



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	Einleitung	8
2	Der neue Nahverkehrsplan.....	10
3	Rahmenbedingungen und Herausforderungen	11
3.1	Welche Rahmenbedingungen berücksichtigen wir?	11
3.1.1	Langzeitstudie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt zum Mobilitätsverhalten während der Pandemie (2021)	11
3.1.2	Aktuelle Entwicklungen im RMV-Gebiet.....	14
3.1.3	Steigende Energie- und Personalkosten.....	14
3.2	Gesetzliche Rahmenbedingungen	15
3.3	Relevante Rahmenpläne.....	18
3.3.1	Landesentwicklungsplan Hessen 2000.....	18
3.3.2	Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Offenbach am Main 2035 (2023) 19	
3.3.3	Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main Teilplan Offenbach – 3. Fortschreibung (2020)	21
3.3.4	Lärmaktionsplan Hessen (3.Runde) – Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Offenbach a.M. und Wiesbaden (2020).....	22
3.3.5	Klimakonzept 2035 (2020)	23
3.3.6	Energie- und Treibhausgasbilanz der Stadt Offenbach am Main (4. Fortschreibung) (2020)	24
3.3.7	Masterplan Offenbach 2030 (2015)	24
3.3.8	FrankfurtRheinMain in Bewegung – Die Mobilitätsstrategie für die Region (2020)	24
3.3.9	Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (2. Fortschreibung) (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	Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahn nach Offenbach (2022).....	32
3.3.15	Ergebnisse der Untersuchung „Städte in Bewegung - Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten“ (2020)	32

3.3.16	<i>Beweg dein Quartier (2022)</i>	36
3.4	Raumstruktur	36
3.4.1	<i>Lage und Anbindung</i>	36
3.4.2	<i>Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung</i>	37
3.4.3	<i>Beschäftigung, Ausbildung, Einkauf und Freizeit</i>	39
3.5	Mobilität und Verkehr	44
3.5.1	<i>Motorisierung</i>	44
3.5.2	<i>Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (2017)</i>	44
3.5.3	<i>Nachfrage im Bus- und Bahnverkehr</i>	52
3.6	Zukünftige Entwicklungen und Prognosen	53
3.6.1	<i>Zukünftige Bevölkerungsentwicklung</i>	53
3.6.2	<i>Zukünftige Siedlungsentwicklung</i>	54
3.6.3	<i>Nahverkehrsrelevante Projekte in Offenbach</i>	56
3.6.4	<i>Entwicklung des Arbeitsmarktes</i>	57
3.6.5	<i>Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur</i>	58
3.6.6	<i>Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens</i>	58
3.6.7	<i>Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030</i>	58
4	Zielbild für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote in Offenbach	61
5	Ansprüche an öffentliche Mobilitätsangebote	65
5.1	Nutzergruppen im ÖPNV	65
5.2	Anforderungen nach Altersgruppen	66
5.3	Ansprüche von Personen mit Mobilitätseinschränkungen/ sensible Personengruppen	69
6	Anforderungsprofil	75
6.1	Leitbild zur Weiterentwicklung des Mobilitätssystems in der Stadt Offenbach	75
6.2	Handlungsfelder für die Ausgestaltung des Mobilitätssystems	82
6.3	Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes und der ergänzenden Mobilitätsangebote	85
6.3.1	<i>Bedienungsform im ÖPNV</i>	86
6.3.2	<i>Betriebs-/Verkehrszeiten und Sonderverkehre im ÖPNV</i>	86
6.3.3	<i>Erschließungsqualität im ÖPNV</i>	87
6.3.4	<i>Bedienung (Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters) im ÖPNV</i>	

6.3.5	Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit) und Anschlüsse im ÖPNV	91
6.3.6	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	93
6.3.7	Haltestellen und Haltepunkte, Haltestellenmanagement	94
6.3.8	Schnittstellen mit ergänzenden Mobilitätsangeboten - 'Mobilstationen'	98
6.3.9	Fahrzeugausstattung im ÖPNV	100
6.3.10	Qualitätsanforderungen Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement	102
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 Analyse des Mobilitätsangebots in Offenbach (Bestand und Bewertung) 107

7.1	Organisationsstruktur	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	ÖPNV-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	Erreichbarkeit der Ziele außerhalb der Stadt Offenbach bzw. Erreichbarkeit der Stadt Offenbach aus der Region	124
7.3	Verknüpfungspunkte	125
7.3.1	Verknüpfungen im ÖPNV und mit dem SPNV	126
7.3.2	Intermodale Verknüpfungen	128
7.4	Fahrzeuge	131
7.5	Fahrgastinformation	132
7.6	Tarif, Vertrieb und Marketing	134
7.7	Mobilitätsmanagement	136
7.8	Betrieb	137
7.8.1	Beschleunigung	137
7.8.2	Schwachstellen im Betriebsablauf	141

7.9 Haltestellen	142
7.10 Verkehrsnachfrage	144
7.11 Kundenzufriedenheit	146
8 Umsetzungsbilanz 2017-2022.....	148
9 Angebotskonzeption 2023 – 2027	154
9.1 Hinweise zum Schienenpersonennahverkehr	155
9.2 Handlungsfelder	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 Festlegung der Verkehrsbedienung – Liniensteckbriefe	183
10 Ideenskizze für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote in Offenbach	206
11 Wirkung der Angebotskonzeption	211
11.1 Verkehrliche Wirkung der Angebotskonzeption	211
11.2 Finanzielle Wirkung	213
11.2.1 ÖPNV-Angebot.....	213
11.2.2 Investitionskosten	214
11.3 Finanzierung	216
11.4 Umweltbezogene Wirkungen der Maßnahmen.....	217
12 Linienbündelungskonzept.....	220
13 Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die OVB.....	221
Abbildungsverzeichnis	222
Tabellenverzeichnis	223
14 Anhang	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
BGBl. - Bundesgesetzblatt
BGG - Behindertengleichstellungsgesetz
B+R - Bike and Ride
Bf. – Bahnhof
BMM – Betriebliches Mobilitätsmanagement
CO₂ – 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
NO₂ – Stickstoffdioxid
NO_x - Stickoxid
NVP - Nahverkehrsplan
NVZ – Nebenverkehrszeit
QVB – Offenbacher Verkehrs-Betriebe GmbH
ÖPNV - öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG - ÖPNV-Gesetz
ÖV - öffentlicher Verkehr

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 Freizeit Zwecke. 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 erfolversprechende 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 initiierte 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)

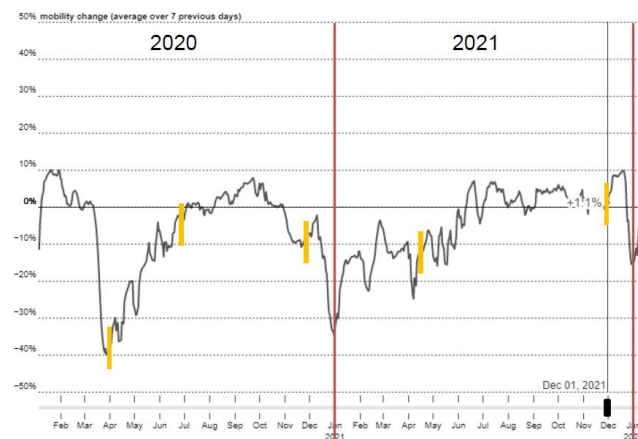
Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat im Rahmen einer pandemiebegleitenden Langzeitstudie (Panel-Studie des DLR zur Mobilität in Krisenzeiten, Stichprobenerhebungen zwischen April 2020 und Dezember 2021) das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelnutzung untersucht und kommt zu folgenden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



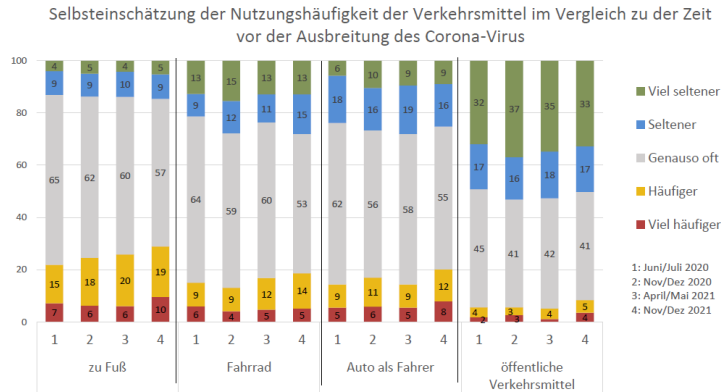
Quelle: RKI, <https://www.covid-19-mobility.org/de/mobility-monitor/>

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

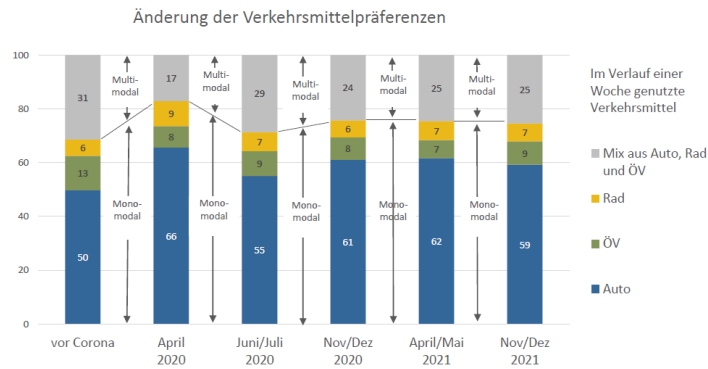


Quelle: DLR, 2021

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

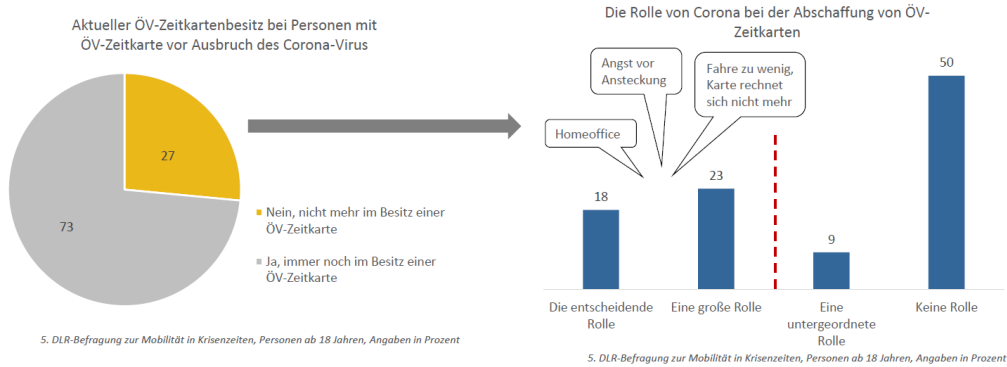


Quelle: DLR, 2021

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

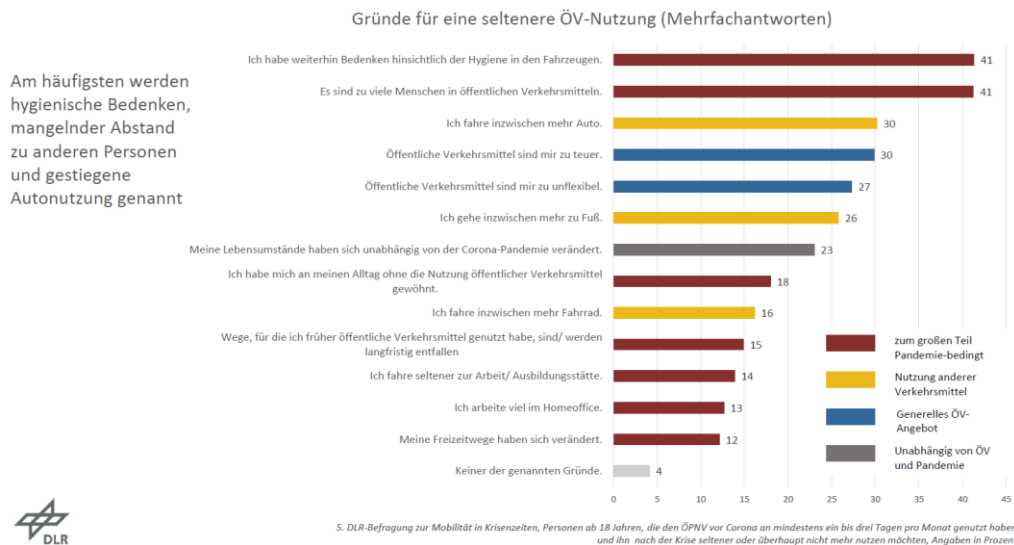
Auswirkungen von Corona auf den Besitz von ÖPNV-Zeitkarten

Ein gutes Viertel der ehemaligen KundInnen hat ÖPNV-Abonnement abgeschafft



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.

