb sowie von 34 SGL dann voraussichtlich 19 Busse mit Elektroantrieb verkehren werden.

plan:mobil

218

<sup>3</sup> OVB-Fahrzeugliste 12/2022 7

<sup>4</sup> Annahme: Gleiche Fahrleistung SL und SGL



Tabelle 35: Emissionen Status Quo und NVP 2023 - 2027

	Gesamtkilome- terleistung/a und je Bus	Solobus		Gelenkb	us	Summe Solobus + Gelenkbus		
		Anzahl Solobus und Km	CO <sub>2</sub> [kg/a]	Anzahl Gelenk- bus und Km	CO <sub>2</sub> [kg/a]	CO <sub>2</sub> [kg/a]	NOx [kg /a]	
Status quo Juli 2022	3.390.700 km (49.863 km je Bus)	6 Diesel (von 32 gesamt) 299.200 km	267.922 kg	26 Diesel (von 36 gesamt) 1.296.400 km	1.581.414 kg	1.849.336 kg	6.847 kg	
Umsetzung NVP 2023 – 2027 im Jahr 2027	4.430.700 km (59.874 km je Bus)	6 Diesel (von 40 gesamt) 359.200 km	309.821 kg	15 Diesel (von 34 gesamt) 898.110 km	1.007.913 kg	1.317.734 kg	3.391 kg	

Hinweis: Berechnung nach HBEFA 4.2, Handbuch für Emissionsfaktoren, Januar 2022

<u>Solobus EURO VI</u> (Standard)

Emissionsfaktor 2020; Verkehrssituation D  $\varnothing$ -Urban UBA 2021:

895,46 CO<sub>2</sub> [g/km], 4,21 NOx [g/km]

Emissionsfaktor 2025; Verkehrssituation D Ø-Urban UBA 2021:

862,53 CO<sub>2</sub> Äquivalente [g/km], 2,59 NOx-Äquivalente [g/km]

Gelenkbus EURO VI (Standard)

Emissionsfaktor 2020; Verkehrssituation D Ø-Urban UBA 2021:

1219,85 CO<sub>2</sub> [g/km], 4,31 NOx [g/km]

Emissionsfaktor 2025; Verkehrssituation D Ø-Urban UBA 2021:

1122,26 CO<sub>2</sub> [g/km], 2,74 NOx [g/km]

Unter der Annahme, dass die Fahrleistungsanteile von Standardlinien- und Standardgelenkbussen gleichbleiben, sinken die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber 2022 um rund 28,7 %<sup>5</sup>, die NOx-Emissionen sinken um rund 50%.

Die direkten Emissionen ( $CO_2$  und  $NO_x$ ) werden weiterhin durch Emissionsminderungen aus indirekten Wirkungen weiter gesenkt. Dies sind insbesondere die Fahrgastzuwächse im ÖPNV, mit denen Pkw-Fahrten vermieden werden können. Zugleich gilt, dass sich weitere, wenn auch nicht exakt quantifizierbare Minderungen der Emissionen durch die weiteren Maßnahmen, wie durch das Mobilitätsmanagement oder den weiteren Mobilitätsangeboten, erreichen lassen. Insbesondere in der Synergie unterschiedlicher Aktivitäten aus den Bereichen Information, Marketing, Tarif und Mobilitätsmanagement sind Veränderungen des Mobilitätsverhaltens zugunsten einer verstärkten Nutzung des Umweltverbundes zu erwarten, die dann indirekt auch zu einer Reduzierung der Emissionen beitragen (indirekte Wirkungen können innerhalb des NVP nicht quantifiziert werden).

Die im NVP 2023 – 2027 enthaltenen Maßnahmen zahlen somit auf die Klimaziele der Stadt Offenbach ein.

<sup>5</sup> Berechnung auf Grundlage durchschnittlicher Verbräuche



219



### 12 Linienbündelungskonzept

Die bestehende Linienbündelung hat sich bewährt. Daher wird die aus dem letzten Nahverkehrsplan begründete Linienbündelung weiter fortgeführt.

Die Linienbündelung wird mit folgenden Einzelpunkten begründet:

Die Stadtverkehrslinien 101 bis 108 und 120 treten unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsintegration sowie der Fahrgastinformation in einem einheitlichen Marktauftritt als System auf:

- Einheitliches Taktangebot im 15- oder 30 Minuten-Takt, teilweise verdichtet auf den 10- bzw. 7,5-Minuten-Takt.
- Umsteigebeziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten an zahlreichen Haltestellen im Stadtgebiet (insbesondere am Marktplatz sowie an den S-Bahn-Stationen).
- relevante und aufkommensstarke Nachfragestrukturen zwischen den verschiedenen Stadtbereichen und der Innenstadt sowie zu weiteren Einzelzielen (z. B. zu den S-Bahn-Stationen oder zum Ringcenter).
- Tarifstruktur: einheitliches Fahrkartensortiment und Nutzungsmöglichkeiten innerhalb des gesamten Stadtgebietes.
- Die Umläufe der Fahrzeuge können aufgrund der Verflechtungen des Stadtbusnetzes sinnvoll miteinander verknüpft werden, so dass eine Optimierung des notwendigen Fahrzeugeinsatzes und der bereitzustellenden Reservekapazitäten zu erzielen ist und somit der Zuschussbedarf minimiert wird (Synergieeffekte bei der Planung der Betriebsreserve).
- Aufgrund des integrierten Angebots im Stadtbusverkehr ist ein einheitliches Leitsystem (z.B. zur Anschlusssicherung etc.) unabdingbar.
- Die Ausdehnung des Bedienungsgebiets entspricht weitgehend dem Stadtgebiet von Offenbach, so dass lange Ein- und Ausrückzeiten und damit verbundenen Leerleistungen zu einem Betriebshofstandort vermieden werden.
- Die Stadtgrenzen überschreitenden Linien 103 (nach Frankfurt-Bornheim) und 120 (nach Mühlheim und Obertshausen) stellen die Verbindungen zu den Nachbarstädten dar. Sie übernehmen auf den Abschnitten Kaiserlei Innenstadt und Waldheim Mühlheimer Straße Innenstadt mit ihrem Fahrtenangebot im 15- bzw. 30-Minuten-Takt relevante innerstädtische Erschließungsaufgaben und sind mit den übrigen Stadtverkehrslinien in Offenbach an zahlreichen Haltestellen verknüpft.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien einer Teilnetzbildung für die Linien und Verkehre in der Aufgabenträgerschaft der NiO wird empfohlen, die Linien 101 – 108 und 120 in <u>einem</u> Netz und damit in <u>einer</u> Genehmigung zu bündeln.





## 13 Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die OVB

Die Stadt Offenbach als Aufgabenträger (bzw. die NiO als Aufgabenträgerorganisation) hat im Wege der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages die OVB GmbH gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370 / 2007 mit der Erbringung von Personenverkehrsdiensten im Linienverkehr im Linienbündel Stadt Offenbach beauftragt. Die Konzessionen für die städtischen Linien laufen bis Ende 2025. Zum Linienbündel gehören auch Linienverkehre, die in das Zuständigkeitsgebiet benachbarter Aufgabenträger führen, sofern deren verkehrlicher Schwerpunkt aber im Gebiet der Stadt Offenbach liegt.



# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auszug Titelbild der Broschüre "RMV A bis Z"	7
Abbildung 2: Verlauf des Verkehrsaufkommens auf Basis von Mobilfunkdo	aten 11
Abbildung 3: Selbsteinschätzung der Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmit	teln.12
Abbildung 4: Anteil der Modalgruppen vor Corona und im Verlauf der	
Pandemie	12
Abbildung 5: Auswirkungen von Corona auf den Besitz von ÖPNV-Zeitkar	ten .13
Abbildung 6: Gründe für eine seltenere ÖV-Nutzung	13
Abbildung 7: Verbraucherpreisindices Kraftstoffe und Erdöl	14
Abbildung 8: Erzeugerpreisindices bei Abgabe an gewerblichen Anlage	n und
an Sondervertragskunden sowie Verbraucherpreise Strom	15
Abbildung 9: Leitbild und Leitziele VEP 2035	20
Abbildung 10: Modal-Split nach MiD 2017 und Ziel-Modal-Split 2030	25
Abbildung 11: Netzgrafik S-Bahn-Zielkonzept 2030	28
Abbildung 12: Netzgrafik S-Bahn-Zielkonzept mit Tangenten-Ring	29
Abbildung 13: Vom Tangentenkonzept zum Schienenring	30
Abbildung 14: Bevölkerungsentwicklung Offenbach	38
Abbildung 15: Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen 2015 – 2020	39
Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl nach Wegen	44
Abbildung 17: Wegezweck im Regionalvergleich	46
Abbildung 18: Verkehrsmittel nach Wegezweck	46
Abbildung 19: Genutzte ÖPNV-Fahrkarte	47
Abbildung 20: Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort	48
Abbildung 21: Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag	49
Abbildung 22: Bewertung der Verkehrssituation im ÖPNV nach	
Nutzungshäufigkeit	49
Abbildung 23: Einstellung zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach	
Nutzungshäufigkeit	50
Abbildung 24: ÖPNV-Anbindung im Vergleich	51
Abbildung 25: Fahrgastzahlen Stadtbus 2019 - 2022	53
Abbildung 26: Bevölkerungsentwicklung und –prognose für die Stadt	
Offenbach	
Abbildung 27: Konditionen RMVsmart-Tarif	135
Abbildung 28: Lage der Bussonderfahrstreifen in Offenbach	140



Abbildung 29: Durchschnittliche Nachfrage an den Haltestellen zwischen Juli
und Dezember 2022145
Abbildung 30: Erfassung der Kundenzufriedenheit im Rahmen der
kontinuierlichen Mobilitätsforschung
Abbildung 31: Veränderung der Jahreskilometerleistung nach Vorgabe des
NVP 2017-2022
Abbildung 32: Maßnahmen zur Einhaltung des Finanzierungsdeckels ab
Sommer 2022
Abbildung 33: Maßnahmen zur Verlagerung von Fahrleistungen auf den
Umweltverbund
Abbildung 34: Ideenskizze für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote in
Offenbach210
Abbildung 35: Mehrleistungen im Handlungsfeld Netz und Angebot212
Abbildung 36: Gremien im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum NVP 226
Abbildung 37: Abgegebene Ideen im Rahmen der Online-Bürgerbeteiligung

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Ein- und Auspendeinde (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte40
Tabelle 2: Auswahl sozialversicherungspflichtiger Ein- und Auspendelnder nach
und von Offenbach41
Tabelle 3: Weiterführende und Berufliche Schulen in Offenbach42
Tabelle 4: Linienbezogene Fahrgastnachfragedaten im Jahr 202252
Tabelle 5: Geplante Gebietsentwicklungen55
Tabelle 6: Grundanforderungen an die Gestaltung eines "barrierefreien ÖPNV"
aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen70
Tabelle 7: Verkehrszeiten86
Tabelle 8: Standards Erschließungsqualität88
Tabelle 9: Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren im ÖPNV in der
Stadt Offenbach90
Tabelle 10: Bedienungsangebot der Stadt-Umland-verbindenden Korridore91
Tabelle 11: Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit92



Tabelle 12: Anforderungen an die Anschlussbindung an	
Verknüpfungspunkten/Systemknoten	92
Tabelle 13: Anforderungen an die Haltestellenausstattung	96
Tabelle 14: Ausstattungsmerkmale an multimodalen Verknüpfungspunkten	99
Tabelle 15: Anforderungen an das Mobilitätsmanagement	03
Tabelle 16: Übersicht Linien und Aufgabenträgerorganisationen	80
Tabelle 17: SPNV-Angebot	08
Tabelle 18: Übersicht regionaler Busverkehr	10
Tabelle 19: Übersicht Stadt-Umland-Busverkehre	11
Tabelle 20: Übersicht Stadtbusverkehre (Stand Juli 2022)	12
Tabelle 21: Bedienungsangebot der Stadtbuslinien im Überblick (Fahrplanstan	nd
Juli 2022)	13
Tabelle 22: Bereiche mit einer Bedienungsqualität im 30-Minuten-Takt oder	
geringer (HVZ) (Fahrplanstand Juli 2022)	15
Tabelle 23: Siedlungsbereiche und Einzelziele mit Erschließungsmängeln 1	18
Tabelle 24: Übersicht der Verknüpfungen an den definierten	
Verknüpfungspunkten	25
Tabelle 25: P+R-Angebot in Offenbach	28
Tabelle 26: B+R-Angebot in Offenbach	29
Tabelle 27: Fahrzeugbedarf bzweinsatz im Jahr 2022	31
Tabelle 28: Ausführungsstand der DFI-Anlagen in der Stadt Offenbach 13	32
Tabelle 29: Busbeschleunigte Lichtsignalanlagen	37
Tabelle 30: Endhaltestellen mit Wendemöglichkeiten im Stadtverkehr	
Offenbach1	41
Tabelle 31: Nicht barrierefrei ausgebaute Haltepositionen in der Stadt	
Offenbach1	43
Tabelle 32: Ein- und Aussteigerzahlen im SPNV	45
Tabelle 33: Nicht oder nur teilweise umgesetzte Maßnahmen und Prüfaufträge	е
des NVP 2017 – 2022	49
Tabelle 34: Entwicklung des Fahrzeugeinsatzes für die Stadtbuslinien	15
Tabelle 35: Emissionen Status Quo und NVP 2023 - 2027	19



## 14 Anhang

### Übersicht

Kap. 14.1 - Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

Kap. 14.2 – Umsetzungsstand Ausbau barrierefreie Haltestellen

Kap. 14.3 – Handlungskonzept VEP 2035

Kap. 14.4 – Übersichtskarten

Kap. 14.5 Synopse



### 14.1 Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

Der Bearbeitungsprozess des NVP 2023 – 2027 für die Stadt Offenbach wurde von einem Beteiligungsprozess begleitet, in dem die Ergebnisse und Anforderungen im Rahmen eines Beteiligungsprozesse mit Bürgerinnen und Bürgern sowie wesentlichen Akteuren aus der Stadt Offenbach und der Region rückgekoppelt wurden.

Abbildung 36: Gremien im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum NVP

## Kernteam •Amt für Planen und Bauen •Amt für Mobilität •Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz Verkehrsunternehmen • Nahverkehr in Offenbach GmbH Gutachter Kernteam •benachbarte Aufgabenträger • Akteure aus weiteren Fachabteilungen der Stadt Offenbach Stadtwerke Holding Regierungspräsidium Darmstadt Regionalverband Frankfurt RheinMain Landesbehörden Verkehrsunternehmen Fahrgastverbände Behindertenverbände •Weitere Anhörungsberechtigte nach §14 Abs. 5 Hess. ÖPNVG politische Gremien • politische Fraktionen der Offenbacher Stadtverordnetenversammlung Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung Online Vor Ort

Eine kontinuierliche Abstimmung der Ergebnisse und der methodischen Vorgehensweise erfolgte in einem **Kernteam**. Die Kernteamtreffen fanden in regelmäßigen Abständen statt.

Der **Arbeitskreis** zum NVP stellte den Informationsfluss zwischen wichtigen Akteuren sicher und bot zugleich den Rahmen, zentrale Meilensteine abzustimmen, fachliche Empfehlungen inhaltlicher und methodischer Art auszusprechen und die politischen Entscheidungen vorzubereiten. Der Arbeitskreis am



26.10.2020 wurde wegen der Pandemie abgesagt und schriftliche Stellungnahmen und Hinweise eingeholt; am 06.10.2022 fand der Arbeitskreis als Präsenzveranstaltung statt. Von den Teilnehmenden wurden u.a. folgende Themen erwähnt, die bei der Bearbeitung des NVP berücksichtigt wurden:

- Handlaufbeschriftungen für Blinde und Sehbehinderte Menschen zur besseren Orientierung beim Zugang zu Haltestellen
- Sammeltaxis in den Abendstunden an Veranstaltungsorten und Kombitickets
- Lesbarkeit von Fahrplänen (Beschriftung und Platzierung)
- Witterungsschutz und Verschattung an Bushaltestellen
- Mehr Sitzplätze an Haltestellen
- Umsetzung Barrierefreiheit im Gesamtsystem ÖPNV (Infrastruktur, Fahrzeuge, Fahrgastinformation, Zwei-Sinne-Prinzip), App und leichte Sprache, Barrierefrei-konzepte für Baumaßnahmen an Haltestellen und Haltestellenverlegungen
- Errichtung von sicheren Fahrradabstellanlagen (Fahrradboxen) an den S-Bahn-Stationen
- Verbesserte Anbindung zwischen DWD/ Kaiserlei/ Ledermuseum und OF-Hbf.
- Ausbau Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur
- Verbesserung Wegweisung und Radanbindung
- Wiedereinsetzung der Linien 45 am Mainufer Richtung Frankfurt
- Verbesserung Attraktivität, Ausstattung und Zugang OF-Hauptbahnhof
- Verbesserung Anbindung SPNV (Regionaltangente)
- Ausbau Mobilitätsstationen für multimodale Wegeketten
- Deutlicher vereinfachtes Tarifsystem in Offenbach und Frankfurt
- Einrichtung eines Schienenverkehrssystems in Offenbach
- Prüfung der Einrichtung eines On-Demand-Angebots
- Optimierung der Verknüpfung am Marktplatz

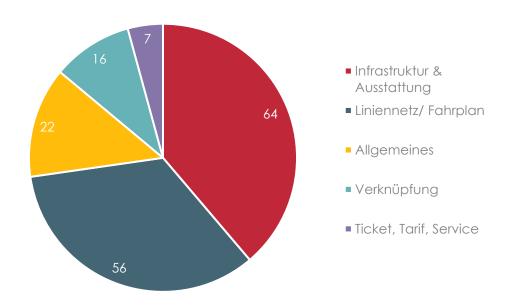
Ergänzend zu den Treffen des Arbeitskreises wurden politische Entscheidungsträger und –gremien über den Fortgang des NVP eingehend informiert. Diese Veranstaltungen im Rahmen des Prozesses zum NVP fanden am21.10.2020, am 4.7.2022 und am 27.9.2022 statt.

**Bürgerinnen und Bürger** konnten sich digital und vor Ort in den Prozess einbringen. Auf diese Weise konnten sie als (potentielle) Kunden des ÖPNV in Offenbach ihre Ideen und Anregungen kommunizieren, die im NVP Berücksichtigung finden.



Eine Online-Beteiligung fand im Zeitraum vom 22.10. bis 15.12.2020 statt. Die Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Ideen mithilfe eines Karten-Tools veröffentlichen, über andere Ideen durch eine Like- und Dislike-Funktion abstimmen und kommentieren. Auf diesem Weg haben 62 Personen 165 Ideen eingereicht. Für diese Ideen wurden insgesamt 2.594 Likes und 85 Kommentare abgegeben. Die Ideen wurden kategorisiert und für die weitere Bearbeitung aufgearbeitet. Abbildung 37 zeigt die Anzahl der abgegebenen Ideen nach Kategorie.

Abbildung 37: Abgegebene Ideen im Rahmen der Online-Bürgerbeteiligung



Die Top-Ideen in der Kategorien Infrastruktur & Ausstattung und Liniennetz/Fahrplan sind:

- Verlängerung der Straßenbahnlinien 12 und 16 nach Offenbach Hbf.
- Einführung einer Ringstraßenbahn in Offenbach
- Ersetzen der Linie 101 durch eine moderne Straßenbahn auf separaten Rasengleisen
- Führung der Straßenbahn nach Bieber und Rumpenheim
- Führung der Straßenbahn nach Tempelsee
- Schaffung einer Busverbindung zwischen Offenbach und Frankfurt Ostend durch die Linie M32 im 20-Minuten-Takt bzw. durch die Linie 103 im 30-Minuten-Takt
- Buswendeschleifen und -ladestationen nicht in Wohngebieten einrichten
- Einrichtung einer neuen Buslinie 109 aus (Heusenstamm-) Offenbach Süd über Offenbach Hbf. und Westend und Kaiserlei



- Einführung eines Busangebots am Sonntagmorgen vor 8 Uhr
- Verlängerung der Linien 103 und 107 über An den Eichen nach Bieber-Ost

In den weiteren Kategorien wurden folgende Ideen von den Besucherinnen und Besuchern der Website unterstützt:

- Gemeinsame Tarifzone f
   ür Frankfurt und Offenbach
- Einrichtung einer S-Bahn-Station An den Eichen
- Abstimmungen der Planungen der Stadt auf die Verkehrswende
- Sanierung und Gestaltung der Tunnelstationen
- Verknüpfung der ÖPNV-Jahreskarte mit dem Fahrradverleihsystem
- Kostenfreie Jahreskarte für Senioren

Ergänzt wurde das Beteiligungsangebot durch eine Informationsplattform zur Erstellung des NVP über die Webseite der Stadt Offenbach (https://www.offenbach.de/stadtwerke/mobilitaet/mobilitaet-von-morgen/nahverkehrsplan/nahverkehrsplan-2023-2027.php (abgerufen am 2.12.22)).



## 14.2 Umsetzungsstand Ausbau barrierefreier Haltestellen

HP-Nr.		<b>Haltestelle</b>	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonder- borde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurge- führte Sonderborde)	gestuffe Bordhöhe 22cm+16cm (spurgeführte Sonderborde)	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (>1,50m bei h>22cm; >2,50 bei h<22cm)	
18	HK III	BÜ Waldstraße	sa	2019		1		1	6,57	vollständig barrierefrei
19	HK III	BÜ Waldstraße	se	2019		1		1	5,21	vollständig barrierefrei
49	HK III	Arndtstraße	se	2020		1		1	4,52	vollständig barrierefrei
51	HK I	Hauptbahnhof	sa	2021		1		1	4,80	vollständig barrierefrei
52	HK I	Hauptbahnhof Marktplatz Bus-	se	2021		1		1	4,80	vollständig barrierefrei
83	HK I	steig 3	-	2023		1		1	16,00	vollständig barrierefrei
114	HK I	Klinikum OF West	sa	2016		1	1	1	3,50	vollständig barrierefrei
130		Kaiserlei West- seite	sa	2017		1		1	2,50	vollständig barrierefrei
227	HK III	Taunusstraße	sa	2020		1		1	4,15	vollständig barrierefrei
236	HK III	Rohrmühle	se	2018		1	1	1	3,32	vollständig barrierefrei
237	HK III	Rohrmühle	sa	2018		1	1	1	2,43	vollständig barrierefrei
245	HK III	Stadthalle	se	2019		1	1	1	4,68	vollständig barrierefrei
246	HK III	Stadthalle	sa	2019		1		1	5,25	vollständig barrierefrei
301	HK III	Fachackerweg	sa	2020		1	1	1	2,50	vollständig barrierefrei
302	HK III	Fachackerweg	se	2020		1		1	2,85	vollständig barrierefrei
303	HK III	Kaiserleistraße	sa	2020		1	1	1	2,60	vollständig barrierefrei
304	HK III	Kaiserleistraße	se	2020		1	1	1	2,90	vollständig barrierefrei
305		Kaiserlei Ostseite	se	2022		1	1	1	2,40	vollständig barrierefrei
306		Kaiserlei Ostseite	sa	2022		1	1	1	2,50	vollständig barrierefrei
307	HK III	Max-Willner-Platz	sa	2020		1		1	2,85	vollständig barrierefrei
308	HK III	Max-Willner-Platz	se	2020		1		1	4,90	vollständig barrierefrei
309	HK III	August-Bebel- Ring Ludwigstr./Leder-	sa	2020		1	1	1	3,70	vollständig barrierefrei
310	HK III	museum Ludwigstr./Leder-	sa	2020		1		1	4,70	vollständig barrierefrei
311	HK III	museum	se	2020		1		1	4,50	vollständig barrierefrei
313	HK III	Odenwaldring	sa	2019		1		1	2,50	vollständig barrierefrei
314	HK III	Odenwaldring	se	2019		1		1	1,95	vollständig barrierefrei
316	HK III	Odenwaldring	sa	2019		1	1	1	2,35	vollständig barrierefrei
317	HK III	Backstraße	sa	2019		1		1	3,15	vollständig barrierefrei
318	HK III	Backstraße	se	2019		1		1	3,40	vollständig barrierefrei
319	HK III	Merianstraße	sa	2019		1		1	3,15	vollständig barrierefrei



HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonder- borde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurge- führte Sonderborde)	gestuffe Bordhöhe 22cm+16cm (spurgeführte Sonderborde)	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (≥1,50m bei h≥22cm; ≥2,50 bei h<22cm)	
320	HK III	Merianstraße Bert-Brecht-	se	2019		1	1	1	3,50	vollständig barrierefrei
321	HK III	Straße Bert-Brecht-	sa	2019		1		1	2,90	vollständig barrierefrei
322	HK III	Straße	se	2019		1		1	2,75	vollständig barrierefrei
323	HK III	Gravenbruch- weg	sa	2019		1		1	3,95	vollständig barrierefrei
324	HK III	Gravenbruch- weg	se	2019		1		1	3,80	vollständig barrierefrei
326		Dietzenbacher Straße		2019		1		1	2,95	vollständig barrierefrei
		Dietzenbacher	se			I		ı		_
327	HK III	Straße Ostpreussen-	sa	2019		1		1	2,75	vollständig barrierefrei
328	HK III	straße	se	2019		1		1	3,30	vollständig barrierefrei
329	HK III	Friedrichsring	se	2020		1	1	1	2,30	vollständig barrierefrei
330		Polizeipräsidium	se	2021		1		1	5,50	vollständig barrierefrei
331		Polizeipräsidium Theodor-Heuss-	sa	2021		1		1	3,40	vollständig barrierefrei
332	HK III	Schule	se	2018		1	1	1	3,60	vollständig barrierefrei
333	HK III	Theodor-Heuss- Schule	sa	2018		1	1	1	2,95	vollständig barrierefrei
334	HK III	Goerdelerstraße	se	2019		1		1	4,20	vollständig barrierefrei
335		Goerdelerstraße	sa	2019		1		1	5,20	vollständig barrierefrei
337	HK III	Wetterpark	sa	2019		1	1	1	3,20	vollständig barrierefrei
338	HK III	Lichtenplatten- weg	se	2019		1		1	6,50	vollständig barrierefrei
339	HK III	Lichtenplatten- weg	sa	2019		1		1	2,45	vollständig barrierefrei
340	HK III	Feuerwache	se	2018		1	1	1	2,90	vollständig barrierefrei
343		Hebestraße	sa	2018		1	1	1	3,40	vollständig barrierefrei
344	HK III	Hebestraße	se	2018		1		1	4,50	vollständig barrierefrei
345		Alter Friedhof	sa	2018		1	1	1	2,50	vollständig barrierefrei
346	HK III	Alter Friedhof	se	2018		1	1	1	2,15	vollständig barrierefrei
347	HK III	Hafenbahn	sa	2018		1	1	1	3,35	vollständig barrierefrei
349	HK III	Mühlheimer Straße	sa	2018		1	1	1	3,05	vollständig barrierefrei
351	HK III	Marktplatz/Berli- ner Str.	_	2018		1	1	1	2,25	vollständig barrierefrei
352		Marktplatz/Berli- ner Str.	-	2018		1	,	1	1,75	vollständig barrierefrei
	HK III	Klinikum OF	se	2020		1		1	4,90	vollständig barrierefrei



				inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonder- borde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurge- führte Sonderborde)	gestuffe Bordhöhe 22cm+16cm (spur- geführte Sonderborde)	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (≥1,50m bei h≥22cm; ≥2,50 bei h<22cm)	
HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bc	Bordhöhe borde)	Bordhöhe 22cm (mi führte Sonderborde)	gestuffe Bo geführte S	Bodenindi	Breite der (≥1,50m b	
355 H	HK III	Neuer Fried- hof/Ulmenstr.	sa	2018		1		1	2,50	vollständig barrierefrei
	HK III	Neuer Fried- hof/Ulmenstr.	se	2018		1	1	1	2,40	vollständig barrierefrei
	HK III	Flurstraße	End	2018		1	1	1	2,45	vollständig barrierefrei
		Otto-Scheugen-					•			
359 H	HK III	pflug-Str. Otto-Scheugen-	sa	2019		1		1	3,90	vollständig barrierefrei
360 H	HK III	pflug-Str.	se	2018		1		1	3,90	vollständig barrierefrei
	HK III	Carl-Legien-Str.	sa	2018		1	1	1	2,25	vollständig barrierefrei
	HK III	Carl-Legien-Str.	se	2018		1		1	1,50	vollständig barrierefrei
	HK III	Industriegebiet	End sa	2018		1	1	1	1,80	vollständig barrierefrei
	HK III	Wetterpark	su	2018		1		1	1,95	vollständig barrierefrei
387 H	HK III	Klinikum OF West Warschauer	se	2020		1	1	1	2,60	vollständig barrierefrei
388 I	HK III	Straße	se	2020		1	1	1	1,85	vollständig barrierefrei
389		Warschauer Straße	sa	2020		1		1	2,00	vollständig barrierefrei
		Strahlenberger-	30							
390		straße Strahlenberger-	se	2021		1		1	4,80	vollständig barrierefrei
391		straße	sa	2019		1		1	1,50	vollständig barrierefrei
392 H	HK III	Feuerwache	se	2018		1	1	1	3,30	vollständig barrierefrei
395 H	HK III	Amsterdamer Straße	se	2020		1	1	1	5,05	vollständig barrierefrei
398 H		Markusplatz	sa	2019		1		1	2,05	vollständig barrierefrei
399 H	HK III	Markusplatz	se	2018		1		1	2,30	vollständig barrierefrei
400		Carl-Ulrich-Brü- cke	se	2017		1		1	4,50	vollständig barrierefrei
	HK III	Anhalter Straße	se	2017		1	1	1	3,55	vollständig barrierefrei
		Ernst-Reuter-						1		
	HK III	Schule	End	2019		1	1	1	2,00	vollständig barrierefrei
411		Inselsteg Inselsteg	sa	2019		1		1	3,00 4,50	vollständig barrierefrei vollständig barrierefrei
412		Hafenbrücke	se	2021		1		1	3,75	vollständig barrierefrei
413		Hafenbrücke	sa	2021		1		1	3,75	vollständig barrierefrei
414	ПК ІІІ	Friedensstraße	se se	2019		1	1	1	2,35	vollständig barrierefrei



HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonder- borde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurge- führte Sonderborde)	gestufte Bordhöhe 22cm+16cm (spurgeführte Sonderborde)	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (>1,50m bei h>22cm; >2,50 bei h<22cm)	
1	HK I	Alicestraße	se	2001-04	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
2	HK I	Alicestraße	sa	2001-04	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
3	HK I	Am Rebstock	sa	2001-04	1			1	2,90	weitgehend barrierefrei
4	HK I	Am Rebstock	se	2001-04	1			1	2,90	weitgehend barrierefrei
5	HK I	Andrestraße	sa	2001-04	1			1	4,30	weitgehend barrierefrei
6	HK I	Anne-Frank-Schule	se	2001-04	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
7		Anne-Frank-Schule	sa	2015	1			1	2,30	weitgehend barrierefrei
8	HK I	Anne-Frank-Schule	sa	2001-04	1			1	2,40	weitgehend barrierefrei
9	HK I	Ostpreussenstraße	sa	2001-04	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
10	HK I	Arendsstraße	se	2004	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
11	HK I	Arendsstraße	sa	2004	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
13	HK I	Arndtstraße	sa	2001-04	1			1	3,60	weitgehend barrierefrei
14	HK I	August-Bebel-Schule	se	2001-04	1			1	2,80	weitgehend barrierefrei
15	HK I	August-Bebel-Schule	sa	2001-04	1			1	2,70	weitgehend barrierefrei
16	HK I	BÜ Bieberer Str.	se	2001-04	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
17	HK I	BÜ Bieberer Str.	sa	2001-04	1			1	2,60	weitgehend barrierefrei
21	HK I	BÜ Waldstraße	se	2003	1			1	2,30	weitgehend barrierefrei
22	HK I	Beethovenschule	se	2001-04	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
23	HK I	Beethovenschule	sa	2001-04	1			1	4,10	weitgehend barrierefrei
24		Ostbahnhof	sa	1995	1			1	5,30	weitgehend barrierefrei
25		Ostbahnhof	se	1995	1			1	5,30	weitgehend barrierefrei
26	HK I	Biebernseeweg	se	2001-04	1			1	2,80	weitgehend barrierefrei
27	HK I	Biebernseeweg	sa	2001-04	1			1	3,20	weitgehend barrierefrei
28	HK I	Biebernseeweg	End	2001-04	1			-	1,70	weitgehend barrierefrei
29	HK I	Bildstockstraße	se	2004	1			1	2,80	weitgehend barrierefrei
30	HK I	Bildstockstraße	sa	2004	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
31	HK I	Bischofsheimer Weg	se	2004	1			1	2,30	weitgehend barrierefrei
32	HK I	Bischofsheimer Weg	sa	2004	1			1	2,20	weitgehend barrierefrei
33	HK I	Blücherstraße	sa	2001-04	1			1	2,60	weitgehend barrierefrei
34	HK I	Bürgerplatz	se	2001-04	1			1	6,50	weitgehend barrierefrei
35	HK I	EvRochow-Straße	sa	2002	1			1	2,60	weitgehend barrierefrei
36	HK I	EvRochow-Straße	se	2002	1			1	2,60	weitgehend barrierefrei
37	HK I	Erich-Ollenhauer-Str.	se	2002	1			1	3,10	weitgehend barrierefrei
38	HK I	Erich-Ollenhauer-Str.	sa	2002	1			1	3,50	weitgehend barrierefrei



				au / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonder- borde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurge- führte Sonderborde)	gestuffe Bordhöhe 22cm+16cm (spurgeführte Sonderborde)	en vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche [≥1,50m bei h≥22cm; ≥2,50 bei h<22cm)	
HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm borde)	Bordhöhe 22cm (mir führte Sonderborde)	gestuffe Bordhö geführte Sonder	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (≥1,50m bei h≥22cm; ≥2,50	
39	HK I	Finanzamt	se	2003	1			1	6,10	weitgehend barrierefrei
40	HK I	Finanzamt	sa	2003	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
41		Schreberstraße	se	2011	1			-	2,60	weitgehend barrierefrei
42		Schreberstraße	sa	2011	1			-	2,30	weitgehend barrierefrei
43	HK I	GeschwScholl- Schule	sa	2002	1			1	2,10	weitgehend barrierefrei
44	HK I	GeschwScholl- Schule	se	2002	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
45	HK I	Goethering	se	2018	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
46	НΚΙ	Goethering	sa	2003	1			1	4,40	weitgehend barrierefrei
47	НΚΙ	Grazer Straße	sa	2002	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
48	НΚΙ	Grazer Straße	se	2002	1			1	3,20	weitgehend barrierefrei
50	НК І	Hans-Böckler-Sied-		2001-04	1			1	2,25	weitgehend barrierefrei
50	HK I	lung Haydnstraße	sa se	2001-04	1			1	4,80	weitgehend barrierefrei
54	HK I	Hayanstraße	sa	2001-04	1			1	4,80	weitgehend barrierefrei
55	HK I	Hessenstraße	se	2004	1			1	1,60	weitgehend barrierefrei
56	HK I	Hessenstraße	sa	2004	1			1	2,80	weitgehend barrierefrei
57	HK I	Heusenstammer Weg	sa	2001-04	1			1	2,55	weitgehend barrierefrei
58	HK I	Heusenstammer Weg	se	2001-04	1			1	4,40	weitgehend barrierefrei
59	НΚΙ	Europaplatz	se	2001-04	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
61	НК І	Humboldstraße	sa	2003	1			1	2,60	weitgehend barrierefrei
62	HK I	Humboldstraße	se	2003	1			1	2,60	weitgehend barrierefrei
63	HK I	Kaiserstraße	se	2001-04	1			1	2,60	weitgehend barrierefrei
64	HK I	Kaiserstraße	sa	2008	1			1	5,40	weitgehend barrierefrei
65	HK I	Kasernenstraße	se	2003	1			1	2,20	weitgehend barrierefrei
66	НΚΙ	Ketteler Krankenhaus	se	2005	1			1	3,30	weitgehend barrierefrei
67	HK I	Ketteler Krankenhaus	se	2005	1			1	3,10	weitgehend barrierefrei
68	HK I	Kettelerstraße	sa	2001-04	1			1	5,00	weitgehend barrierefrei
69	HK I	Kettelerstraße	se	2001-04	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
70		Offenbach-Post	se	2007	1			1	2,10	weitgehend barrierefrei
71		Offenbach-Post	sa	2007	1			1	2,70	weitgehend barrierefrei
72	HK I	Kurhessenstraße	se	2001-04	1			1	4,50	weitgehend barrierefrei
73	HK I	Kurhessenstraße	sa	2001-04	1			1	4,50	weitgehend barrierefrei
74	HK I	Anton-Bruckner- Straße	se	2001-04	1			1	4,15	weitgehend barrierefrei





HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bav / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonder- borde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurge- führte Sonderborde)	gestuffe Bordhöhe 22cm+16cm (spurgeführte Sonderborde)	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (≥1,50m bei h≥22cm; ≥2,50 bei h<22cm)	
75	HK I	Anton-Bruckner- Straße	sa	2001-04	1			1	4,00	weitgehend barrierefrei
76	HK I	Lauterbornschule	se	2001-04	1			1	4,00	weitgehend barrierefrei
77	HK I	Lauterbornschule	sa	2001-04	1			1	2,90	weitgehend barrierefrei
78	НΚΙ	Lilistraße	se	2001-04	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
79	НΚΙ	Mainpark	se	2003	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
80	НК І	Mainpark	sa	2003	1			1	3,10	weitgehend barrierefrei
81	HK I	Marktplatz Bussteig 1	-	2003	1			1	8,50	weitgehend barrierefrei
82	HK I	Marktplatz Bussteig 2	-	2003	1			1	9,00	weitgehend barrierefrei
84	HK I	Marktplatz Bussteig 4	-	2003	1			1	10,00	weitgehend barrierefrei
85		Schloßstraße	sa	2006	1			1	2,10	weitgehend barrierefrei
86	HK I	Markwaldstraße	se	2004	1			1	4,20	weitgehend barrierefrei
87	НΚΙ	Markwaldstraße	sa	2004	1			1	4,00	weitgehend barrierefrei
88	HK I	Marstallstraße	se	2001-04	1			1	2,20	weitgehend barrierefrei
89	HK I	Marstallstraße	sa	2001-04	1			1	2,90	weitgehend barrierefrei
90	HK I	Mathildenplatz	se	2003	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
91	HK I	Mathildenplatz	sa	2014	1			1	3,50	weitgehend barrierefrei
92	HK I	Neuer Friedhof	se	2001-04	1			1	2,60	weitgehend barrierefrei
93	HK I	Neuer Friedhof	sa	2001-04	1			1	2,55	weitgehend barrierefrei
94	HK I	Neusalzerstraße	se	2001-04	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
95	HK I	Neusalzerstraße	sa	2001-04	1			1	4,40	weitgehend barrierefrei
96		Ringcenter	se	2011	1			-	2,70	weitgehend barrierefrei
97		Ringcenter	sa	2011	1			-	2,70	weitgehend barrierefrei
98	HK I	Ostendplatz	se	2011	1			1	5,00	weitgehend barrierefrei
99	HK I	Ostendplatz	sa	2011	1			1	4,00	weitgehend barrierefrei
100	HK I	Ottersfuhrstraße	sa	2004	1			1	4,70	weitgehend barrierefrei
101	HK I	Ottersfuhrstraße	se	2004	1			1	10,70	weitgehend barrierefrei
102		Justizzentrum	se	2007	1			1	4,47	weitgehend barrierefrei
103		Justizzentrum	sa	2007	1			1	4,43	weitgehend barrierefrei
104	HK I	Schloßpark	se	2004	1			1	1,70	weitgehend barrierefrei
105	HK I	Schloßpark	sa	2004	1			1	4,00	weitgehend barrierefrei
106		Eibenweg	se	2007	1			1	4,30	weitgehend barrierefrei
107	HK I	Schutzbaumstraße	sa	2004	1			1	5,00	weitgehend barrierefrei
108	HK I	Schutzbaumstraße	se	2004	1			1	5,70	weitgehend barrierefrei



HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonder- borde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurge- führte Sonderborde)	gestuffe Bordhöhe 22cm+16cm (spurgeführte Sonderborde)	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (≥1,50m bei h≥22cm; ≥2,50 bei h<22cm)	
109	HK I	Stadion Bieberer Berg	sa	2002	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
110	HK I	Stadion Bieberer Berg	se	2002	1			1	4,50	weitgehend barrierefrei
111		Eibenweg	sa	2007	1			1	7,70	weitgehend barrierefrei
112	HK I	Stadthalle	sa	2001-04	1			1	1,90	weitgehend barrierefrei
113	HK I	Stadthalle	se	2001-04	1			1	5,40	weitgehend barrierefrei
115	HK I	Klinikum OF	se	2001-04	1			1	5,70	weitgehend barrierefrei
116	HK I	Seniorenzentrum	sa	2003	1			1	3,10	weitgehend barrierefrei
117	HK I	Seniorenzentrum	sa	2003	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
118	HK I	Seniorenzentrum Ost	se	2003	1			1	6,80	weitgehend barrierefrei
119	HK I	Tempelseestraße	sa	2001-04	1			1	2,40	weitgehend barrierefrei
120	HK I	Tempelseestraße	se	2001-04	1			1	2,10	weitgehend barrierefrei
121	HK I	Theater/Messehallen	se	2001-04	1			1	2,60	weitgehend barrierefrei
122	HK I	Theater/Messehallen	sa	2001-04	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
123	HK I	Tulpenhofstraße	sa	2003	1			1	2,20	weitgehend barrierefrei
124	HK I	WSchramm-Straße	sa	2002	1			1	5,00	weitgehend barrierefrei
125	HK I	WSchramm-Straße	se	2002	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
126	HK I	Waldschule	sa	2001-04	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
127	HK I	Waldschule	se	2001-04	1			1	2,55	weitgehend barrierefrei
128		Theater/Messehallen	se	2005	1			1	6,30	weitgehend barrierefrei
129		Kaiserlei Westseite	se	2014	1			1	8,50	weitgehend barrierefrei
201	HK II	Schumannstraße	se	2009	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
202	HK II	Schumannstraße	sa	2009	1			1	4,40	weitgehend barrierefrei
204	HK II	Brüder-Grimm-Straße	se	2009	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
205	HK II	Brüder-Grimm-Straße	sa	2009	1			1	6,35	weitgehend barrierefrei
206	HK II	Buchhügelallee	sa	2009	1			1	5,71	weitgehend barrierefrei
207	HK II	Buchhügelallee	se	2009	1			1	8,32	weitgehend barrierefrei
208	HK II	Danziger Straße	se	2009	1			1	2,60	weitgehend barrierefrei
209	HK II	Danziger Straße	sa	2009	1			1	2,30	weitgehend barrierefrei
210	HK II	Dickstraße	se	2009	1			1	5,02	weitgehend barrierefrei
211	HK II	Dickstraße	sa	2009	1			1	5,30	weitgehend barrierefrei
212	HK II	Elisabethenstraße	se	2009	1			1	6,60	weitgehend barrierefrei
213		Carl-Ulrich-Brücke	sa	2016	1			1	4,00	weitgehend barrierefrei
214	HK II	Grenzstraße	se	2009	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
215	HK II	Grenzstraße	sa	2009	1			1	3,50	weitgehend barrierefrei



HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonder- borde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurge- führte Sonderborde)	gestufte Bordhöhe 22cm+16cm (spurgeführte Sonderborde)	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (>1,50m bei h>22cm; >2,50 bei h<22cm)	
216	HK II	Hainbachtal	se	2009	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
217	HK II	Hainbachtal	sa	2009	1			1	2,55	weitgehend barrierefrei
218	HK II	Buchrainweg	sa	2009	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
219	HK II	Kettelerstraße / Aldi	se	2009	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
220	HK II	Kettelerstraße / Aldi	sa	2009	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
221	HK II	Deutscher Wetter- dienst Deutscher Wetter-	se	2009	1			1	2,80	weitgehend barrierefrei
222	HK II	dienst	sa	2009	1			1	6,00	weitgehend barrierefrei
223	HK II	Landgrafenring	se	2009	1			1	4,00	weitgehend barrierefrei
224	HK II	Landgrafenring	sa	2009	1			1	2,53	weitgehend barrierefrei
225	HK II	Ludwigstraße	se	2009	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
226	HK III	Ludwigstraße	sa	2020	1			1	3,72	weitgehend barrierefrei
228	HK II	Oberhofstraße	se	2009	1			1	2,70	weitgehend barrierefrei
229	HK II	Oberhofstraße	sa	2009	1			1	4,80	weitgehend barrierefrei
230	HK II	Pommernstraße	sa	2009	1			1	4,80	weitgehend barrierefrei
231	HK II	Pommernstraße	se	2009	1			1	4,40	weitgehend barrierefrei
232	HK II	Rathaus	se	2009	1			1	15,00	weitgehend barrierefrei
233	HK II	Rathaus	sa	2009	1			1	15,00	weitgehend barrierefrei
234	HK II	Rhönstraße	se	2009	1			1	3,08	weitgehend barrierefrei
235	HK II	Rhönstraße	sa	2009	1			1	3,38	weitgehend barrierefrei
238	HK II	Caritas/Buchrainwei- her	End	2009	1			1	4,30	weitgehend barrierefrei
239	HK II	Tulpenhofstraße	se	2009	1			1	4,10	weitgehend barrierefrei
240	HK II	Senefelderallee	se	2009	1			1	3,60	weitgehend barrierefrei
241	HK II	Senefelderallee	sa	2009	1			1	2,68	weitgehend barrierefrei
242	HK II	Senefelderstraße	se	2009	1			1	4,40	weitgehend barrierefrei
243	HK II	Senefelderstraße	sa	2009	1			1	4,97	weitgehend barrierefrei
244	HK II	Sportzentrum Rosen- höhe	End	2009	1			1	1,85	weitgehend barrierefrei
247	HK II	Waldhofstraße	se	2009	1			1	2,74	weitgehend barrierefrei
248	HK II	Waldhofstraße	sa	2009	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
249	HK II	Waldschwimmbad	sa	2009	1			1	4,34	weitgehend barrierefrei
250	HK II	Waldstraße	se	2009	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
251	HK II	Waldstraße	sa	2009	1			1	1,96	weitgehend barrierefrei
252		Karl-Herdt-Weg	se	2009	1			1	2,35	weitgehend barrierefrei



HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonder- borde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurge- führle Sonderborde)	gestuffe Bordhöhe 22cm+16cm (spurgeführte Sonderborde)	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (≥1,50m bei h≥22cm; ≥2,50 bei h<22cm)	
253		Karl-Herdt-Weg	sa	2009	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
254		Bürgel-Ost	sa	2009	1			1	2,75	weitgehend barrierefrei weitgehend barrierefrei
255 312	HK III	Bürgel-Ost Buchrainweg	se se	2009	1			1	2,75 4,85	weitgehend barrierefrei
315	HK III	Odenwaldring	se	2017	1			1	2,65	weitgehend barrierefrei
325	HK III	BSC-Sportplatz	se	2019	1			1	4,75	weitgehend barrierefrei
358	HK III	Hamburger Straße	se	2019	1			1	2,60	weitgehend barrierefrei
364	HK III	Industriegebiet	se	2018	1			1	1,50	weitgehend barrierefrei
401		Eppsteiner Straße	se	2014	1			1	2,75	weitgehend barrierefrei
402		Eppsteiner Straße	sa	2014	1			1	2,75	weitgehend barrierefrei
403		Schönbornstraße	se	2014	1			1	2,75	weitgehend barrierefrei
404		Schönbornstraße	sa	2014	1			1	2,75	weitgehend barrierefrei
405		Sportzentrum Bürgel	se	2011	1			1	2,75	weitgehend barrierefrei
406		Sportzentrum Bürgel	sa	2011	1			1	2,75	weitgehend barrierefrei
407		Hans-Böckler-Sied- lung Hans-Böckler-Sied-	se	2011	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
408		lung	se	2011	1			1	3,30	weitgehend barrierefrei
244a	нк II	Sportzentrum Rosen- höhe	End	2009	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
357a	HK III	Flurstraße	End	2018	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
E01	E (HK I) E (HK	Kurhessenplatz	se	2001-04	1			1	4,40	weitgehend barrierefrei
E02	I) `	Kurhessenplatz	sa	2001-04	1			1	5,80	weitgehend barrierefrei
E03	E (HK	Bieber Waldhof	sa	2001-04	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
E04	E (HK I)	Bieber Waldhof	se	2001-04	1			1	3,10	weitgehend barrierefrei
E05	E (HK	August-Bebel-Ring	se	2001-04	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
E06	E (HK I)	Bieber Bahnhof	End	2005	1			1	4,40	weitgehend barrierefrei
E07	E (HK I) E (HK	Linzer Straße	se	2003-05	1			1	2,30	weitgehend barrierefrei
E08	1)	Nahestraße	se	2004	1			1	4,70	weitgehend barrierefrei
E09	E (HK I)	Nahestraße	sa	2004	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
E10	E (HK I)	Bremer Straße	sa	2001-04	1			1	4,65	weitgehend barrierefrei
E11	E (HK I)	Bremer Straße	se	2001-04	1			1	3,90	weitgehend barrierefrei



HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonder- borde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurge- führte Sonderborde)	gestufte Bordhöhe 22cm+16cm (spurgeführte Sonderborde)	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (≥1,50m bei h≥22cm; ≥2,50 bei h<22cm)	
E12	E (HK	Ernst-Reuter-Schule	se	2001-04	1			1	4,30	weitgehend barrierefrei
-12	E (HK	LITISI NOOTOI SCHOIC	30	2001 04	'			'	7,00	Wongonoria balliciolor
E13	1)	Ernst-Reuter-Schule	sa	2001-04	1			1	4,70	weitgehend barrierefrei
E14	E (HK I)	Diakoniezentrum OF	sa	2005	1			1_	3,10	weitgehend barrierefrei
E15	E (HK I)	Diakoniezentrum OF	se	2001-04	1		_	1	2,90	weitgehend barrierefrei
E16	É (HK I)	Friedrichsring	sa	2001-04	1			1	4,30	weitgehend barrierefrei

HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonder- borde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurge- führte Sonderborde)	gestuffe Bordhöhe 22cm+16cm (spur- geführte Sonderborde)	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (≥1,50m bei h≥22cm; ≥2,50 bei h<22cm)	
60	NVP23	Europaplatz	sa						8,00	nicht barrierefrei
348		Hafenbahn	se							nicht barrierefrei
350		Wilhelmsplatz	sa							nicht barrierefrei
365		S-Bahn Ledermuseum	se							nicht barrierefrei
366		S-Bahn Ledermuseum	sa							nicht barrierefrei
393	NVP18	Marktplatz Berliner Str. (W)	se							nicht barrierefrei
394		Amsterdamer Straße	sa							nicht barrierefrei
396	NVP18	Bieber Waldhof	se					1	3,10	nicht barrierefrei
397	NVP18	Bieber Waldhof	sa					1	2,70	nicht barrierefrei
415	NVP23	Nordring	sa							nicht barrierefrei
416	NVP23	Nordring	se							nicht barrierefrei
419	NVP18	Friedensstraße	sa						5,00	nicht barrierefrei



#### 14.3 Handlungskonzept VEP 2035

#### Maßnahmenübersicht VEP 2035 Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild Neuordnung der Verkehrsräume Pos. Maßnahmentitel Kurzbeschreibung Weiterführende Schlüsselprojekt Informationen uelibezug n eine flächendeckende Erreichbarkeit der Quell- und Zielpunkte im Stadtgebiet für alle Verkehrsteilnehmenden zu ermöglichen, sind die aktuelle munaler Aktionsplan Inklusion, Klimakonzept 2035, egebeziehungen und baulichen Gegebenheiten an Knotenpunkten, Kreisverkehrsplätzen, Unter- und Überführungen sowie weiteren Bestandsanalyse VEP OF 2022 werungsmöglichkeiten und Zugängen zum ÖPNV-System (Bsp. Aufzüge, Rampen) hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der bamierefreien ührung zu prüfen. Dabei sind neben der baulichen Ausprägung der Verkehrsanlagen (ausreichend dimensionierte Aufstellflächen, taktile Leitsyst Offenbach und Initiative ogsesniks Borde o. Å.) auch die zusätzlichen Angebote (z. B. Funktionsfähigkeit von Austigen) und Führungsangebote (u. a. ausreichende ehwegflächen aufgrund Gehwegparken) durch weitere Vor-Ort-Betrachtungen (voll untersuchungen (vgl. Maßnahme DZ = Nahmobilitätschecks) auf adtielebene zu begutachten. Speziell ist danauf zu achten, auch die Anforderungen mobilitätschengeschränkter Personen an Lichtsgnafanlagen (notenpunkten, Querungen bzw Radentscheid Offenbach "Für eine fahrradfreundliche Stadt Dauer der Grünzeit) zu berücksichtigen. In diesem Zuge sind auch bei Baumaßnahmen die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu Offenbach am Main" (2022) Im die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum grundlegend zu erhöhen, sind Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs sowie die Immerkellung von Verkehrsflächen (u. a. Vergrößerung der Grinfichen, Flüchenopferung für Fuß- und Radverkehr) in den einzehen Stadteilein grif Geschäftsberehen, Piläte) zu zurfün. Diese können beispielsweise durch Einhahnstraßenengelungen, Minimierung des Parksuchwierkeins oder teigerung der Aufenthaltsqualit n öffentlichen Straßenraum uch einer kompletten Verkehrsberuhigung (u. a. Shared Space, verkehrsberuhigter Bereich) der angrenzenden Streckenzüge umgesetzt werden. Fi ie Umsetzung der Maßnahmen ist die Bestandssituation inkl. der unterschiedlichen Anforderungen der Modalitäten (Fuß- und Radverkehr, Kfz und lffentlicher Verkehr) an den jeweiligen Örtlichkeiten/ Streckenzügen zu prüfen. Gegebenenfalls ist für die flächenhafte Umsetzung die Einrichtung nes Pilotprojektes (Einzelfallbetrachtung einer ausgewählten Örtlichkeit) zu überdenken, um weiterführende Erfahrungen zu sammeln und diese au ere Bereiche adaptieren zu können. Masterplan Offenbach am Main 2030, Bestandsanalyse VEP OF er Offenbacher Hauptbahnhof wird im Zuge der Rahmenvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn, dem Land Hessen, dem Rhein-Mair erkehrsverbund und dem Nordhessischen Verkehrsverbund planmäßig voraussichtlich ab 2026 barrierefrei ausgebaut. In Bezug auf die lmbau und Attraktivitätsstei arrierefreiheit sind unter anderem folgende Aspekte zu berücksichtigen: Barrierefreie Zugänglichkeit, ebenerdiger Ein- und Ausstieg an den ahnsteigen, Orientierungssysteme, geschützte Sitzmöglichkeiten. In diesem Zusammenhang soll in Zusammenarbeit mit die Bahn, der Stadt und de lätziere Hauptbahnfor (set 2019) das gesamte Bahnhoriegsbauke aufgewente tow moderistert und beleit werden. Die Planungen wurden durch 2022. Machbarkeitsstudie zum A3 des Hauptbahnhofs in Zusammenhang mit dem Empfangsgebäude Offenbach Hauptbahnhof (Februar 2022) ahnhofssanierungsprogramm ine Machbarkeitsstudie (erschienen im Jahr 2022) konkreitsiert und auf Realisierbarkeit geprüft. In diesem Rahmen ist eine abgestimmte Lädtebauliche Neuordnung und Revitalisierung des Bahnhofareals zu planen und umzusetzen. er derzeit drei Hektar große Mainuferparkplatz soll zukünftig neu gestaltet werden. Für die Umgestaltung der Flächen soll in naher Zukunft ein setalatungswettbewech mit den Themen Erholung, Naturraum, Wohnen und Parken (Messel Capitol Innenstatt) durchgeführ werden. Der Großteil ier Flächen soll zur Erholung zur Verfügung stehen. Da der Mainuferparkpitatz im Überschwermungsgebiet liegt und dementsprechend die esonderen Anforderungen zu berücksichtigen sind, sind von Beginn an Landschafts- und Umweltplaner-finnen in der Wettbewech miteinzubinden. A4 Umbau und Neugestaltung des Mainuferparkplatzes (2021), Masterplan Offenbach an Main 2030 usätzlich ist der Gestaltungsbeirat einzubeziehen. ei allen in Zukunft geplanten Neubau- und Umbaurombaben ist die Berücksichtigung der Anforderungen des Fuß- und Radwerkehrs sowie des Irischaftsverkehrs zwingend mit einzubeziehen. Dabei gelt es insbesondere um die Belange der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit und eine Gejüchst direkte und umwegamer Fuhrung innerhalb des Stadtgebieless für den Rad- und Fullwerkehr. Im Hinblick auf den Witschstreyerkehr sind be A5 Berücksichtigung des Rad-, Fuß-und Wirtschaftsverkehrs bei allen Neubau- und Umbauplanungen im er Planung beispielhaft ausreichende Liefer- und Ladeverkehrsflächen vorzusehen. Vor allem im Hinblick auf zukünftige Konversionsflächen und plante Gewerbegebiete im Offenbacher Stadtgebiet sollte diese Maßnahme Teil jedes Planungsschrittes sein. Diese Maßnahme ist eng mit den iteren Maßnahmen D1 (Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie) und E1 (Fortschreibung Radverkehrskonzept) verzahnt. er Masterplan Offenbach 2030 sieht eine Neuordnung des gesamten Bahnhofsareals (Hauptbahnhof Offenbach a. M.) vor. Auch der dazugehörige entrale Omnibus-Bahnhof sollte dabei aufgewertet werden: Die Fläche ist durch geeignete Planungen so zu verkleinem, dass eine Verlagerung und tandsanalyse VEP OF 2022 uordnung des zentraler A6 Omnibusbahnhofs und des Hauptbahnhofumfeldes (in chenoptimierte Aufteilung der Haltestellen erfolgt. Dabei sind die Anforderungen des ÖPNV-Betriebs zu berücksichtigen. Konkrete Aussagen zu de i werdenden Flächen werden bereits in den Aussrbeitungen im Rähmen des zugehörigen städtebaulichen Wettbewerbs getätigt. Hinsichtlich der riteren Planungen insi drozepte mit der Nahweriehrisorganisation und ggic der Deutschen Bahn aufzustellen. Die Ergebnisse der Planung) achbarkeitsstudie zur Straßenbahn durch Offenbach sind ebenfalls zu berücksichtigen. makonzept 2035 Luftreinhalteplan für den bschnitt: Arthur-Zitscher-Straße - Kaiserstraße) wurden im Rahmen des rechtlich verbindlichen Luftreinhalteplans bereits Beschränkungen der zul. schstgeschwindigkeit umgesetzt. Bei Bedarf sollen zur Berücksichtigung von begründeten Belangen beispielsweise der Verkehrssischerheit, der ftreinhaltung, der Lämrreduktion oder aufgrund einer Noveillierung der gesetzlichen Grundlage weitere Hauptverkehrsstraßen im Hinblick auf eine (3. Fortschreibung), standsanalyse VEP OF 2022 abochnitisweise) Verkehnbennitigung untersucht werden. Um negative Begleistefiskte zu vermeiden ist dabei das gesamte Sträuennetz zu betrachte bei derzeitige geseichnie Grundlage siest der Abweichnig von der innerfortiehen Regelgeschwindigeiet (50 km/h) auf innerfortlichen stuptverkehnsstraßen enge Gernzen. Die effektive Umsetzung dieser Maßnahme setzt dahre eine (bundesweite) gesetzliche Regelgeschwindigkeit vorzus. Diese Grundvoraussetzung leigt norit im Zusändigkeitsbereich der Stadt Offenbach am Main. A7 Analyse der Geschwindigkeiten und Flächenverteilung an Hauptverkehrsstraßen im

tandsanalyse VEP OF 2022

es Weiteren werden aktueil unterschiedliche Straßenabschnitte hinsichtlich einer Neuordnung der verflügbaren Flächen geprüft (z.B. Neuordnung dianstraße im Hinblick auf die Verhehrsberchigung).

Eines Müßnähmer Mirken sich in der Regel positiv auf die Läm- und Schadstoffbelastung aus, verringem die Trennwirkung von hoch belasteten traßenabschnitten, wirken sich positiv auf die Verkehrssichterheit aus und können zu einer Reduzierung des Flächerwerbrauchs für regelkonformer erkehrsandigen betragen. Femer wird durch diese Maßnähmen die Konkurransstutation des Unweitverbunds verhebesert.

Einklang der Maßnahme G4 (gesamtstädtisches Parkraummanagementkonzept) besteht durch die Fortschreibung der bestehenden

tellplatzsatzung die Chance, die dann enthaltenen Anforderungen und Hinweise auf Angemessenheit und Effektivität zu überprüfen und anzupass owie die nachhaltigen Mobilitätsformen zu fördern. Somit kann bei Gebäudeneu- und -umbauten Einfluss auf die nachzuweisenden Stellplätze für

rafifahrzeuge und Fahrräder genommen werden. Die Stellplatzsatzung ist in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität zu prüfen und rtzuschreiben.