3.1.2 Aktuelle Entwicklungen im RMV-Gebiet

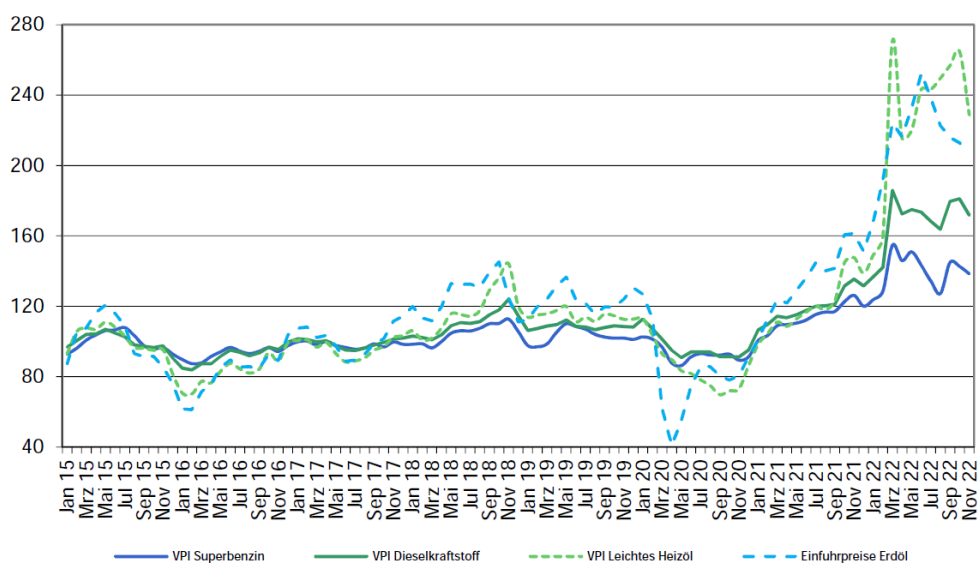
Aktuelle Erkenntnisse im RMV-Gebiet zeigen, dass während der Pandemiezeit in den Jahren 2020 und 2021 sowie im Frühjahr 2022 der Anteil der ÖPNV-Nutzenden im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln stark zurückgegangen ist. Seit Sommer 2022 ist im Ballungsraum des Verbundes insgesamt auch dank der Einrichtung 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.

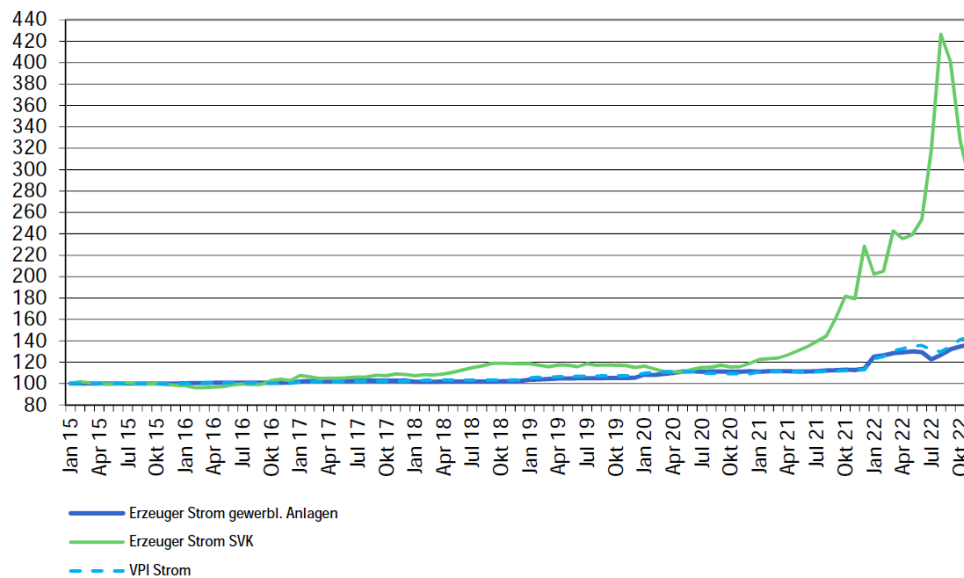
Die Entwicklung der Energiekosten ist mit dem Beginn des Ukraine-Krieges spürbar angestiegen, dies macht sich insbesondere bei der Beschaffung des Dieselmotorkraftstoffs, aber auch bei der Entwicklung der Strompreise bemerkbar.

Abbildung 7: Verbraucherpreisindizes Kraftstoffe und Erdöl



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

Abbildung 8: Erzeugerpreisindices bei Abgabe an gewerblichen Anlagen und an Sondervertragskunden sowie Verbraucherpreise Strom



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 „Saubere“ 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 CO₂ 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 CO₂-Standards u.a. für Busse veröffentlicht. Für Stadtbusse fordert sie eine Reduktion der CO₂-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 halte¹. 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.

¹ 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 Verkehrssystems 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	
1		Mobilität für alle Menschen in Offenbach ermöglichen	1a: Sicherung und Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
			1b: Förderung der sozialen Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
			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
2		Umwelt- und klimagerechte Mobilität herstellen	2a: Minderung des verkehrsbedingten CO ₂ -Ausstoßes im Stadtgebiet
			2b: Einhaltung vertraglicher Luftschadstoffemissionen im Stadtgebiet (NOx, Feinstaub)
			2c: Minimierung von Lärmauswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr)
			2d: Berücksichtigung der Herausforderungen durch den Klimawandel in Bezug auf die Infrastruktur
3		Flächendeckende Erreichbarkeit verbessern	2e: Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) für eine Stadt „der kurzen Wege“
			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
			3c: Stärkung der Intermodalität (Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander) insbesondere an relevanten Verkehrsknotenpunkten
4		Verkehrsinfrastruktur und Ressourcen effizienter gestalten	3d: Gleichberechtigte Berücksichtigung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden (Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Individual- und Wirtschaftsverkehr)
			4a: Effiziente Abwicklung eines stadtverträglichen Verkehrs
			4b: Nachhaltige Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur
			4c: Monitoring und Evaluation von verkehrlichen Entwicklungen und Maßnahmen
5		Offenbach am Main als lebenswerte Stadt gestalten	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
			5b: Attraktivitätssteigerung der Stadt als Wohn- und Gewerbestandort
			5c: Verbesserung der Aufenthaltsqualität
			5d: Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung
			5e: Umfeldverträgliche Organisation und Abwicklung des Lieferverkehrs

Quelle: VEP 2035 der Stadt Offenbach, 2023. Eine 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 Omnibusbahnhofs 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: Lärminderung 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 NO₂ 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 Lärmminde-rungsplanung.

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 lärmminde-rnde 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-Durchfahrtsverbotes)
- 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.

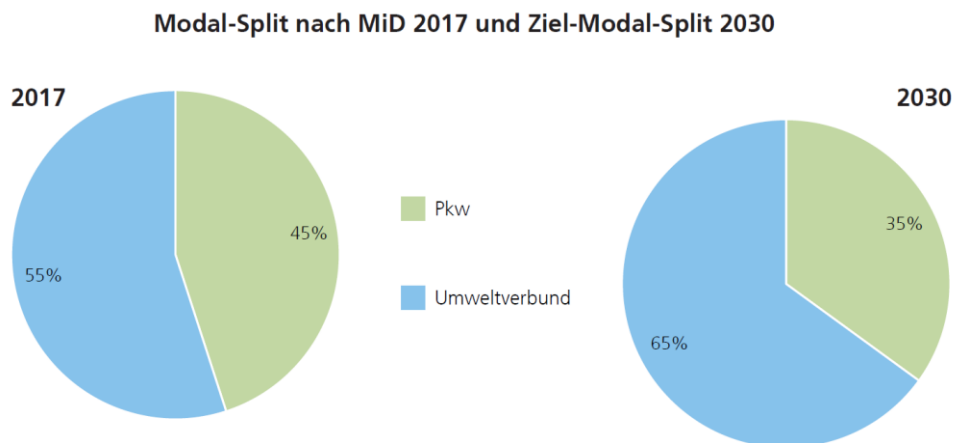
Nötigen Verkehr gestalten

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 FrankfurtRheinMain um 55 % gegenüber dem Wert von 1990 reduziert.

Abbildung 10: 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-Verkehrsbundes (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:

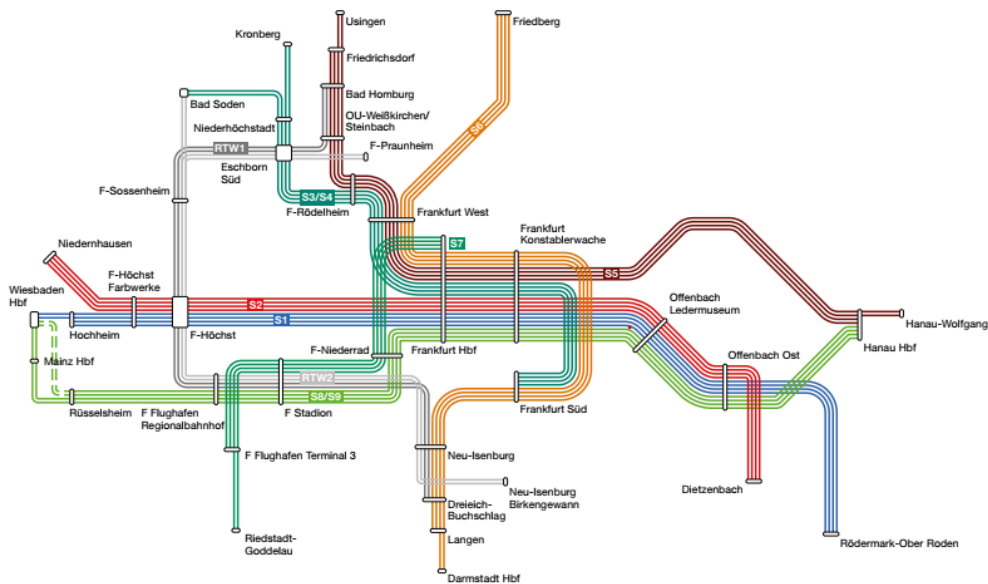
1. Tarif – Vision vom einfachen Tarif (Flatrate, E-Tarif sowie „Einsteigen und Losfahren“)
2. Infrastruktur – Höhere Schlagzahl in der Umsetzung und mehr neue Infrastruktur 2030+
3. Qualität – Herstellung adäquater Qualität und vor allem Gewinn an Qualität
4. Innovationen – Effizienzgewinne und Vereinfachung 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-Haltes „An den Eichen“ (Ulmenstraße) gemäß GVP des früheren Umlandverbandes Frankfurt.
- In dem Programm S-Bahn plus II soll u.a. erneut die Einrichtung des Haltes „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 Transenvarianten, 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 angebinden; 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.

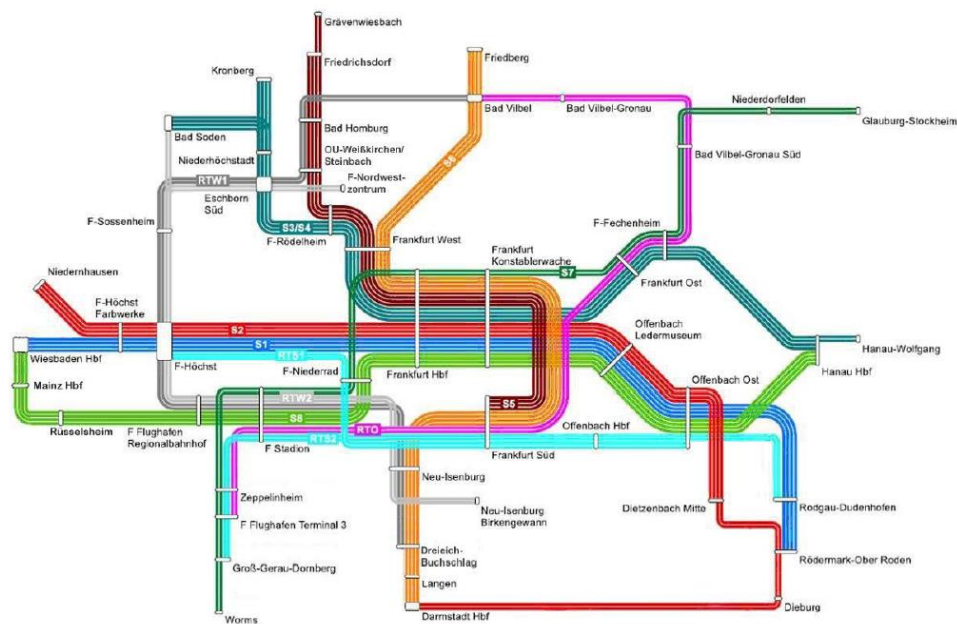
Im Rahmen des letzten RNVP wurde eine Ausweitung des S-Bahn-Angebots im gesamten RMV-Gebiet an Wochenendnächten vorgenommen. Seit dem Jahr 2018 besteht das S-Bahn-Angebot zum Fahrplanwechsel nachtdurchgängig

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:

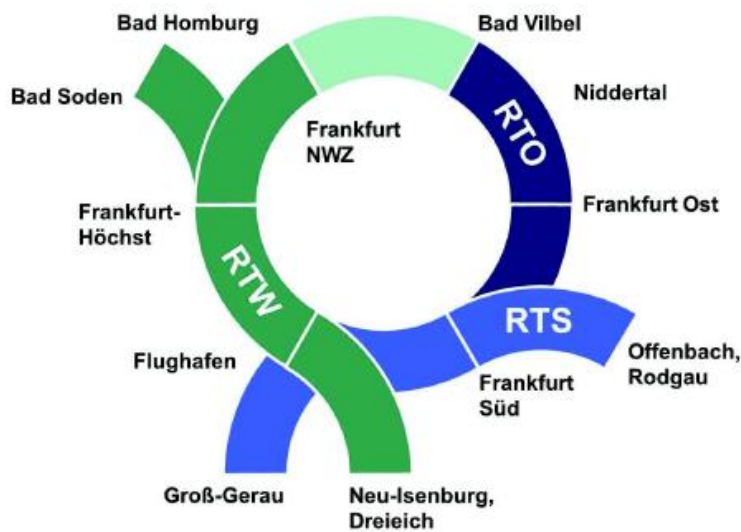
- Bau eines Fernverkehrstunnels zur Entlastung des Frankfurter Hauptbahnhofes und den stark belasteten Zulaufstrecken und Mainquerungen
- Ergänzung der S-Bahn Rhein-Main um ein Ringkonzept (Regionaltangente Ost, Regionaltangente Süd (RTS), Regionaltangente Nord)
- Weitere Ausbaumaßnahmen im S-Bahn-Netz, v.a. das Maßnahmenpaket S-Bahn^{plus} 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 Stunden-takt.
- 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-Minuten-Takt, 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 Lini-enweges auf den Abschnitt zwischen Mühlheim Bf. Nordseite und Offenbach und eine Taktausweitung im 30 Minuten-Takt abends bzw. am Wo-chenende; 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 Linienweiterungen 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 Seniorenbuschule 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 verteilen.