Stellplatzsatzung (in Bearbeitung)



		Verkehrs- und Mobilitätsmanagement						_			203	5			ım Le		
Pos	. Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung (kurzerduterung der gepanten Einzermalknahmen)	Weiterführende Informationen Gueitezza	Schlüsselprojekt Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen	Ziel 1a Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2d	Ziel 2e Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3d	Ziel 4a Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 5a	Ziel 5c	Ziel 5d Ziel 5e
B1	Verbesserung der Verkehrssicherheit an unfallträchtigen Streckenzügen durch regelmäßige interne Audits	Aufgabe und Ziel der Stact Offenbach a. M. ist es, eine sichere Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen (Verkehrssicherungspflicht) und Gefahrenpotenziale im öffentlichen Straßenraum auf ein Minimum zu reduzieren. Mit der Richtlinie "Sicherheitsaudit von Straßenr (PGSV 206, 2019) hat die Porschungsgeselschaft für Straßen- und Verkehrswessen eine Grundlage geschäffen. Stredekraußge und Knotenpunkte standardisiert anhand verschiedener Aspekte der Verkehrssicherheit zu bewerten und Gefahrenpotenziale identifizieren zu können. Bei den internen Audits kann sich an der Richtlinie der PGSV orienteite werden. Die Unfallaßischet an Knotenpunkten und Streckenzügein im Stadgebeit können erhestandsanalyse entnommen werden. Die obt aufgeführten Unfallbereiche stellen keine abschließende Auflistung dar und sind durch eine weitere vertiefende Betrachtung zu ergänzen. Die Maßnahme ist sowohl auf Bestandsstrecken als auch Neubaumaßnahmen (z. B. Verbindungsstraße) fortlaufend durchzuführen und entsprechend zu evaluieren.						0 0				0 0			0 4		0 0
B2	Beteiligung Nahmobilität	Im Rahmen der Einführung einer nachhaltigen Nahmobilitäts-Fußwerkehrsstrategie (vgl. Maßnahme D1) ist die Einberufung eines anlassbezogenen Planungs- und Austauschformats einzurichten. Dieses soll beisielsweise dabei unterstützen, eine wegweisende Strategie für die Nahmobilität zu erarbeiten und durch die Beteiligung weiterer Akteure (z.B. HH, AD-C; Radentscheid, Fuß e. V., Behindertenbeirat, Schülerpartament, Verkehrsplanen etc.) möglichts vielfätige is deen und Amegungen einzufangen und diese bei der langfristigen Ausrichtung (Leitlnien) der Verkehrsplotie derzuplanen. Der Arbeitskreits soll in erster Linie eine beratende Funktion einnehmen, Schwachstellen identifizieren und diskutieren sowie bei der Umsetzung verkehrsplanenscher Maßnahmen unterstützen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022		+ +	+	+ +	+ +	+ +	+ +	+ (	+	0 +	+ 0	0 +	+ +	+ 0
В3	Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit und der Kommunikation	Die Öffentlichkeitsarbeit stellt eine wichtige Begleitmaßnahme jeglicher Maßnahmen unterschiedlicher Themengebiete und deren Umsetzung bzw. Konkreisierung dar. Das gezeitet Ansprechen von Zielgruppen durch Aktionstage oder Informationsveranstaltungen (pows. Fahrradaktionstag. Vorstellung der städischen Leifknichharder oder Erichsibserteich Elektronoblität Et-adestalen etc.) (Tördet die Nutzung neuer Angebebe und kann zeitgleich dabei unterstützen, Vorbehalte und Angste abzubauen und somit eine Anderung des Mobilitätsverhaltens herorden. Durch geignete Formate können zudem wertvolle Erfahrungsbericht gesammelt werden. Die Öffentlichkeitsarbeit muss dabei an die spezifischen Kenndaten unterschiedlicher Zielgruppen angepasst werden und kann individuel bzw. thematisch vanrieren. Auch die bestehenden Kanäle der Stadt Öffenbach am (Homopage, Sosial-Media) sind dabei zu integerieren und gd. auszubauen, um alle Bevölkenungspuppen (Jugendliche, Berufstätige, Senioren innen o. Ä.) gleichwertig anzusprechen und bei den Planungen - auch fachübengreifend - zu integrieren.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Mobilitätsfen), Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach "Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main" (2022)		0 0	+	+ +	+ +	+ O	+ 0	0 (	+	+ 0	0 0	0 0	0 0	0 0
B4	Ausweitung des schulfschen und betrieblichen Mobilitätsmanagements und Etablierung von Mobilitätskonzepten	Durch ein zielgerichtetes Mobilitätsmanagement kann die Verkehrsmittelwahl zugunsten der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Full Rad und ÖPNV) oder Verkehrsvermeidung beeinflusst werden. Dieses kann sowohl im betrieblichen als auch im schulischen Bereich Amendung finden und durch Benefits neue Anreize für die tägliche Verkehrsmittelluntzung setzen. Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind ansässige Unternehmen beispiehant über die Vorzüge der Einführung des RMIV-Jobtöckets, der Radverkehrsförderung (z. B. Fahrad-Lassing) oder auch eines weiterführenden Fullsprähmanagements sinkt der Analyse des Parkraummanagements zu informieren. Die Einführens dieser Maßnahmen obliegt dabei den Unternehmen und ist im Einzeffall mit der Nahverkehrsorganisation oder Jobrad-Anbietem abzustimmen. Zur Umsetzung wird die Teilnahme am Beratungs- und Caulifizierungsprogramm, Soldressen effiziert mobili "empfohlen. Das Programm Besser zur Schurt einerstützt bei der impliementierung und dauerhaften Umsetzung vom Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements und ist mit den ansässigen Schulen zu forcieren. Ein Bespiel dähr ist die Weiterführung vom Maßnahmen zur Schulwegischerung. Dabei soll das Hauptaupgements der gleet werden, Hauptashen für den Schulkverscher zu definieren und diese durch eine Überprüfung und Fortschreibung der bestehenden Schulwegislene in regelmäßigen Abständen zu forcieren. Ein Beständen zu forcieren sich sehänden zu forcieren sich sehänden zu forcieren die Beständen zu forcieren di			0 0		+ +	+ 0	+	+ 0	0		+ 0	+ 0	0 0	0 0	+ 0
B5	Regelmäßiges Straßenerhaltungsmanagement und bauliche Instandhaltung aller Verkehrsflächen	Teilweise ist der Zustand der bestehenden Infrastruktur (insbesondere Geh- und Radwege) in einem verbesserungswürdigen Zustand. Ein abgestimmtes Straßenerhaltungsmanagement (SEM) beabsichtigt eine systematische und effizierte Instandhaltung und forfatufende Ermeuerung der Straßeninfrastrukt. Mittels turmurmäßiger Zustanderfassung und -bewertung (ZEB pr. Visicobefahrung. 2. B. alle 5 Jahre) können Straßen- und Oberflächenschäden frühreitig erkannt. Folgeschäden vermieden und somit der Wert der Infrastruktur beibehalten werden. Die Ergebnisse werden bereits in einem digitatien Kataster außbereitet. Das bestehende Erhaltungsprogramm (Prioritätenreihung zur zeitlichen Festegung der Maßnahmen) sollte forfaufend durchgeführt und optimiert werden, um die bauliche Instandhaltung weiterhin sicherzusstellen und auszuweiten.	Bestandsanalyse VEP OF 2022		+ 0	0	0 0	0 0	0	0 +	+ (	+	0 +		0 +	+ 0	0 0
В6	Fortschreibung des bestehenden stadtweiten (digitalen) Straßenkatasters	Digitale Grundlagendaten (z. B. georeferenzierte Daten: Straßenkataster) helfen nicht nur im Rahmen der Verkehrsplanung, sondern sind auch interdisziplinär nutzbar. Mithilfe digitaler Datensätze, die in regelmäßigen Zeitabständen auf deren Aktualität geprüft werden, sind Planungsvorhaben erlinfacher zu koerdinieren und auch deren Aussirktungen zielgerichtet zu evaluieren. Das bereits bestehende digitale Straßenkataster der Stadt sollte auf eine effiziente Datenerfassung geprüft und regelmäßig fortgeschrieben werden.	Bestandsanalyse VEP OF 2022		0 0	0	0 0	0 0	0 0	0 +	0 (	0 0	0 +	0 +	0 (	0 0	+ 0
В7	Regelmäßige Verkehrskontrollen im Stadtgebiet (bspw. Fahrradstaffel)	Regelmäßige Verkehrskontrollen im Stadtgebiet stellen ein geeignetes Mittel dar, um die Verkehrssicherheit und die Einhaltung der Verkehrsregeln (bspw. Geschwindigkeits. oder Parkverstöße sowie Anliegerverkehre) zu erhöhen. Durch regelmäßige Kontrollen durch Polizei oder Ordnungsamt sin neben Geschwindigkeitsüberschreitungen unter anderem auch die Einhaltung der Verhaltensregeln in Fahrnadstraßen zu kontrollieren oder Parkverstöße zu ahnden, damit Radverkehrsanlagen und Gehwege freigehalten werden und der Betrieb des ÖPNV nicht durch haltendef parkende Fahrzeuge gestört wird.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung), d Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach "Für eine fahradfreundliche Stadt Offenbach am Main" (2022)		+ 0	0	0 0	0 0	0	0 0	0 (	) +	+ 0	+ 0	0 (	0 0	0 0
B8	Evaluation und Datenmanagement zur Verkehrsentwicklung	Um zukünftig die Wirksamkeit von durchgeführten Maßnahmen kurz- und langfristig bewerten zu können, ist eine angemessene Evaluation notwendig Die dranus gewonnenen Daten können bei der künftigen Aussichtung des Verkeinssystens und der Erstellung einer fortzuschreibenden Gesamtstrategie unterstützen. Die verkehrlichen Entwicklungen sind beispielhaft anhand folgender Daten zu evaluieren:  - Gegemüberstellung der Verkehrsmengen (Fuß- und Radverkehr, Krz-Verkehr) vor und nach der Umsetzung einzeiner Maßnahmen  - Dokumentation des Arbeitstanders Fortschrifts bei der Umsetzung einzeiner Maßnahmen pakele (Ibspw. Anteil der Netztücken im Radverkehrsnetz, Anteil der Fahrradstraßen am Gesamtverkehrsnetz, Gesamtanzahl von Raddsstellandigen etc.)  - Gegenüberstellung und Nutzerstatistik der Anzahl von Ausleihvorglängen von Sharing-Fahrzeugen  - Entwicklung der Elektromobilität und der Auswirkung auf die Luftqualität  - Auswertung der Unfallstatistik  - Bewertung (Nazazzitäspröfting der bestehenden Parkierungsanlagen und deren Auslastung  - Auswertung von Fahrgasstzahlen im ÖPNV	Bestandsanalyse VEP OF 2022	х	+ +	+	+ +	+ +		+ +	+	+	+ +	+ +		+ +	+ +



			Zukunftsorientierte Mobilitätsangebote						-		2	035			zum		
F	os.		Kurzbeschreibung (kurzerläuterung der geplanten Enzelmalinahmen)	Weiterführende Informationen Quellbezug	Schlüsselprojekt Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen	Ziel 1a Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 2a	Ziel 2b Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 3a	Ziel 3c	Ziel 3d Ziel 4a	Ziel 4b Ziel 4c	Ziel 4d Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5d Ziel 5d Ziel 5e
	C1	Schaffung von Voraussetzungen für Ladeinfrastruktur (Elektromobilität) im privaten und öffentlichen Raum	Um die Umstellung auf Elektromobilität im Stadtgebiet zu beschleunigen, ist ein flächendeckendes und bedarfsgerechtes Netz von E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum, in Quartiers-/ Sammelgaragen und vor allem für den privaten Bereich grundlegende Voraussetzung. Hierzu ist in einem ersten Schritt die Prüfung der Voraussetzungen betragt der konstenden Strominfrastruktur in Offenbach a. M. voranhen und mit dem kommunalen Versorger abzustimmen. Hierauf aufbauend ein Konzept zur Weiterentwicklung und zum Ausbau der Lade- und Strominfrastruktur zu entwickeln. Parallel dazu steigt mit zunehmender Anzahl der zugelassenen Elektrofahrzeuge auch die Nachfrage nach öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge (E-Autos sowie ggf. E-Scooter) stark an. Eine Erweiterung des bestehenden Systems von Ladestabionen an strategisch sinnvollen Offlichkeiten (bsyw. Einzelhandelsstandorte, zertrale Umstegsplätze, o. A.) im Stadtgebiet wird derzeit bereits geprüft. Die Voraussetzungen für die unterindische Infrastruktur werden in diesem Konzept nicht untersucht. Neben der Lokalisierung stradegisch sinnvoller Standorte ist darauf zu achten, das gesamte Stadtgebeit fäschendeckend und bedarfsgerecht auszustatent und eine möglichst konfliktree Platzierung der Ladesäulen (z. B. Konflikt mit Fußverkehr muss vermieden werden) zu ermöglichen. Die Grundstückeigentumsverhältnisse sind dabei ebenfalls zu berücksichtigen, Auch in halbörfentlichen Räumen (z.B. Parkhäusem) steigt das Interesse an E-Landeinfrastruktur. Aus diesem Grund sollten auch diese Räume in den Planungen berücksichtigt werden.		х	0 0	+ +	. +	+ +	+	0 0	0 0	0 +	0 0	0 0	+	0 0 0
	C2	Sukzessive Umstellung der ÖPNV-	Mit Hinblick auf die Klimaschutzziele wurden in den vergangenen Jahren bereits ca. 40 % (Stand 12/2021) der Busflotte im Offenbacher Stadtgebiet durch die Offenbacher Verkehrsbetriebe auf einen umweltfreundlichen Antrieb (Elektroantrieb) umgestellt. Die weitere schriftweise Umstellung der ÖPNV-Flotte auf Elektrobusse ist unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Förderprogramme voranzubringen und durch die Stadt zu unterstützen.	Lärmaktionsplan Hessen, 2020 (3. Runde) RP Darmstadt, Nahverkehrsplan 2018 - 2022		0 0	0 0	) +	+ +	+ (	0 0	0 0	0 +	0 0	0 0	0	0 0 0
	C3	Angebotserweiterung durch zusätzliche Mobilstationen an aufkommensstarken Örtlichkeiten	Mobilstationen sollen primär an hochfrequentierten Verknüpfungs- und Umsteigepunkten (SPNV und ÖPNV) errichtet werden. Sie ermöglichen die Nutzung bzw. den Umstieg auf andere Verkehrsmittel. Bestandteile von Mobilstationen können beispielsweise Leihfahräder, Fahrradabstellanlagen, E Ladeinfratsruktur, Carsharing et. sein. Im Stadlegbeit gilt bei sbiehr seche scholb-i-Stationen, an weichen der Beverung verschiedene Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt werden. Um das Netz der Mobilstationen weiter auszubauen, sind die bestehenden Anlagen in Abhängigkeit der Kapazität und der Nutzungshäufigkeit zu prüfen und ggf. weiter auszubauen. Zudem sind weitere potenzialträchtige Standorte im gesamten Stadigebiet zu lokalisieren. Die Rückgabe der Leihfahrzeuge sollte möglichst flexibel gestaltet und an allen Standorten möglich sein.			0 0	+ +	+ O	0 0	0 -	+ 0	+ +	+ 0	0 +	+ 0	+	0 0 0
	C4	Ausbau eines stadtweiten Carsharing-Systems	Neben den bestehenden Carsharing-Ausleihstationen (8 Flinkster-Stationen, 4 Stadtmobil-Stationen, 6 eMobil-Stationen), welche derzeit zum Großteil m Zentrum angesiedelt sind, sind speziell die Randbezirke an dieses System anzubinden und das Angebot dementsprechend zu erweitem. Die Standorte sollten dabei auch an den ÖPNV angebunden sein, d.h. in fußläufiger Reichweite zu Bus- und Bahnhaltestellen. Voraussetzung dabei ist die regelmäßige Andienung der Haltestellen um einen Umstleg auf das Sharing-System zu erreichen. Des Weiteren ist es simvoll, unterschiedliche Fahrzeugeltassen und -größen sowie unterschiedliche Ausstattungen (spsw. Grundausstatung der Fahrzeuge mit Kindersitzen) anzubieten, um einen größeren Nutzerkreis anzusprechen. Im Hinblick auf die Attraktivier unspsw. Grundausstatung des Sichtbarkeit und Beuhbarkeit inf den Kundenkreis zu erhöhen ist die Implementerung der Angebote in die digitate RMV-Mobilitätsplattform zu prüfen. Die Finanzierbarkeit des Carsharing-Systems ist indie die Ausweitung des Systems unter der Berücksichtigung der aktuellen Ausleihrungen und der weiteren Abstimmung mit den Betreibern zu foroieren. In diesem Zusammenhang bleibt auch eine mögliche Verbindung des Carsharing-Systems mit Nachbarstädten v. kommunen (z. B. Stadt Frankfurt am Main, Kreis Offenbach) zu prüfen und mögliche Fahrzeugibergabepunkte zum Beneden der Fahr abzustimmen. Eberfalls bleibt zu prüfen, ob das System als free-floating Konzept (nicht stationsgebunden) oder stationsgebunden ausgeführt werden sollte. Die Umsetzung und Erweiterung des bestehenden Systems ist unter diesem Aspekt zu prüfen. Des Weiteren sollte geprüft werden ob die Bedienung der "Letzten Meile" mit Carsharing-Systeme sinnvoll genutzt werden könnte.			0 0	+ +	+ 0	0 0	0 (	0 0	0 +	0 +	0 0	+ 0	+	0 0 0
	C5	Ausweitung des Fahrradverleihsystems im Stadtgebiet	in Offenbach a. M. gibt es bereits verschiedene Möglichkeiten. Fahrräder auszuleihen, darunter sowohl konventionelle Fahrräder, E-Bilkes oder auch E Lastenräder. Um eine weitere Steigerung des Radverkehts im Modal Spilt zu erreichen, ist eine flächendeckende Ausweitung der vorbandere Standorte zu verheiten und over allem die Randbezirke durch neue Stationen zu vernetzen. In diesem Rahmen sind die Finanzierbardet sicherzustellen und die Ausleihvorgänge an den einzelnen Stationen zu evaluieren und im Bedarfsfall die Kapazzität der bereitgestellten Leihfahrräder auszuweiten. Auch die Möglichkeit der Fahrzeugrückgabe an beliebigen Stationen sollte beliebahten werden, um die Flexibilität des Systems stadtweit gewährleisten zu können. Im Hinblick auf die Attraktivierung des Angebots und um die Sichtbarkeit und die Buchbarkeit für den Kundenkreis zu erhöhen ist die Implementerung der Angebote in die digitale RAM-Mobilitäspstänform zu prüfen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022		0 0	+ +	+	0 +	+	+ O	0 +	0 +	0 0	+ 0	+	0 0 0



		Fußverkehr						Ü			20	35			zun			
Pos	s. Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung (kurzeräulterung der gepanten Einzelmaßnahmen)	Weiterführende Informationen Quellbezug	Schlüsselprojekt Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen	Ziel 1a	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2b	Ziel 2c Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3c	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4d	Ziel 5a Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5e
D	Erstellung und Einführung einer nachhaltigen Nahmobilitäts-/ Fußverkehrsstrategie	Im Fokus des Handlungsfeldes «Fußverkehr> sollte die Erarbeitung einer Gesamtstrategie für eine fußverkehrsfreundliche Stadt mit konkreten Aussagen hinsichtlich einer systematischen Stärkung des Fußverkehrs in den Quartieren und Stadtteilen stehen. Die zu erarbeitende Fußverkehrs stategie ist bei allen knüftigen erkerbs- und stadtpalenerischen Maßnahmen, die den Fußverkehrs betreffen, als strategischer Ansatz leitend und sollte die Weichen für die künftige Ausrichtung der Nahmobilität im Stadtgebiet stellen. Ebenfalls ist die Beteiligung der Nahmobilität maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität des Fußverkehrs B2) denkbar, welches folgende Themen im Rahmen der Gesamtstrategie aufwirft: 1) Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität des Fußverkehrs 21 Durohjängige Wegeverbindungen durch barrierefreie und ausreichend dimensionierte Gehwege 3) identfüßzeung und Minimierung von Gefahrenstellen 4) Gleichberechtigte Aufteilung der Straßenräume und Steigerung der Aufenthaltsqualität 5) öffentlichkeitsarbeit 9) Finanzierungsmöglichkeiten/ Dinglichkeitsreihung vorhandener Streckenzüge zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, Stärkung des Fußverkehrs durch sichere Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen, Geh- und Radwege ohne Behinderungen)	Bestandsanalyse VEP OF 2022	x	+ +	+	0 .	+ +	+ +	+	+ +		+ +	+ +	<b>+</b> 0	+ +	+	+ 0
Di	Durchführung von Nahmobilitäts- 2 bzw. Fußverkehrs-Checks in allen Offenbacher Stadtteilen	Um im nächsten Schritt die Verkehrssicherheit, die Belange der Barrierefreiheit sowie weitere Komfortmerkmale für den fußläufigen Verkehr in allen Stadtteilen zu gewährleisten und fortschreitend weiterentwickeln zu können, sind die Gegebenheiten vor Ort durch entsprechende Detailbetrachtungen zu vertiefen. Die Durchführung von weiteren Nahmobilitäts- bzw. Fußverkehrs-Checks (siehe Handbuch: Nahmobilitäts-Check Hessen) auf Stadtteilebene wird dabei für die künftige Identifikation von Schwanstetellen und weitere Bangeine (E. B. fehlende Gueungestellen, unzureichende Gehwegdimensionierungen und weitere Barrieren oder Besonderheiten) unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger und ggt, weiterer Akteure empfohlen. Zudem sist mahmen einer nachhältigen Nahmobilitäts- bzw. Fußverkehrsstrategie (vpl. Maßnahme D1) eine turnusmäßige Durchführung der Nahmobilitäts- bzw. Fußverkehrs-Checks in regelmäßigen Abständen (tspw. alle 10 Jahre) einzuführen, um das Verkehrsnetz nach dem aktuellen Stand der Technik abprüfen zu können. Zentrale Inhalte auf Stadtteilebene können u. a. sein:  1) Ausweitung Tempo 30/ Verkehrsberuhigte Bereiche in Geschäfts- oder Aufenfhaltsbereichen  2) Erreichbarkeitsanalysen der zentralen Quell- und Zielpunkte durch ausreichend dimensionierte barriere- und störungsfreie Gehwege  3) Untersuchung des ruhenden Verkehrs (Gehwegarken)  4) Mögliche Umgestaltung der Straßenräume zur Ernöhung der Aufenthaltsqualität  5) Vermetzungs- und Zugangsmöglichkeiten zu anderen Verkehrsnitteln (Rad, ÖPNV/ SPNV)  8) Überprüfung der Querungsmöglichkeiten zu anderen Verkehrsstraßen			+ +		0	0 0	0 0			+ -	+ +	+ +	<b>→</b> 0		+	+ 0
D	Prüfung einer zusätzlichen Fuß- und Radverbindung über die Bahnlinie am Leonhard-Eißnert- Park (Anbindung Grünring an Laska- Brücke)	Die Stadt Offenbach a. M. verfolgt mit dem Freiraumentwicklungsprogramm das Ziel, an strategisch relevanten Orten zusätzliche Querungsmöglichkeiten in Form von attraktiven Fuß- und Radverbindungen in umliegende Erholungsräume zu schaffen. Darunter zählt eine neue Fußgänger-/ Fahrradbrücke über die Bahntrasse am Leonhard-Eildnert-Park zur schnelleren Arbindung des Grünnings an die Laska-Brücke. Eine mögliche Umsetzung ist im Rahmen der weiteren Nahmobilitätsstrategie (vgl. Maßnahme D1) zu prüfen und mögliche Gestaltungsbeispiele (kombinierte Fuß- und Radbrücke) zu erarbeiten.	Freiraumentwicklungsprogramm (2020)		0 0	0	0	0 0	0 0	+		0	+ 0	0 (	0 0	0 0	0	+ 0
D	Einheitliches Fußwege- Beschilderungskonzept	Ein stadtweit einheitliches Fußwege-Beschilderungskonzept bringt den Vorteil der Wiedererkennung mit sich und kann die Verkehrssicherheit durch ein durchdachtes Wegeleitsystem erhöhen. Die bestehenden Beschilderungselemente sind anhand der eindeutigen Ausweisung relevanter Quell- und zeiepunkte und deren Erkennbarkeit im Stadtgebiet zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Die Beschilderungselemente sind dabei - wie teilweise bereits umgesetzt - durch Minutenangaben zu ergänzen. Durch die zusätzliche Angabe und einem lückenlosen Beschilderungssystem kann der Komfort für Zufußgehende gesteilgert werden. Derzeit gibt es bereits ein erstes Pilotprojekt *IntenfloDe - Gestaltung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems*, welches sich unter anderem mit dieser Thematik auseinandersetzt. Eine mögliche Einbindung der Überprüfung des aktuellen Beschilderungssystems im Rahmen der Nahmobilitätssystems.	Bestandsanalyse VEP OF 2022. Stadt Offenbach am Main "InterMoDe - Gestaltung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems"		0 (	0	0	0 0	0 0	+	+ +	0	0 +	+ (	0 0	0 0	0	0 0
D:	Prüfung Fuß- und Radverbindung über den Main (Isenburger Schloss – Fechenheim/ Rumpenheim – Maintal)	Der Masterplan 2030 stellt die Vorzüge zusätzlicher Querungsmöglichkeiten zwischen der Stadt Offenbach a. M. und der angrenzenden Frankfurter Gemarkung über den Main im Abschnitt des neuen Hadreinerteis bis nach Maintal vor. Neben einer möglichen Mainquerung für Zufügehende und Radfährende in Verlängerung der Schlössstraße als Verkrüpfungspunkt zum Fechenheimer Mainlogen besteht aktuell ab dem Arthur-von-Weinberg-Steg - mit Ausnahme der Fährverbindung am Rumpenheimer Schlöss- eine zusätzlich knapp 8.6 km lange Verbindungslücke bis nach Maintal. Die Machbarketz ur Umsetzung weinberer Querungsmöglichkeiten (Einfichtung oder Ausweitung der Fersonenfähre oder bau von Fül- und Raddnicken) sind in diesem Bereichen zu prüfen. Dabei ist darauf zu achten, sinnvolle Standorte mit hohem Nachfragepotenzial zu erkennen, um so den nicht-motoristeren Individualverkehr zu fören.	Masterplan Offenbach am Main 2030		0 (	0 0	0	0 0	0 0	+	+ +	0	0 0	0 (	0 0	0 0	0	+ 0



			Radverkehr			Е	Beul	rteilı	ıng	der	Ein		maß 035		me	n zu	m L	eitb	ld
P	os.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung (kurzenduterung der gepanten Einzelmaßnahmen)	Weiterführende Informationen Quellbezug	Schlüsselprojekt Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen	Ziel 1a	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 5a	Ziel 5c	Ziel 5d Ziel 5e
1	E1	Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und Neu- Definition eines Haupt- und Ergänzungsnetzes	Mit der Fortschreibung des bestehenden Radverkehrskonzeptes der Stadt Offenbach a. M. (2007) soll die Förderung des Radverkehrs weiter sichergesteilt und der Modal Spilt-Anteil am Gesamtverkehr weiterhin gesteiligert werden. Neben den bisherigen Aktivitäten (bspw. Verkehrsversuch Sprendlinger Landstraße, Einrichtung (unechter) Fahrradstraßen in Stadtgebiet er Projekte Bikkof-Freigabe von Einstraßen für der Radverkehr) sind die Radverkehr im Stadtgebiet er Projekte Bikkof-Freigabe von Einstraßen für der Radverkehr) sind die Radverkehr und mithilfe einer Gesamtstrategie geeignete Maßnahmen für die sichere und direkte Wegeführung des Radverkehrs im Stadtgebiet und darüber hinaus zu definistraßen gerichten der Stadten der Freigen und mithilfe einer Gesamtstrategie geeignete Maßnahmen für die sichere und direkte Wegeführung des Radverkehrs im Stadtgebiet und darüber hinaus zu definistraßen einer Ansterden von der Stadten der Verlag der relevanten Quell-Zielpunkte – Bestandssuhahme des Radvegenetzes (u. a. Art der Radverkehrsanslage, Oberflächenart und -zustand (vgl. Maßnahme B5), Dimensionierung der Anlagen, Aufmahme der vorhandenen Raddststellanlagen, Barrierefleiheit) – Aufmahme von Netzlücken – Aufmahme von Netzlücken – Füdung der wegweisenden und touristischen Beschilderung (einheitliche Gestaltung) – Uerknigfungsmöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln (z. B. B+R-Anlagen an SPNV-Halten oder Mobilstationen) – Verschripfungsmöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln (z. B. B+R-Anlagen an SPNV-Halten oder Mobilstationen) – Zusammenfassendes Maßnahmenkonzept zur Verbesserung des Radverkehrs inkl. Dringlichkeitsbewertung und Grobkostenschätzung Eberfalls sint in diesem Rahmen die steigenden Flächenanforderungen im Rahmen der Elektromobilität und/ oder der zunehmenden Nutzung von Lastenfahrrädem zu berücksichtigen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Vereinbaung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach "Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main" (2022)	х	+ +	. +	+ +	+ +	+ -	+ +	+ +	+ +	+ +	0	+ 0	+	+ +	+ +
•	E2	Umsetzung von durchgängigen, qualitätsvollen, schnellen Verbindungen in den Stadtteilen und Beseitigung vorhandener Netzlücken	Herstellung eines lückenlosen und gut ausgebauten Netzes an Radrouten über das gesamte Stadtgebiet. Im Rahmen der Bestandsaufnahme des VEP konnten diverse Netzlücken (Teilabschnitte der nachfolgend genannten Streckenzüge) im Stadtgebiet identifiziert werden, die im Rahmen der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption (vgl. Maßnahme E1) weiter zu konkretisieren sind. Die Streckenabschnitte sind der Bestandsaufnahme zu entnehmen.  Für diese und ggf. weitere Abschnitte des Haupt- und Ergänzungsnetzes sind weiterführende Maßnahmen (u. a. Reduzierung der Ktz-Geschwindigkeit und Führung im Mischverkehr bzw. Ausweitung der Fahrradstraßen oder eine Neuauffeilung des Straßenraums zugunsten des Radverkehrs) unter Berücksichtigung der weiteren Verkehrsträger und einer künftigen Flächenauffeilung der Straßenquerschnitte zu erarbeiten. Ebenfalls sind darin Strecken zu berücksichtigen, die aktuell durch minderbreite Radverkehrsanlagen geprägt sind. Diese sind ebenfalls im Rahmen einer detaillierten Bestandsaufnahme zu erfassen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach "Für einer fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main" (2022)		+ (	) +	+ +		+ (	0 +	+ +	+ 0	+ +	+	0 0	0	+ 0	0 +
	E3	Freigabe relevanter Einbahnstraßen für den Radverkehr	Die Stadt Offenbach a. M. hat in der Vergangenheit durch die Freigabe zahlreicher Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (z. B. Falltorstraße, Große Marktstraße, Bleichstraße zw. Waldstraße und Wilhelmsplatz, Austraße) den Grundstein für ein direktes und zusammenhängendes Radverkeinsnetz gelegt. Die freigegebenen Abschnitte sind mithilfe der Maßnahme E1 (Fortschreibung des Radverkeinskozepts) nien Gesamtkonzept einzubinden und giv weitere Abschnitte Einbahnstraßen freizugeben-Ernfalls ist die Freigabe zukünftiger Einbahnstraßen für die Befahrung in Gegenrichtung per Rad von Beginn an zu prüfen und im Einzelfall direkt umzusetzen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022		0 0	0	+ (	0 0	0 (	0 +	+ -	+ 0	+ +	0	0 0	0	0 0	0 0
•	E4	Umsetzung Radschnellverbindung in Richtung Frankfurt/ Hanau (FRM 8) (Machbarkeitsstudie läuft)	In der Potenzialanalyse des Landes Hessen (www.schneiller-radfahren.de) wurde unter anderem die Verbindung Frankfurt a. M Offenbach a. M Hanau als potenzielle Radischneilverbindungen (bis zu 3.000 Radfahrende [nur beurstätig Pendiende) jim Durchschnitt) identifiziert. Derzeit ist eine Machbankeitsunterschung im Bearbeitung, weiche im Ergebnis eine geeignete Streckenfilhung bzw. Vorzugsvariante auf Basis des Nutzen-Kosten-Faktors und verschiedener Rahmenbedingungen (Anbindungen Quell- und Zielpunkte, Umwelteinflüsse, baulinde Eingriffe etc.) liefem soll. Die Stadt (Offenbach begleiter diese Planungen bereits und sollte die Bestrebungen zur Umsestrung der Radischneitundig auf Basis der erheblichen Vorteile für Pendeinde nach Frankfurt und Hanau auch zukünftig unterstützen und weiterverfolgen. Die Planungen der Radischneilweitsbunding sind ebenfalls im Gesamfünczeit (vgl. Malanhme E1) zu integrieren.	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Machbarkeitsuntersuchung FRM 8 (Regionalverband FrankfurtRheinMain), Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen (www.schneller-radfahren.de),	х	0 0	0	+ +		+ (	0 +		+ 0	+ +	0	0 0	0	+ 0	+ 0
-	E5	Etablierung der Fahrradstraßen im Gesamtsystem	Die Verhaltensregeln in Fahrradstraßen scheinen im Stadtgebiet teilweise für Imitationen und Nutzungskonflikte zwischen dem Kfz-Verkehr und Radfahrenden zu sorgen. Daher ist für die Etablierung der Fahrradstraßen eine welterführende Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Maßnahme B3) und Eftäiderung der Verhaltensgrundsätze für Bürgeninen und Bürger zu empfehlen. Dies könnte durch die Anbringung unfindmändnstafen, Aktionstagen in den bestehenden Fahrradstraßen direkt vor Ort oder auch durch gesonderte Informationsveranstaltung ggf. mithilfe der Polizei/ Ordnungsamt durchgefühlt werden. Auch sollten im Bereich der Fahrradstraßen ermehnte Verkehrskontrollen (vgl. Maßnahme B7) staffinden, um u. a. Nutzungskonflikte durch erhöhte Kfz-Geschwindigkeiten oder unerfaubten Verkehren (z. B. nur Anlieger erlaubt) zu vermeiden und den Komfort für Radfahrende zu erhöhen. Auch die Möglichkeiten, die Sicherheit für Radfahrende zu diesen Bereichen durch die Redurging des Durchgangsverkehrs und dem Wegfall von Kfz-Stellplätzen oder dem Einsatz von modalen Filtern zusätzlich zu erhöhen, bleibt weiterhin zu prüfen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung/ Mobilitätsforen)		+ 0	0 0	0 (	0 0	0 (	0 +	+ (	0 0	+ +	0	0 0	0	+ 0	0 0
1	E6	Ausbau und Modernisierung von Radabstellanlagen an reievanten Umsteigepunkten und Zielen	Für die Förderung des Radverkehrs ist neben einem flächendeckenden und sichereren Radverkehrsnetz das Vorhandensein von modernen Abstellanlagen ein wichtiger Faktor. Dabei kann es sich je nach vorhandenem Fahradaufkommen und Standortpotenzial (z. B. S-Bahrhöfe. Stadtzentrum - Marktiplatz, Hauptbahnhöf etc.) um Fahrradbügel, Fahrradboxen, Sammelschließanlagen, Fahrradstationen bzw. Fahrradparkhäuser o. ä. handein. Der Handlungsbedarf durch neue Anlagen oder der Erweiterung bzw. Modernisierung der vorhanderen Abstellmöglichkeiten (tspw. Hauptbahnbahnhöf) ist im Rahmen einer gesonderten Bedarfs-/ Bestandsanalyse (ggf. Maßnahme E1) auch in Zusammenhang mit Mobilistationen (Maßnahme C3) zu erfassen. In diesem Zusammenhang sind weitere Fördermöglichkeiten und Handlungsempfehlungen für den Ausbau zu benennen und ebenfalls Flächenpotenziale für Lastenfahrräder oder Anhänger zu berücksichtigen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung), Klimakonzept 2035 (2020), Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach "Für eine fahrradfreundliche Stadt Offenbach am Main" (2022)		0 +	· 0	+ +	+	+	0 +	+ -	+ +	0 +	+	0 0	0	+ 0	0 0
1	E7	Machbarkeitsuntersuchung für weitere Radschnell-/ Raddirektverbindungen in Nord- Südachse in Richtung Rodgau/ Dieburg	Unter Berücksichtigung der Maßnahme E4 wurde im Rahmen der Potenzialanalyse des Landes Hessen (www.schneiler-radfahren.de) auch die Achse Offenbach a. M Rodgau - Dieburg (Korridor Nr. 38) mit einem entsprechenden Potenzial (im Durchschnitt 800 Radfahrende [nur benfrätät) Pendelndel por 70 ag) für eine Radschneil-Vaddirichtvetreindung benannt. Mithlie einer durchgängigen Verbindung in Richtung Süden könnten weitere Potenziale erschlossen werden und der Komfort für Radfährende in den Kries Offenbach und darüber hinaus erheblich verbessert werden. Der benannte Komfort beilbt mit Unterstützung des Regionalverbandes Frankfurffbenhänklin durch eine vertrefende Machbarkeitsuntersuchung zu prüfen und auf Basis der daraus herausgehenden Nutzerpotenziale bzw. dem Nutzen-Kosten-Faktor weiterzuverfolgen.	Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen (www.schneller-radfahren.de)		0 0	0	+ +	+	+ (	0 +	+ -	+ 0	+ +	0	0 0	0	+ 0	+ 0



		Öffentlicher Verkehr (Bus- und Bahnverkehr)			E	Beur	teilu	ıng	der	Ein		naßı 035	nahı	nen	zur	n Le	eitbi	d
os.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung (warendunning der geparten Enzelmalinahmen)	Weiterführende Informationen Quelbezug	Schlüsselprojekt Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen	Ziel 1a Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2e	Ziel 3a Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 3d Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4d	Ziel 5a Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5d
F1	Weiterverfolgung und Umsetzung der im Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach am Main genannten Maßnahmen	Derzeit befindet sich der Nahverkehrsplan (2023 - 2027) in der Überarbeitung bzw. Fortschreibung. Folgende beispielhafte Maßnahmen sind im abstellen Nahverkehrsplan erthalten und sind nach Möglichkeiten urterstützend zu berücksichtigen:  Deerzeibung der Livertifizung und Einnfottung neuer Haltestellen zur fühlendeckenden und vohrontnahen ÖPNV-Anbindung  Stärkung der Zuvertisstigkeit und Pürktlichkeit des Busangebott, ober der Verhrünfung seischen SPRV/ OPN am Hauptverkehrsknotenpunkt Markplatz  Prüfung, Sicherstellung und erhetlichte Gestätlung des bannieretlenen Zugangs (inkl. Scherstellung der Verständlichkeit für alle Personengruppen)  Mängelbeseitigung Motermiserung der Haltestellen (Digitaliserung, Auferhaltsqualtät, Überdachung, soziale Sicherheit, Sitzmöglichkeiten, Begrünzung der Haltestellen (Digitaliserung, Auferhaltsqualtät, Überdachung, soziale Sicherheit, Sitzmöglichkeiten, Zweigheisper Aufbau der Bestandsstreck im Abschnitt Offenbach Ost - Hanau	Nahverkehrsplan 2018 - 2022. Bestandsanalyse VEP OF 2022		+ +		+ +						+ +	+	+	0 +	+	+ (
F2	Weiterführung der Straßenbahn in der Offenbacher Innerstadt der Offenbacher Innerstadt eines höheweitigen OFBN-Systems auf allen potenzialstarken Hauptachsen	in Zusammenarbeit mit dem RMV und der Stadt Frankfurt am Main wird aktuell eine Macharbeitsstudie für die (Wieder-)Erinkfung bzw. Verlängerung der Frankfurter Stagelsehahnlinnlien (Linien 15, 10) in das Stadtgebeit Offenbachs eranbeite. Danie werden aktuell versobieden megliche Streckenvarianten zur Anbindung des Stadtzentrums (beispielsweise über die Innenstadt und/ oder den Hauptbahnhof) bis in die Stadtfeile Bürgel und Rumperheim unterstucht.  Derzeit wird die sich auf Freskriter Gemarkrung im Betrieb befreiliche Strefenbach bis zur Stadtgenazo Offenbachs (Liniskieg) in Businien 103, 120).  Derzeit wird die sich auf Freskriter Gemarkrung im Betrieb befreiliche Strefenbach bis zur Stadtgenazo Offenbache (Liniskieg) in Businien 103, 120).  Derzeit wird die sich auf Freskriter Gemarkrung im Betrieb befreiliche Stadt Frankfurt am Main verbessert werden. Zusätzlich ein 103, 120).  Derzeit werden von der der derzeit der	Machbarketsstudie für die Verlängerung der Straßer-Nach verlängerung der Stadigebeit, Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung)	х	0 0		+ +		0 +				0 +	0 (	0 0	0 +	0	+ (
F3	Weiterverfolgung der bestehenden Planungen zu der Regionaltangente Stüd (in Planung: Rhein-Main- Verkehrsverbund)	na katuellen Reginannen Nahverdehersplan (RNVP) des RNV wird unter anderem die Regionaltangente Süd mit S-Bahn-Charakter als wichtige Verbindungsstrecke für die Zukunft vorgestellt. Ziel der geplanten Erhoticklungsachtes ist se, eine direkte Verbindung zwischen dem Frankfurer Flughafen und dem Kreis Offenbach und danie niegeschlossen der Staut Offenbach am Main zu schaffen. Folgende Haltepunks ein dir den absuleien Planungen angedsächt: 1) Flughafen zum mannt 3, 2) Frankfurt Süd, 3) Offenbach Hbf, 4) Offenbach Ost, 5) Rodgau, 6) mögliche Weiterführung bis nach Seilgenstadt in Offenbacher Stadigebeits sollen nach derzeitigenen Planungsstand sowohl der Hauptbahnhof als auch der Bahnhof Offenbach Ost direkt angebunden werden. Damit Kann künftig einz zuwertseigen Verbrungs auchseh der Statut und dem umliegenen Fiben-Main-Gebeit missant reiterander Osself Zeilbeziehungen hergestellt werden. Zusätzlich sollen bestehende Engalsse in Richtung der Stadt Frankfurt am Main nachhalig abgebaut werden.	Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP), Klimakonzept 2035		0 0		+ +		0 +				0 +	0 (	0 0	0 +	0	0 (
F4	Weiterverfolgung zusätzlicher S- Bahnhaltepunkt Waldheim im Kontext der regionalen Planung	Der nejsnale Flüchernutzungsplan aus dem Jahr 2010 erhfüllt bereits este Überdegungen für einen zusätzlichen S-Bahn-Haltsprakt im Bereich Wardeheim erfallig der bestehendes Gehinnenstrades Birktung Mührblem aus Marki Hansu (185 St.). Die Umerstang eines zusätzlichen Haltspraktes (Ulimenstrade) wurde in der Vergangenheit von der Deutschreiß Bahn inzbesondere aufgrund der Notwendigkeit eines zweiter Gleises mit einem negativen Nutzen Konten-Falbro beitegt und die weiteren Flamungen auf dieser Bassie verworfen. Des ein Haltsprakt in diesem Bereich nach wie vor eine direkte Zugangsmöglichkeit zum Schleinenverlicht für Anwohnende der Stadttelle (Rumpenheim und Walcheim sowie tellweise der Stadt Mihheim ans Man sohaft, wurde die dese im Rahmen des "Stadt und Land Dalogs" zum regionale Ermködungspraceg der Stadt Mihheim am Man neu aufgeworfen. Dies schließt eine Umsetzung an der westlichen Stadtgreice zu Walcheim-Süd ein und könnte in Verbründig mit der zusätzlich erganderende Polizienhochschile und der Einkrödung des "Augenwäßgebiets" Auswirkungen auf die damalige Nutzen-Kosten-Analyse (MAA) haben.	Masterplan Offenbach am Main 2030		0 0	+	+ (	0 0	0 0				0 +	0 (	0 0	0 +	0	0
		Mühlheim am Main/ Kreis Offenbach und der Deutschen Bahn konkretisiert werden.	Lärmaktionsplan Hessen, 2020						_		4	4			$\perp$		L	4
F5	Lämminderung durch Schallschutzmaßnahmen an Bahnkörpern	pulgrund der Schaldlichen Lamenteilsungen durch des Banntverseiner Sollen aus restreitenden Bannstreitener - Gout prantutur - Josepper und - door) Görfenbach - Deschöder il Banninderiende Schallschutzmaßhamhen (z. B. in Prom von Schallschutzwährden, Schienensteglaschnimungen Schienensteglasingfern und Unterschottermatten) ergriffen werden. Die Maßnahmen betreffen die Streicke zussischen dem Öffenbacher Hauptbahnhof und Offenbach ob C. Gemäß dem Lamsnaheungsprogramme der Deutschen Bahn sind die Vorplantungen bereits kontreiteiste und selberste abgeschössen, sodass in Kürze erste Planfeststellungsverfahren beginnen. Der geplante Baubeginn der Lärmschutzwände ist nach aktuellem Stanf für das Jahr 2024 vorgesehen und die Planung solle von der Statt Öffenbach begliebt erwerten.	(3.Runde), RP Darmstadt		0 0	0	0 (	0	+ 0	0	0 0	0 0	0 0	+ (	0 0	0 0	+	0 0
F6	Taktverbesserung/ Angebotserweiterung am Hauptbahnhof	Der Hausptahnhoft in Offenbach a. M. ist derzeit lediglich an den Regionalbahrwerkehr (RESO, RESO, RESO) angebunden. Sahalminien werten statel nicht über den Hauppbahnfol gelünft. Zum Fahrplanwerbel ein Desember 2025 ergeben sich durch Veränderung bei den Fahrzeiten der Fernverlehrszüge für den Nahwerkehr neue Möglichkeiten der Fahrzeiten (Verstehrszüge für den Nahwerkehr neue Möglichkeiten der Fahrzeiten werden, der Dickurt in einzugkrichten Angebotserweitenung der S-Bahnen mit Integration des Haupbahnhofs und oder eine weltere Taktverdichtung im Regionalverkehr möglich und sinnvoll ist, um einen welteren zurreihen Haltepunkt in Offenbach a. M. zu schaffen. Die Anhrholung des Manglichatzes solle desbud zuringen beibehänden werden und die Möglichkeiten zur Anhrholung des Haupbahnhofes durch den S-Bahn-Verkehr geprüft werden. Neben der Erschließung von welterem Fahrgastpotenzial kann der Haupbahnhofes gür, in seiner Funktion gestärkt und des nezertwie Unterstehren der Fischließung von welterem Fahrgastpotenzial kann der der Parchastung der Schaffen der Schaffen der Verkehren geprüft werden. Neben der Erschließung von welterem Fahrgastpotenzial kann der der Parchastung der Schaffen der Verkehren geprüft werden. Neben der Erschließung von welterem Fahrgastpotenzial kann der der Parchastung der Schaffen der Verkehren der Verkehr	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteligung) Nahverkehrsplan 2018 - 2022, Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP)		0 0	) +	+ (	0 0	0 0	+		+	0 +	0 (	0 0	0 +	0	0 (
F7	Wahrung der interessen Offenbachs beim weiteren Planungsprozess des Fernbahntunnels	Der Fembahntunnel in Frankfurt am Main ist eine geplante Baumaßnahme mit dem Ziel, die Kapazitäten im Verkehrsknoten Frankfurt zu erweitern. Weitere positive Effekte sollen ein besserer Verkehrsablauf mit klürzeren Fahrzeben sowie pünktlichere Zügen sein. Für die Machbarkeitsstuße zum neuen Fembahntunnel wurse ein vollkäniger Untersuchungsraum definiert, der von der Niederdiese Brücke über den Frankfurter Hauplachharbof Richtung Osten bis nach Übernad und Fechenheim führt. Ergebnis der Machbarkeitsstuße ist, dass die Unsetzung des Fembahntunnels möglich ist und sollte sich dass das die verkenheit und technisch betest Varlante dar und ist dam dit Grundage für die weitere Planung, Ergebnis der Machbarkeitsstuße war ebenso, dass die Nort- und südmainische Anbindung Richtung Hanau möglich ist und so eine Überdastung der Anschlussstrecken verhindet werden kann. Daraus kann sich für die Stadt Offenbach die Channe ergeben, die Anbindung des Offenbacher Hauptbahnhofs zu verbessern. Innerhalb der Prozessbeteiligung gilt es, diese Channe aufzugreifen und welterzuverfolgen.	www.fernbahntunnel-frankfurt.de, Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP)		0 0	0	0 0	0 0	0 0	+	+ 0	. +	0 +	0 (	0 0	0 0	0	0 0
F8	Sicherung der künftigen Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV	Adgrund der vereinbarten Einspaanungen im OPNV wurde die Fahnleistung ab dem 4. Jul 2022 im Vorgleich zur verberigen Fahrleistung um nuch 500 000 Klimmer verringert – das ensproht ehns 14 Prozent der bisherigen Fahrleistung. Die Augkabe für die Zaustrist est, eine Stratege für die Sicherung der künftigen Finanzierungsmöglichkeiten eines bezahlbaren OPNV-Spriems bei einem qualitativ hochwertigen Angebot aufzustellen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Mobilitätsforen)		0 0	+	+ 0	0	0 0	+	0 +	+	0 +	0 (	0 0	0 +	0	0 0
Eð	Erweiterung der Taxi- Fahrzeugflotte (barrierefreie Taxen) zur Beförderung von Menschen mit Behinderung	Im Studigebiet der Studt Offenbach verkeinen aktuell nur eine geringe Anzahl an Fahrzeugen, die für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen ausgelegt sind. Die Schaffung von erforderlichen Voraussettungen zur Erwelterung der Fahrzeugfotte mit geeigneten Fahrzeugen für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen ist zu prüfen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Mobilitätsforen)		0	0 +	+	0 0	0	0 0	0	+ 0	0 +	0	0 0	0	+ 0	0



		Motorisierter Individualverkehr (fließend und ruhend	i)					Ī			2	035			n zu			
Pos.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung (xurzerdurerung der gepanten Einzelmaßnahmen)	Weiterführende Informationen Quelbezug	Schlüsselprojekt Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen	Ziel 1a	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3c	Ziel 3d Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5d Ziel 5e
G1	Umsetzung der geplanten Verkehrsverflüssigung durch adaptive LSA-Steuerung (in Planung)	Durch die bereits geplante und teilweise schon umgesetzte Verkehrsverdissigung, welche aus einer technischen Antinistung und Erneuerung sowie einer verkehrstechnischen Optimierung der Lohstignatisteureung besetzt, sollen neben der Verbesserung des Verkehrsfusses auch die verkehrsfusses auch die verkehrsfusses such die verkehrsfusses such die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen (z. B. NO <sub>4</sub> ) auf hoch belasteten Streckenabschnitten dauerhaft reduziert werden. Neben den Belangen des Kfz-Verkehrs, sind auch die Belange des Füßer und Kritur-Zischen-Zischen Straße (Abschnitzen Zuge wurden bereits u. a. die Mainstraße (Abschnitz zwischen Speyerstraße und Arthur-Zischen-Zisch), die Berinter Straße (Abschnitz zwischen-Lössaße und Bieberer Straße), die Berinter Straße (Abschnitz zwischen-Lössaße und Bieberer Straße), die Berinter Straße (Abschnitz zwischen-Lössaße und Bieberer Straße), die Berinter Girtäße siet Anfang 2021 umgesetzt. Die weiteren Streckenzigies sind im Rahmen der Verkerbsverfüssigung bereits in Planung und sind weiternin umzusetzen.	Stadt Offenbachbach am Main, Bestandsanalyse VEP OF 2022		0 0	+	0 +		+	+ 0	+	+ 0		+	0 +	0	+ 0	0 0
G2	Neubaumaßnahme der Verbindungsstraße zwischen Mühlheimer Straße und der B 448	Durch eine zweispurige Verbindungsstraße zwischen der B448 und der Mühlheimer Straße soll die Verkehrsführung im Offenbacher Osten neu geordnet werden. Dadurch soll die Entwicklung des Offenbacher Ostens gemäß dem Masterplan 2030 ermöglicht werden. Die Verbindungsstraße soll darüber hinaus für eine Entalsstung der sohn heute lahr- und abgabelasteten Strechenabschnitte im Bereich der Bleberof Straße und im weiteren Verlauf auch der Unteren Grenzstraße Songe tragen. Als Engebnis einer Machbarkeitsstudie und eines begleitenden natur- und artenschutzrechtlichen Glatachtens soll die Verbindungsstraße als zweispurig ausgebaute, 800 Metter lange Trassentifinung entaling der Seßanstraße an Schneckenberg verlaußen. Hierzu soll die bestehende Straße. Am Schneckenberg' für den Autoverkehr auf rund sieben Meter verbreitert und mit einem Fuß- und Radweg ergänzt werden. Ein weiteres Ziel ist es, die Bieberer Straße und die Untere Grenzstraße mit Radwegen und Begrünung alleenartig aufzuwerten und zu attraktiven Straßenztigen zu entwicken. Des Weiteren wird für die Bieberer Straße ein Rückbau (je eine Richtungsfahrbähn) angestrebt.  Im Rahmen von vertiefenden Planungen (u. a. zur angestrebten Verkehrsführung) sollen die bishergen Ergebnisse kurzfrisig weiter konkretisiert und gr. überanbeitet werden. Bei einem insgesamt positiven Gesamtergebnis unter Beachtung aller relevanten Belangen soll diese Maßnahme	Masterplan Offenbach am Main 2030: Machbarkeitsstudie Verbindungsstraße zwischen Mühlheimer Straße und der B448, Koalitionsvertrag 2021 - 2020 "Stadt im Aufbruch gestalten." (2021)	х	0 0	0 0	0 +		+	0 0	+	+ 0		۰ 0	0 0	0	+ 0	+ 0
G3	Verkehrsberuhigung Bürgel	weiterverfolgt werden.  Der Ortskem von Bürgel soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Machbarkeit und Wirkung sind durch entsprechende verkehrstechnische Untersuchungen zu prüfen und zu konkretisieren. Bei insgesamt positivem Gesamtergebnis, unter Beachtung aller Belange, soll die Maßnahme	Masterplan Offenbach am Main 2030		+ (	0 0	0 0	0 0	+	0 0	0	0 0	+ +	- 0	0 0	0		+ 0
G4	Erstellung eines gesamtstädtischen Parkraummanagementkonzepts	weiterverfolgt werden.  An den öffentlichen Raum bestehen vielfältige Nutzungsansprüche. Das Parken von Kfz stellt dabei einen besonders komplexen Bereich dar. Der nuhmende Kfz-Verkehr dominiert viele Straßenräume im Stadtgebiet. Der Flächenbedarf des nühenden Verkehrs geht häufig zulästen der Auferhaltstqualität, der Verkehrssicherint, der verfügbaren Geh- und Radwegbreiten, Abstafflischen für Räder, Lieferverkehr und städtischen Grünflächen. Der nuhmende Kfz-Verkehrs stellt damit mehrflach im Konflikt zum definierten Leitbild.  Angesichts der begrenzten Flächenverfügbarteil ist zu prüfen, inwiedem bieher als Kfz-Parksum genutzter öffentlicher Raum für anders Zwecke zur Verfügung gestellt werden hann. Hieffür ist zaglegich die Bereitstellung erforderlichen eilematiever Verkerbungen sowie ein seiegnete Neuordnung von Kfz-Parksungebote nerforderlich. Dies kann z. B. über Quartiersgaragen erfolgen. Im engen Zusammenhang hiemst stelkt sich die Frage, welche kommunale Infrastrukt zur die Fröderung der Elektromobilist erforderlich sein wich Die Verfügsen der wicht zu Ladeinfrastruktur am Straßenrand wird den dies bezüglichen Bedarf voraussichtlich nicht in vollem Umfang decken können.  Die Stadt Offenbach am Main hat in der Vergangenheit bereits mehrere Projekte und Maßnahmen in Zusammenhang mit den o. g. Teilaspekten auf den Weg gebracht. Diese vorliegenden Konzepte sind aufzugreifen und zu einem integrierten, zukunftsorientlierten Gesamtkonzept für den ruhenden Kfz-Verkehr im derffellichen Raum weiter zu entwickeln. Teilaspekte, die in diesem Zusammenhang in einem integrierten Kontext betrachtet werden sollten, sind:  - Frässung der bestehenden Stellplatznachfrage und des Stellplatzangebots im Stadtgebiet (vgl. Maßnahme B8)  - Ausweitung von Anwohner- bzw. Bewohnerparkzonen  - Prüfung der Einrichung und des Betriebs von Quartiersparkplätzen und -garagen bei Neubauvorhaben und bei besonders belasteten Bestandsquartieren  - Parkarummanangement und - überwachung  - Kröszer für eine stadtverträgliche Abwicklung des Li	Bestandsanalyse VEP OF 2022	x	+ (	0 +	+ +		+		*		+ +		* * *			* *
G5	Etablierung von Quartiersgaragen und Öffnung des privaten Parkraums für Drittnutzer	Im Zusammenhang mit Maßnahme G4 (gesamtstädtisches Parkraummanagementkonzept) können Quartiersgaragen dazu beitragen, den Parkdruck im öffentlichen Raum zu verringern und die dadurch freiwerdenden Flächen anderen Zwecken zuzuschreiben. Durch die Öfftung (und gaf, auch kostendeckende Finanzierung durch langfristige Verträge) von privaten Parkflächen, z.B. von privaten Freiflächen oder Supermarktparkplätzen in den Nachtstunden, für Bewohnende und Besuchende kann Parkraum für Anwohnende geschaffen und der Parkraumbedarf im öffentlichen Straßenraum der Quartiere verringert werden.	Parkraumuntersuchung für die erweiterte Innenstadt von Offenbach am Main (2020), Bestandsanalyse VEP OF 2022		0 0	0 0	0 (	0 0	0	+ 0	0	0 0	+ +	- 0	0 0	+	+ +	+ 0
G6	Ausweitung des bestehenden Parkleitsystems (in Planung)	Oas Parkieltsystem ist im Gesamtkontext der Maßnahme G4 (gesamtstädtisches Parkraummanagementkonzept) zu erweitem. Mit dem bestehenden Parkieltsystem werden K1z-Fahrende mithilfe von statischen oder leist ofyanischen Anzeiger informationstafeln zum nächstgelegenen freien öffentlichen Parkplatz geleitet. Ein flächendeckendes Parkieltsystem kann das Auffinden freier Parkhauskapazitäten vereinden und so Parksuchverkehr im innerstädtischen Raum verinigern. Aktuell ist das Leitsystem hauptsächlich an den Hauptzufahrtsstraßen (z. B. Bedniers Straße, Waldstraße, Kalesstraße sowie Scholiofstraße) positioniert und bindet über zehn dynamische und neun statische Anzeigen verschiedene Ziele/ Parkierungsanlagen im Innenstadtbereich an. Neben der Erzheitung eines Gesamtkonzeptes (Einbindung weiterer Parkierungsanlagen im Stadtgebiet) sind weitere Örtlichkeiten im Rahmen einer Integration und Standortprüfung neuer Hinweistafeln/ digitaler Anzeigen zu prüfen.	Parkraumuntersuchung für die erweiterte Innenstadt von Offenbach am Main (2020), Bestandsanalyse VEP OF 2022		0 (	0 0	0 +		0	0 0	+	+ 0	0 +	0	0 +	0	+ 0	0 0

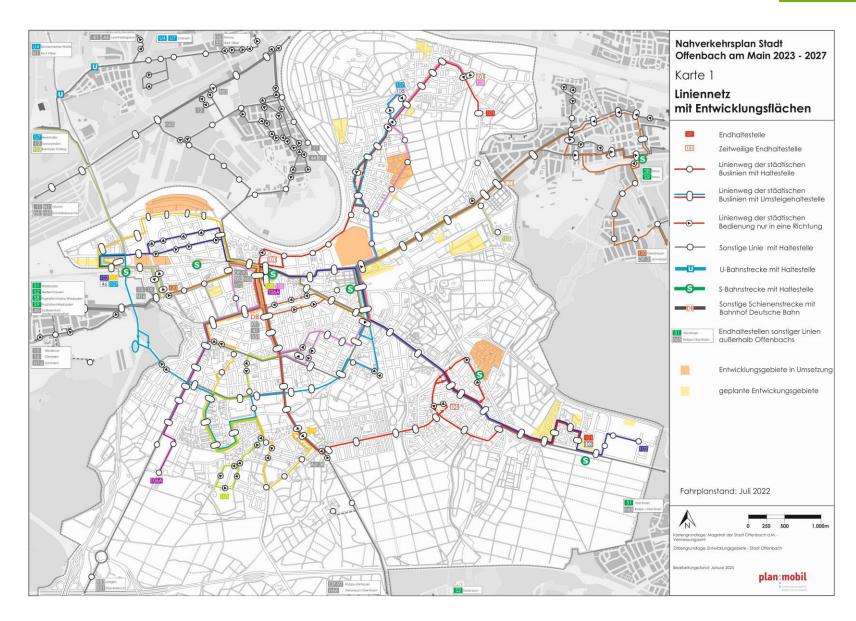


			Wirtschaftsverkehr						Ŭ			20	35				ı Lei		
P	os.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung (kurzenäuterung der geplanten Enzelmatinahmen)	Weiterführende Informationen Quellbezug	Schlüsselprojekt Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen	Ziel 1a	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2e	Ziel 3a Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 4a	Ziel 4b Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a Ziel 5b	Ziel 5c Ziel 5d	Ziel 5e
	11	Modellversuch: Einführung von innerstädtischen Mobilitätshubs/ Mikrodepots	Zur Unterstützung emissionsfreier Lieferkonzepte ist künftig die Realisierbarkeit von Mobilitätshubs bzw. Mikrodepots im Stadtgebiet zu prüfen und erste Erfahrung im Rahmen eines Pilotprojektes zu sammein. Um die Anzahl von Kunner- und Expressgutwerhern (KEP) auf ein Minimum zu nerdudzene, Könenne über dezentrale "Distributionszentren" mehrere Liefervorgänge gebündelt werden. Diese Zwischenlager eignen sich zusätzlich für die Feinverteilung der Paketzustellungen durch Lastenfahrräder oder zu Fuß (z. B. mithilfe einer Sackkarre). Ebenfalls können Parkplatzsuchverkehre und Zweite-Reihe-Parken entfallen.  Eine flächendekende Umsetzung ist nach Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes inkl. der Durchführung eines Modellversuchs (nach Identifizierung geeigineter Standorte) zu prüfen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022	x			0 +		+ +							0 0		
	12	den Fußgängerzonen und der		Nahmobilitätsplan 2017, Klimakonzept 2035, Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung)		0 0	0	0 4	+	+ +	0	0 0	0	0 +	0 0	0	0 +	+ 0	+
		Uptimierung der allgemeinen	Lieferprozesse im privaten wie auch im gewerblichen Bereich sind durch die Förderungen von öffentlich zugänglichen Paketstationen für Seibstabholer oder frei zugänglichen Lastenfahrrädem (ggf. Ausweitung des vorhandenen Leihsystems der Stadt) und der dazugehörigen Einrichtung entsprechender Abstellmöglichsteinen (Fahrrad-Lieferzonen) zu verleichten. Vorrangiges Ziel ist es, den Lieferverkehr insbesondere im Innenstadtbereich bzw. in den Fußgängerzonen zu reduzieren. Mithilfe der Umstellung auf alternative Lieferprozesse (vgl. Maßnahme H1 auf der letzten Meile) Können einzelne Hausieferungen per separater KEr-Zahrt vermieden werden.	Klimakonzept 2035		0 0	0 0	0 +		+ +	. 0	0 0	+	0 +	0 +	0	0 0		+
	14	Wirtschaftsverkehrs bei der Erschließungsplanung von	Um die speziellen Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs bei geplanten Neubau- und Erweiterungsflächen zukünftig von Beginn an zu berücksichtigen und somit die unerwünschten Auswirkungen zu minimieren, sind die individuellen Rahmenbedingungen je Bauvorhaben vorab mit dem Bauträger abzustimmen und entsprechende Erschließungskonzepte zu erarbeiten. Ggf. ist die Bündelung der Schwerkehrsfahrzeuge auf einem noch zu entwickelnden Liwe-Führungsnert mit den ansäsigen Untermehmen zu prüfen. Diese sind in das kommiskonzept der Stadt einzubinden und geeignete Lösungsansätze auf Basis der zu erwartenden Kfz-Menge und -verteilung im Netz zu finden.	Bestandsanalyse VEP OF 2022		+ (	0 0	0 (	0 0	0 0	0	+ +	0	0 +	0 +	. 0	0 +	0 +	+
		Beteiligung an der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie	Das bereits hohe Wirtschaftsverkehrsaufkommen im Rhein-Main-Gebiet wird auch zukünftig aufgrund der aktuell absehbaren Entwicklungen weiter zunehmen. Der steigende Anteid ies Wirtschaftsverkehrs am Gesamtwerkehrsaufkommen bringt einige negative verkehrliche Randerscheinungen mit sich, darunter steigende Läm- und Luftschadstoffemissionen in urbanen Bereichen und vielentris auch Verkehrsienschränklungen oder Staus. Der Regionalverband FrankfurtRheinMain beabsichtigt daher, gemeinsam mit den Städten und Gemeinden der Region interkommunale und regionale Lösungs- und Steuerungsanssätze für den Wirtschaftsverkehr zu entwickeln. Das Handlungsprogramm soll zeitanwickelt werden und bis Herbst 2023 vorliegen. Die Stadt Offenbach a. M. sollte ihr Mitwirken sowohl auf politischer als auch auf fachlicher Ebene weiterhin zusichern und das Vorhaben unterestützen.	Regionalverband FrankfurtRheinMain	x	0 0	0 0	0 +	+	+ 0	j +	+ 0	0	+ +	0 0	0	0 +	0 +	+