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-Emissionen 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.

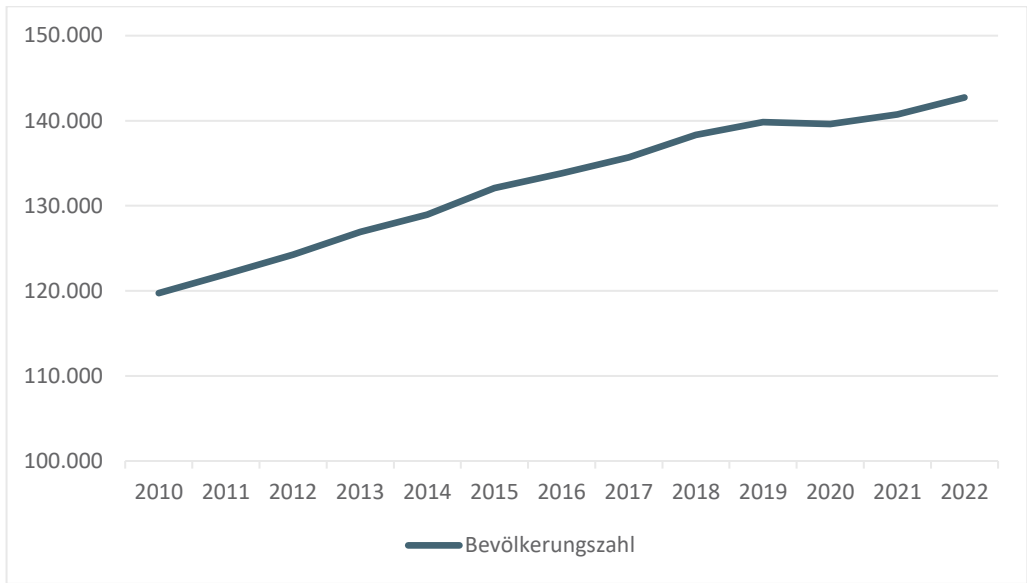
Offenbach wird nicht im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) bedient. Der Frankfurter Hauptbahnhof als wichtiger Knoten des SPFV ist von Offenbach aus mit S-Bahnen und Regionalzügen innerhalb von 10 bis 15 Minuten erreichbar. Weitere Anschlüsse zum SPFV werden über den Hanauer Hauptbahnhof hergestellt, 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



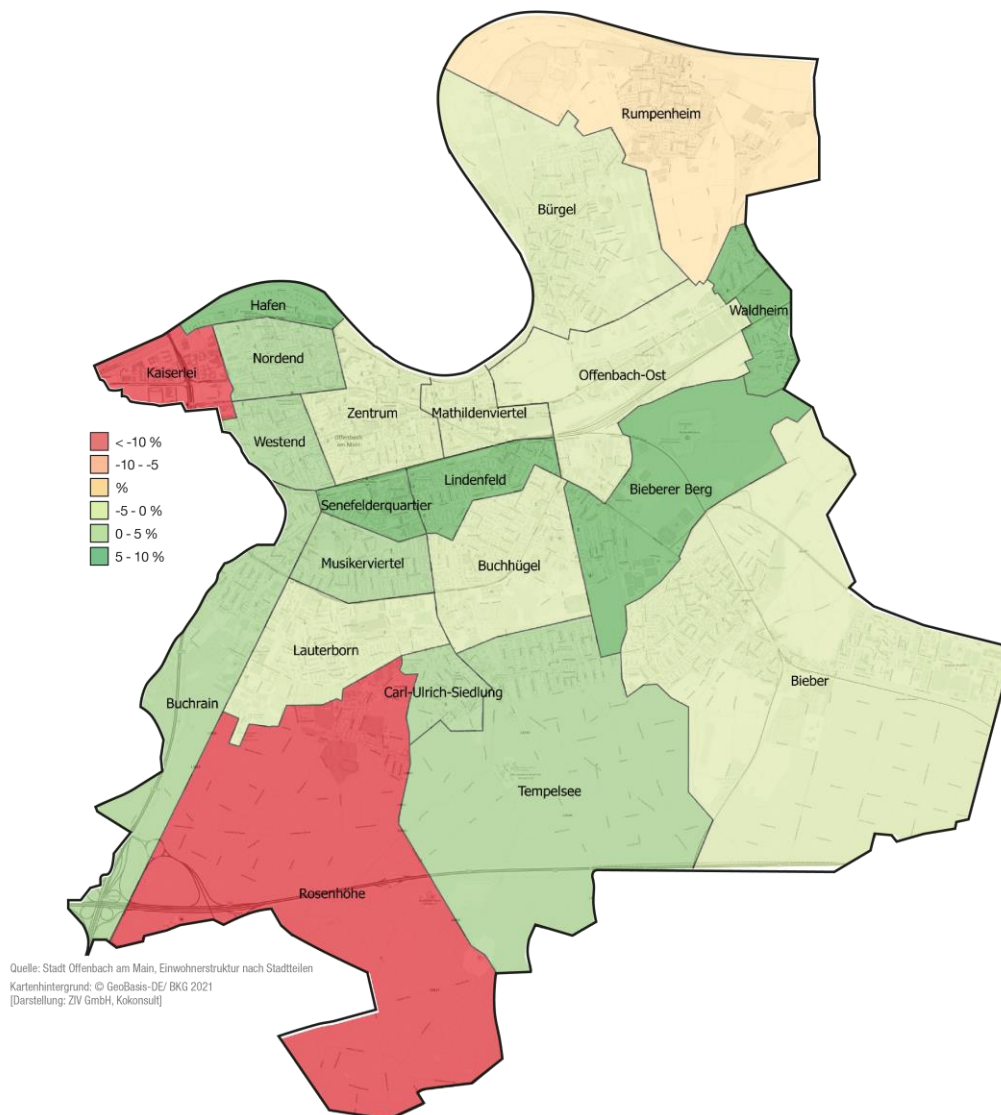
Quelle: Stadt Offenbach, Stand: 30.06.2022, eigene Darstellung

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 Spessarting 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)

	Auspandelnde 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

	Auspandelnde 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

	Auspandelnde 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 Realschule mit Förderstufe	478	540	646
Mathildenschule	Grund-/Haupt- und Realschule mit Förderstufe	391	437	461
Marianne-Frostig-Schule (Privater Träger)	Grund-/Haupt- und Realschule 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 technische 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) (Krafffahrt-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)

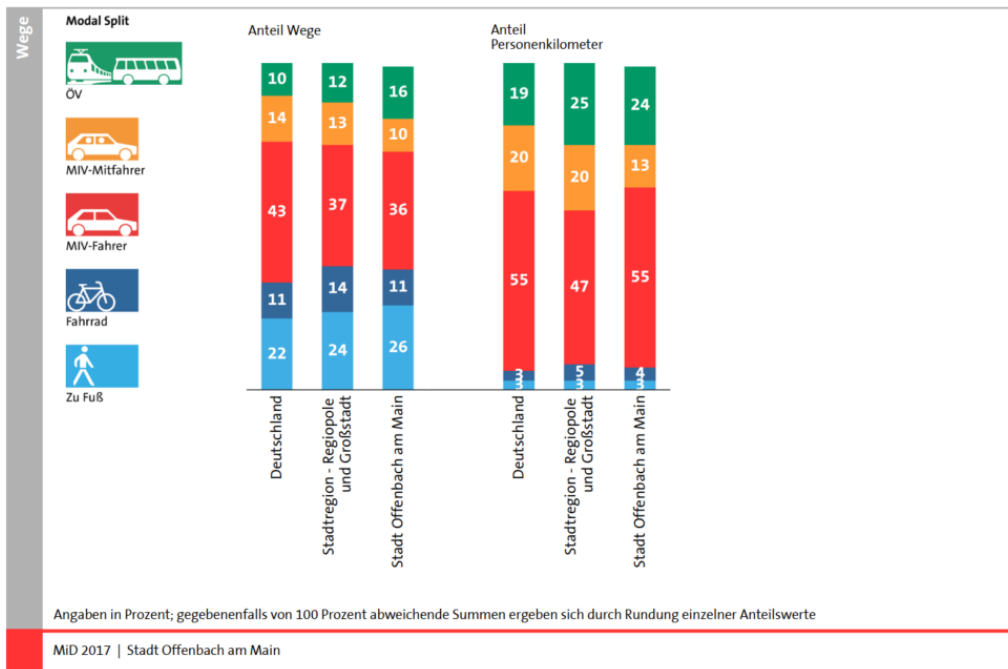
Die Erhebung „Mobilität in Deutschland – MiD 2017“ wird als Leitstudie zum Alltagsverkehr in Deutschland vom zuständigen Bundesministerium beauftragt. Ziel der Erhebung ist es, die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger zusammen mit grundlegenden Merkmalen der Haushalte und Personen zu erfassen. 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

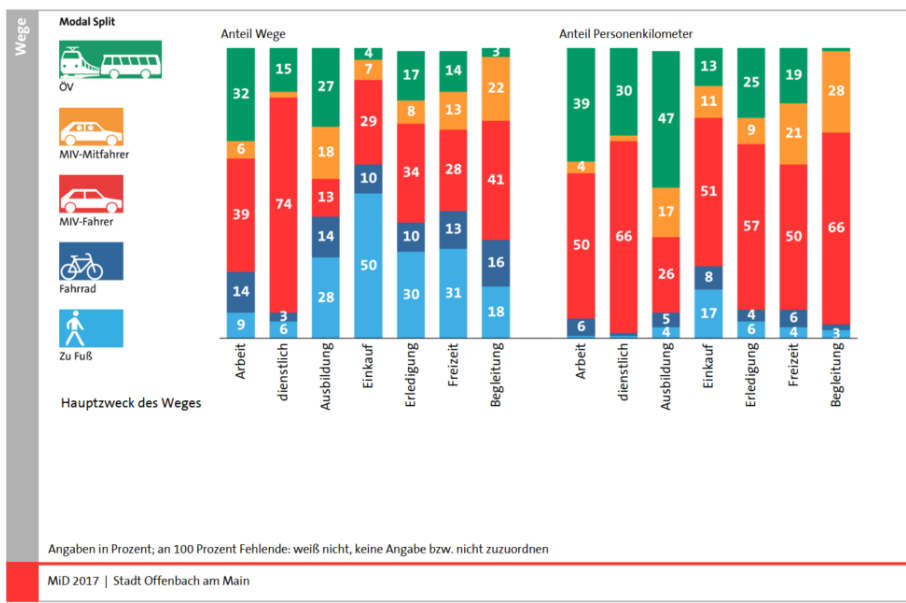
Die meisten Wege sind Wege in der Freizeit (26%) und zum Einkaufen/ Erledigung (gesamt 31%). Diese Wege werden überdurchschnittlich oft zu Fuß zurückgelegt (50% bzw. 30%), die Nutzung des ÖPNV ist mit 4% bzw. 17% unterdurchschnittlich. Die Wege zur Arbeit und zur Ausbildung haben insgesamt nur einen 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:

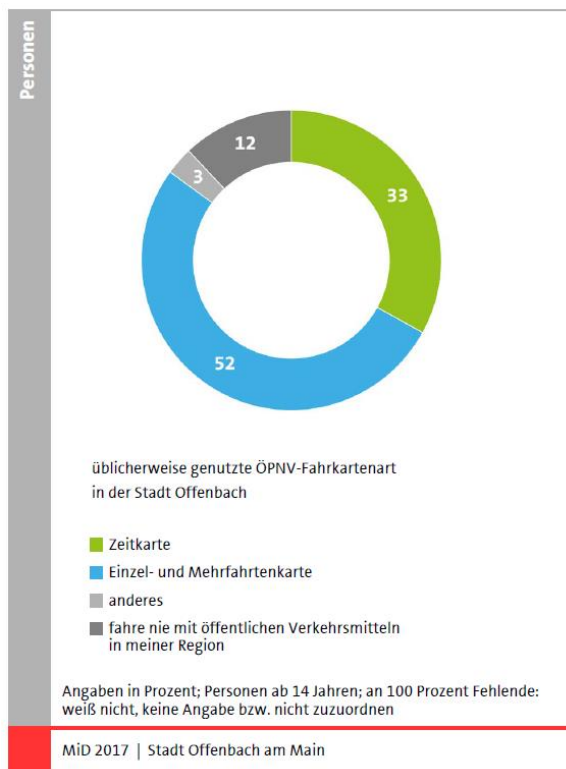
- Sicherheitsempfinden tagsüber (86%)
- Sauberkeit der Busse (87%)
- Informationen an Haltestellen (86%) und durch Ansagen (91%)
- Pünktlichkeit der Busse (37%)
- Freundlichkeit, Kompetenz des Personals in der Mobilitätszentrale (97 %)

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.

Abbildung 19: Genutzte ÖPNV-Fahrkarte



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.

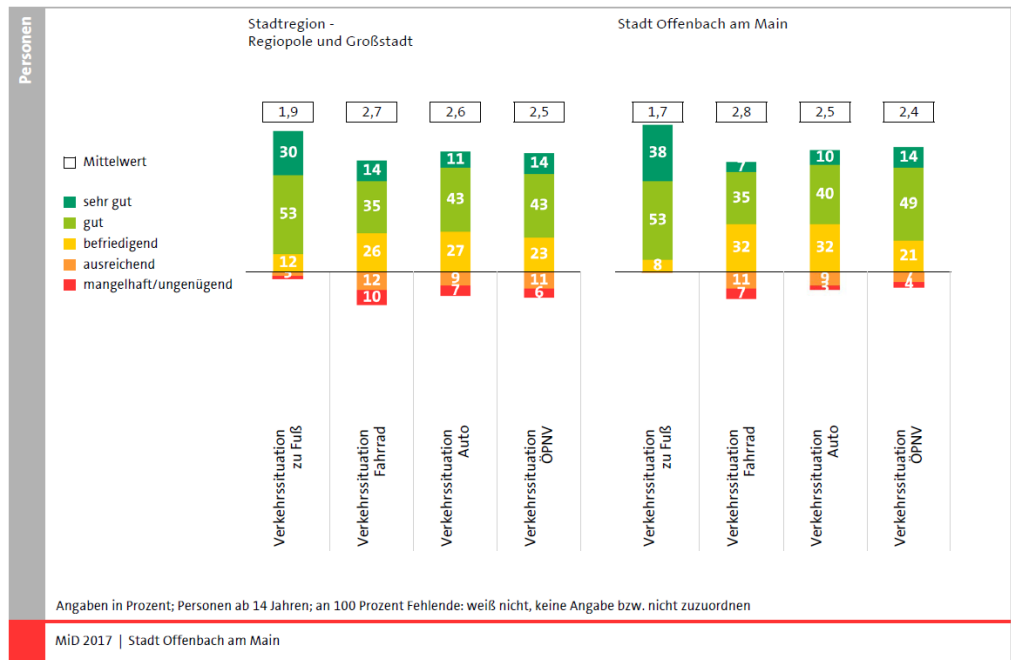
Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort sowie Einstellung zur Verkehrssituation im Alltag

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



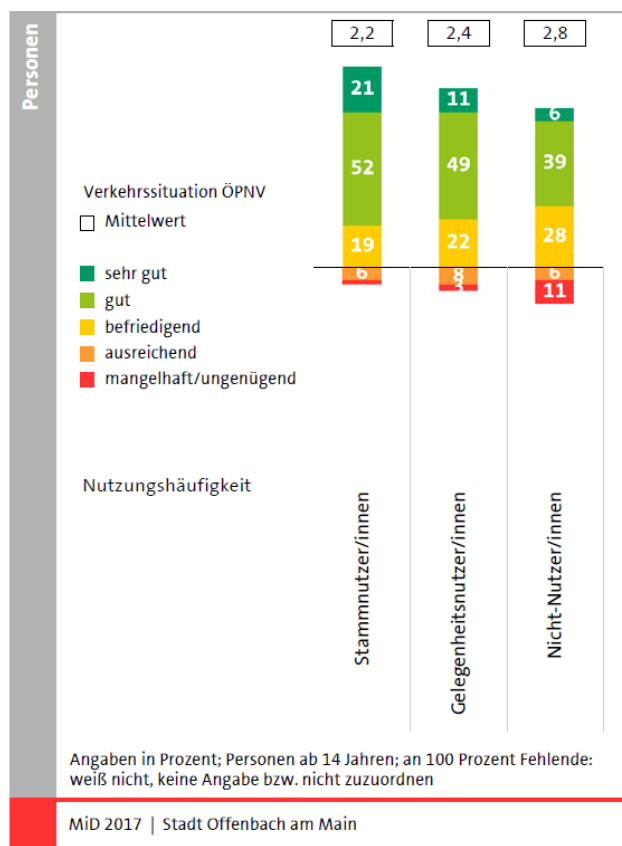
Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach, 2019

Abbildung 21: Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag



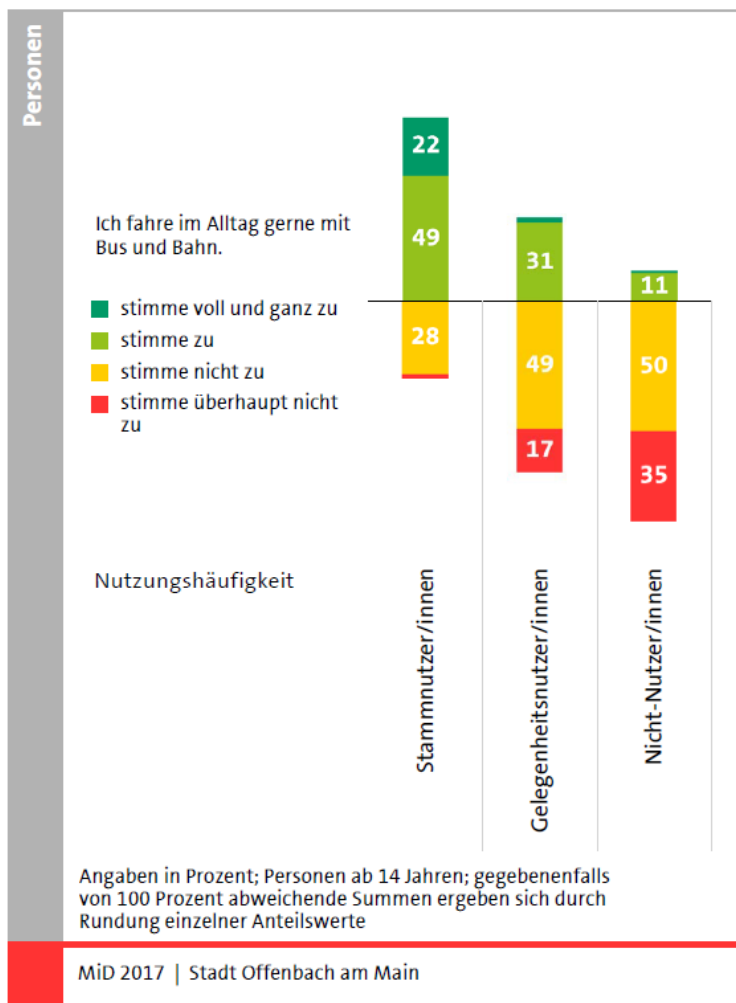
Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach, 2019

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.

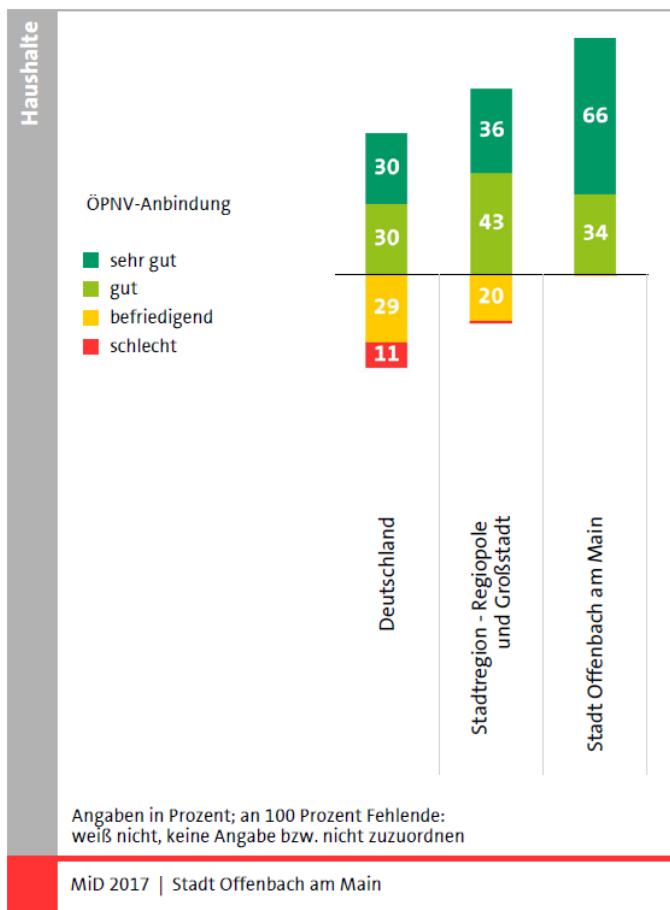
Die Haltestellentfernungen wurden zu vier Qualitätsstufen zusammengefasst:

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

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

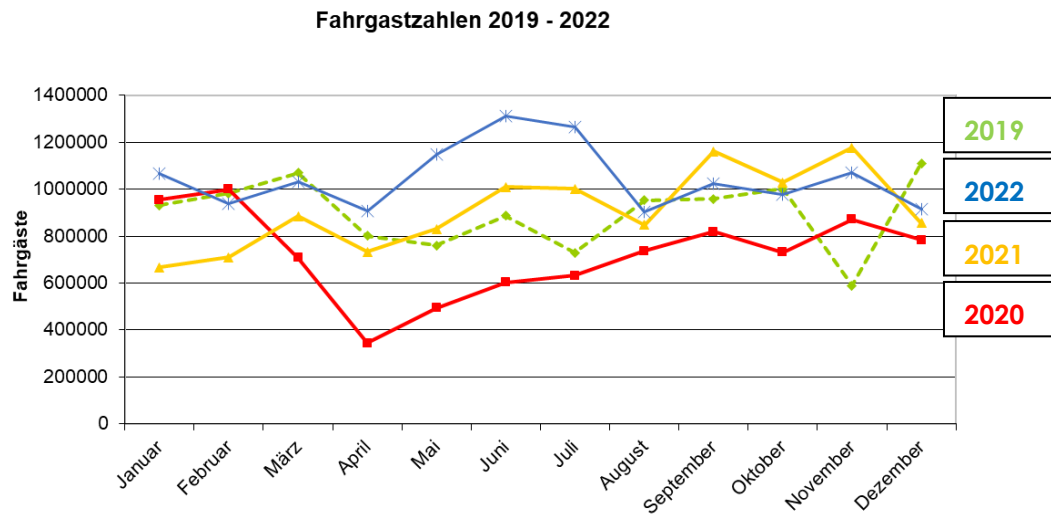
Tabelle 4: Linienbezogene Fahrgastnachfragedaten im Jahr 2022

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



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

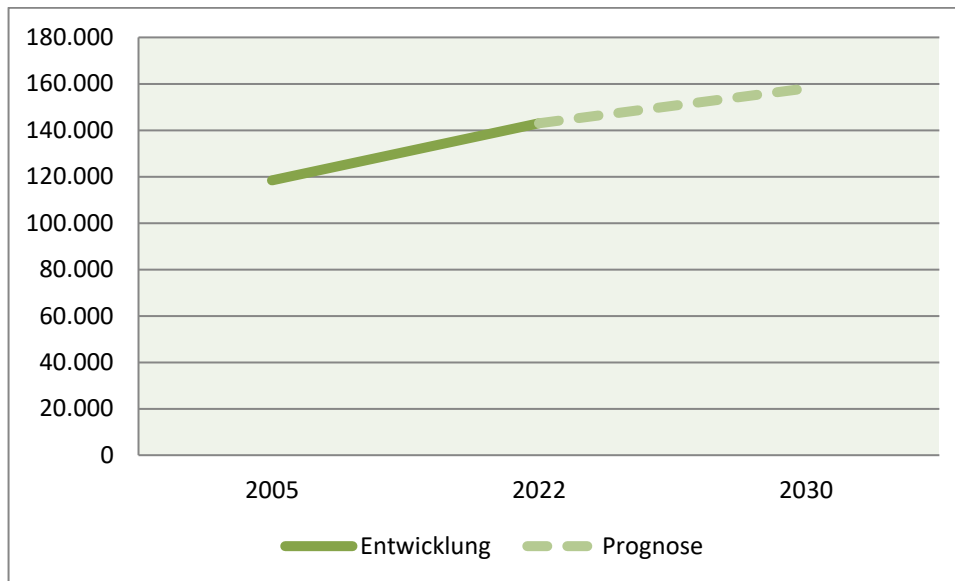
3.6.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