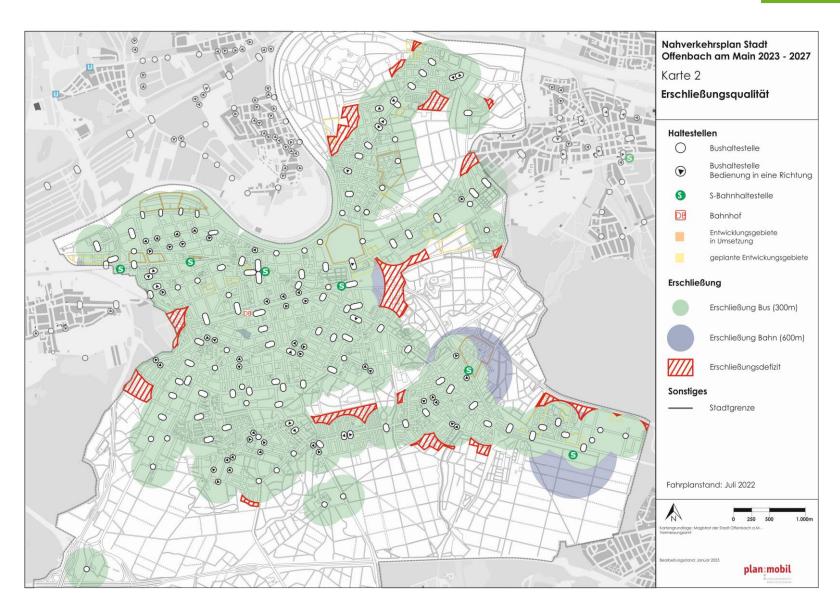
## 14.4 Übersichtskarten



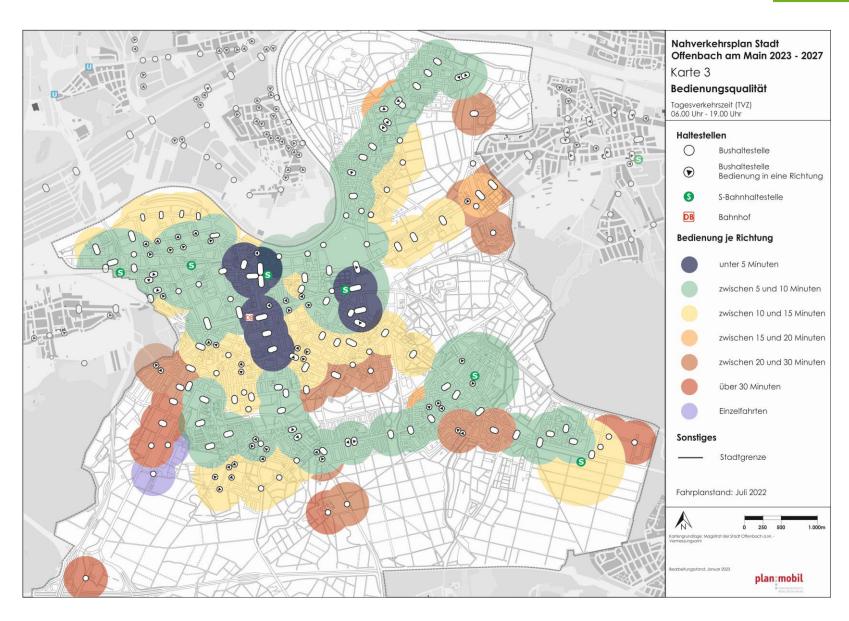




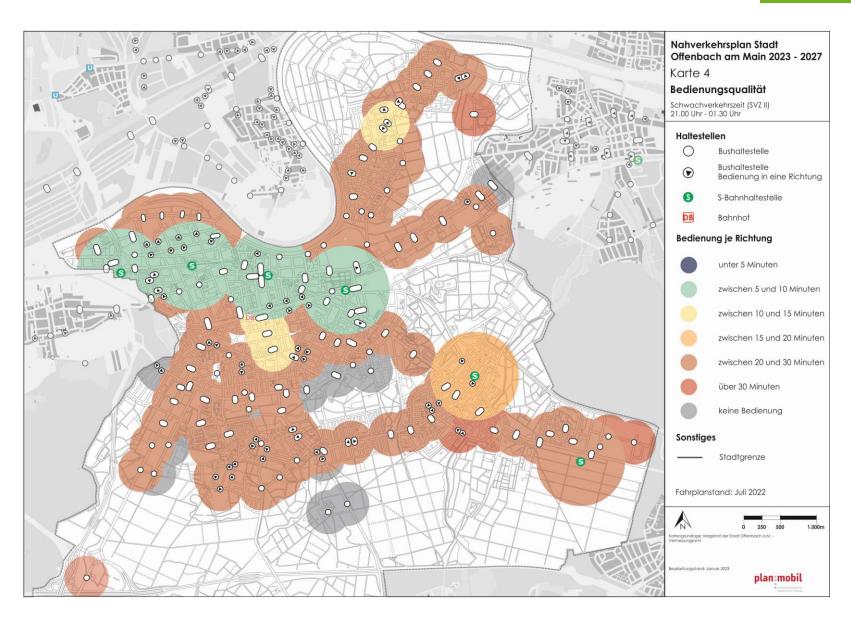




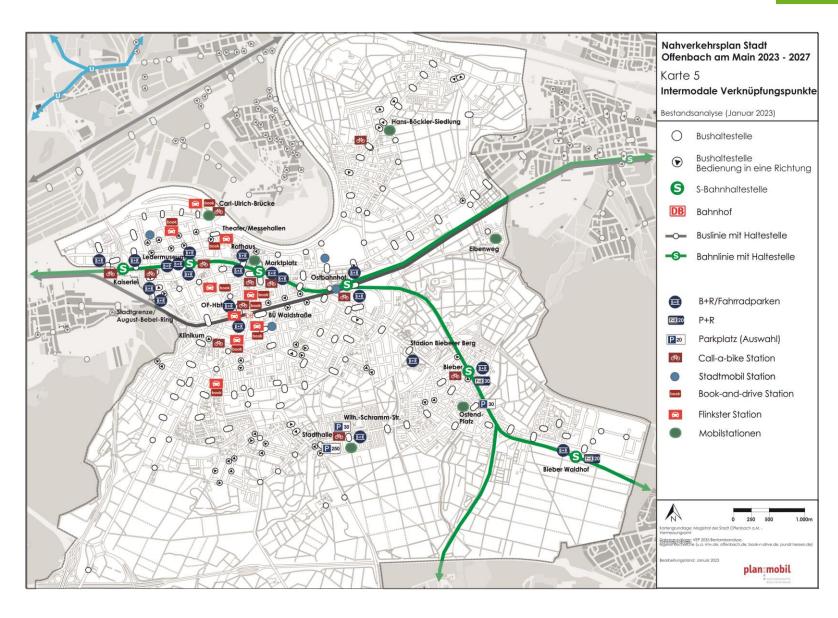




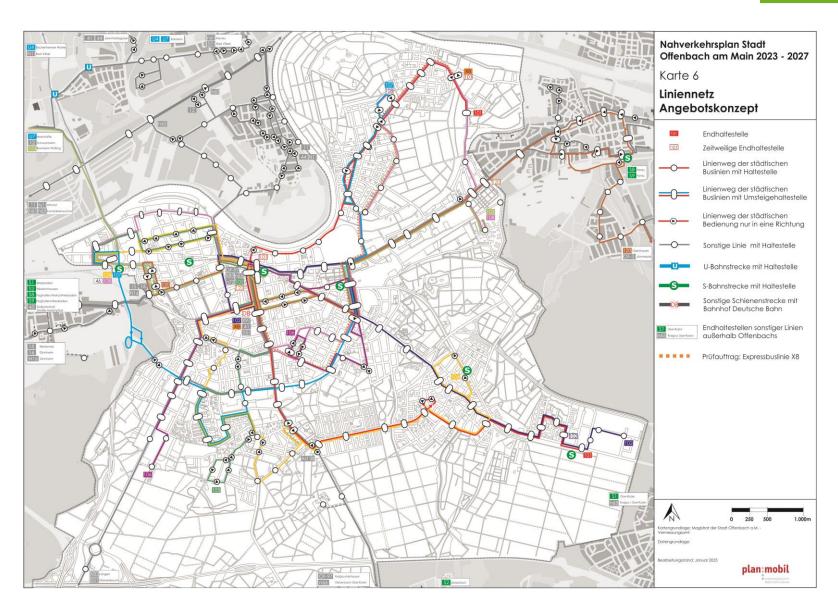




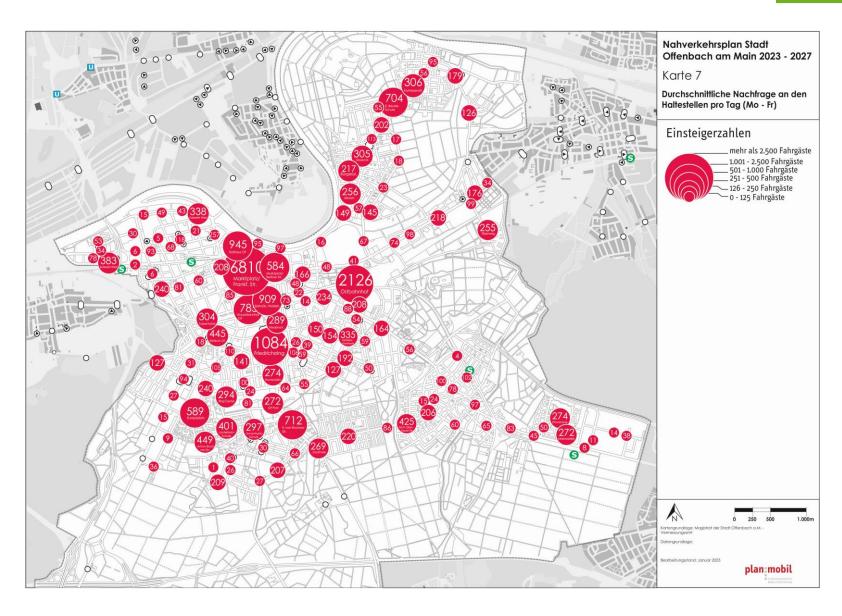














## 14.5 Synopse der Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren

		enbach 2023 - 20	27					
Synopse Anh	nörungsverfah	ren						
Stand	31.05.2023							
Institutio	Institutio	Eingangsdatt <sub>~</sub>	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungsahme ▼	Umgang	₩ E	rläuterung
Fachämter Stadt Offenbach								
Hessen Forst		04.04.2023	7.2.2 / S. 113 ff	Erschließungsdefizite	In der angehängten Karte 2 Erschließungsqualität (E-Mail) mit den noch vorhandenen Erschließungsdefiziten wurden Defitizbereiche gelb hinterlegt, dienach einem Abgleich mit der Forstwirtschaftskarte mit Valdflächen kollidieren könnten. Insbesondere für dieses Bereiche wird bei möglichen geplanten IV aldinanspruchnahmen um frühzeitige Kontaktaufnahme gebeten, da Valdinanspruchnahmen vorselagente Valdunwandlungszerighen an ab füt 2 Habst ausfolsen.	Kenntnisnahme		
Amt für Planen		14.04.2023	3.3 / S. 19	Relevante Rahmenpläne	As discovered by south des Designation (Designation Services) and the Company of	Berücksichtigung	D	ie Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
und Bauen			3.6.17 S. 52	Bevölkerungsentwicklung	Die hier benannte Diskrepanz sollte erläutert werden: Sie geht zurück auf die Korrektur der Bestandsbevölkerung in der offiziellen Amtsstatistik (Land) gegenüber dem amtlichen Melderegister (Stadt) auf	Berücksichtigung	D	ie Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
(Amt 60)			3.6.2 f S. 53 f		Latungage get Ergeonisse ges Zensus 2011. Dezrekt ist keine Angabe zum Baubeginn des Projekts "Marienstraße" möglich. Für das Baugebiet "Gerhard-Becker-Straße" ist mit einem Baubeginn erst ab 2035 zu rechnen. Auch das ehemalige	Berücksichtigung	$\dashv$	ie Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.6.3 / S. 55	Umbau Hauptbahnhof	Die benannten Zielsetzungen spiegeln zwar das städtische Handeln wieder, jedoch nicht die Zielsetzung der Machbarkeitsstudie. Diese hatte ausschließlich ein Konzept für eine zivilge sellschaftliche Nutzung des Empfangsgebäudes zum Gegenstand.	Berücksichtigung	D	ie Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			S. 96 oder 69		Für Fahrradverleihsigsteme wie Call-a-Bike sollten im Sinne einer höheren Nutzerqualität bessere / flexiblere Rückgabemöglichkeiten geschaffen werden.	Berücksichtigung	Ei	ine entsprechende Prüfung wird ergänzt
			6.2 f S. 79 f	Barrierefreiheit und Wegeketten	Aus Sich der Barireefreiheit bedarf es primär einer guten Anbindung mit dem "klassischen" (EPNV. Moltlimodale und intermodale Mobilitätssysteme können dann darüber hinaus gerne als Angebotsverbesserungen ergänzt verden. Allerdings stellen die genannten multimodalen und intermodalen Angebots Bilde-Sharing, Car-Sharing,) in der Regel aus Sicht der Barrierefreiheit ein oft nicht nutbarere Angebot dar und können daher für diese oroße Nutzergruppe das "klassische" (EPNV-Angebot nicht ersetzen.	Berücksichtigung	D	ie Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			6.3.8 / S. 95	Bikesharing	Zukünftige Planungen zu Bikesharing sollten in den Nutzerbestimmungen auch eine flexible Auswahl des jeweiligen Ausleih- und Abgabeorts mit umfassen.	Berücksichtigung		ine entsprechende Prüfung wird ergänzt
			6.3.15 / S. 102	Fahrpersonal	Zur Aufgabendefinition sollten auch qgf. erforderliche, freundliche Hinweise oder Aufforderungen an Fahrgäste zur gegenseitigen Rücksichtnahme gehören.	Berücksichtigung		ine entsprechende Prüfung wird ergänzt
			7 / S. 103 ff	Analyse (Bestand und Bewertung)	Die Analyse beinhaltet in weiten Teilen zu wenig Wertung. Sie bleibt i.d.R. deskriptiv.	Kenntnisnahme		us Sicht des Aufgabenträgers ist eine ausreichend lewertung des ÖPNV-Systems dargestellt.
			S. 81/93	Nahmobilitätł Zuwegung	Um wie vorgesehen "die Zuwegungen zu wichtigen Haltestellen und Schnittstellen des multimodalen Mobilitätssystems als Nahmobilitätsachsen zu verbessern" bedarf es ggf. vorlaufend hierzu einer konzectionellen, stadtweiten Betrachtung und Priorisierung solcher Maßnahmen.	Berücksichtigung	E	ine entsprechende Prüfung wird ergänzt
			7.3 f S. 121-124		Die füller an DF-Ost vorhandenen P-R-Plätze verden auch nach den genannten Bausbeiten nicht wieder zur Verfügung stehen [Belegung der Flächen durch Baufelder). Da an dieser Stelle zu einem späteren Zeitpunk veretural ein Parkhaus entstehen wirdt, ist derzeit ebenso ungewisst, wie der Ersache, do dan ang dieses Stellplätzen im Sinne eines P-R-Angebotes nuthab zein werden. Die südlich der Bahn gelegenen Straßenzige wurden aktuell in die Parkaumbewirtschaftung des Bewohnerparkens mit einbezogen. Die dort vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum stehen damst torktisch nicht hem für für eine P-Ei-Bildliche Mutzung zur Verfüsung.	Berücksichtigung	D	ie Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.3.2 / S. 126	Call-a-Bike	Gab es bei Nutzung von Call-a-Bike nicht zumindest in früherer Zeit auch eine tarifliche Verkrüpfung in Form einer Ermäßigung?	Kenntnisnahme		um E-Mobilangebot gab eine Ermäßigung für eitkarteninhaber.
			7.3.2 / S. 125		An dieser Stelle sollte auch noch das im Bau befindliche Fahrradparkhaus mit über 150 Abstellplätzen aufgeführt werden.	Berücksichtigung		ie Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			S. 126 / S. 146 / S.147	Mobilstationen	Das E-Mobil-Leihangebot der Stadtwerke wurde eingestellt. Ob es ein (privates) Nachfolgeangebot geben wird bzw. wie dieses gegebenenfalls aussehen wird ist derzeit offenbar noch unklar und in Prüfung.	Berücksichtigung		ine Weiterführung ist derzeit in Prüfung. Die Angabe erden angepasst.
			7.7 f S. 132	Job-Ticket	Soweit solche Zahlen vorliegen, wäre interessant, in welchem Umfang Job-Tickets bei Betrieben in Offenbach vergeben sind bzw. genutzt werden.	Kenntnisnahme	_	
			7.9 / S. 139	Haltestellen	Bereits an dieser Stelle sollte darauf verwiesen werden, dass die Haltestellen "Gasthof Vildhof" und "Forsthaus Geißfeld" einvernehmlich von einem barrierefreien Ausbau derzeit ausgenommen sind, da dort auch im weiteren Umfeld ebenfalls keine barrierefreien Zu-l/Aboanoswege vorhanden sind.	Berücksichtigung	D	ie Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			8 f S. 147	Maßnahme/ Prüfauftrag Klimaanpassung	Voraussichtlich im April/Mai 2023 verden im Stadtgebiet Offenbach durch die Firma Ströer erstmals vier Wartehallen mit begrüntem Dach errichtet. Dies stellt auch für die Firma Ströer in diesem Kontext ein Pilotprojekt dar. Die dafür vorgesehenen Haltepunkte sind: HP 106 "Eibennege", HP 118 "Seniorenzentrum Ost", HP 353 Klinikum OF" sowie HP 403 "Schönbornstraße".	Berücksichtigung	D	ie Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9 / S. 151 ff	Handlungsfelder (Maßnahmen/ Prüfaufträge	Aus den Besohreibungen der Handlungsfelder ist nicht immer einderuig zu erkennen, ob es sich um eine MABNAHME handelt, die zur Umsetzung im anstehenden 5-Jahres-Zehtsum zur REALISIERUNG FEST YUPRESEHEN ist, oder ob zunänstehe feldlich eine PERUNG vorgesehen ist und vann nach obsiehen Prüfergebnis dann (frühestens) eine REALISIERUNG GEGEBENENFALLS VORGSEHEN ist, Diese Unkstärlein betreffer in nichsenondere einige Maßnahmen (Prüfanktise, die zu gegebener Zeit od. den 7 Ausgebnabulastisch mick) betreffen.		D	ie Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.2 f S. 163	Handlungsfeld Betrieb	Wird damit ggf. auch ein zusätzlicher Bedarf an (Zwischen-)Lademöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum erforderlich? Dies wäre dann entsprechen zu benennen und zu quantifizieren (Kosten).	Nichtberücksichti g	guii  Li	s ist derzeit nicht geplant, weitere (Zwischen-) ademöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum inzurichten.
			9.2.2 / S. 164	Handlungsfeld Betrieb	Hier sollte klargestellt werden, dass/ob mit dem bisherigen Beschluss zum Umbau des nördlichen Marktplatzes die vorgesehenen Haltestellen-Kapazitäten auch für die hier nun in diesem neuen NVP vorgesehenen Angebote ausreichen / oder nicht ausreichen / oder nur incl. möglicher (ggf. zu prüfender) Ausweitungen des Platzangebotes ausreichen.	Berücksichtigung	0 4 5 5 5	ingebruiten.  Jasen werden des Maßnahmen vorgesehenen ingebotsveränderungen lassen sich mit dem im sherigen Beschluss zum Umbau des nördlichen alraktplatzes vorgesehenen Haltestellenk apazitäten metzen. Sollten weitere Angebotsverbesserunger orgenommen werden, ist eine entsprechende usweltung der verden in den den der den der den
			9.2.2 / S. 166		Busbeschleunigung (Busspuren, alternative Linierwege, Freigabe von Wegen): Werden in diesem Zusammenhang auch straßenbauliche Anpassungen erforderlich? Wenn "Ja", welche und mit welchem Kostenaufwand ist dann ggf. etwa zu rechnen?	Nichtberücksichti g	gun P A	ie Taskforce ÖPNV trifft sich zu diesem Themenfe gelömäßig, es liegen hierzu noch keine konkretere lanungen vor, die Aussagen zu straßenbaulichen npassungen und damit verbundenen ostenaufwänden etlauben





Institution	Institutio 🔻	Eingangsdatt	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme v	Umgang	Erläuterung
							Kostenaufwänden erlauben.
1			9.2.3 / S. 168	Handlungsfeld Infrastruktur und	Bestehen Bedarfe für eine betriebliche Optimierung des Betriebsgeländes Hebestraße ("Depot") in Hinblick auf ein städtebauliches Entwicklungskonzept?	Kenntnisnahme	Hierzu liegen keine konkreteren Planungen vor.
			0.2.01 0.100	Schnittstellen		remanne	Therea negericene considerent tanangen vor.
			9.2.3 f S. 168	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	Neuer Haltestellenposition Mühlheimer Straße (stadteinwärts): Hier besteht ggf. Klärungsbedarf, ob es sich um eine städtische Baumaßnahme des Straßenbaulastträgers (Amt 60) handelt oder diese Haltestelle im Rahmen der dort anstehenden Erschließunssmaßnahmen zum. "InnoCamous" zu erbringen wär.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
1					Falsesveile in namine uet uor ansversiteen in secimensuosmantaminen (om number om number of numb		Die Darstellung im Linienplan ist nicht korrekt und wir
			S. 168 / S. 183 Karte 6	Buswendemöglichkeit "An den Eichen Nord"	den Kiz-Verkehr vorhanden) und nach B-Plan nicht zulässig. Die Erschließungswirkung eines Haltepunkts an der äußersten Ecke des Wohngebietes ist sehr gering.	Berücksichtigung	korrigiert.
			9.2.3 / S. 168	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	Vendemöglichkeit "Bieber Waldhof": Ggf. ist hier zu erwähnen, dass diese Maßnahme in Planung bzw. kurz vor Ausschreibung und Umsetzung steht.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.3 f S. 168	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	ÖPPM-Echilebung "InnoCampus": Der aktuelle Arbeitsstand des genannten Mobilitätischonzepts zum "InnoCampus" sieht zusätzliche Bushaltestellen im näheren Umfeld bislang nicht mit vor. Hier wäre Matzustellen, um wie viele Haltestellen es sich handelt und vo diese etwa verortet sind. Vie bei der neuen Haltestelle Mülhelmer Straße (s.o.) besteht dann auch zu diesen neuen Haltepunkten ggf. Klärungsbedarf, ob es sich um Baumaßnahmen des Straßenbaulastträgers (Amt 80) handel oder ob der Bau dieser Haltestellen im Rahmen der zum "InnoCampus" anstehenden Eischließungsmaßnahmen mit zu erbringen wäre		Zur Zahl und Lage der Haltestellen auf dem "InnoCampus" liegen noch keine konkreteren Planungen vor. Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
1			9.2.3 / S. 169	Handlungsfeld Infrastruktur und	Die Haltepositionen HP 365 "Ledermuseum" stadteinwärts und HP 366 "Ledermuseum" stadtauswärts entfallen künftig und sollte in der Auflistung nicht als barrierefrei umzubauende Haltestellen mit	Destint statetons a	
			9.2.375.169	Schnittstellen	aufgeführt sein.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.3 / S. 171	Schnittstellen	Es wird nicht klar, ob die Erweiterung des Angebots an Mobilstationen noch geprüft wird oder für den kommen 6-Jahres-Zeitraum als Maßnahme vorgesehen ist. Bei konkret vorgesehenen Maßnahmen sollten diese auch konkret benannt und quantifiziert werden (sesshätze Kosten, straßenbaulicher Under Jauder) auch vorgesehen ist. Bei konkret vorgesehen vorgesehen ist. Bei konkret vorgesehen ist. Bei konkret vorgesehen ist. Bei konkret vorgesehen ist. Bei konkret vorgesehen vorgesehen vorgesehen ist. Bei konkret vorgesehen vorgesehe	Berücksichtigung	Es handelt sich um eine Prüfung. Die Angaben werde ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.3 / S. 172	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	Bike-Ride-Stationer: Auch diese Maßnahmen sollten (soweit in den kommenden 5 Jahren vorgesehen) konkret benannt und quantifiziert werden (Standorte, jeweiliger Umfang, geschätzte Kosten)	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.Es handelt sich um eine Prüfung.
			9.2.3 / S. 172	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	Carsharing: Es wird nicht klar, ob die Erweiterung des Angebots an Carsharing-Stationen noch geprüft wird oder Rür den kommenden 5-Jahres-Zeitraum als Maßnahme vorgesehen ist. Wenn "Ja", in welchem Umfang und an welchen der im Plan dargestellten Standorten sollen hier in den kommenden 5 Jahren Stationen realisiert werden. Velche straßenbaulichen Begleitmaßnahmen werden hierbel oder erfordeliche Gegen der sollen begleit werden hierbel oder erfordeliche Standorten sollen hier in den kommenden 5 Jahren Stationen realisiert werden. Velche straßenbaulichen Begleitmaßnahmen werden hierbel oder erfordeliche Standorten Stationen realisiert werden. Velche straßen baulichen Begleitmaßnahmen werden hierbel oder erfordeliche Standorten Stationen realisiert werden. Velche straßen baulichen Begleitmaßnahmen werden hierbel oder erfordeliche Stationen realisiert werden. Velche straßen baulichen Begleitmaßnahmen werden hierbel oder erfordeliche Stationen realisiert werden. Velche straßen baulichen Begleitmaßnahmen werden hierbel oder erfordeliche Stationen realisiert werden. Velche straßen baulichen Begleitmaßnahmen werden hierbel oder erfordeliche Stationen realisiert werden. Velche straßen baulichen Begleitmaßnahmen werden hierbel oder erfordeliche Stationen realisiert werden. Velche straßen baulichen Begleitmaßnahmen werden hierbel oder erfordeliche Stationen realisiert werden werden hierbel oder erfordeliche Realisiert werden werden werden hierbel oder erfordeliche Realisiert werden	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.Es handelt sich um eine Prüfung.
			11.2.2 / S. 201	Haltestellen	Im Bericht werden widersprüchliche Angaben zur Anzahl der in den kommenden fünf Jahren neu oder umzubauenden Haltestellen gemacht. Nach Abgleich wäre eine klarstellende Auflistung mit Benennung eines ieweils avisierten Bealisierungshorizonts wichtig.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			11.3 / S. 212 f	Finanzierung	Zu allen im Nahverkehrsplan benannten und zur Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen, welche Amt 60 in seiner Funktion als Straßenbaulastträger betreffen, wird darauf hingeweisen, dass deren Realisierung ieweils ausseichend frühzeitig bei Amt 60 anzumelden und mit einer im Einzelfall zu klärenden Vorlaufzeit bis zur Inbetriebnahme zu rechnen ist.	Kenntnisnahme	
1			14.3 / S. 232 ff	Handlungskonzept VEP 2035	Die Handlungsfelder G., und H., des VEP fehlen in diesem Anhang.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
1	J	L			Weitere, eher redaktionelle, Hinweise als pdf in Mail beachten.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
Amt für Mobilität (Amt 82)		14.04.2023	2/5.11	grundlegene Rahmenpläne	Wurden auch die des Rahmenpläne Landes (z.B. Klimaplan Hessen) ebenfalls berücksichtigt bzw. sollten diese noch (bei Fortschreibungen) berücksichtigt werden?	Berücksichtigung	Die Zielsetzungen aus diesen Rähmenplänen sind be der Fortschreibung des NVP berücksichtigt worden. Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt, sofern die Pläne nicht bereits im vorhergehenden NVP ausführlich benannt wurden.
]			3.3.17 S. 19	VEP 2035	dritter Absatz: in diesem Absohnitt darf auch gerne in der Vergangenheit geschrieben werden. Der VEP ist mit Offenlegung des NVP bereits ebenfalls fertiggestellt.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.3.1/ S. 20	VEP	, Eine vollständige Übersicht der Maßnahmen des VEP ist im Anhang dargestellt. "Es sind im Anhang nur Maßnahmen dargestellt, die zu den Handlungsfeldern gehören, die hier als relevant für die Veiterenwicklung des öffentlichen Mobilitätsangebotes dargestellt werden (A, B, C, F). Entweder muss der Satz entsprechend abgeändert werden oder es müssen im Anhang alle Maßnahmen des VEP dagestellt werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
]			3.3.2 f S. 22 ff	Lkw-Durchfahrtsverbot	Das LKW-Durchfahrtsverbot spielt mittlerweile keine Rolle mehr, auch, da es im Luftreinhalteplan nur als Optionale Maßnahme aufgeführt wird.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.3.3 / S. 22 ff	Umbau Marktplatz	der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich konnte nicht eingerichtet werden, da dann nach StVO die LSA (Ampeln) entfallen hätten müssen. Stattdessen wurde ein Streckengebot mit einer zulässigen Höchstesseshundigkeit von Temo	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
]			3.3.4 / S. 23	Klimakonzept 2035	Stichpunkt "Temporeduzierung im Stadtgebiet": Ergänzen: im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und Möglichkeiten	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.3.11 / S. 31	Nahmobilitätsplan 2017	Erster Absatz letzter Satz "aktuell in der Fortschreibung befindlichen Verkehrsmanagementplan": ist damit der VEP gemeint?, wenn ja, umformulieren -zB "und wurde in den kürzlich aufgestellten VEP integriert."	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
1			3.4.3 f S. 42	Ausbildung und Schule	letzter Absatz auf der Seite: "Als weitere Ausbildungseinrichtung ist die Hochschule für Gestaltung zu nennen,": Satz unvollständig.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			352/S 44	Verkehrsmittelwahl nach Wegen	Aufgrund der unterschiedlichen Erhebungsmethoden sind die Ergebnisse der SrV-Studie und der MID nicht ohne weiteres Vergleichbar. Besser vielleicht mit den Ergebnissen der MID 2008 (liegt vor) vergleichen - analos zum VEP	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.0.2 ( 5. 44	verkenrsmittelwani nach wegen	"Ahnlinkes gilt für den DV-Anteil. Auch hier liegt Offenbach über dem Durchschnitt.": Der MIV-Anteil liegt deutlich unter dem für Hessen und Deutschland, beim ÖV-Anteil liegt der über dem Durchschnitt. Das Vohrt "Shinkhese" ist dahinnehend etwas verwirzend.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.6.2 / S. 53 /	Zukünftige Siedlungsentwicklung	Derzeit sind zum Projekt Mariensträße (ehem. Postgelände) keine Angaben zum Baubeginn möglich. Das Projekt wurde von der NH auf unbestimmte Zeit pausiert.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.6.3 / S. 55	Nahverkehrsrelevante Projekte	Bei Zeltdach-Haltestelle vor der Schwanen-Apotheke: "Geplant ist eine hochwertige Stahlkonstruktion": Mittlerweile ist diese auch aufgestellt.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
	1		4 / S. 60	Zielbild für die Gestaltung	"Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehre": da nur optional im Luftreinhalteplan erhalten, hier streichen	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
-				*	"Dieses Zielbild ist eng angelegt an die Maßnahmen, wie sie der aktuelle VEP 2035 entwickelt,": Die Maßnahmen sind bereits entwickelt und durch die StVV beschlossen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			6.1 / S. 74	Multimodales Mobilitätssystem und Siedlungsstruktur	Letzter Satz auf der Seite: Satzbauf Der Satz ist so unvollständig.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			6.17 S. 76	Multimodales Mobilitätssystem und Siedlungsstruktur	Erster Stichpunkt: Satzbaul	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			6.1 / S. 76	Multimodales Mobilitätssystem und Siedlungsstruktur	störungsfreie Abwicklung des ÖPNV-Betriebs"; bei all den konkurrierenden Anforderungen wird die störungsfreie Abwicklung nicht immer im Mittelpunkt stehen können	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.