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 Besiedlung		Baubeginn	Fertigstellung
Bieber Nord		920 WE / ~ 2.000 EW		2019	2025 (in Realisierung)
Bürgel Mainzer Ring		430 WE / ~950 EW.		2019	2025 (in Realisierung)
Marienstraße (ehem. Postgelände)		300 WE, Kita, Supermarkt		k.A.	k. A.
Alte Post (Bismarckstraße 152)		Studentenwohnheim, ca. 240 Plätze		k. A.	k. A.
Gerhard-Becker-Str./ westl. Lammerstr. (gem. Masterplan)		130 WE / ~ 300 EW.		2035	2040
Kaiserlei		Arbeiten, Straße		2017	2030 (in Realisierung)
KWU-Areal	1.000 WE			k.A.	k.A.
Ehem. Güterbahnhof (Quartier 4.0)		800 EW, 450 Beschäftigte		2018	2020 (in Realisierung)
Waldhof-West		600 WE (ca. 1.350 EW), Kita, Gewerbe		2028	2043
Lämmerspieler Weg/ Eibenweg 11		Datencenter		2022	2024
Innovationscampus		Gewerbe ca. 4.000 Arbeitsplätze		2025	2040
Hafen (Rioca Offenbach Posto 9) (Hafeninsel 29)		Hotel/ gewerblicher Beherbergungsbetrieb		2023	
Ausbau Alten- und Pflegeheim Anni-Emmerling Haus		Erweiterung		2026 (?)	
Nachverdichtungsprojekte 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 (Linien-netz 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 Zeldach-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 Bushaldebereich 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 Ersatzhaltstellen, 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 für die Städte 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 Verkehrsverflechtungen. 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 erfolgsversprechende 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 Nahverkehrorganisation 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 Wirkungs- und 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 Einnahmeherausfälle 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 Shuttle- oder 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 Ganztageschulen weiter zum Nachmittag verschieben und sich vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Schulformen weiter ausdifferenzieren (Schluss 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 räumlich näher als Parkplätze für Pkws) und zum Wohnort, mit Schnittstellen für 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)
- Rücksichtvolles Fahren, vor allem beim Anfahren und Bremsen sowie bei Kurvenfahren
- Gute Erreichbarkeit der Haltestelle vom Wohnort und nahe Haltestelle am Zielort

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 Fahrzeugausstattungen 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 behindertengerechten 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, RAS, 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 Hörbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit psychischen Besonderheiten),
- Schwangere; Personen mit Kinderwagen, Kindern, schwerem Gepäck,
- ältere 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 Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit	<ul style="list-style-type: none"> ■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Einhaltung eines Spalt- und Stufenmaßes von höchstens 5x5 cm entsprechend DIN 18040-3)

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<ul style="list-style-type: none"> ■ niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug ■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug ■ Haltestangen und –griffe im gesamten Fahrzeug ■ rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen ■ ausreichende Bewegungsräume an Haltestellen und in Fahrzeugen ■ ausreichend hohe Haltestellendichte für kurze Zu-/ Abgangswege
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> ■ (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente ■ (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) ■ durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante ■ Wahrnehmbarkeit von herannahenden Fahrzeugen (insbesondere bei elektrisch betriebenen und damit besonders leisen Fahrzeugen) ■ Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren ■ Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit ■ Wahrnehmbarkeit und Lesbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) ■ Hinreichendes Angebot an Grundinformationen (Zwei-Sinne-Prinzip)
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> ■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) ■ niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
	<ul style="list-style-type: none"> ■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster ■ niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug ■ ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) ■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebs-technik ■ leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) ■ ausreichende Durchfahrtsbreiten ■ horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen ■ Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen) ■ Höhe der Anbringung von Informationsmedien z.B. Fahrplan
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) ■ visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Personen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichem Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) ■ Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit ■ nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltungsmöglichkeiten ■ Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) ■ einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) ■ Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen ■ Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten ■ Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten ■ Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen) ■ Höhe der Anbringung von Informationsmedien z.B. Fahrplan
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Haltestellen und Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen ■ 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. ■ einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahr Scheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. ■ einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit 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)
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ ausreichend breite Bewegungsflächen ■ zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) ■ Absicherung von Höhenunterschieden

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ■ einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahr-scheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. ■ einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit 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 Personen-nahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>); 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, ein 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 Finanzierungsmodelle, 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 Versorgungs- und 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 zugeordnete 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 multimodalen 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 Informations- und 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 Wegeketten 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 verlorengewonnene 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 tangentialer 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 CO₂- 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 Klimaanlage 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	SVZ I	04.30 – 06.00 Uhr
	Tagesverkehrszeit	TVZ	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	SVZ I	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 Feiertag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	02.00 – 04.30 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ I	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, 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 qualitätvollen 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 Stadt Offenbach für Busse	Montag – Freitag			Samstag			Sonn-/ Feiertag		
	TVZ	NVZ	SVZ	TVZ	NVZ	SVZ	TVZ	NVZ	SVZ
Qualitätskategorie A									
Bürgel – City									
Tempelsee – Waldstraße – City									
Lauterborn – Senefelder Str./ Beethovenstr. – City	T7,5 - T10	T15	T30	T15	T15	T30	T15	T15	T30 (T60 in der SVZ I)
Rumpenheim – Bürgel (-City)									
Kaiserlei – Nordend – City/ Hbf.									
Buchhügel – Waldstr./ Mühlheimer Str. – City									
Qualitätskategorie B									
Bieber – Tempelsee									
Kaiserlei – Frankfurter Str. – City									
Bieber – OF Ostbahnhof – City									
Sprendlinger Landstr. – Klinikum – City									
Waldheim – Mühlheimer Str. – City									
Kaiserlei – Mainviertel/ Hafen (Nordring) - City									
Waldhof *- Bieber									
An den Eichen** – Mühlheimer Str. (-City)	T15	T15	T30	T15	T15	T30	T30	T30	T30 (T60 in der SVZ I)
Lauterborn – Kaiserlei									
Lauterborn – OF Ostbahnhof									
Rumpenheim – Waldheim									
Rosenhöhe – Lauterborn (-City)									
Carl-Ulrich-Siedlung – Lauterborn (-City)									
Mainzer-Ring – OF Ostbahnhof (-City)									

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

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

Bedienstungsstandards 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 zwischen der Stadt Offenbach und Nachbarkommunen	Montag – Freitag		Samstag, Sonn- und Feiertag	
		TVZ/NVZ	SVZ	TVZ/NVZ	SVZ
Weitere Verbindungen (grenzüberschreitend)	Frankfurt Flughafen/ Hbf/ City – Offenbach	T5/10	T10	T5/10	T15
	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 Fahrzeiten 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 nächsten Verknüpfungspunkt zum SPNV	Umsteigefreie Verbindung	entfällt	20 Minuten
Anbindung aller Stadtteile an die Innenstadt bzw. zum Hauptbahnhof	Umsteigefreie Verbindung	entfällt	30 Minuten
Anbindung zwischen den Stadtteilen	Maximal ein Umstieg	Maximal 10 Minuten	45 Minuten
Anbindung an benachbarte Zentren und aufkommensstarke Ziele in der Region	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, RAS, 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 Einstieghöhe 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 Einstiegstellen. 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 Fahrzeug überstrichen werden: 16 cm)	A, B, C, D, E	bei Neubau bzw. Umbau von Haltestellen
Buskap	A, B, C, D, E	in Abhängigkeit des Straßenverkehrs (Zeitverlust durch Einfädeln und Störanfälligkeit für den MIV) und des Platzbedarfs der Wartenden
Barrierefreier Zugang und Zuwegung	A, B, C, D, E	
Haltestellenschild	A, B, C, D, E	alle Linien an einem Mast vermerken
Linienetzplan	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	A, B	
Dynamische Fahrgastinformation	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 zwendungsfähigen Ausgaben verrechnet)
Veranstaltungshinweise	A, B, C, D, EE	dienen außer der Information auch der subjektiven Sicherheit
Beleuchtung	A, B, C, D, E	

Ausstattungsmerkmal	Haltestellentyp	Bemerkungen
Taststreifen, Einstiegsmarkierung, 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	Witterungsgeschützte und sichere Radabstellanlagen mit direktem Zugang zur Haltestelle mit relevantem Einzugsbereich im Radverkehr, Prüfung der Einrichtung von Fahrradparkhäusern mit Servicestation an Verknüpfungspunkten der Kategorie A
Taxi+Ride	A, B, und andere	nach Möglichkeit mit Bestellmöglichkeit 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 (Elektromobilität)		in Abhängigkeit der Umsetzungstechnik 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 Ergänzungsmittel.

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 Bus mit <ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrradverleih-Station ■ Carsharing-Station ■ B+R ■ Pedelec ■ Taxi 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Witterungsschutz ■ Sitzgelegenheiten, (evtl. Warteraum) ■ öffentliche Toiletten ■ Servicepunkt / Informationsstelle ■ Fahrkartenautomat (nur SPNV) ■ W-LAN ■ 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. festgeschrieben²:

- Im Regelfall darf das Fahrzeualter 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 Niederflerbauweise vorzuhalten (Die Einstiegschwelle 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.

2 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 Verkehrsverbänden 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 Aufgabenteilung 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 style="list-style-type: none"> ■ Mobilitätsmanagement für Kitas und Schulen (SMM): Stadt Offenbach, Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz (Amt 33) ■ Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM): NiO mit Unterstützung der IHK und der ivm ■ Mobilitätsmanagement für Neubürger: Stadt Offenbach (Bürgerbüro) mit Unterstützung der Stadtwerke

Kategorie	Standards
MM für Unternehmen und Verwaltungen (BMM)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ein Netzwerk von Unternehmen und weiteren Akteuren zum Thema „Unternehmen und Mobilität“ wird etabliert. ■ Alle in der Stadt sich ansiedelnden Unternehmen werden über das Angebot eines Mobilitätsmanagements informiert. Alle Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zugreifen.
MM für Kitas und Schulen (SMM)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zwischen Schulen und NiO / OVB findet eine frühzeitige Abstimmung des ÖPNV-Angebots zu Beginn des neuen Schuljahres statt. ■ Der Arbeitskreis „Mobilitätsmanagement in Kitas und Schulen“ mit Akteuren aus Schule, Aufgabenträgern und weiteren Personen trifft sich weiter regelmäßig und stellt den Austausch sicher. ■ Alle öffentlichen wie auch private Schulen in der Stadt Offenbach können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zurückgreifen.
MM für Neubürger	<ul style="list-style-type: none"> ■ Neubürger werden über das vorhandene Mobilitätsangebot informiert.

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 Fahrverhalten 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 abzusinken, sodass ein stufenfreier Fahrgastwechsel möglich ist,
- auf korrekte Ansage und Anzeige der nächsten 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

Aufgabenträgerorganisationen	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	Bedienungsangebot	Bedeutung der Linie
RB 51 Wächtersbach - Hanau - Offenbach – Frankfurt (Main) Hbf.	Hauptbahnhof	60-Minuten-Takt (Verdichtung zu Spitzenzeiten)	Regionale Verbindung, Verdichtet Bedienungsangebot RE 50

Linie	Stationen in Offenbach	Bedienungsangebot	Bedeutung der Linie
RE 50 Fulda - Hanau - Offenbach - Frankfurt (Main) Hbf.	Hauptbahnhof	60-Minuten-takt (Verdichtung zu Spitzenzeiten)	Überregionale Verbindung
RE 55 Würzburg - Aschaffenburg - Hanau - Offenbach - Frankfurt (Main) Hbf.	Hauptbahnhof	60-Minuten-Takt	Überregionale Verbindung
RE 85 Erbach - Groß-Umstadt Wiebelsbach - Babenhäuser - Hanau - Frankfurt (Main) Hbf.	Hauptbahnhof	120-Minuten-Takt	Regionale Verbindung
S1 Wiesbaden Hbf - Hochheim - 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 (S auch T15) SVZ: 30-Minuten-Takt	Regionale Verbindung (mit lokaler Bedeutung)
S2 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 Verbindung (mit lokaler Bedeutung)
S 8/S9 Wiesbaden Hbf – Mainz Hbf.(S8)/ Mainz-Kastel (S9) – Frankfurt (Main) (Flughafen, Hbf., Hauptwache) – Offenbach Ost – Hanau Hbf	Kaiserlei Ledermuseum Marktplatz Ostbahnhof	HVZ: 15-Minuten-Takt SVZ: 30-Minuten-Takt (nachts 60-Minuten-Takt)	Regionale Verbindung

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 – Gwin- nerstraße – 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 Bedie-
nungszeiträume begrenzte Angebote. Hierzu zählen die Nachtbuslinien nacht-
bus rheinmain:

- n65: Frankfurt – Hanauer Landstraße – Offenbach Marktplatz (tägliche Be-
dienung 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 Offen-
bach umgesetzt worden, das zu einer geringen Bedienungsqualität führte im
Vergleich zum zuvor in den Jahren 2021 und Frühjahr 2022 umgesetzten Fahr-
tenangebot. Grund hierfür war ein Beschluss der Stadtverordnetenversamm-
lung 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 un-
terschiedlichen Verknüpfungspunkten an den SPNV angebunden. Umsteigemög-
lichkeiten 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 Bieberseeweg
102	Kaiserlei Westseite - Goethering - Kaiserstraße – Marktplatz - Mathildenplatz– 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-Herd-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 – Sportzentrum Rosenhöhe
106A	Seniorenzentrum – Th.-Heuss-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 – Schönbornstraße – 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			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 Fahrtenpaare			8 Fahrtenpaare		
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-Min.-Takt
Haltestelle Buchrainweg	107	30-Min.-Takt
Haltestelle Schreiberstraße	107	30-Min.-Takt
Haltestelle Brüder-Grimm-Straße	107	30-Min.-Takt
Haltestelle Waldstraße (Hst. Humboldtstraße in direkter Nähe)	107	30-Min.-Takt
Haltestelle Polizeipräsidium	107	30-Min.-Takt
Haltestelle Th.-Heuss-Schule	107	30-Min.-Takt
Haltestelle Goerdelerstraße	107	30-Min.-Takt
Haltestelle Wetterpark	107	30-Min.-Takt
Haltestelle Markusplatz	107	30-Min.-Takt
Haltestelle AWO Hainbachtal	OF-97	3x täglich/ 6x täglich
Haltestelle Hainbachtal	OF-97	30-Min.-Takt

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 Bediengungsdefizite:
 - 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 Zugangstellen 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.

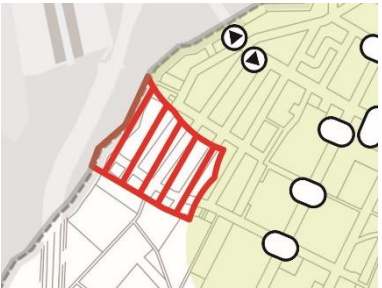
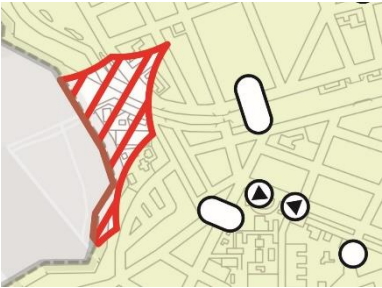
Die in Kapitel 3.6.2 dargestellten Entwicklungsgebiete sind durch das bestehende Liniennetz und Haltestellen weitestgehend erschlossen (siehe Karte Erschließungsqualität).

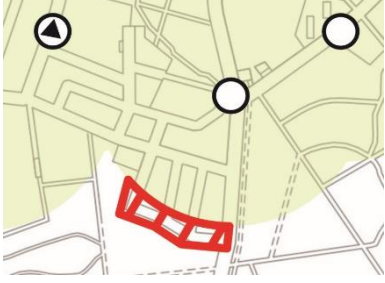


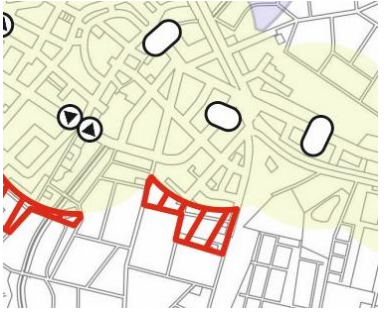
Erschließungsdefizite



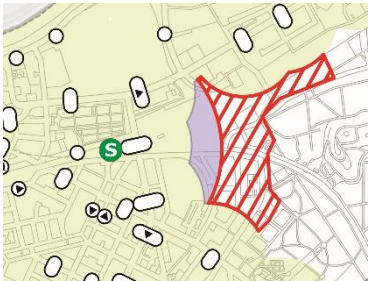
Um eine qualitative Bewertung der Erschließungsdefizite vornehmen zu können, werden in der folgenden Tabelle zusammenhängende nicht erschlossene Gebiete betrachtet (Grundlage ist der Fahrplanstand Juli 2022; angewendet wurde der Erschließungsradius von 300 Meter für Bushaltestellen).


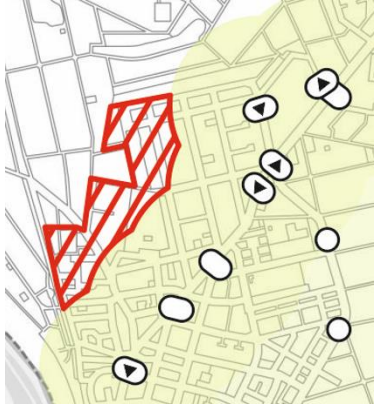
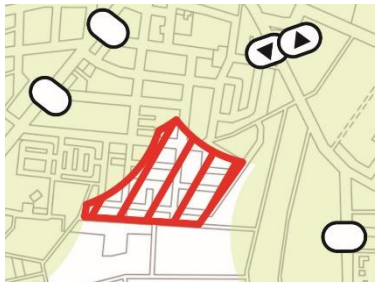
Erschließungsdefizite mit hoher Einwohnerbetroffenheit sind vor allem in den Stadtteilen Tempelsee, Lauterborn, Bieber, Bürgel und Rumpenheim zu erkennen.

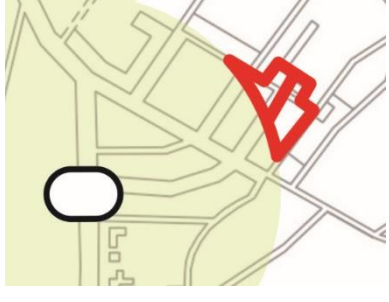
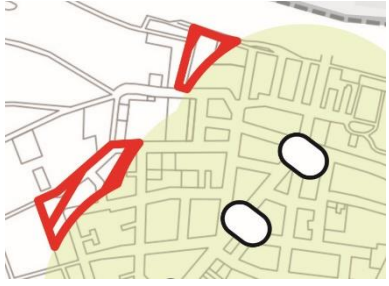
Tabelle 23: Siedlungsbereiche und Einzelziele mit Erschließungsmängeln

Stadtbereich	Bewertung der Situation / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
<p>Lauterborn, Merianstraße</p> 	<p>Wohngebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern.</p> <p>Ca. 130 betroffene Wohneinheiten (270 Personen).</p> <p>Nächste Haltestellen: Merianstraße (300-750m) und Backstraße (300-670m) (Linien 106 und 551).</p>	<p>Kein Handlungsbedarf</p>
<p>Klinikum und Ledermuseum, Helene-Mayer-Straße/ Parkstraße</p> 	<p>Leibnizschule und DRK Seniorenzentrum.</p> <p>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).</p>	<p>Bedienung der Haltestelle „Parkstraße (Leibnizschule)“ über die Schulbus-Linien V10 und V101.</p> <p>kein Handlungsbedarf</p>
<p>Rosenhöhe, Hunsrückstraße</p>	<p>Wohngebiet in Randlage mit Einfamilienhäusern.</p> <p>Ca. 25 betroffene Wohneinheiten (50 Personen).</p> <p>Nächste Haltestelle: Dietzenbacher Straße (300-360m) (Linie 104).</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>

Stadtbereich	Bewertung der Situation / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
		
<p>Tempelsee, Donauweg</p> 	<p>Wohngebiet in Siedlungsrandlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern.</p> <p>Ca. 250 betroffene Wohneinheiten (500 Personen)</p> <p>Nächste Haltestelle: Wilhelm-Schramm-Straße (300-420m), Waldschule (300-400m) (Linien 101 und 104) und Eberhard-von-Rochow-Straße (300-400m) (Linien 101, 104 und OF-97).</p>	<p>geringer Handlungsbedarf, Luftlinienentfernung max. 420 Metern</p>
<p>Bieber, Konrad-Adenauer-Straße</p> 	<p>Mehrparteien-Wohngebäude in Siedlungsrandlage.</p> <p>Ca. 40 betroffene Wohneinheiten (100 Personen).</p> <p>Nächste Haltestellen: Hamburger Straße (300-350m) (Linie 101) und Erich-Ollenhauer-Straße (300-420m) (Linie 101 und 104).</p>	<p>geringer Handlungsbedarf, Luftlinienentfernung max. 420 Metern</p>
<p>Bieber, Im Birkengrund</p> 	<p>Wohngebiet in Randlage mit Mehrparteien- und Einfamilienhäusern.</p> <p>Ca. 95 betroffene Wohneinheiten (195 Personen)</p> <p>Nächste Haltestellen: Erich-Ollenhauer-Straße (300-720m), Geschwister-Scholl-Schule (300-</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>

Stadtbereich	Bewertung der Situation / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	660m) und Oberhofstraße(300-640m) (Linien 101 und 104).	
<p>Bieber, Stoltzenstraße</p> 	<p>Wohngebiet mit Einfamilienhäusern sowie eine Tennisanlage am Siedlungsrand.</p> <p>Ca. 10 betroffene Wohneinheiten (21 Personen).</p> <p>Nächste Haltestelle: Bremer Straße (300-450m) (Linien 101 und 104)</p>	kein Handlungsbedarf
<p>Bieber, Waldhof</p> 	<p>Wohn- und Gewerbegebiet in Außenlage.</p> <p>Kaum Betroffenheit</p> <p>Nächste Haltestelle: Otterfuhrstraße (300-400m) (Linien 101 und 102)</p>	kein Handlungsbedarf
<p>Bieberer Berg und Mühlheimer Straße, Gewerbegebiet</p> 	<p>Gewerbegebiet mit vereinzelt Wohngebäuden in Randlage.</p> <p>Ca. 35 betroffene Wohneinheiten (70 Personen) und 18 Betriebe/ Einzelhändler.</p> <p>Nächste Haltestellen: Heusenstammer Weg (300-), Rhönstraße (300-), Offenbach-Ost (300-), Rohrmühle (300-), Danziger Straße (300-)</p>	kein Handlungsbedarf aufgrund der Struktur des Gebietes mit Ausrichtung des Gewerbes
<p>An den Eichen (Süd)</p>	<p>Neubaubereich mit Mehrfamilienhäusern in Außenlage.</p> <p>Ca. 20 betroffene Wohneinheiten (41 Personen).</p>	Geringer Handlungsbedarf aufgrund geringer potentieller Nachfrage

Stadtbereich	Bewertung der Situation / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	<p>Nächste Haltestelle: Eibenweg (300-390m) (Linie 103)</p>	
<p>Bürgel, Am Maingarten/ Am Entensee</p> 	<p>Wohngebiet mit Mehrparteien- und Einfamilienhäusern sowie vereinzelt Gewerbe/ Einzelhandel in Randlage.</p> <p>Ca. 40 betroffene Wohneinheiten (80 Personen) und einzelne Betriebe.</p> <p>Nächste Haltestellen: Anhalter-Straße (200 – 300m), Hans-Böckler-Siedlung (300-600m), Arendsstraße (300-600m) und Hessenstraße (300-470m)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf aufgrund geringer potentieller Nachfrage</p>
<p>Rumpenheim, Lachwiesen</p> 	<p>Wohngebiet mit Mehrparteien- und Einfamilienhäusern sowie Gewerbe/ Einzelhandel in Randlage.</p> <p>Ca. 180 betroffene Wohneinheiten (370 Personen) und 2 Betriebe/ Einzelhändler.</p> <p>Nächste Haltestellen: Kurhessenstraße (300-600m), Ernst-Reuter-Schule (300-740m), Schloßpark (300-660m) und Biebernseeweg (300-670m) (Linien 101 und 107)</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Rumpenheim, Biebernseeweg</p>	<p>Wohngebiet mit Einfamilienhäusern in Randlage.</p> <p>Ca. 20 betroffene Wohneinheiten (41 Personen).</p>	<p>kein Handlungsbedarf aufgrund geringer potentieller Nachfrage</p>

Stadtbereich	Bewertung der Situation / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	<p>Nächste Haltestelle: Biebernseeweg (300-380m) (Linien 101 und 107).</p>	
<p>Rumpenheim, Fechenheimer Straße und Kleines Gäßchen</p> 	<p>Wohngebiet mit Mehrparteiengebäuden und vereinzelt Einzelhandel.</p> <p>Ca. 110 betroffene Wohneinheiten (230 Personen) und 2 Einzelhändler.</p> <p>Nächste Haltestellen: Marstallstraße (300-440m), Kurhessenplatz (300-350m) und Kurhessenstraße (300-410m) (Linien 101 und 107)</p>	<p>geringer Handlungsbedarf aufgrund der geringen Distanz zu den Haltestellen</p>

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 folgenden Stellen im Stadtgebiet:

- Hafen durch die Distanz zu den Haltestellen „Carl-Ulrich-Brücke“,
- im Nordend durch die unterschiedliche Linienführung der Linie 102 auf Hin- und 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 Schienestrecke (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 verschiedenen 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-Linie 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

Verknüpfungspunkt	Bahn-Bus	Bus-Bus	B+R	P+R	Bike-Sharing	Car-Sharing
Marktplatz	X	X	X	-	X	X
Ostbahnhof	X	X	X	-	X	(X)
Kaiserlei	X	X	X	-	X	(X)
Hauptbahnhof	X	X	X	-	X	X
Bieber	X	-	X	X	X	
Bieber Waldhof	(X)	-	X	X	-	-

Verknüpfungspunkt	Bahn-Bus	Bus-Bus	B+R	P+R	Bike-Sharing	Car-Sharing
Stadtgrenze / August-Bebel-Ring	-	X (Tram-Bus)	X	-	-	-
Odenwaldring	-	X	-	-	-	-
Humboldtstr./ Waldstraße	-	X	-	-	-	-

(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 Anschlusstern das Umsteigen zwischen den Stadtbuslinien sichergestellt.