Institution	Institutio	Eingangsdatt	Bezug (Kapitel / Seite) ▼	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung
				Siedlungsstruktur			' '
			6.1 / S. 77	Mobilität und Umwelt	"signifikante Erhöhung der Fahrgastzahlen". Eine reine Erhöhung der Fahrgastzahlen an sich erreicht keine Verbesserung der Emissionsbilanz -> Verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund bzw ÖV.  Das sollte stärker herausgestellt werden als rein auf die Fleduzierung und Erhöhung des andereneinzugehen.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
			6.2 f S. 80	Handlungsfelder für die Ausgestaltung des Mobilitätssustems	Bei Beschleunigung des ÖPNV (Busspuren, LSA-Vorrangschaltung): Definition der Verantwortlichkeit für Planung und Umsetzung?	Berücksichtigung	Ein Hinweis auf die zu beteiligenden Akteure ist bei den Maßnahmen im Kap. 9.2 dargestellt
			6.2 / S. 81	Handlungsfelder für die Ausgestaltung des Mobilitätssustems	Bei Nahmobilität letzter Satz: Definition der Verantwortlichkeit für Planung und Umsetzung?	Berücksichtigung	Ein Hinweis auf die zu beteiligenden Akteure ist bei den Maßnahmen im Kap. 9.2 dargestellt
			6.3.3 / S. 85	Erschließungsqualität im ÖPNV	Letzter Absatz, letzter Satz: "die Einrichtung von qualitätsvollen B+R-Anlagen": Definition der Verantwortlichkeit für Planung und Umsetzung?	Berücksichtigung	Ein Hinweis auf die zu beteiligenden Akteure ist bei den Maßnahmen im Kap. 9.2 dargestellt
					Ein offizielles Angebot an P-IR besteht am Ostbahnhof aktuell nicht und wird auch zukünftig nicht mehr vorhanden sein. Zudem sind die straßenbegleitenden Stellplätze durch die Einrichtung zusätzlicher Bewohnerparkbezirke deutlich in Ihrer Nutzung eingeschränkt.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.3 / S. 121 und 124	Verknüpfungspunkte P+R	Demonstrations between in International Processing and the State of th	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.3.2 f S. 124	Karte 9	yerrugung stenen. Im Anhang sind nur die Karten I-8 enthalten, Karte 9 fehlt.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			8 / S. 144	Umsetzungsbilanz 2017-2022	Tarkering Short of White set Juli 2022. I Satabal Sata	Berücksichtigung	
							Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.3 / 171	Handlungsfeld Infrastruktur und Sohnittstellen	Hintergrund: "Die Ausweitung des Angebotes ist auch eine wichtige Maßnahme des VEP 2035.": Die Ausweitung des Angebotes ist eine Maßnahme bzw. steckt in verschiedenen Maßnahmen. Jedoch ist es keine Schlüssellmaßnahme.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.4 / S. 175	Handlungsfeld Service	Hintergrund: "Dies ist auch eine wichtige Maßnahme des VEP 2035.", Mobilitätsmanagement ebenso keine Schlüsselmaßnahme	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
					Die Tabellen haben nicht den neusten Stand. Hier sind nur die zu Beginn aufgeführten Handlungsfelder abgebildet. Sollte das so bleiben, bitte einen Hinweis geben, dass es sich nur um einen Auszug handelt.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			14.3 / S. 232 ff	Handlungskonzept VEP	Es gab einen neueren Stand der Tabellen ohne Umsetzungshorizont und teilweise angepassten Maßnahmen (siehe Mail von Fr. Gerdts vom 13.02.). Der aktuelle Stand sowie die Tabellen zum Leitbild (S. 20) und die Grafik zur Bevölkerungsentwicklung (S. 38) sind in der Mail vom 14.04.2023 angehängt. Hier wurde zur Veröffentlichung des VEP das Layout ohne inhaltliche Änderungen angepasst.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
1					Weitere, eher redaktionelle, Hinweise als pdf in Mail beachten.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
Amt für Wirtschaftsförd		14.04.2023			Die Erweiterung des Angebotes des Busverkehres im Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2023 – 2027 wird begrüßt. Eine zeitnahe Realisierung ist dringend geboten, da die Kürzung des ÖPNV im Juli 2022 eine enorme Zäsur für den ÖPNV im Stadtoebiet bedeuten und einer wachsenden Großstadt nicht gerecht werden.	Kenntnisnahme	
erung (Amt 80)				Wiedereinführung Linie 104+105	Die Virdereinführung von swei Linien (104 - 105) im Abschnitt Goscheinig – Markplatz und v.a. dabei die Virderanbindung des vonderdes über die Absies Goethering – Markplatz an den Hauptbahnhof (Linie 104) wie de gille, denn für den Statteil Nordend sunde mit den Krüzungen im Juli 2022 die direkter Umstiegsmößlichkeit am Marksplatz und die Direkterbindung zum Hauptbahnhof erstattos gekappt. Da das Nordend ein bevölkerungsreicher und sehr verdichteter unbaner Stadtteil ist, ist eine gute Abdeckung/Erreichbarkeit vis ÖPNI geboten. Die Neuführung der Linie 105 als zentrale Nord-Südsches über Nordend – Marksplatz – Ringenente – Rosenhöhe ist ebenso begrüßenswert und verbindet zentrale Orte der Daseinsgrundversorge (L.B. Capitol Theater, Umstieg S-Bahn, Einhaussmößlichkein Sobulen, Klinis, Schnimmfaßlich intelniander.	Kenntnisnahme	
				Linie 106	Die Linie 166 als wichtige Linie zur Anbindung der Gewerbegebiete Sprendlinger Landstraße im Süden sowie Innovationscampus, Quartier 4,0 Dariest, etwas entfernt) sowie der Berufsschulen und des Ausflügsziete Vertexpark im Osten Offenbachs is das erentralen Umsteige Amktypats und Hauphahnhof ist züberst wichtigt für der Nechen, die zum einen in den Gewerbegebieten tätig sind, die punktypats und Hauphahnhof ist züberst wichtigt für der Nechen, die zum einen in den Gewerbegebieten tätig sind, die punktypats und Hauphahnhof ist züberst wichtigt für der Nechen, die zum einen in den Gewerbegebieten tätig sind, die punktypats und Hauphahnhof zur der Nechen die zum einen in den Gewerbegebieten tätig sind, die sind sind sind sind sind sind sind sind	Kenntnisnahme	
				Linie 120	Es sollte geprült werden, ob diese nicht doch an Sonn- und Feiertagen mit einem zumindest minimalen Angebot angeboten wird, um den Nutzer Innen auch an diesen Tagen ein Angebot für die zentrale Ost-West-Querung Offenbachs und eine Andienung in die benachbarten Kreiskommunen via Bus zu ermöglichen.	Nichtberücksichtigun g	Auf dieser Achse besteht mit der Linie 103 sowie der S Bahn an Sonn- und Feiertagen ein Grundangebot.
1				Linie X8	Die Einführung der Linie X8 wird begrüßt.	Kenntnisnahme	
				Bike- und Carsharing	Die angedachte Ausweitung des Angebotes an Bikle- und Car-Shaing Spistemen wird ausdrücklich begrüßt, besonders im Hinblick auf Kooperationen mit der Privatwirtschaft. Die Kooperationen mit der Privatwirtschaft über weiter Groiert werden, um eine Hübendeck endes vonhormahars kangebo im Stadieg nabeil mit eine Weiter den Die stadionsunabhängien Car-Shaing-Angebote (z.B. City Filtzer) sollten weiter (orciert und Lösungen dafür angestrebt werden das Fahzzeuge von nicht-stationär arbeitenden Anbietern, in bewirtschafteten Parkplatzflächen abgestellt ("zurückgegebert") erweich können (s. Magistratsbeschluss 2021-26/IDS-I[A](0530 vom 26.08.2022). Schnelle Lösungen und Umsetzungen, um durch Shaing-Spisteme den Mobilitätsmis zu erhöhen, werden ausdrücklich bedrüßt.	Kenntnisnahme	
-							
Land							
	Fachdezernat	2104 2023					Die Craffer and bestellt de de constant de
	Pachdezernat Öffentlicher Personennahv erkehr	21.04.2023			Der Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Offenbach 2023 ist mit über 247 Seiten sehr umfangreich. Die Erfahrung zeigt, dass gerade Fortschreibungen von NVP mit einem geringeren Umfang als Neuaustsellungen ausskommen können. Eine prägnante Außereitung der Themen verbessert die Handhabbarkeit des NVP auch für fachfremde Lesende. Es wird angeregt, den Text noch weiter zu straffen, Doppelungen zu vermeiden und wesentliche Inhalte noch mehr auf den Punkt zu bringen (z. B. darauf zu verzichten, die Inhalte von Übersichts-Tabellen oder Grafiken det alliert in Textform wiederzugeben).	Kenntnisnahme	Die Stellungnahmen zeigen, dass von einzelnen Institutionen aber auch weiter Effürerungen und vollständige Darstellungen z. B. von Maßnahmenkonzepten anderer Rahmenpläne gewünscht werden. Daher ist der Umfang jedes NVP ein Balanoaekt zwisschen einer möglichst knappen Darstellung und einer möglichst knappen Darstellung.
L					Es sollte stets auf aktuelle Regelwerke hingewiesen bzw. Bezug auf sie genommen werden.	Berücksichtigung	Die Verweise werden entsprechend überprüft und ggf. angepasst.
	L						Alle zurückliegenden NVP der Stadt Offenbach haben





In antituation	la asisusia	Financial design	Bezug (Kapitel /	Themseld	Patternaker.		Edituteur			
Institution	institutio	Eingangsdatt	Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung			
					Der Entwurf des NVP Offenbach 2023 vird noch nicht in allen Belangen den Vorgaben aus dem PBerG gerecht (§8 Abs. 3). Zur Definierung der eigenen Ansprüche empfiehlt sich, zuerst eine Herleitung des Begriffs "vollständige Barrierefreiheit" anhand der aktuelt gültigen Regeheerke vorzunehmen.	Berlücksichtigung	Alle zurückliegenden NYP der Stadt Offernbach haben sich intensiv mit der Erlangung der vollständigen Barriserlerbeit im OPNV beschäftigt und entsprechende Ziesetzungen und Anroderungen formuliert. Damit die Darstellung in dieser Fortscherbeitung nicht zu umfangreich wird, wurden daher nur ausgewählte Anforderungen wieder aufgenommen. Verweise auf aktuelle Regehverke werden noch Verweise auf aktuelle Regehverke werden noch			
				_	Olisainus (ili di Unaullin de Duindelbin Methins di Barriera di Arriera Della de Tabell Describinis de Duindelbinis de Proposition de la Constitución de la Constituc		ergänzt Verweise auf aktuelle Regelwerke werden noch			
					Drientierung für die Herstellung der Barrierefreiheit im NIYP bieten die allgemein anerk annten Regeln der Technik. Dazu gehören beispielsweise die Regelwerke des FGSV (EAÖ, EFA, RASI, ERA, etc.), Normen (DIN 2384 LDIN 1804-03, etc.) und auch die "Dualitätsstandards und Mutsterlösungen" des Landes Hessen inkl. Anlagen.	Berücksichtigung	ergänzt.			
				Barrierefreiheit	In dem gesamten Entwurf fehlt eine Aussage zum aktueil maßgeblichen Stufen- und Spaktmaß gemäß Kap. 5.8.3 der DIN 18040-3. Bei der Liste der barrierefrei umgebauten Haltestellen fehlen Angaben zu wichtigen Aspekten wie der Bordstreinlöhe, der Tiefe der Aufstellisische oder ob taktife Leitelemente verbaut sind. Damit lässt sich die Aussage zu bereits barrierefrei umgebauten Haltestellen nicht verflicheren, (vgl. auch Verlere Hinnerse zu Kap. 7.3)	Berücksichtigung	Die Angaben zum maßgeblichen Stufen- und Spaltmaß werden ergänzt. Die Angaben zu den bereits umgebauten Haltestellen werden ergänzt. Der sukzessive Umbau der Haltestellen erfolgt jeweils unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik.			
					In Bezug auf die drei wichtigen Komponenten der vollständigen Bartierefreiheit – Haltestellen, Fahzeuge und Fahrgastinformation – empfieht es sich, einheitliche Bestandsaufnahmen, ein hergeleitetes Anforderungsprofit und eine darieus resultierende Mängelanalgse vorzunehmen, die in ein entsprechendes Umsetzungskonzept mit Zeitplan sowie einem investitionsprogramm mitidet. Außerdem ist es wichtig, für alle die i Komponenten Ausmahmen zu benennen und zu begründen.	Kenntnisnahme	Alle zurückliegenden NVP der Stadt Olfenbach haben sich intensiv mit die Einlangung der vollständigen Barrieerfenkeit mit GPMV zum jeweiligen Zeitgunkt und dem jeweils gültigen Stand der Technik beschäntigt und entspreierhende Züstetzungen und Anforderungsten der Stadt zum der Anforderungsten der Stadt zum der Anforderungsten zu der Stadt zum der Stadt zu der Stadt z			
									Grundsätzlich müssen Haltestellen mit allen zugehörigen Haltepositionen sowie deren Zuwegung gemäß dem Stand der Technik geplant sein, um gefördert werden zu können.	Kenntnisnahme
				Fishindan and Abasin and a sixty	Sollten Fördermittel vom Land Hessen in Anspruch genommen werden, ist hier auch auf aktuelle Regelwerke bzw. Vorgaben des Landes hinzuweisen, beispielsweise auf Richtlinie und	Berücksichtigung	Verweise auf aktuelle Regelwerke werden noch			
				Einbindung und Abstimmung mit Hessen Mobil	Duschführungserlasse zum Mobilitärsfördergesetz (MobFGG), das im April 2021 eingeführt wurde Veiter sollte erwähnt werden, dass das Haltestelleninformationsblatt (Stand dui 2019) nicht mehr giltig ist und demnächst durch eine aktualisierte "Haltestelleninformationsbroschüre" ersetzt wird, die	Berücksichtigung	ergänzt.  Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.			
					bei künftigen Haltestellenmaßnahmen betücksichtigt werden muss.		<del>  '                                   </del>			
					Zur verbesserten Orientierung im Stadtgebiet und um den Verlauf der Linien darzustellen, bietet sich die Abbildung eines Liniennetzplans am Beginn des NVP an	Kenntnisnahme	Ein Liniennetzplan ist als Anhang des NVP dargestellt.			
			3.2 / S. 16-17	Gesetzliche Rahmenbedingungen	Die Ausführungen zu der EU-Richtlinie "Clean Vehicles Directive" sind im Vergleich zum restlichen Umfang des Kapitels sehr umfangreich. Der Text sollte gestrafft werden.	Kenntnisnahme	Die Darstellung ist aus Sicht des Aufgabenträgers passend.			
			3.3 / S. 19-35	Relevante Rahmenpläne	Das ausführliche Zitieren tangierender Planwerke auf insgesamt 15 Seiten sollte durch das Verwenden von Verweisen im Umfang verringert werden.	Kenntnisnahme	Die Darstellung ist aus Sicht des Aufgabenträgers passend.			
			3.5.2 f S. 43	Ergebnisse MiD	Die Ergebnisse der Untersuchung "Mobilität in Deutschland" für die Stadt Offenbach, die für die Fortschreibung des NVP als wichtige Grundlagedaten verwendet werden, sind bei der Veröffentlichung des	Kenntnisnahme	Es liegen keine aktuelleren Daten vor.			
			3.6.3 # S. 55	Umbau Marktplatz	NVP bereits fünf Jahre alt. Dies entstricht in etwa der Gilltlokeitsdauer des NVP 2023. Aktuellere Daten wären daher wünschenswert.  Sind die Haltestellen am Marktplatz bereits vollständig barrierefrei ausgebaut? Venn nein, wann ist dies vorgesehen?	Kenntnisnahme	Die Haltestellen sind bereits weitgehend bzw. vollständig barrierefrei ausgebaut bzw. werden beim Umbau entsprechend vollständig barrierefrei ausoebaut.			
				Ausbau Haltestelle Friedensstraße	Für die Einrichtung der Haltestelle Friedensstraße sowie die Herstellung der Wendeanlage Bieber Waldhof sollte ein Termin bzw. Zeithorizont genannt werden	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.			
			4 / S. 61	Zielbild für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote	Hier sollteEinsatz emissionsarmer bzw. komplett emissionsfreier Fahrzeuge* stehen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.			
			5.21 S. 66	Anforderungen nach Altersgruppen	Bei "Rücksichtsvolles Fahren" sollte "	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.			
			5.3 / S. 68-71	Ansprüche von Personen mit Mobilitätseinschränkungen/ sensible	Tabelle 5: Bei den Grundanforderungen zur nahezu nive augleichen und spaltfreien Erreichbarkeit der Einstiegs- bzw. Bussteigkante sollte ein Hinweis auf das Stufen- und Spaltmaß von höchstens 5x5 om	Berücksichtiauna	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.			





Institutio	, Institutio 🕌	Eingangsdatt	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung									
			5.3 / S. 68-71	Ansprüche von Personen mit Mobilitätseinschränkungen/ sensible Personengruppen	Tabelle 6: Bei den Grundanforderungen zur nahezu niveaugleichen und spaltfreien Erreichbarkeit der Einstlegs- bzw. Bussteigkante sollte ein Hinweis auf das Stufen- und Spaltmaß von höchstens 5x5 cm gemäß DIN 18040-3 ergänzt werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.									
			6.1 f S. 74	Aktuelle Aufgaben und Herausforderungen für das multimodale Mobilitätssystem	Die Schlussfolgerung, dass es unumgänglich sei, insbesondere durch Förderprogramme des Bundes und des Landes Hessen eine Gegenfinanzierung für gestiegene Kosten im ÖPNV hezustellen, ist nicht verständlich und sollte so nicht veröffentlicht werden. Folgende Formulierung wird alternativ vorgeschlagen. Eine Gegenfinanzierung der gestiegenen Kosten durch neue Finanzierung dader unumgänglich. Die vorhanderen Förderprogramme des Eunders und des Land Hessens mit den wichtiger Bestandelbei der Fannzierung des OPNV.*	Kenntnisnahme	Die Darstellung ist aus Sicht des Aufgabenträgers passend.									
			6.1 / S. 78-79	ÖPNV und Barrierefreiheit	Hier erscheint eine Ergänzung der Information passend, wie weit der Umsetzungstand der Barrierefreiheit zu den Komponenten Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation bereits ist.	Nichtberücksichtigu a	Der Umsetzungsstand ist in Kap. 7 dargestellt.									
			6.21S.80	Handlungsfelder für die Ausgestaltung des Mobilittssustems	Die Aufzählung der relevanten Komponenten der Barrierefreiheit in der Klammer sollte hinsichtlich der Haltestellen um deren Zuwegung ergänzt werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.									
			6.3.6 / S. 91	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	Letzter Satz: "Die Einführung weiterer Kundengarantien ist anzustreben." Solche Aussagen können entfallen, wenn sich nichts Entsprechendes bei der Maßnahmenkonzeption wiederfindet.	Berücksichtigung	Der Satz wird gestrichen.									
			6.3.7 / S. 91		Statt "barrierefrei und behindertenfreundlich" sollte die Formulierung "vollständig barrierefrei" gewählt werden	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.									
			6.3.7 # S. 93	Haltestellen und Haltepunkte, Haltestellenmanagement	Die Haltestellen Forsthaus Geißfeld und Gasthaus Vildhof sollen zur Vermeidung einer Insellösung ohne barrierefreie Zuwegung bzw. wegen sehr geringen Fahrgastaufkommens nicht barrierefrei ausgebaut werden. Vurde hier geprüft, ob andere Lösungen, etwa die Verlegung der Haltestellen, möglich ist??	Kenntnisnahme	Eine Verlegung wurde geprüft, jedoch sind auch im weiteren Umfeld die Voraussetzungen für eine Zuwegung nicht vorhanden.									
					Das Ausstattungsmerkmal Bordsteinhöhe ist unerheblich. Mäßgeblich ist das zulässige maximale Stufen- und Spaltmaß von 5x5 cm im Zusammenspiel von Fahrzeug und Bordsteinkante gemäß DIN 18040-3. Die Norm stellt den aktuellen Stand der Technik dar und sollte an dieser Stelle zitiert werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst. Im Übrigen gelten die bereits zuvor benannten Aussage zu den Umbauprogrammen der vergangenen Jahre zum jeweiligen Stand der Technik.									
					Die im Feld "Bemerkung" stehende Ausnahmeregelung zur Bordsteinhöhe ist so nicht nachvollziehbar und sollte zumindest durch eine Begründung plausibilisiert werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.									
			6.3.7 / S. 32-33 Anforderungen an die Halkestellen ausstattung (Tabell	Anforderungen an die	Es felhit eine Begründung, avarum nur Haltestellen der Kategorien A und B mit dynamischer Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet verden sollen. Zumindest Haltestellen der Kategorie C befinden sich an Schulen, Kranktenhäusern und Seniorenwohnheimen und werden somit von mobilitäteingeschränkten ÖPNY-Teilnehmen frequentiert. Es sollten Begründungen definiert werden, wann Haltestellen inlicht mit DFI-Anzeisern ausgestattet werden sollen.	Berücksichtigung	Die Anforderung wird ergänzt um die App, die virtuel DFI simuliert.									
		0.00				Die Bemerkung "n.	Die Bemerkung "nach Bedarf mit akustischer Ansage" ist nicht nachvollziehbar. Auch hier gibt die DIN 18040-3 vor, dass für eine Barrierefreie Nutzung des öffentlichen Verkehrs- und Freiraums eine Informationsübermittlung erforderlich ist, die mindestens zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Tasten anspricht. Der Zusatz "nach Bedarf" sollte daher entweder entfallen oder präsisiert werden.	Berücksichtigung	Die Anforderung wird ergänzt um die App, die virtue DFI simuliert.							
						Die Bemerkung für das Ausstattungsmerkmal Vetterschutz kann auf "transparent," reduziert werden. Die Aussage zur Förderung durch Hessen Mobil kann entfallen oder muss mindestens dahingehend konkretisiert werde, dass Einnahmen durch Beklame mit den zuwendungsfähigen Ausgaben verrechnet werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.								
					In der Bemerkung zum Ausstaltungsmerkmal Taststreifen, Einstlegsmarkierung, Aufmerksamkeitsfeld ist die Nennung des Leitfadens Ungehinderte Mobilität zu streichen. Der Leitfaden ist nicht mehr veröffentlicht.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.									
	]														In der Tabelle fehlen noch Angaben zur Tiefe der Aufstellfläche als Ausstattungsmerkmal und sollten ergänzt werden. Die Tiefe der Aufstellfläche und der dadurch gegebene Raum zum Rangieren z. B. für Rollstuhlfahrer ist ebenfalls ein wichtiges Kriterium der Barrierefreiheit.	Berücksichtigung
			6.3.13 / S. 100-101	Fahrgastinformation	Es fehit die konkrete Benennung von Haltestellen, welche noch mit DFI ausgestattet werden sollen. Hier wären zudem eine Priorisierung und ein Umsetzungskonzept zu ergänzen. Außerdem muss eine Ausnahmebegründung für die Haltestellen benannt werden, die nicht mit DFI ausgestattet werden sollen.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Prüfpunkt ist in Kap. 9.2.2 enthalten.Dort wird auch auf die virtuelle DFI per Ap hingewiesen.									
			7.2.2 / S. 114-118	Erschließungsdefizite	Tabelle 22: Es wäre hilfreich, die Größe der Erschließungsradien für ÖPNV- und SPNV-Haltestellen zu ergänzen. Wenn kein Handlungsbedarf erkannt wird, würde sich in allen Fällen eine Begründung anbieten.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.									
			7.3.2 f S. 124	Park+Ride	Wann sind die Bauarbeiten am Ostbahnhof beendet bzw. wann ist die P-R-Anlage wieder nutzbar? Hier wird empfohlen, einen Termin zu nennen.	Berücksichtigung	Es ist keine P+R-Anlage am Ostbahnhof mehr vorgesehen. Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.									
			S. 125	Bike+Ride	Tabelle 25: Es wäre informativ, die Anzahl und ggf. die Qualität der Fahrradabstellplätze an den Verknüpfungshaltestellen zu ergänzen.	Kenntnisnahme	Es liegen keine aktuellen Daten vor.									
			7.4 / S. 126-127	Fahrzeuge	Es felhir eine Aussage, ob die eingesetzten Fahrzeuge geeigner sind, das Stufen- und Spaltmaß von höchstens füß om einzuhalten. Des Veiteren, ob die eingesetzten Fahrzeuge als vollständig barrierefrei angesehen werden können. Falls dies nicht der Fall ist, wäre ein Umsetzungskonzept zur Beschaffung vollständig barrierefreier Fahrzeuge mit Zeitplan sowie Investitions- und Finanzierungskonzept zur den zu erdanzen.	Berücksichtigung	Die Angaben zu den Einstiegshöhen der Fahrzeuge werden ergänzt.									
			7.5 / S. 127	Fahrgastinformation	Es fehlt ein Konzept, ob und wie der Ausbau von DFI in Olfenbach fortgeführt werden soll. Beschrieben ist nur der Bestand der vorhandenen DFI-Anlagen (Bestandsaufnahme). Im Maßnahmenkonzept findet sich lediglich ein Prüfauftrag, ob eine Ausweitung der DFI-Anzeiger an nachfragestatken Haltestellen sinnvoll wäre. Es fehlt jedoch die Verknüpfung, dass die dynamische Fakrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip eine vichtige Komponente bei der Erlangung der vollständigen Barrierefreiheit ist und somit mehr als nur ein Zusatzservice für Fakrgäste. Somit fehlen alle weiteren Arbeitsschritte im Hinblick auf DFI-Anzeiger: Anforderungsprofit, Mängelanalgse, Maßnahmenkonzept, Inwestitionsprogramm, Finanzierungsplan.	) Berücksichtigung	Ein entsprechender Prüfpunkt ist in Kap. 3.2.2 enthalten Dort vird auch auf die virtuelle DPI per Ap hingewiesen.									
	1		7.6 / S. 130-131	Tarif, Vertrieb und Marketing	Hier könnte noch ein Hinweis auf das Deutschlandticket ergänzt werden.	Parijok siektigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.									
	1	1	1.01.0.100-101	Learn, receive und mankeding	princi Korinke noon ein minnens aur vas wevisorianutioket erganit werden.	1 menduksionuqung	pure mirgaveri werderi erganzi uzw. angepassi.									





Institution	Institutio	Eingangsdatt	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	, Stellungnahme	Umgang	Erläuterung
			7.6 / S. 130-131	Tarif, Vertrieb und Marketing	Hier könnte noch ein Hinweis auf das Deutschlandticket ergänzt werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.9 ₹ S. 137	Haltestellen	Im 3. Absatz helbt es, dass in der Vergangenehet bereits rund 95% der Halbestellenpositionen barirerefrei ausgebaut wurden. Onzehen wird nicht klar, ob der Ausbau zur vollständigen oder nur zur teilneisen Barirerefreihet im klause der konzehen der ihne zur beitere von die Saturalise sowie eine Überseich beir verlause der konzehen den ihne sies zulässigen Selven- und Spattmaßes sowie eine Überseich der Halbestellen mit den jeweiligen Mertmalen fehlen, lässt sich diese Aussage nicht werifizieren. Im Sinne der Transparenz sollten daher die Definitionen des Begriffs sowie die Erweiterung des Kapitels 14.2 zu den jeweiligen Mertmalen der Halbestellen erückt urteden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			8 / S. 146	Umsetzungsbilanz 2017-2022	Tabelle 32: Auch hier fehlt bei der Umsetzung die Aussage, ob die Haltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut sind.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9 / S. 148	Angebotskonzeption 2023-2027	Abb. 31: Die Abbildungen sind sowohl am Bildschirm als auch gedruckt schlecht zu lesen bzw. zu erkennen und sollten durch qualitativ bessere ersetzt werden.	Nichtberücksichtigur	Die Abbildungen liegen in keiner besseren Qualität
			11.2.2 / S. 210		Beim Investitionsprogramm bleiben Fragen hinsichtlich der Kosten offen. So fehlen die Kostenprognosen für alle Maßnahmen, außer für die Vagenmehrkilometer.	Kenntnisnahme	Es sind weitere Kostenschätzungen (Umbau von Haltestellen) dargestellt. Konkrete Kosten können erst nach einer Detailplanung der Haltestellen bezif werden
			11.2.2 / S. 211	Investitionskosten	Bei den Wendeanlagen heißt es, dass Kosten in einem Stadtverordnetenbeschluss dargestellt seien. Diese sollten im NVP wiedergegeben werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			11.2.2 / S. 210	_	Wie aktuell ist die Kostenschätzung zu den Haltepositionen? Bei der aktuellen Kostenentwicklung wäre es empfehlenswert, einen Preisstand anzugeben (z. B. 2023).	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			11.2.2 / S. 211		Kosten für Beschleunigungsmaßnahmen, Fahrzeuge und Mobilitätsstationen oder sonstige Prüfaufträge werden nicht benannt.	Kenntnisnahme	Für Prüfaufträge können noch keine Kostenschätzungen benannt werden, da diese zunächst konkreter geplant werden müssen.
			11.3 / S. 213	Finanzierung	Das Finanzierungskonzept lässt keine Rückschlüsse zu, vie die im Entwurf herausgearbeiteten Maßnahmen finanziert werden sollen. Sofern absehbar, sollten zumindest erwartete Mehreinnahmen (z. B. durch höhere Fahrgastzahlen) den Mehrausgaben durch die Umsetzung der Maßnahmen gegenübergestellt werden.	Kenntnisnahme	Die Umsetzung der Maßnahmen steht unter einem Finanzierungsvorbehalt. Vor dem Hintegrund der derzeit kaum absehbaren Einnahmenentwicklung u- durch die Einführung des Deutschlandtickets ist ein Prognose möglicher Mehreinnahmen nicht seriös möglich.
					Im 5. Absatz heißt es: "Die Stadt Offenbach beabsichtigt, für verschiedene Infrastrukturprojekte Fördermittel zu beantragen (u.a. GVFG, FAG)." Bitte ersetzen Sie "GVFG" durch "MobFöG".	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
RMY und benachbarte LNOen							
Rhein-Main- Verkehrsverbu	GB Planung	13.04.2023	3.2 f S. 17	Gesetzliche Rahmenbedingungen	Fünfter Absatz der Seite: Die Formulierung "Mit der Offenlegung Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig." ändern in "Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV veröffentlicht".	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
nd GmbH			3.3.8 / S. 26	Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-	Die Formulierung "Mit der Offenlegung Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahwerkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig." ändern in "Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahwerkehrsplan für der Region in für der Region in Tankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV veröffenstellt in der Region in Tankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV veröffenstellt in Region in Tankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV veröffenstellt in Region in Tankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV veröffenstellt in Region in Tankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig." ändern in "Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahwerkehrsplan für Region in Tankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig." ändern in "Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahwerkehrsplan für Region in Tankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig." ändern in "Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahwerkehrsplan für Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig." ändern in "Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahwerkehrsplan für Region für Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig." ändern in "Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahwerkehrsplan für Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig." änder in "Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahwerkehrsplan für Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig." ändern in "Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahwerkehrsplan für Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig. "Auf 2011 wurde Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig." änder Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig. "Auf 2011 wurde Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig." än der Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig. "Auf 2011 wurde Rhein-Main (RNVP) des Rhein-Main (RNVP	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			Main-Verkehrsverbundes (2. Fortschreibung) (2021)	Im ersten Punkt wird die Verlängerung der S2 mit Lückenschluss zur Dreieichbahn thermatisiert. Hinweis, dass im Rahmen der Vision 2000- des PRVP eine Direktverbindung zwischen Offenbach und Darmstadt angedacht ist, wodurch sich ein entsprechender verkehrlicher Nutzen ergibt (siehe auch Abbildung 12 des NVP-Entwurfs: Netzorafik S-Bahn-Zielkonzeot mit Tangenten-Ring).	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.	
					Unten auf der Seite wird das nächtliche S-Bahn-Angebot thematisiert. Bitte um Ergänzung, dass die Linie 38 unter der Woche stündlich durchgängig verkehrt. Im Ergänzung dass die Linie 38 unter der Woche stündlich durchgängig verkehrt. Im Ergänzung, dass die Linie 18 unter der Woche stündlich durchgängig verkehrt. Im Ergänzung, dass Im ersten Absatz wird draam führ nieuwiesen, dass für redionale Linien (X-Bus und Regionalbustiniens sowie SPNIV-Angebot) die Standards des RNW als Aufgabenträßer gelten. Bitte um Ergänzung, dass Im ersten Standards des RNW als Aufgabenträßer gelten. Bitte um Ergänzung, dass Im ersten Standards des RNW als Aufgabenträßer gelten. Bitte um Ergänzung, dass Im ersten Standards des RNW als Aufgabenträßer gelten. Bitte um Ergänzung, dass der Linien Standards der RNW als Aufgabenträßer gelten. Bitte um Ergänzung, dass Im ersten Standards der RNW als Aufgabenträßer gelten. Bitte um Ergänzung, dass Im ersten Standards der RNW als Aufgabenträßer gelten. Bitte um Ergänzung, dass Im ersten Standards der RNW als Aufgabenträßer gelten. Bitte um Ergänzung, dass Im ersten Standards der RNW als Aufgabenträßer gelten. Bitte um Ergänzung, dass Im ersten Standards der RNW als Aufgabenträßer gelten. Bitte um Ergänzung, dass Im ersten Standards der RNW als Aufgabenträßer gelten. Bitte um Ergänzung, dass Im ersten Standards der RNW aufgaben gelten Bitte um Ergänzung, dass der Brundards der RNW aufgaben gelten Brundards der RNW aufgaben gelten Brundards der RNW aufgaben gegen gestellt gegen	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			618.72	Anforderungprofil	m erster Abaate wird daau mingewiesen, daas fur regionae unter (Abed und regionalitäter) diese Standards der Sind abs Aufgewendig gereien. Diet ein Liefgranding, dass diese Standards im Verbundwerke halben halt die Region Frankfurt Fihren-Main (FiNV) Festgelegt sind. Die Realisierbarkeit der Standards steht Audem unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit vor dem Hintergrund der aktuellen finanzierlen Rahmenbedingungen. Velterer Hinweis, dass der RMV für regionale Linien nicht Aufgabentäger, sondern zuständige Aufgabentäger, sondern zuständige Aufgabentäger vor der verster vor dem Finanzierlen Rahmenbedingungen. Velterer Hinweis, dass der RMV für regionale Linien nicht Aufgabentäger, sondern zuständige Aufgabentäger vor der verster vor dem Finanzierlen Rahmenbedingungen. Velterer Hinweis, dass der RMV für regionale Linien nicht Aufgabentäger, sondern zuständige Aufgabentäger, sondern zuständige	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			6.3.5 / S. 90	Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit) und Anschlüsse im ÖPNV	Tabelle It Zur besseren Kenntlichmachung der Umsteigemöglichkeiten und Verknüpfung zwischen der Straßenbahn und den Busverkehren an den Haltestellen Stadtgrenze und August-Bebel-Ring wird angeregt, eine Umbenennung dahingehend durchzuführen, dass ein einheitlicher Haltestellename verwendet wird.	Kenntnisnahme	Mit dem benachbarten Aufgabenträger wird geprüft ob eine einheitliche Bezeichnung möglich ist.
			6.3.7 / S. 91	Haltestellen und Haltepunkte, Haltestellenmanagement	Hinweis auf den zweiteiligen FMM-Maßnahmenplan "Earrierefreie Haltestellen im Busverkeht" hin. Dieser gibt im ersten Bantscheiderinnen und Entscheidern einen strategischen Überblick und zeigt. Best-Practice-Beispiele. Der Planungsleif aden im zweiten Teil richtet sich an die umsetzenden Akteure und umfasst wichtige rechtalen Bendendengungen. Empfehlungen des FMM' zur konkreten Umsetzung sowie Aspekte zur Finanzierung. Ergiant wird der Maßnahmenplan durch Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen im ditten Band" Gestaltungsrichtlichlien für Haltestellen und Vartehallen im FMM- Verbundgebier. Bitten um Berücksichtigung des Maßnahmenplans. https://www.zmv.de/c/de/in/ormationen-zum-mw/der-mw/aufgaben-der-mw-gmbl/verkehrs-und-mobilitäerschandmaßnassnahmenplan hauferierfeie Abstetzlein.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			6.3.7 / S. 92		Tabelle 12: Anforderungen an die Haltestellenausstattung: Bitte, den Aspekt Abfalleimer ergänzend aufzunehmen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.1 f S. 103 f	Organisationsstruktur	Bitte, die Formulierung "Der SPNV und ÖPNV im Untersuchungsgebiet wird von folgenden Verkehrsunternehmen betrieben-" und die Tabelle hinsichtlich der Begrifflichkeiten "Verkehrsunternehmen", _betrieben-" "Aufgabenträger" und "Aufgabenträgerorganisation" zu korrigieren.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.1.1 / S. 105	Regionaler Verkehr und Stadt-Umland- Verbindende Verkehre	Tabelle fig. Bitte um Korrektur, alss am Hauptbahnhof außer bei Baurbeiten kein planmäßiger Halt der Se/S9 besteht. Beim Bedienungsangebot der Linien Se/S9 wird gebeten, die Darstellung zu Vereinheitlichen. Entweder S9 und S9 getrennt ieweits alle 30 Minuten oder gemeinsami eiweits alle 15 Minuten.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.2.3 / S. 120	Verbindungsqualität	Erster Absatz der Seite: es wird aufgeführt, dass die S8/S9 die ganze Nacht im 30-Minuten-Takt verkehrt. Hinweis, dass unter der Voche teilweise nur ein 80-Minuten-Takt im Bereich der Stadt Offenbach besteht.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.3.2 / S. 124	Park+Ride	Jes zeitzt. Hinweis auf den Maßnahmenplan Park-Flide des FIMV hin, der stationsbezogen Empfehlungen zur Veiterentwicklung des Park-Flide-Angebotes beinhaltet. Der Maßnahmenplan richtet sich an die Gremien und Verwaltung der Städte und Gemeinden und soll einen Anschö geben gesignete Naßnahmen einzuleiten. https://doi.org/10.1006/10.1	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.