Schienerverkehr/ 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 Anschlussterns 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 Anschlussterns 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 Niederflerbauweise 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 An-sagefunktion
233 Rathaus	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit An-sagefunktion
309 August Bebel Ring	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit An-sagefunktion
353 Klinikum Offenbach	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit An-sagefunktion
98 Ostendplatz	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit An-sagefunktion
99 Ostendplatz	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit An-sagefunktion
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 An-sagefunktion
HP 59 Europaplatz (Richtung Innenstadt)	Anzeiger in Betrieb	6-zeiliger Anzeiger mit An-sagefunktion
113 Stadthalle	In Ausführung	6-zeiliger Anzeiger mit An-sagefunktion
129 Kaiserlei Westseite (Stele)	In Ausführung	10-zeiliger Anzeiger mit An-sagefunktion
329 Friedrichsring	In Ausführung	6-zeiliger Anzeiger mit An-sagefunktion
350 Wilhelmsplatz (Stele)	In Ausführung	10-zeiliger Anzeiger mit An-sagefunktion
352 Marktplatz/Berliner Straße (Stele)	In Ausführung	10-zeiliger Anzeiger mit An-sagefunktion
51 Hauptbahnhof	In Ausführung	6-zeiliger Anzeiger mit An-sagefunktion
52 Hauptbahnhof	In Ausführung	6-zeiliger Anzeiger mit An-sagefunktion

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

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

Einheitlicher Grundpreis:		1,60 € pro Fahrt					
		Preis pro Tarif-km	Im Kernnetz		Im Regionalnetz		
							
			0,20 €		0,10 €		
		Preis pro Fahrt	Innerorts*			Überland**	
			M	L	XL	M+ L+	XL+
			0,30 €	0,40 €	0,60 €	1,10 €	2,30 €
Entweder:		Rabattstufen*** ab Umsatz (im Kalendermonat)	20 % ab 20 €	40 % ab 40 €	60 % ab 60 €	80 % ab 120 €	100 % ab 240 €
Oder:		10,00 € im Monat > 50 % Rabatt auf alle o. g. Fahrpreise					

* M: Städte und Gemeinden unter 50.000 Einwohner, L: Städte zwischen 50.000 und 200.000 Einwohnern, XL: Frankfurt und Wiesbaden/Mainz (Wiesbaden und Mainz sind tariflich eine Stadt)

** M+ L+: ohne Frankfurt und Wiesbaden/Mainz, XL+: mit Frankfurt und Wiesbaden/Mainz

*** Die Rabatte gelten auf weitere Ticketkäufe innerhalb dieses Monats.

RMVsmart Flex und RMVsmart 50 können nicht miteinander kombiniert werden.

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

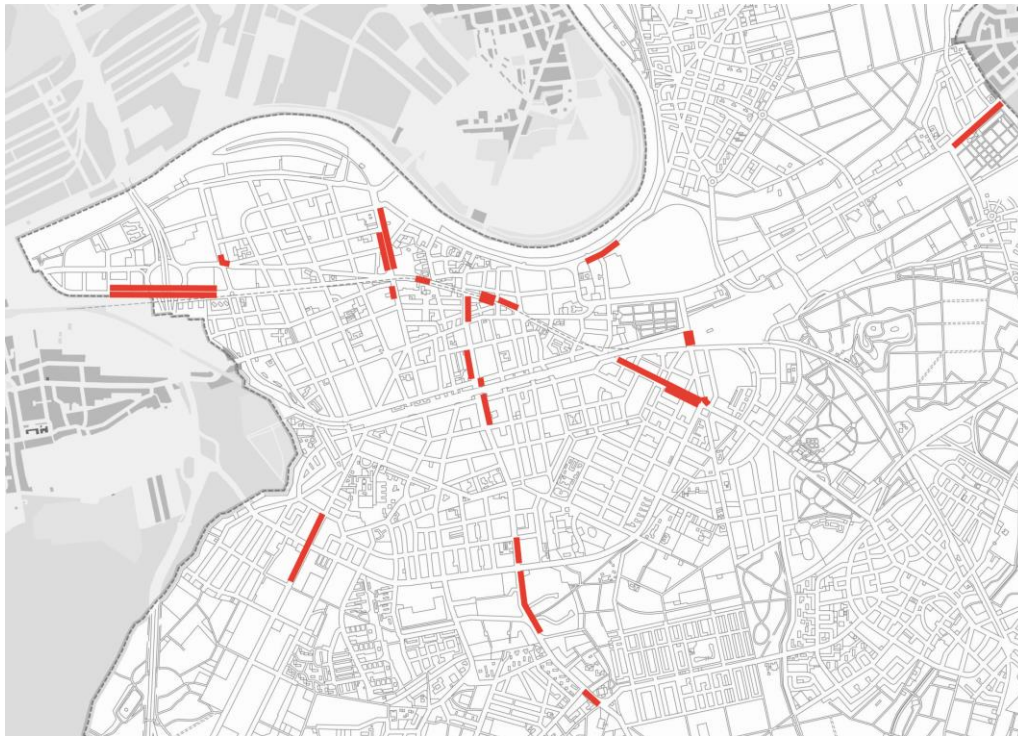
Knotenpunkte in Offenbach mit LSA-Beeinflussung für den Busverkehr	
Bieberer Str./ Marktplatz	Rhönstr./ Lichtenplattenweg
Untere Grenzstr./ Hebestr.	Rhönstr./ Buchhügelallee
Berliner Str./ Schloßstr.	Kaiserstr./ Hospitalstr.
Mainstr./ Schloßstr.	Marienstr./ Bahnunterführung
Mainstr./ Karlstr.	Bieberer 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./ Eberh.-v.-Rochow-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./ Landgrafening	Waldstr./ Schreiberstr.
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/ Mainviertel	Waldstr./ Bleichstr.
Sprendlinger Landstr./ Parkhaus Klinikum	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.	Eberh.-v.-Rochow-Str./ Dietzenbacher Str.
Bieberer Str./ Landgrafening	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/ Mainviertel	Rhönstr./ Buchhügelallee
Sprendlinger Landstr./ Parkhaus Klinikum	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 Haltestellen 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 Neuzw. 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

Haltstellenposition	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 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. Ein entsprechendes Straßenumbauprojekt ist noch nicht beschlossen.
HP 365 Ledermuseum stadteinwärts	Die Halteposition wird lediglich durch eine Nachtbuslinie angefahren. Da künftig ein Entfall dieser Nachtbuslinie angekündigt ist, wird hier kein barrierefreier Ausbau mehr vorgesehen.
HP 366 Ledermuseum stadtauswärts	Die Halteposition wird lediglich durch eine Nachtbuslinie angefahren. Da künftig ein Entfall dieser Nachtbuslinie angekündigt ist, wird hier kein barrierefreier Ausbau mehr vorgesehen.
HP 393 Marktplatz Berliner 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 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 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

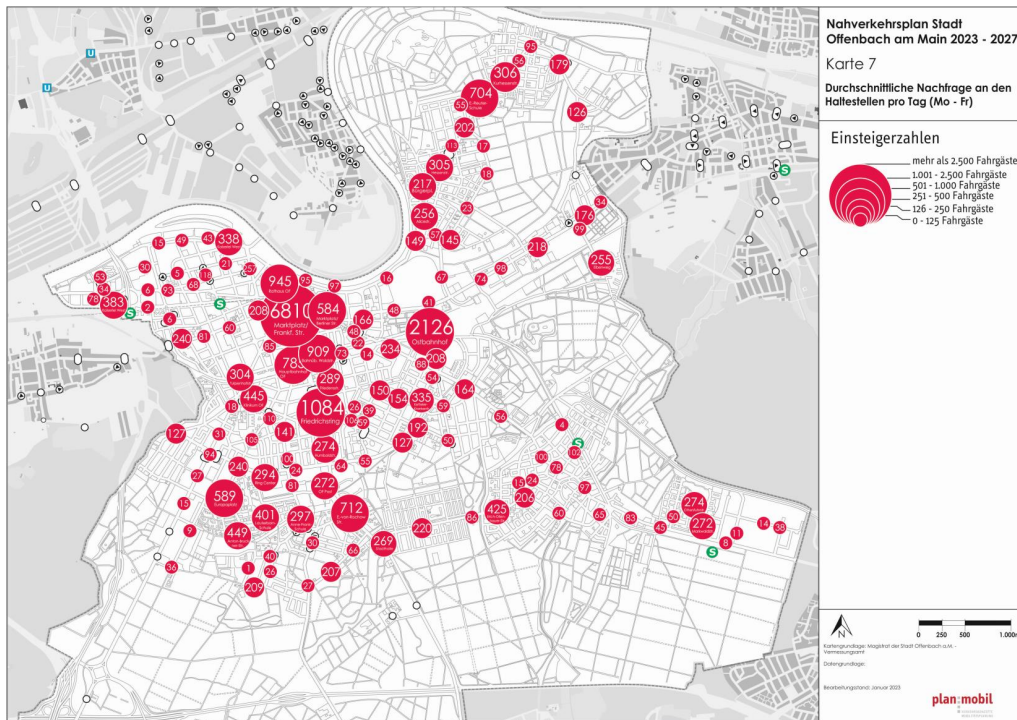
Im Rahmen der Umsetzung früherer Haltestellenkonzepte wurde bei Haltestellen, die in als unsicher empfundenen Bereichen liegen, verstärkt auf eine Gestaltung geachtet, die das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste stärken soll. Dies kann durch eine verbesserte Beleuchtung, eine übersichtlichere Gestaltung 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:

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	→	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	→	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	→	2,00
Fahrtenhäufigkeit	2,03	2,07	2,05	2,06	2,08	2,18	2,25	2,02	2,11	2,15	→	2,14
Reisezeit	2,01	2,00	2,02	2,01	2,04	2,06	2,09	2,08	2,05	2,11	→	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	→	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	↗	2,38
Preis/Leistungsverhältnis des Busangebots	-	-	2,81	2,76	2,88	2,88	2,86	2,87	2,76	2,72	↗	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	→	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	→	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	→	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	→	2,07
Sicherheitsempfinden tagsüber (Haltestelle/Bus)	-	-	1,97	2,03	2,03	2,05	2,03	1,99	1,96	1,99	↗	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	→	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	→	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	↗	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	→	1,83
Auftreten Fahrausweisprüfer	2,03	2,04	1,96	2,05	1,99	2,13	2,12	2,08	2,08	1,95	→	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	↘	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	→	1,49

Quelle: NiO, 2022

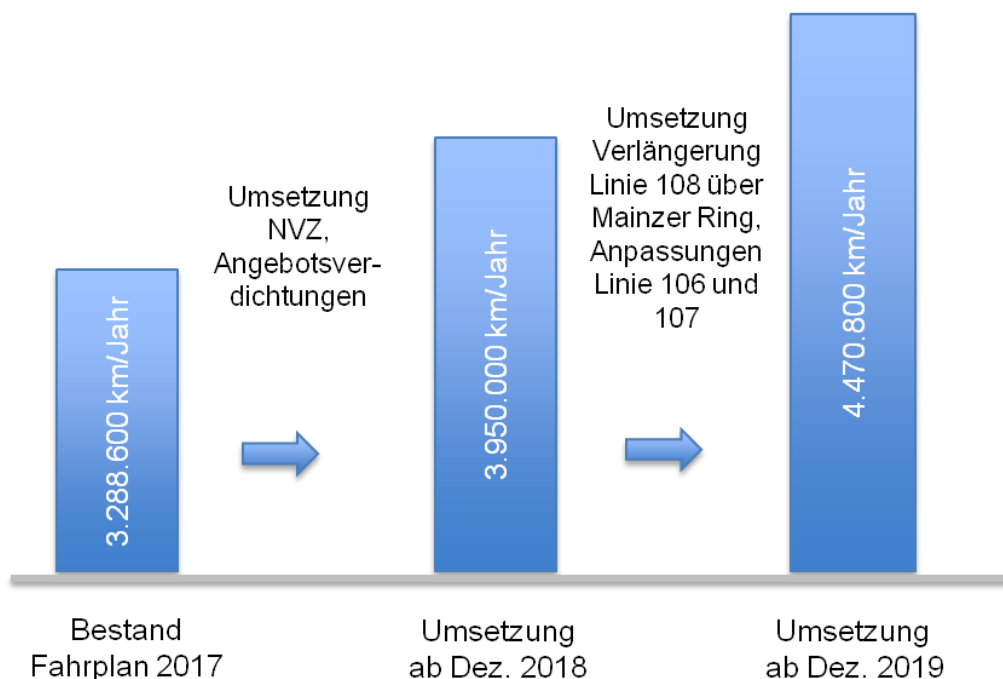
Im Vergleich zu 2021 wurden im ersten Halbjahr 2022 die Informationen zum Tarif, das Preis-Leistungs-Verhältnis des Busangebots, das Sicherheitsempfinden tagsüber sowie die Freundlichkeit/Kompetenz der Busfahrer signifikant besser bewertet. Eine signifikant schlechtere Beurteilung erhielt die Anschlusssicherheit 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 (Liniennetz und Fahrplan)	
Ausweitung Bedienungszeitraum in der Schwachverkehrszeit bis ca. 2.00 Uhr (Linie 107 bis ca. 22 Uhr)	Nein (bereits im Sept. 2021 wieder zurückgenommen, zudem zwischen 23 und 1 Uhr nur noch 60 Min.-Takt) 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 Min.-Takt zwischen ca. 20 und 22 Uhr	Nein (bereits im Sept. 2021 wieder zurückgenommen)
Anbindung von Entwicklungsgebieten	Teilweise (Linie 108 Hafen und Mainzer Ring umgesetzt, Linie 103 An den Eichen Nord nicht)
Verlängerung/ Änderung von Linienwegen Verlängerung Linie 108 bis An den Eichen Nord Linienwegänderung Linie 106 im Bereich Seniorenzentrum	Teilweise Verlängerung nur bis An den Eichen (ab Juli 2022 nur bis Rumpenheim Schlosspark) 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 Nachtverkehrszeit und Sonntagvormittag	Nein
Handlungsfeld Verbesserung der Anschlusssituation/ Verknüpfungspunkte	
<p>Optimierung der Verknüpfung am Marktplatz</p> <p>Berücksichtigung der notwendigen Umsteigezeiten zwischen S-Bahn und Bus</p> <p>Vorhaltung ausreichender räumlicher Kapazitäten am Marktplatz für den Anschlussstern in der SVZ</p>	<p>Teilweise</p> <p>Der Umbau des Marktplatzes ist noch im Gange; die Optimierung ist erst mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen zum Marktplatz nördlicher Teil im Laufe des Jahres 2023 abgeschlossen. Nach Fertigstellung der Bauarbeiten sind für das bislang vorgesehene Bedienungsangebot ausreichende Kapazitäten vorgesehen.</p>
<p>Fahrgastinformationen beim Umsteigen</p> <p>Ausweitung DFI an mindestens allen Verknüpfungspunkten</p> <p>Verbesserte Orientierung durch Wegweisung</p> <p>Verbesserte Sichtbarkeit der Umsteigesituation A.-Bebel-Ring/ Stadtgrenze</p> <p>Bereitstellung aktueller Informationen vor und während der Fahrt, z. B. Anschlussmöglichkeiten im Bus</p>	<p>Teilweise</p> <p>Es wurden weitere Verknüpfungspunkte mit DFI-Anzeigen ausgestattet. Eine verbesserte Wegweisung an Umstiegspunkten ist bislang noch nicht erfolgt.</p> <p>Nein</p> <p>Nein</p>
Handlungsfeld Anpassungen in der Infrastruktur	
<p>Einrichtung von neuen Haltestellen</p> <p>Amsterdamer Str., Warschauer Str., Inselsteg, Friedensstr., Feuerwache, Ketteler Krankenhaus (Markusplatz) mit 2 Positionen in der oberen Grenzstraße</p> <p>Mühlheimer Str. stadtauswärts</p>	<p>Ja</p> <p>Nein</p>