Institution	Institutio 🕌	Eingangsdatt <sub>—</sub>	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme v	Umgang	, Erläuterung
					Eventer Abstatz-Hinovist, dass se im Bereich des FMAY keine Tailfoconer gibt. Eitht, oden Bergiff "Tailigbeiter" einheitlich zu vervenden. Innerhalb des Tailigbeiters 2001 gid die Offenbacher Studgreisstufe 2. Dieses stellt keiner Sondertunff dar, sondern das reguläre Turifangebote. Eiter, nicht den Bergiff, Sondertunff" zu vervenden. Hinoveis, dass auf Halbezeiten des Studgreisstufes bestehn und Sondern das So	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.6 f S. 130	Tarif, Vertrieb und Marketing	Im dritten Absatz wird ausgeführt, dass für die Fahrt in die benachbarten Stüdte die Preisstufe 2 bzw. 3 gilt. Vorschlag, die Formulierung genauer auszuführen, mit dem Hinweis, dass der jeweils direkte Weg zur Preisstufe 2 angeboten wird und bei Umwegen eine höhere Preisstufe anfälls. Weeterlin wird dagestellt, dass Fahrten nach Frankfurt pauschaf günstiger geworden seien. Da diese Aussage nur zum Teil zurzeffendst und eine der seuere Erfügkerung angezen. Korzekt wirde die Anabek, dass Fahrten in einise Satztelle und die hundst von Frankfurt unstieste geworden sind.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
					Vierter Absatz: Bei den Aussagen handelt es sich um Mutmaßungen. Sofern keine valide Marktforschung benannt werden kann, wird gebeten, hierauf zu verzichten. Im fünften Absatz wird auf BMVsmart referenziert. Bitte, hier und ggf. an anderen Stellen im Nahverkehrsplan darauf zu verzichten, da dieses Pilotprojekt voraussichtlich Ende Mai dieses Jahres	Berücksichtigung Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.  Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.1 / S. 149	Hipweise zum Schienennersonennahuerkehr	Jabosschlossen wird. Himweis, dass der IMM' für die Regionalwerkehre im Schienennetz sowie im regionalen Busnetz nicht der Aufgabenträger, sondern zuständige Aufgabenträgerorganisation ist.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.1 / S. 158	Handlungsfeld Netz und Angebot	Zur neuen X-Bus Linie 32. Es wird Bezug auf den NVP der kuygDF genommen. Bitte, die Formulierung zu übernehmen, die bereits dort angebracht wurden. Bezüglich der Planung einer neuen Expressbustinie X95 von Dieterehaben bem Frankrung Süberhind hersen ind das gilt in die geglante lokale Linin mit der Sig über Liebe wäre sowich inhabite, auf die langriststige Angebotzsgestatign gals auch bei der Finanzierung zur berücksichtigen. Angebotzsgestatign gals auch bei der Finanzierung zur berücksichtigen. Aus die S093-	Kenntnisnahme	Die entsprechende Formulierung ist im NVP des Kreises Offenbach als zuständiger Aufgabenträgerorganisation für diese Linie daruestellt.
			9.2.2 f S. 163	Handlungsfeld Betrieb	Beschreibung zweiter Punkt: Hinweis, dass auf Grund der vielfältigen Ausnahmeregelungen jeweils im Einzelfall zu überprüfen ist, ob eine ölfentliche Auftragsvergabe in den Anwendungsbereich des Sauf-BinttBeschlich lättl. Die Mindestziele für emissionsame ("sauberer") und -freie Busse im ÜPNV müssen für den jeweiligen Referenzzeitraum erfüllt werden. Dabei können die Quoten eines einzelnen Veroabeverfaltenen Ausschlenbung eines Linnehündliche Jaweichen.	Kenntnisnahme	
					Die Beschreibung der 551 im Liniensteckbrief ist nicht korrekt. Auf Seite 198 müsste es heißen "Bedienungsangebot Mo-Fr: T30 zwischen 5-22 Uhr zwischen Marktplatz und Gravenbruch".	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.3 / S. 198 ff	Liniensteckbriefe	Die Linie X19 hat auch am Samstag und Sonntag Zeiten, in denen ein T30 angeboten wird. Bei der Linie X83 ist mittlerweile der Bedienungszeitraum an allen Tagen bis ca. 23 Uhr und der T30 hat Mo-Fr tagsüber keine Lücke mehr.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
					Bei der Linie X97 ist auf Seite 200 der Satz zu ändern, im, Alsch informationen des FIMY wird diese Linie vorsussichtlich im Februar 2024 eingestellt." (nicht im Dezember 2024) im NVP-Entwert wird folgendes ausseditht. Caufüber hinaus wird das Themenfeld der Infrastruktifnanzierun beschreben." Der von NIO getragenen Anteil für das Jahr 2023 beträch 581500 Euro. "Es	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			11.3 / S. 212 f	Finanzierung	interver-kinvar man rogenies ausgerenne "Jaaroer miliaas wat oas Fremenierus en innastukumiaraerung bestimeter. Der Vor Holl geragene America us van zoos eragi volcoud deur "Es wird angefragt, welche Finanzierungsinstrumente der Mild unter die "Infrastrukturfanzierung" fallen, da lediglich der Anteil aus PM SPNV aufgeführt wird. Vie verhält es sich mit den übrigen Finanzierungsinstrumenten Infrastrukturk ostenausgelich IIKA) und PM FBNV?	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
Institutione		40.00.0000					
	Polizeipräsidiu m Südosthessen Polizeidirektio n Offenbach				Eine Beteiligung am Anhörungsverfahren wird nicht als notwendig erachtet.	Kenntnisnahme	
Fahrgastverba nd Pro Bahn Regionalverba		12.04.2023	1/S.9#	Einleitung	Unzuverlässigkeit der S-Bahnen, v.a. der S2; notwendige Einsparmaßnahmen wurden mit Augenmaß durchgeführt; ein Teil, insbesondere entlang der Sprendlinger Landstraße und an der HT Caritas/ Buchrainweiher konnte kompensiert werden	Kenntnisnahme	
nd Großraum Frankfurt e.V.			3 f S. 12 ff	Homeoffice	Homeoffice ist nicht der Killer des ÖPNV oder des MIV. Der MIV wird reduziert, die Verkehrsmengen früh morgens und am späten Abend nehmen ab; jedoch darf nicht ignoriert werden, dass die früh morgens Zuhause-Gebliebenen Iroztdem im Laufe des Tages das Haus verlassen, aber eben zu anderen Zwecken.	Kenntnisnahme	
			3.2 f S. 17	Ergänzung zu Clean Vehicles Directive	Die klürsche erfolgten Beschlüsse der Berliner Regierungsko alltion sehen eine deutlich erhöhre Zuführung von Finanzmitteh zugunsten der Schlene von Bemerkenswert dabei ist, dass künftig 80% der LKV-Maur in die Bahn investiert werden sollen. Bis 2027 solle 45 Milliarden Euro in das Schlenennetz investiert werden, was die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit der Schlene deutlich verbessern sollte. milltin auch die Attraktivität des CPRIV.	Kenntnisnahme	
			3.3.7 / S. 26	FrankfurtRheinMain in Bewegung - Die Mobilitätsstretegie	M16: Die Seilbahn bleibt hierzulande eine Utopie.	Kenntnisnahme	
			3.3.8 f S. 27	Regionaler Nahverkehrsplan	"Verbesserung der Betriebsqualität" wird zugestimmt.	Kenntnisnahme	
			3.3.9 / S. 30	Nahverkehrsplan 2022 ff des Kreises Offenbach	Velohe Nutzen hat ein Eugressus von Offebach Ost Richtung Flughafen? Ein weiterer X-Bus, der im Stau steht. Die Schleinenanbindung hat Priorität.  Der X80 fährt inzwischen im 30-N-Takt, der 551 hat eine weitere HT "Buchrainweiher" bekommen, wodurch die Auswirkungen der Sparmaßnahmen histichtlich der Caritas und der Sprendlinger Landstraße komposieit werden.	Kenntnisnahme Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.3.10 / S. 31	Nahverkehrsplan Stadt Frankfurt 2025	Verlängerung der Straßenbahn aus Frakfurt Richtung OF Innenstadt: Maßahme wird seit langem befürwortet und begrüßt.	Kenntnisnahme	
			3.4.2 / S. 38	Bevölkerung	Der Süden der Stadt, insbesondere um die Spendlinger Landstraße, erhält keine ausreichende Aufmerksamkeit der kommunalen Politik. Hier gibt es Entwicklungsbedarf.	Kenntnisnahme	
			3.4.3 / S. 40	Pendelnde	Die Aussage, aushach Neu-Isenburg und Dreieich sowie Seligenstadt und Hainburg würden keine direkten SNPV-Verindungen bestehen ist nicht korrekt. Aus Hainurg und Seligenstadt kommt die Odenwaldbahn. RE 854. s. S. 105.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.4.3 / S. 41	Pendelnde	Hinsichtlich Neu-Isenburg ist auch auf den neuen Radweg zwischen den beiden Städten hinzuweisen, der einen Teil der Pendler aber auch des Freizeitverkehrs aufnimmt. Der Takt des X83 über die Sprednlinger Landstraße wurde auf 50 Me höht, die Busse sind out ausopalasten und von der Aufschaft von der Vertrag	Kenntnisnahme	
			3.6.2 f S. 53 f	Zukünftige Siedlungsentwicklung	Sole committee it amost agent wature aut as one remote, the books as sole out, associated.  Viewerden die neuene Siedlungsgebiete an den DPNV angeschlossen?	Kenntnisnahme	Die Anbindung verschiedener neuer Gebiete erfolgt durch die im Maßnahmenkonzept dargestellten Angebotsmaßnahmen.
			3.6.3 / S. 44	Umbau Hauptbahnhof	Aufwertung des Hauptbahnhofes wird seit Jahren gefordert. Siehe auch den aktuellen ÖPNV-Bericht von April 2023 (Mail).	Kenntnisnahme	
			3.6.7 / S. 57	Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030	Zustimmung, dass gegen den zunehmenden PKV-Verkehr restriktive Maßnahmen ergriffen werden müssen.	Kenntnisnahme	
	L		4 / S. 59 f	Zielbild für die Gestaltung öffentlicher	Seit vielen iahren ist zu vermerken, dass der ÖPNV gerade im Bhein-Main-Gebiet teurer wird als der MIV.	Kenntnisnahme	





titutio	Institutio	Eingangsdatt <sub>~</sub>	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung
			4 / S. 59 f	Zielbild für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote	Seit vielen jahren ist zu vermerken, dass der ÖPNV gerade im Rhein-Main-Gebiet teurer wird als der MIV.	Kenntnisnahme	
			6.2 f S. 81	Zielgruppenorientiertes Marketing	Bitte den Ausländerbeirat sowie die bedeutendsten Mitgrantengruppen intensiver einbeziehen damit die ihre Landdleute einweisen. Bei der aktuellsten Umfrage hat sich erneut gezeigt, wie sohwierig die Inanspruchnahme des ÖPNV ohne ausreichende Deutschkentnisse ist.	Kenntnisnahme	
- 1			6.3.15 / S. 102	Fahrpersonal	Bitte nicht sichere Deutschkentnisse bei den Busfahrern vorausssetzen sondern die Leute von Beginn an in Deutschkurse schicken. Verpflichtend.	Kenntnisnahme	
- 1			7.2.17 S. 111-112	Liniennetz und Bedienungsqualität	Text anpassen, der X83 fährt jetzt im 30-M-Takt, der 551 hat die zusätzliche HT "Buchrainweiher"	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
- 1			S. 114 ?	X83	Bus X83 ergänzen	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.2.3 f S. 119	Verbindungsqualität	Warum ist die S-Bahn-Station Ledermuseum nicht an das Busnetz verküpft ?	Kenntnisnahme	Hier besteht keine direkte Verknüpfung mit dem Busnetz, da an den beoden benachbarten S- Bahnstationen zu zahlreichen Buslinien bestehe
			7.5. f S. 128	Fahrgastinformation	Tabelle 27: Die Nummerierung der HTn wird empfohlen. Die entsprechenden Excelliste gibt es bereits im Zusammenhang mit der Umsetzung der Barrierefreiheit.	Kenntnisnahme	Die Darstellungen stammen aus verschiedenen Listen, daher ist die Bezeichnung der Haltestellennamen und Richtungen ausreichend
- 1			7.8.17 S. 136	Beschleunigung	Tabelle 29: Wann wird die Wendeschleife Marktwaldstraße eingesetzt?	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.8.2 / S.136	Schwachstellen im Betrieb	Linie 104 im Bereich Ring-Center: mehr Bus oder irgendwann doch eine Straßenbahn?	Kenntnisnahme	Die Machbarkeitsstudie zur Straßenbahn ist akt Bearbeitung.
- 1			7.10 / S. 140	Verkehrsnachfrage	Gibt es aktuellere Zahlen über das Fahrqastaufkommen? Interessant wären auch Daten einige Wochen nach Einführung des Deutschlandtickets.	Berücksichtigung	Aktuelle Zahlen aus dem Jahr 2022 werden erg
			7.11 / S. 141	Kundenunzufriedenheit	Unzufriedenheit betrifft meistens die S2.	Kenntnisnahme	
			8 / S. 147	Tarifreform	Die Reform des RIMV-Tarifsystems ist seit Jahren überfällig. Hier merkt man, dass der RIMV kein Unternehmen ist, welches ein Produkt verkauft sondern eine Behörde die verwaltet. Eine Folge der Eigentümerstruktur	Kenntnisnahme	
			9.17 S.150	Hinweise zum Schienenpersonennahverkehr		Kenntnisnahme	Die Ausbauplanungen im SPNV sind im Kap. 3.3 dargestellt.
			S. 151	Hauptbahnhof	OF Hbf: Umsetzung der Maßnahen?	Kenntnisnahme	Ein Umsetzungszeitpunkt für die Maßnahmen d Machbarkeitsstudie ist noch nicht bekannt.
			9.2.1 / S. 159		Machbark eitsstudie zur Straßenbahn kommt viel zu spät, aber immerhin. Bei den Expressbuslinien wird das Problem des Staus von Bedeutung sein. Fuktioniert nur bei eigenen Busspuren und/oder Bevorrechtigungen	Kenntnisnahme	
			9.2.1 / S. 160	Handlungsfeld Netz und Angebot	On-Demand-Verkehre verden aktuell überschätzt. Sie sind eine gute Ergänzung im ländlichen Raum z.B. Für Senioren. Beim jüngeren Publikum funktionieren sie als öffentlich-rechtliches Taxit. Für die Pendler sind sie ungeeignet. Der Einsatz wird nur akzeptiert, falls is kein zusätzliches Ticket verlangt wird. Im Mai d.J. beginnen in Darmstadt und im Kreis OF die ersten Versuche mit führerlosen Fahrzeupen, die Kontenerspaanis soll zusischen 20.5 (Kilciene.)	Kenntnisnahme	
- 1			9.2.1 / S. 161		Nicht prüfen, sondern machen. Und zwar frühzetig damit die Arbeitehmer nicht gezwungen sind mangels ÖPNV das Auto zu nehmen	Kenntnisnahme	
			9.2.1 / S. 162		Empfohlen wird die Priorisierung der Anschlüsse von S-Bahn und RB.	Kenntnisnahme	Die maßgeblichen Anschlüsse sind in den Liniensteckbriefen in Kap. 9.3 dargestellt.
			9.2.2 / S. 167	Handlungsfeld Betrieb	Velchen Erfolg hat bisher der Einsatz des Haltestellenbeauftragten gehabt? Hinsichtlich OF Hbf ist bisher kein Erfolg erkennbar. Wie reagiert DB Station & Service auf Anfragen der Stadt?	Kenntnisnahme	Der Haltestellenbeauftragte überprüft regelmäß Ausstattungsqualität der Stationen und stimmt hierzu mit dem Stationsbetreiber ab.
			9.2.3 f S. 172 f	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	Bike-Sharing und Car-Sharing setzt Investitionen voraus, die letztendlich vom Kunden zu bezahlen sind. Lohnt sich das oder ist es ein weiteres Zuschussgeschäft? Wenn die Hochschule für Design deutlich wäschst könnte neues Publikum hinzuksommen.	Kenntnisnahme	Die Sharingangebote erfordern Zuschüsse.
			9.2.4 / S. 176	Handlungsfeld Service	Gibt es noch den Fahrgastbeirat? Ist er in irgendeiner Weise tätig?	Kenntnisnahme	Der Fahrgastbeirat trifft sich regelmäßig vierm- Jahr.
			9.2.4 / S. 178		Bitte, dass die Prüfergebnisse zum Einsatz des Deutschlandtickets veröffentlicht werden.	Kenntnisnahme	
			9.3 / S. 195	Liniensteckbriefe	Wie und warum soll der X8 schneller sein als vergleichbare normale Busse? Werden HTn ausgelassen? Gibt es LSA-Bevorrechtigungen?	Kenntnisnahme	Die Fahrzeit reduziert sich gegenüber bestehen Linien , da nicht alle Haltestellen bedient werder Ferner stellt er für den Bereich Polizeipräsidiun neue direkte Verbindung zum Hauptbahnhof da
- 1			9.3 / S. 197		Das Projekt der Buslinie 45 wird befürwortet, allerdings erinnert eher an eine Art Stadtrundfahrt. Die Anbindung ans Museumsufer ist ok. Was gibt es im Westen Frankfurts zu sehen?	Kenntnisnahme	Hier wird der Bestand der Linie dargestellt.
			9.3 / S. 198		Neue HT Buohrainweiher (Caritas)	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
		1	9.3 / S. 199		X83 fährt inzwischen in der HVZ mit T30, erfolgreich.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			10 / S. 205		Hat die Satdt OF genügend Fläche zur Verfügung?	Kenntnisnahme	Hier wird nicht klar, worauf sich die Frage bezie
			10 / S. 205	Digitalisierungsoffensive	20 - 25 % der Erwachsenen haben kein Mobiltelefon oder können damit nur telefonieren. Dieses Bevölkerungssegment wird gerne ignoriert. Dazu kommen lokal die vielen Menschen ohne Deutschkenntnisse.	Kenntnisnahme	
		1	11.17 S.207	Barrierefreiheit	Die Umsetzung der Barrierefreiheit ist ein oft unterschätzter Faktor, der dem ÖPNV weitere Kundschaft bringt. Vor allem ältere Menschen.	Kenntnisnahme	
- 1			11.4 / S. 215	Umweltbezogene Wirkungen	Die angestrebte Halbierung der Emmissionen dient nicht nur dem Klima sondern auch der Gesundheit der Bevölkerung.	Kenntnisnahme	
- 1			12 / S. 2016	Linienbündelungskonzept	Das Problem "Tarifstruktur" wird hoffentlich bald der Vergangeheit angehören, auch die dazugehörige Erfindung mit den 50 Tarifzonen und "Waben"	Kenntnisnahme	
		i			Es fehlt die RTO, die Alternativ-RTS rejoht nicht aus; das deutlich vereinfachte Tarifsustem zwischen Frankfurt, Stadt und Kreis OF kommt, iedoch in der Form des Deutschlandtickets. Ansonsten		
			14.1 / S. 223	_	Weitestoehend Zustimmung. Vorsicht ist geboten beim On-Demand-Angebot. https://www.oo-online.de/offenbach/eine-finanzielle-entlastung-9111939.html  Verlängerung der Tram 12 und 16 absolutes Ja. Verlängerung nach Beiber, Rumpenheim und Tempelsee erfordert nähere technische Details, über die im Moment nicht verfügt wird, das gleiche gilt für die	Kenntnisnahme	
			14.1 / S. 224			Kenntnisnahme	





Institutio	Institutio	Eingangsdatt	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	▼ Stellungnahme ▼	Umgang	<b>▼</b> Erläuterung	
			14.17 S. 224		Verlängerung der Tram 12 und 16 absolutes Ja. Verlängerung nach Bieber, Rumpenheim und Tempelsee erfordert nähere technische Details, über die im Moment nicht verfügt wird, das gleiche gilt für die Binostraßenbahn.	Kenntnisnahme		
				F	Verkehrswender. Ja, die Bahn ist das leistungsfähigste Instrument des Umweltverbundes; Gestaltung der Tunnelstationen: selbstverständlich Ja; Fahrradverleihsystem: kann man probieren, sollte mit steigenden Studentenzahlen funktionieren.	Kenntnisnahme		
			14.17 S. 225	Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens	S-Bahn-Station "An den Eichen": Wieviele Fahrgäste würden damik bedient? Die KNU war negativ	Kenntnisnahme	Aufgrund der positiven Entwicklung an der Mühlheimer Straße ist aus Sicht der Stadt Offenbad die Einrichtung eines S-Bahn-Haltes weiterhin sinnvoll.	
					Pro Bahn fordert das "Sozial-Deutschlandticket" für 13, Euro, https://www.hessenschau.de/wirtschaft/nahverkehr-hessen-kuendigt-flatrate-ticket-fuer-geringverdiener-an-vl.oepnv-bahn-bus-ticket-gering	Kenntnisnahme		
			14.3 / S. 235	Handlungskonzept VEP 2035	Ja, zur Alternativ-BTS; iedoch fehlt komplett die BTO.	Kenntnisnahme	s.o.	
			14.4 / S. 243	Übersichtskarten	Karte 7: Es zeigt sich deutlich, wie wenig entwickelt Offenbachs Süden ist (Buchrain, Lauterborn, Sprendlinger Landstraße).	Kenntnisnahme		
					Es fehtl komplett die RTO, welche die Wetterau, den MKK sowie die Stadt und den Kreis Offenbach untereinander verbinden soll, wie von der Landesregierung vorgesehen	Kenntnisnahme	so.	
					Der Pro Bahn Frankfurt hat kürzlich beschlossen, dass die zuständigen Behörden und Ämter die Planung der Projekte der "echten" RTS sowie der RTO starten. Die echte RTS ist die Verlängerung der RTV von ihrer geplanten Endhaltestelle Neu-Isenurg Birkengewann bis nach Seigenstadt, wodurch ist mit der Oderwaldbahn verbunden wird	Kenntnisnahme	3.0.	
					Ger POT soil in Heusenstamen atten, über Offenbach-Ost und Maintal in die Verterau fahren, also in die künftigen Wachstumsregionen des Phein-Main-Gebiets. Die PTO eröffnet gerade der Stadt Offenbach die Möglichkeit, ein bedeutender Verkehrsknotenqunkt zu werden.	Kenntnisnahme		
					Deutschkurse für Busfahrer müssen von Beginn der Einstellung verpflichtend angeboten werden; es reicht nicht abzuwarten, bis der Mitarbeiter irgendwann und irgendwie sich vielleicht irgendwo anmelder: hier muss der Arbeitseber aktiv werden:	Kenntnisnahme		
					Similarity men mass der Proprieder and er einer in Die Ersetung der Dieselbusse durch E-Busse findet absolute Zustimmung	Kenntnisnahme		
					Ein Teil der Einsparnabnahmen konnte durch Verdichtungen bei den Bussen /883 und 551 aufgefangen werden	Kenntnisnahme		
					Die Einführung des Deutschlandtick ets sollte auch intern zu einer Reduzierung des mit dem Tairiesen verbundenen Aufwands führen, sodass sich die Mitarbeiter sinnvolleren Aufgaben widmen können	Kenntnisnahme		
VCD Verkehrsolub Deutschland	ehrsolub	13.04.2023			Die Linienklürzungen in Offenbach mit dem fortgeschriebenen Nahverkehrsplan (2023–2027) zurückzunehmen, ist uneingeschränkt zu begrüßen. Unabdingbar sind darüber hinaus neue Linienführungen und die vorgeschlägenen Angebotserweiterungen.	Kenntnisnahme		
Kreisverband Frankfurt/Main			S. 152 ff, S. 179 ff		Planungen bei den Bustinien werden begrüßt. Die baldige Umsetzung wird gefordert: die Rücknahme der Kürzungen bei den Linien, speziell auch in den Schwachverkehrszeiten, die neu vorgeschlagenen Linienführungen z.B. bei der Linie 102 sowie die Einrichtung eines Angebores am Sonntagvormittag (Seite 156).	Kenntnisnahme		
Main e.V. Regionalgrupp					Prüfung eines Nachtverkehrsangebotes bzw. eine Verlängerung der Hauptverkehrszeiten bis 2 Uhr nachts bei mindestens 50 % der Stadtteilen und diese insbesondere an den Schienenverkehr (S-Bahn) anzubinden.	Kenntnisnahme		
e Rhein-Main					Einführung einer Espreszbuslinie als Vorlaufbetrieb für ein höhervertiges ÖPNV-System wird begrüßt. Bedingung für diesen Vorlaufbetrieb ist, dass diese Espressbuslinie auf eigenen Trassen bzw. ÖPNV System unterweigs zein kann, da damit eine konsequent angewendere DPNV-Bevorrechtigung an Lichtericherantlagen auf den Liniervergen verbenden ist. Das Verkriebsmittel wird dadurch im Fahrplan zuverlässig und erhät zuglieb ih kurrere Fahrzeiten. Ein Audsassen einschen Busstätestellen (Halt an ausgewählen Haltestellen einstang der Strecke ) wird abgelehnt.	Kenntnisnahme		
					Die Idee, ein hochwertiges ÖPNV-System in Offenbach einzurichten, ist zu begrüßen. Das zu nutzende Verkehrsmittel sollte sorgsam ausgewählt werden.	Kenntnisnahme		
					Hochwertiges ÖPNV-System	Zu Beachten: Die Hochwertigkeit entsteht durch eine konsequent angewendete ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtzeichenanlagen auf den Linienwegen sowie durch die Nutzung von Eigentrassen bzw. ÖPNV-Spuren. Das Verschrismitiet wird dadurch im Fahrplan zuverlässig und erhält zugleich kürzere Fahrzeiten. Da der Ausbau entsprechender ÖPNV-Spuren sowie der Vorrangschaltungen vertehersmittelnabhängig staffliche kann, sollte dieser Veg vor der Spizzementscheidung eingeschlagen werden. Es ist daher zu empfehlen im NVP eine Priorisierung der Enrichtung wetterer BusspurenfÖPNV-Spuren sowie der Ausstaftung mit Vorrangschaltungen vorzunehmen.	Kenntnisnahme	Eine vertiefende Betrachtung der Projekte der Ideenskizze ist im Rahmen dieses NVP nicht vorgesehen, die benannten Themenfelder sollen in den zuständigen Fachplänen und weiteren Untersuchungen näher betrachtet werden.
					Vorteile Straßenbahm, bestehendes Straßenbahmets Frankfurt und Mitbenutzen dessen Infrastruktur (vie Verkstätten oder allem bzw. Gleichauerinichtungen), dies kann die Berthiebskosten eines Offenbahends straßenbahmbetsie bei Berthiebung eines zusurgesprochen, das mit demijengen von Frankfurt verknüpkt ist und zu dem eine Regionaltangente Ost in Form einer Schnellstraßenbahn zwischen Bad Vilbel, Frankfurt-Fechenheim, Offenbach, Neu-Isenburg, Dreieich und Langen arbeit, Diese kan nie nie entstegenbed sind zu dem eine Regionaltangente Ost in Form einer Schnellstraßenbahn zwischen Bad Vilbel, Frankfurt-Fechenheim, Offenbach, Neu-Isenburg, Dreieich und Langen arbeit, Diese kan nie nie entstegenbed sind zu dem einer Regionaltangen der Schnellstraßenbahn zwischen Bad vilbel, Frankfurt-Fechenheim, Offenbach, Neu-Isenburg, Dreieich und Langen arbeit, Diese kan nie nie entstegenbed sind zu dem eine Regionaltangen der Schnellstraßen der Schnellstraßen zu dem eine Regionaltangen zu dem eine Re	Kenntnisnahme		
					Kein Verständnis dafür, dass nur auf die Peojonal Tangente Sür (effS) gesetzt wird und nicht auch auf die Peojonalangenet Ost (RTO), Die RTO sollte von der Vetetaun nach Offenbach führen und die wichtige Großstadt nicht auslassen. Als Feierenz wird der Regionale Nahverkehrsplan des PMV (RNVP 2000) verwendet. Dessen Aussagekräft ist ie doch kritisch zu hinterfragen, insbesondere die "Visione" 2009. Das Konzept der Regionalangenten, so wie es im RNVP 2000 vorgestellt wird, wird für infrastrukturell hochproblematisch bis nicht realisisriebar gehalten. Dies betrifft insbesondere die Enobesse nund um Frankfurt-Stüd und Frankfurt-Stüdon.  Eine Regionalnagente Ost sollte die Zentere von Bei Vible, Olfenbach und Neu-Isenburg miteinander verbinden und nicht wie vom RNVP 2000 propagiert über Frankfurt-Ost und Frankfurt-Stüd.	Kenntnisnahme Kenntnisnahme	s.o.	
				Regionaltangente Ost	Carlo reposition and the control control of the con	Kenntnisnahme	s.o.	
					Aus städtebaulichen und infrastrukturellen Gründen kann eine solche Regionalkangente Ost nur als niederflurige Straßenbahn mit möglichst hohem Anteil an ÖV-Trassen (zusammen mit Straßenbahnen oder Bussen) bzw. Eigentrassen geführt werden. Damit würden alle Probleme durch vorhandene Engoässe und der Übertragung von Störungen des Bahnnetzes entiallen!	Kenntnisnahme		
				┥	oger bussen Dzw. Eigentrassen gerunt werden. Liamit wurden alle Probleme durch vorhandene Endoasse und der übertradund von sortnen des Bannetzes entrallen! Ausgangslage für die schriftweise Realisierung könne die Absonitie Offenbach Haytbanholte – Offenbach Marktplatz – Frankfurt-Fechenheim sowie Frankfurt – Neu-Isenburg – Langen sein.	Kenntnisnahme		
						- Control of the Cont		
	1	1	I		Für das Stadtgebiet Offenbach empfiehlt sich eine Führung durch den Citytunnel, da dieser noch Aufnahmek apazitäten hat, was aber im Raum Frankfurt-Oberrad und Frankfurt-Sachsenhausen teure	1	1	





Institution	Institutio	Eingangsdatt	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	¥	Erläuterung
				Regionaltangente Süd	Für das Stadtgebiet Offenbach empfiehlt sich eine Führung durch den Citytunnel, da dieser noch Aufnahmekapasitäten hat, was aber im Raum Frankfurt-Oberrad und Frankfurt-Sachsenhausen teure Ausbauten erzwingen der Ferpfenbach ist daher keine weitere Selahn zum Flughalten interessant, stattdessen eine schnieße Heigenbackgustendung. Dermensprechend sollte die Stadt Offenbach auf eine Linie drängen, die über Frankfurt und Flughalten nach Viesbaden weitelignet vird Eine solche Linie kann entweed ruden den Fernbahntunnel oder als Stüdenhof abzweigeng geführt werden.	Kenntnisnahme		
				RNVP versus Deutschlandtakt	Der Regionale Nahwerkehrsplan des FMVI ignoriert grundsätzlich die Entwicklung des Konzeptes "Deutschlandtakt" und des gerade entstehenden wierten Gutachterentwurfs. Der Deutschlandtakt soll eigentlich im Gegenstormprinzip, die Vertaktung von Fern- und Regionalverkehr unter Berücksichtigung der Infrastrukturellen und trassentechnischen Machdanke the stellen. Dies funktioniert aber nur, wenn sich die dazu aufgeforderten Linder direkt oder durch deren Aufgabentragie zw. Gewelbenträger aktiv Deseinschafter der Aufgabenträger Rein und Hessen noch vom Film Vir sind keine Beteiligungsbestrebungen bekannt - im Gegentriel. Hier wird (wegen Nüchtzuständigkeit des Landes bzw. völligem Desinteresse des Aufgabenträgers FMVI) nichts eingebracht. Damit bleiben die Vünschieder Reinion und auch des Stad Offenbach in der bunderseinen Landischapen und perklick sichtigt.	Kenntnisnahme		
					Dem vorliegenden NVP ist zu entnehmen, dass mit Inbetriebnahme der nordmainischen S-Bahn der RE 55 generell nordmainisch und dadurch die RB 58 südmainisch geführt werden, was in Offenbach zu einer gleichmäßigeren Verteillung des Regionalverkehrs führen würde.	Kenntnisnahme		
				- Ausbau Regionalverkehr Frankfurt-	Unter Berücksichtigung der Kapazitätsprobleme und der unklaren zukünftigen Taktlagen des Fernverkehrs, kann diese Verbesserung für den Regionalverkehr nicht als dauerhaft gesetzt angesehen werden.	Kenntnisnahme		
				Offenbach-Hanau	Zvisschen Hanau und Frankfurt sind mittelfristig zusätzliche Regionalzüge ins Kindigtal und an den bagerischen Untermain zu führen, um die dortigen hohen Nachfragen abzuführen. Auch deren Führung über Offenbach oder Maintal ist noch nicht klar zu benennen. Folge: Engpässe und Kreuzungskonflikte in Hanau Höb und am Frankfurter Südbahnhof bestimmen zentral die nord- bzw. südmainische Führung der Zübe. Insbesondere Zübe aus Asschäffenburg nach Offenbach leiden unter solchhen Konflikten und sind daher aus infastrükturellen Zwännen mödlichst zu vermeiden.	Kenntnisnahme		
					Es wird davon ausgegangen, dass der Hessen-Express – sofern es sich hier um eine besonders schneilen Regionalexpress handeln sollte – ohne Zwischenhalt zwischen Frankfurt Süd und Hanau Hbf- werkehren wird. Dies betrifft insofern auch den HES als Nachfolger des aktuellen RES – der bereits heute Offenbach Hbf nicht bedient.	Kenntnisnahme		
				Fernbahntunnel / Ausbau Knoten Frankfurt	Auch mit dem Fernbahntunnel, der nordmainischen S-Bahn, dem Ausbau zwischen Frankfurt-Süd und Frankfurt Hauptbahnhof bleiben die nord- und südmainischen Strecken zwischen Frankfurt und Hanau hochausgelastet. Gerade mit dem Fernbahntunnel vereten ab den östlichen Tunnelenden im Raum Kaiserlei und Frankfurt-Ost bis Hanau erheiblich mehr Züge unterwegs zein. So dass die Jernbahndigere ein gewende und gegebenerfalls um eine abschriftstweise Einöhung der Gleischausd in vereten den insissen. Dies betrift damit auch die Ostsodrichaften führehach	Kenntnisnahme		
					Forderungen aus "S-Bahn plus II" nach einem zweigleisigen Ausbau der Strecke Hanau-Offenbach als auch die neue S-Bahnstation An den Eichen (Ulmenstraße), die anschließend eingerichtet werden könnte (Seite 27/28), wird unterstützt.	Kenntnisnahme		
					Zur S-Bahn S 2 sollte eingefordert werden: eine überschlagene Wende in Niedernhausen sowie der zweigleisige Streckenausbau nach Dietzenbach.	Kenntnisnahme		
				S-Bahnlinien S9	Hier wurden im vorliegendem NVP leider Grank und inhalte aus einem Entwurf übernommen, die bereits in der finalen Ausgabe relativiert wurden, vgl. Abbildung 104 "Netzgrafik S-Bahn Zielkonzept 2030" auf Seite föl bzw. PDF-Seite 7 des Kapitels 5 gestrichet dargestellt. In der Zukunftsvision (Kapitel 8) sind die S 9-Kusse aber Werhalten Halb als 58 dargestellt (Abbildung 145, Seite 258 / PDF-Seite 8): https://www.mw.derkoffileadmindnorments/PDF2, PDMV, DEIDLE, PMN/Vaglaben, der My. GimbH/Verbundweiter, Nahwerkehrsplan/FRNYE, Kapitel, 2, Vision.pdf bittps://www.mw.derkoffileadmindoouments/PDF3_FRNY_DEIDLE_PMN/Vaufgaben_der_PMN/SembH/Verbundweiter, Nahwerkehrsplan/FRNYE, Kapitel, 2, Vision.pdf	Berücksichtigun	ng l	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
					finaler RNVP: https://www.rmu.defo/de/informationen-zum-rmw/der-rmw/aufgaben-der-rmw-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/regionaler-nahverkehrsplan#c142828	Kenntnisnahme		
					Konkret geht es um die ursprünglich vorgesehene, ersaktlose Streichung der S 9 im Abschnitt Flüsselsbeiten-Opelwerk - Mainz-Kastel - Viesbaden Höf. Die Beitehaltung ist jedoch auch im Interesse der Sadt Offenbach, da hierdurch die S 9 gestärkt wird und sich die Fahrgäste besser auf den gesamten Viertelstundentakt es 8 und S 9 verteilen. Unabhängig von der Situation Offenbachs ist die ersaktlose Streichung einer relevanten Bahnweitbindung im zentralen Baltungstaum Fibrien-Main ohnehin zu misstillibere.	Kenntnisnahme		
					Eine zusätzliche Mainquerung zwischen Mühlheim und Maintal kann Auswirkungen auf den ÖPNV, Pkw- und Radverkehr in Offenbach haben. Die Stadt sollte sich dazu positionieren.	Kenntnisnahme	- 1	lm VEP ist eine mögliche Mainquerung als Fuß- und Radweg zwischen Offenbach und Fechenheim benannt
				Barrierefreiheit	Die Fortschritte im Bereich Barrierefreiheit im ÖPNV werden anerkannt. Abgesehen von zwei Haltestellen ist hier demnächst alles komplett umgestellt. Der hohe Anspruch an Barrierefreiheit sollte weiterverfolgt werden, insbesondere am Hauptbahnhof.	Kenntnisnahme		
				Beschleunigung	Die angesprochenen Beschleunigungsmaßnahmen werden unterstüzt. Jedoch Wunsch nach einer konktreten Liste.	Kenntnisnahme		
	ı l		<u> </u>	On-Demand-Verkehre	Der Abschnitt ist sehr skeptisch formuliert. Die Bedenken werden geteilt und aus diesen Gründen wird von einer Einführung in Offenbach abgeraten.	Kenntnisnahme	$\rightarrow$	
				Bikesharing	Die Idee, Bikesharing in Offenbach auszuweisen wird begrüßt. Es bedarf einer größeren Flotte, da schon jetzt nicht immer Fahrräder vorhanden sind. Dies betrifft insbesondere abends und nachts die S-Bahnhöfe.	Kenntnisnahme		
				Fensterflächenwerbung	Leider wird das Gebot zur Freihaltung der Fensterflächen von Werbung nicht beachtet. Ein Negativbeispiel ist schon auf dem Titelblatt des NVP abgebildet. Hierzu wird auf die FIMV-Broschüre zu Mindeststandards für Busse im FIMV verniesen. Dort heißt es auf Seite 18. "Fensterflächen, Türen und Fahrzeugfront bleiben frei von Verbung, das freie Sicht und Sicherheit für die Fahrgiste oberste Priorität haben.  Auch der neue NVP für den Kreis Olfenbach legt in den Fahrzeuganforderungen (Anlagenband, Punkt 4.2) folgendes fest. "Fahrgisten ist eine freie Sicht aus den Fenstern zu gewährleisten, und die Olientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrzeugsnach eine Heine Sicherheitsen und der Sicherheitsempfinden der Fahrzeugsnacheben ist daher ebenso unzulässig wie eine Vollbeitebung der Busse, ach	Kenntnisnahme		
Regionalverba nd		06:04.2023	3.3 / S. 19 ff	Relevante Rahmenpläne	Hier sollte auch der Regionalplan Stidhessen/ Regionale Flächennutzungsplan 2010 aufgeführt werden. Auf die darin für den Nahverkehr relevanten verkehrlichen Ziele, Grundsätze und den städtebaulichen Entwicklungsrahmen sollte Bezug genommen werden (siehe §14 Abs. 3 ÜPNVG Hessen).	Berücksichtigun	ng l	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
FrankfurtRhein			6.1 / S. 72 ff		Der wie selbstverständlich verwendete Begriff der öffentlichen Mobilität wird derzeit wissenschaftlich diskutiert und ist im NVP nicht präzise definiert.	Kenntnisnahme		
Main				Leitbild zur Weiterentwicklung des Mobilitätssystems	Aus dem NVP sollte desstücker hervogsehen, was in diesem Plan von der öffentlichen Mobilik um fass ist und verlehe der den in 1991V regisinanden Mobilik sangebote mit verlehen Mapanham und weicher Verhöhtellichkeit gestreuert verden. Dies betriff unter anderen grind verleiste Snighteber, die Gewinnlichte solletigen und richt älgemein zuglänglich sein müssen. Zu der verleiste des EPNV erhöhten und des Zubrings um CPNV dienen, Sondern auch in Konkurrenz zu dessen müssen, und die zu der Snighteber verleiste des EPNV erhöhten und des Zubrings um CPNV dienen, Sondern auch in Konkurrenz zu dessen zu das des Zeitste der verleiste des EPNV erhöhten und des Zubrings um CPNV dienen, Sondern auch in Konkurrenz zu dessen zu das des Zeitste der verleiste des EPNV erhöhten und des Zubrings um CPNV dienen, Sondern auch in Konkurrenz zu dessen zu das des Zeitste zu der des Zeitste zu des des Zeits	Kenntnisnahme		Die Bedarfe werden bei der Umsetzung weiterer/neu Angebote sorgfältig geprüft.





Institution	Institutio	Eingangsdatt	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung
FrankfurtRhein			6.1 / S. 72 ff		Der wie selbstverständlich verwendete Begriff der öffentlichen Mobilität wird derzeit wissenschaftlich diskutiert und ist im NVP nicht präzise definiert.	Kenntnisnahme	
Main				Leitbild zur Weiterentwicklung des Mobilitätssystems	Aus dem NVP sollte deutlicher hervorgehen, was in diesem Plan von der öffentlichen Mobilität umfasst ist und welche der den ÖPNV ergänzenden Mobilitätsangebote mit welchen Mapnahmen und welcher Verbindlichkeit gesteuert werden. Dies betrifft unter anderem privatvintschaftlich organisierte Angebote, die Gewinninteressen unterliegen und nicht allgemein zugänglich sein müssen. Zu beachten ist ni diesem Zusammehnang dass die ergänzenden Mobilität sangebote nicht nur Maktpotenstale der ÖPNV erhöhen und ihn som Die Norden auch in Konkurren zu diesem stehen und ihn somit schwächen können. Die jeweiligen Bedarfe sollten daher hinsichtlich ihrer Virkung auf den ÖPNV sorgfältig geprült werden.	Kenntnisnahme	Die Bedarfe werden bei der Umsetzung weiterer/neue Angebote sorgfältig geprüft.
			9.2.3 f S. 171 ff	Ausstattung weiterer Haltestellen mit ergänzenden Mobilitätsnageboten und Weiterentwicklung zu Mobilistationen	Aus der identischen Maßnahmenskizze (wie Karte Sim Anhang intermodale Verknüpfungspunkte mit unter anderem sehen Mobibilitätsstationen) auf Seite (73 wird nicht deutlich, ob weitere Standorte zu Mobibilitätsonen entwischle Werden Sollen. Es wird vorgeschlagen, eine dahligheitende Gestating auch für die Behänhofe Offenbach Ost und Haupsbahnfor zurunehnen und die ohr bereits vorhandigen Angebote zu bünden. Die geramte Maßnahme sollte stärker konkretisiert und keinschlichtlich ihrer Aufgaben und Verbindlichkeiten für die jeweiligen Akturer differensiert verden, in einem multimodalen öffentlichen Mobibilität seuten sollte durch neeinsere Maßnahmen sicherenstellt sein, dass des einsüngenden Mobibilität seuten sollt und wird meßmeinsohlich dienen.	Berücksichtigung	Es handelt sich um eine Prüfung. Die Angaben werde ergänzt bzw. angepasst.
Industrie- und Handelskamm		20.04.2023			Grundsätzlich werden die formulierten Maßnahmen begrüßt, im Speziellen die Förderung der Schnittstellen der einzelnen Verkehrsmittel, die ein flexibles und nachhaltiges Mobilitötsangebot zum Ziel haben. Die Einbeziehung der Rahmenpläne und verschiedener Konzepte ist als positiv zu bewerten.	Kenntnisnahme	
er Offenbach am Main				Betriebliches Mobilitätsmanagement	Der Ausbau von Kooperationen mit Unternehmen in Bezug auf Carsharing ist zu begrüßen. Hierzu bedarf es weiterer Abstimmungen der Netzwerkpartner NiÖ, ivm GmbH, kugDF und der IHK im Rahmen des laufenden Prolekts. Bessez zur Arbeit*.	Kenntnisnahme	
ann-rain				Tangentiale Schienenverkehre	Die Stadt wird bei der Forderung, die Regionaltangente Süd zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots weiter zu forcieren, auch vor dem Hintergrund der Entwicklung weiterer erforderlicher Wohn- und Gewerbegebiete in Stadt und Kreis Offenbach, unterstützt.	Kenntnisnahme	
					Mobilitätsstationen können besonders in Kombination mit und an Quartiersparkhäusern die nahräumliche Mobilität in der Stadt sicherstellen und den Parkdruck mindern. Solche Konzepte sollten auch für die Stadt Offenbach geerüft werden.	Kenntnisnahme	
				Mobilitätsstationen	Die im NVP 2017-2023 angestrebten Maßnahmen in Bezug auf Bike + Filde, Carsharing und Fahrradverleihsystem wurden bedauerlicherweise nur teilweise umgesetzt. Hier bedarf es einer Stärkung des Imulti- und intermodalen Verkehrs, die im NVP zukünftig berücksichtigt werden sollte	Kenntnisnahme	
				Hauptbahnhof	Die Stadt Offenbach wird in dem Vorhaben, die im Zuge der Machbarkeitsstudie entwickelten Maßnahmen am Offenbacher Hauptbahnhof sohnellstmöglich umzusetzen, unterstützt. Dabei im Fokus stehen sollten die Stärkung der Verkehrsfunktion des Hauptbahnhofes, die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes, die Verbesserung der Barrierefreiheit sowie die Belebung des Empfangsgebäudes.	Kenntnisnahme	
				Verlängerung Straßenbahnlinie 16	Die Idee einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 16 durch das Offenbacher Stadtgebiet wird weitenhin unterstützt. Die Attraktivität der Offenbacher Ihnenstadt, je nach Linienführung des Haupfbahnhofes und die Anbindung an den Halen Offenbacher, würden dadurch gestählt. Auch für die Frankfurter Stadteitel Fechenheim und Oberrad wäre eine verbesserte Anbindung aufwertend. Eine leistungsfähige Straßenbahn vollsene Frankfurt und Offenbach wird darftaktivität des GPW dereillich enlehen und kan für judie Verbindungen eine Albernahre zum Auto sein.	Kenntnisnahme	
					Nachdem die Verlängerung der Straßenbahnlinie bereits in der vorherigen Auflage des NVP thematisiert wurde, sollte das Thema zeitnah vorangetrieben werden. Hierzu zählet die Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie und die Festlegung eines Trassenverlaufs.	Kenntnisnahme	
					Um die Vernetzung innerhalb der Metropolregion Frankfurt Fihein-Main voranzutreiben und langfristig gemeinsam Projekte umzusetzen, bedarf es eines verkehrsträger- und länderübergreifenden, umsetzungsorientierten Mobilitätsentwicklungskonzents. Dieses wird durch das Land Hessen initiiert. Die Stadt Offenbach sollte sich aktiv in diesen Prozess einbringen.	Kenntnisnahme	
				Vernetzung und strategische Planung	Der verkehrsmittelübergreifende Ansatz, der sich in einigen Maßnahmen wiederfindet, wird als positiv bewertet. Allerdings ist hier eine engere Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen unbedingt erforderlich.	Kenntnisnahme	
					Zu Struktur und dem Umfang des NVP wird angemerkt, dass der inhaltliche Aufbau nicht sofort schlüssig scheint, einzelne Thematiken nicht ausreichend miteinander verknüpft werden und ein einfacher Überblick über den Inhalt fehlt	Kenntnisnahme	
					Eine Straffung der Inhalte erleichtert die Lesbarkeit und fördert das Verständnis und damit die Akzeptanz für die Planinhalte.	Kenntnisnahme	
traffiQ Lokale Nahverkehrsge sellschaft		21.04.2023			Aktuell überplant traffiQ das gesamte lok ale Busliniennetz in Frankfurt am Main. Die Arbeiten hierzu sind zwar noch nicht abgeschlossen. Es zeichnet sich jedoch die Einrichtung neuer zusätzlicher Buslinien zwischen Offenbach und den angrenzenden Frankfurter Stadtteilen bzw. die Verlängerung bereits bestehender Buslinien ab.	Kenntnisnahme	
Frankfurt am Main mbH					Ausgehend von den bestehenden Bustinien wird der Vunsch geäußert, die heute bestehende Lücke in der Betriebszeit der Linie 41 auch auf Offenbacher Stadtgebiet zu schließen. Der heute saisonal betriebene Abschnitt der Linie 45 Frankfurt Deutschhermbrücke – Kaiserlei steht hierbei auch in Prüfung. Ein Veilerbetrieb in der heutigen Form scheint hierbei durchaus fraglich.	Berücksichtigung	Die Verdichtung der Linie 41 wird als Prüfpunkt aufgenommen.
			7.2.4 / S. 121		Das Kapitel beinhaltet eine gute Analyse zum fehlenden Umstieg zwischen den Linien 103 und 11 an der Frankfurter Haltestelle Riederhöfe. Vorgeschlagen wird die Führung einer Offenbacher Linie (z.B. Linie 120) in der Relation August-Bebei-Straße – Kaiseriei - Frankfurt Riederhöfe.	Kenntnisnahme	Es ist aktuell keine Verlängerung einer weiteren Linie über die A 661 nach Frankfurt geplant.
					Auf der Linie 103 wird in Richtung Prüfling auf Höhe des künftigen Familienbades Bornheim die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle erwogen. Darüber hinaus würde ein durchgängiger 30-Minuten- Takt bis zum abendlichen Betriebsschluss von uns bevorzugt.	Kenntnisnahme	Der 30 MinTakt ist bereits vorhanden.
			6.3.4 / S. 88	Bedienungsangebot der Stadt-Umland- verbindenden Korridore	Tabelle 9: Es erfolgt keine Definition der hier genannten Zeitfenster (HVZ gibt es zuvor nicht). Gibt es Mo-Fr keine SVZ?	Berücksichtigung	Es sind weiterhin die bisherigen Verkehrszeiten TVZ, NVZ und SVZ vorgesehen. Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7 / S. 103	Analyse des Mobilitätsanhgebots	An der Stadtgrenze Offenbach gibt es nur zwei Straßenbahnlinien.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.1 / S. 104	Organisationstruktur	Tabelle 15: traffiQ GmbH ist nicht der korrekte Name der Gesellschaft, korrekt ist traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH. Tabelle 15: Nici ist keine Strafenbahn – sonder eine Duslinie.	Berücksichtigung Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.  Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.1.1 / S. 105	SPNV-Angebot	Die S2 verkehrt nur kurzzeitig sonntagsmorgens im T60, ebenso die S1.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
		1	7.3.17 S. 122	Verknüpfungen im ÖPNV und SPNV	Die Formulierung der Takte der Linien 15 und 16 ist missverständlich: 16 im 10-Minuten-Takt, 15 verstärkt in der HVZ zum 5-Minuten-Takt.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.3 f S. 198	Linie 551	Die Linie 551 verkeht inzwischen auch in den Zeiträumen, für die Mo-Fr ein T60 zwischen Hauptbahndor und Erkent nach angegeben ist, im T30. Am Samstag wird der T30 nicht nur bis Enkheim, sondern bis Bad Villeb angebeten. Sondansag wird zwischen 12 und 19 Uhr ich 1702 zwischen Hauptbahndor und Erkheim angeboten. Sondansag wird zwischen 12 und 19 Uhr ich 1702 zwischen Hauptbahndor und erführen angeboten.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.3 / S. 197	Linie 45	Linie 45 verkehrt nur Fr (nicht Mo-Fr) und nicht mehr (wie früher die Linie 46) zum Rebstock, sondern Deutschherrnbrücke – Südbahnhof – Großer Hasenpfad	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
		1	9.3 / S. 200	Linie X97	Die Linie X97 wird im Laufe des Jahres 2024 eine neue Linienführung erhalten und das Offenbacher Stadtgebiet nicht mehr berühren.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
		1	14 / 4.	Übersichtskarten	Karten 1 und 6: Die im Bereich der Hugo-Junkers-Straße dargestellte Linie 560 gibt es nicht mehr.	Berücksichtiauna	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.





Institutio	Institutio	Eingangsdatt 🕌	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	▼ Stellungnahme	Umgang	<b>▼</b> Erläuterung		
			14 / 4.	Ubersichtskarten	Karten 1 und 6: Die im Bereich der Hugo-Junkers-Straße dargestellte Linie 560 gibt es nicht mehr.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.		
Kreisverkehrsg esellschaft Offenbach mbH		25.04.2023	3.3.915.30	Relevante Rahmenpläne	In der Auflistung fehlt die Verstärkerlinie V32, welche künftig Leistungen des bisherigen Stadtbusses Mühlheim abdeckt und zudern die Verstärkerfahren im Schüllerverkehr beinhaltet. Es ist vorgesehen, auch Schülerkuse der bisherigen Linie V30 zu integrieren, die zum Teil auf Offenbach Stadtgebiet verkehren. Einte, die Linie in die Auflistung einsprechend auf zunehmen und "in Zuständigkeit der kogOF-zu ergännen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst. Eine Mitfinanzierung der Stadt Offenbach für Leistungebi der Linien V32 und X32 auf Offenbacher Stadtgebi ist derzeit nicht absehbar. Die Abstimmung der interkommunalen Vereinbarung erfolgt derzeit.		
						Bei der Linie 120 wird korrekterweise auf die geplante Einkürzung der Linie bis zum Mühlheimer Bahnhof Nordseite hingewiesen, in Verbindung mit der Übernahme des Abschnittes Mühlheim nach Obertshausen durch die Linien OF-32/X32. Bitte um Ergänzung "in Zuständigkeit der kvoOF-". Ebenso sollte die gewünschte Taktung gemäß NVP wie bei allen anderen Linien übernommen werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.	
			6.3.4 / S. 87	Bedienung im ÖPNV	UHenbach musste hier für die HVZ unter der Woche ein 11b und für die 1 VZ ein 130 angegeben werden, an allen anderen 1 agen durchgehend ein 130.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.		
			9.2.1 / S. 154		Form eines Prüfauftrages verankert werden.	Berücksichtigung	2 2		
					Wäre bei den beteiligten Akteuren in diesem Fall nicht auch die kvqDF aufzuführen? Bitte um Ergänzung.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.		
					9.2.1 / S. 158	Handlungsfeld Netz und Angebot	Bei der Prüfung der Umsetzung eines neuen Bedienungskonzeptes auf der Linie 120 ist ergänzend anzuführen, dass der NIV 2022. f. des Kreises Offenbach keine Fortiffurung und Mitfinanzierung des Bestandkonzepte der Linie 120 vorsieht und aus diesem Grund ein einese Konzept zwischen den Beteiligten abegestimmt werden zuss, delte an dieser Stellek keine Einigung ersteht werden, ist ein Linierende an der jeweiligen Gebietskörperschaft umzusetzen. Aus diesem Grund wird angeregt, das Bestandskonzept der Linie 120 im gesamten NIVP 2023-2027 zeitlich befristet bis Dezember 2025 zu vermekten.	Kenntnisnahme	
				Uermierte. Det allierte Angaben zur Finanzierungsregelung einer Linie sind zudem kein Bestandteil eines Nahverkehrsplanes. Aus diesem Grund wird darum gebeten, die Formulierung "Die Finanzierung von darü hinaus gehenden Fahrtenangebote ist daher vom Kreis Diffenbach zu tragen" zu entfernen und durch die Formulierung "Grunds ätzlich steht man diesem zusätzlichem Schneilbusangebot offen enember den verber Deslait zur Einführung sich blaberal abzustimmen" zur sestzen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst. Zur Mitfinanzierung von Leistungen s.o.			
		9.3 / S. 190	9.3 / S. 193	9.37 S. 193 di	Es vid zur Kenntnis genommen, dass im Zuge des verbesserten Bedienungskonzepts auf der Linie 120 bis zum Dezember 2015 keine Ausweltungen in der NVZ und SVZ auf dem Kreisgeleie Offenbach vorgesehen sind, ebenso eine Fraktwerdichung in der HVZ Aktuel ist den Korforder Müllnichen—Obershaussen in der NVZ und SVZ den den On-Demand-Servicie Fraktwerdichung in der HVZ Aktuel sit ein Korforder Müllnichen—Obershaussen in der NVZ und SVZ den den On-Demand-Servicie Fili ein verbessertes Bedienungskonzept auch zu anderen Zeiten interkommunal einzusetzen bzw. bei starker Nachfrage in diesen Zeiten ein ergänzendes Busangebot über die Linie OFF-32 einzunischen.	Kenntnisnahme			
				Liniensteckbriefe	Bitte um Ergänzung, dass dieses Konzept nur bis zum Dezember 2025 gültig sein wird und dass für den anschließenden Zeitraum noch ein neues Konzept erarbeitet werden muss.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.		
			9.3 / S. 196	Fillieti2/eovpilete	Für die Linie OF-97 ist gemäß NVP 2022 fr. des Kreises Offenbach grundsätzlich eine Ausweitung der Betriebszeiträume gemäß den gültigen Standards des NVP vorgesehen. Bitte um Ergänzung dieser Option im Steckbrief mit dem Hinweis, dass eine solche Erweiterung bilateral zwischen den Beteilloten abgestimmt werden sollte.	Berücksichtigung			
			-	9.3 / S. 198-199		Für die Linie 55t/X83 in Zuständigkeit des RMV ist gemäß NVP 2022 fr. des Kreises Offenbach grundsätzlich eine Ausweitung der Betriebszeiträume gemäß den gültigen Standards des NVP als Prüfauftrag vorgesehen. Bitte um Ergänzung dieser Option im Steckbrief mit dem Hinweis, dass eine solche Erweiterung bilateral zwischen den Beteiligten abgestimmt, werden sollte. Der alleinige Hinweis auf Saile 2018 er Gerechter intelle ausreichen od	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst. Zur Mitfinanzierung von Leistungen gilt sinngemäß die Aussage zu den Linien V32 und V32	





## plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

> info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de