Maßnahme / Prüfauftrag	Umsetzung
<p>An den Eichen Nord</p> <p>Schlossstraße (Richtung Marktplatz)</p> <p>Umsetzung weiterer Haltestellen im Rahmen Entwicklung ehem. Alessa-Gelände (jetzt Innovationscampus)</p>	<p>Nein</p> <p>Nein</p> <p>Nein</p>
<p>Barrierefreier Ausbau von Haltestellen</p> <p>Bis auf die Haltestellen Forsthaus Geißfeld und Gasthof Wildhof sind alle Haltestellen im Stadtgebiet Offenbach vollständig barrierefrei auszubauen.</p>	<p>Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen 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).</p>
<p>Einrichtung neuer Wendeanlagen</p> <p>Kaiserlei</p> <p>An den Eichen-Nord, Waldhof S-Bahn (Bieber Waldhof)</p>	<p>Ja</p> <p>Nein</p>
<p>Pflege und Verbesserung von Beschleunigungsmaßnahmen</p> <p>Die bestehenden Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind fortzuführen und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zu sichern. Dazu gehört insbesondere die Kontrolle der Qualität der Lichtsignalbeeinflussung.</p> <p>Prüfung Einrichtung Busspur auf der Mainstraße in Abhängigkeit Umsetzung Marktplatz</p>	<p>Ja</p> <p>Nein</p>
<p>Handlungsfeld Mobilstationen – Intermodaler Verknüpfung</p>	
<p>Mobilstation – intermodale Verknüpfung</p> <p>Empfehlungen für den Ausbau und die Erweiterung von Mobilitätsangeboten an verschiedenen Standorten</p>	<p>Teilweise (z. B. Carl-Ulrich-Brücke, Ostendplatz)</p>
<p>Park+Ride</p> <p>Erarbeitung eines regionalen P+R-Konzepts in Zusammenarbeit mit den benachbarten Landkreisen</p>	<p>Ein regionales P+R-Konzept und ein verbundweiter P+R-Maßnahmenplan wurden 2017 vom RMV und der ivm erarbeitet. Für die</p>

Maßnahme / Prüfauftrag	Umsetzung
	Stadt Offenbach wurden keine Maßnahmen erarbeitet.
<p>Bike+Ride</p> <p>Das Angebot an B+R-Anlagen soll an verschiedenen Standorten ausgebaut werden</p>	Teilweise ausgebaut, jedoch oft veraltete Anlagen ohne Witterungsschutz und Beleuchtung und zu geringe Kapazitäten, viele Wildparker, Fahrradboxen nur in Bieber und Bieber Waldhof
<p>Carsharing</p> <p>Ausweitung des Angebotes zusammen mit den Anbietern</p>	Teilweise ausgeweitet (z. B. Wilhelm-Schramm-Straße), aber ausbaufähig
<p>Fahrradverleihsystem</p> <p>Erweiterung des Angebotes entsprechend der Nachfrage</p>	Teilweise ausgeweitet (z. B. Wilhelm-Schramm-Straße), aber ausbaufähig, da kein stadtweites Angebot
<p>eMobilität</p> <p>Ausweitung der eMobil-Stationen</p>	Das Angebot wurde eingestellt; die Umsetzung eines Nachfolgeangebotes wird derzeit geprüft.
Handlungsfeld Tarif	
<p>Tarifreform</p> <p>Auf eine grundlegende Reform des Tarifsystems im RMV-Gebiet ist im Sinne einer höheren Marktausschöpfung und besserer Akzeptanz hinzuwirken</p> <p>Einrichtung eines entfernungsabhängigen Tarifsystems</p>	<p>Teilweise (insbesondere Erprobung 9 Euro-Ticket, absehbar Einführung Deutschlandticket)</p> <p>Ja</p>
Handlungsfeld Umweltbewusstsein	
<p>Klimaschutz und Klimaanpassung</p> <p>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</p>	Teilweise, da mit Umsetzung der Einsparmaßnahmen im Juli 2022 Verbesserungen im Liniennetz und im Fahrplan zurückgenommen wurden

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

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

AKTUELLER HANDLUNGSBEDARF

Maßnahmen Sparpotential: Angebotsoptimierung

1

Angebotsoptimierung:

- Verringerung der Leistung um rund 550.000 km/a
- Entfall der Linie 106 (tw. durch andere Linien ersetzt)
- Anpassungen aus dem Jahr 2022 bleiben aufrecht (Mainzer Ring)

Zusätzliche „Reserve“ von 60.000 km/a für **lokale Angebote** als Budget eingeplant

Optimale E-Bus-Nutzung (Planung neue Ladestation)

Verbesserung: Taktverdichtung Mo-Fr: bis ca. 21 Uhr 15', bis ca. 24 Uhr 30', bis ca. 1.00 Uhr 60'-Takt

Empfehlungen:

- Integration im Nahverkehrsplan (als **Mindestangebot**)
- Einstellungsstopp Fahrpersonal
- **Umsetzung neuer Fahrplan Juli 2022**

Bearbeitungsstand: März 22, Detailplanung läuft

Umsetzungsphase
März 22 - Dez. 22

Sparpotential (Absch. ab 2023)
1.300.000 EUR/J

4

ÖPNV Offenbach: Maßnahmen zur Einhaltung des Finanzierungsdeckels

VERKEHRSANGEBOT

Neues Verkehrsangebot ab Sommer 2022

Inklusive Buchhügel und Caritas.

Linie	Wesentliche Anpassungen
101	NEU: ab Flurstraße im 30' Takt bis Markwaldstraße (Mo-Sa) oder alternierend im 30'-Takt bis Bieber 5-Bahn (Mo-Fr), restliche Fahrten enden Flurstraße NEU: Taktverdichtung am Abend (Mo-Fr): 15' bis 21 Uhr, 30' bis 24 Uhr, 60' bis 1 Uhr
102	NEU: neuer Linienweg über Mühlheimer Str. – Mathildenstr. zum Marktplatz (statt 106) und weiter Richtung Kaiserlei NEU: Taktverdichtung am Abend (Mo-Fr): 15' bis 21 Uhr, 30' bis 24 Uhr, 60' bis 1 Uhr
103	weitgehend unverändert
104	NEU: Wegfall des Abschnittes Es-Rochow-Str. – Bf Bieber (fährt neu 101) NEU: Taktverdichtung am Abend (Mo-Fr): 15' bis 21 Uhr, 30' bis 24 Uhr, 60' bis 1 Uhr
105	NEU: Taktverdichtung am Abend (Mo-Fr): 15' bis 21 Uhr, 30' bis 24 Uhr, 60' bis 1 Uhr
106	entfällt teilweise; Ersatz 106a: Caritas – Klinikum – Hbf – Marktplatz
107	weitgehend unverändert, aber über Wetterpark – Marktplatz
108	NEU: verkürzter Linienweg Rumpenheim – Marktplatz (über Mainzer Ring Ostbahnhof – Hauptbahnhof), Verbindung Waldheim/Kaiserlei entfällt NEU: Taktverdichtung am Abend (Mo-Fr): 15' bis 21 Uhr, 30' bis 24 Uhr, 60' bis 1 Uhr
120	NEU: Führung über Bismarckstraße/Feldstraße (statt 102)

6

ÖPNV Offenbach: Maßnahmen zur Einhaltung des Finanzierungsdeckels

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 Mobilitätsangebotes 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 berücksichtigen, 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 Regional- und 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 den 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
<p>Hintergrund</p> <p>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 Linienkonzeptes erfolgt endgültig mit dem Fahrplanjahr 2022.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Beschreibung der Änderungen (gegenüber dem Fahrplanstand Juli 2022)</p>
<p>Linien 101, 102, 103, 104, 105, 106 und 108:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<p>Linie 101:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verlängerung Linienweg bis S-Bahn-Station Waldhof ■ Kurzfahrten enden an der Haltestelle Flurstraße ■ Ausweitung Bedienungsangebot: siehe Liniensteckbrief
<p>Linie 102:</p>

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 Markt- platz und weiter über Feldstraße (bzw. Bismarckstraße) und Grenzstraße zum Ost- bahnhof 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 konzentrie- ren, der Abschnitt Mühlheim – Obertshausen soll durch lokale Linien des Kreises Of- fenbach bedient werden. Zusätzlich soll eine Expressbuslinie X32 zwischen Oberts- hausen, 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 De- zember 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 zwi- schen der Innenstadt bzw. dem Ostbahnhof und der Stadtgrenze zu Mühlheim keine Verdichtung des Angebotes gegenüber dem heute bestehenden Fahrten- angebot der Linien 103 und 120 notwendig. Eine Mitfinanzierung der Stadt Offen- bach 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 Bedienungssachsen 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 Sonntagvormittag formuliert.



Einrichtung Fahrtenangebot am frühen Sonntagvormittag
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<p>Akteure</p> <p>NiO und OVB</p>

Prüfaufträge

Prüfung der Einrichtung von Expressbuslinien in Offenbach
<p>Hintergrund</p> <p>Derzeit erfolgt die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie zur Einrichtung eines schienen- gebundenen Verkehrsmittels in Offenbach. Im Rahmen des Abstimmungs- und Betei- ligungsverfahrens wurden Vorschläge zur verbesserten, insbesondere schnellen, An- bindung von Stadtteilen und Stadtbereichen an die Verknüpfungspunkte im Schie- nenverkehr formuliert.</p>
<p>Beschreibung</p> <p>Prüfung eines Pilotprojekts für die Einrichtung von Expressbussen und damit eines Vor- laufbetriebs für den Einsatz eines höherwertigen ÖPNV-Systems in Offenbach</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung einer Expressbuslinie Rumpenheim – Mainzer Ring – Ostbahnhof – Polizei- präsidium – 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 direk- ten Fahrtmöglichkeiten zwischen dem Stadtteil Buchhügel und dem Polizeipräsi- dium zum Hauptbahnhof als wichtigen Verknüpfungspunkt zum SPNV
<p>Akteure</p> <p>NiO und OVB</p>

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 übertraffen. 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
<p>Hintergrund</p> <p>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 tangentielle 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 fahren, die Fahrten jedoch nur sehr schwach nachgefragt waren.</p> <p>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.</p>
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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.
<p>Akteure</p> <p>Stadt Offenbach, NiO, OVB, RMV</p>

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
<p>Hintergrund</p> <p>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.</p>
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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.
<p>Akteure</p> <p>NiO und OVB</p>

Prüfung der Verdichtung der Linie 41
<p>Hintergrund</p> <p>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.</p>
<p>Beschreibung</p> <p>Prüfung der Weiterführung der derzeit an der Haltestelle Carl-Benz-Straße Süd in Frankfurt endenden Fahrten der Linie 41 bis Offenbach Hauptbahnhof</p>
<p>Akteure</p>

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 Anschlusstern 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 Anschlusstern 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 Platzkapazitäten an den relevanten Haltestellen in Offenbach aus Sicht der NiO und der Verkehrsunternehmen so zu dimensionieren, dass entsprechende Angebotsausweitungen 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 Umstiegsverkehrsmittel 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
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<p>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 bevorzugen, z. B. an Knotenpunkten und auf stauanfälligen Abschnitten.</p>
Beschreibung
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Busspuren ■ LSA-Beeinflussung ■ Alternative Linienwege ■ Freigabe von Wegen, die für den Pkw-Verkehr gesperrt sind <p>Die Optimierung durch Hardwareaufrüstung der verkehrsabhängigen Anlagen findet im Rahmen der Anlagenpflege abhängig von Erneuerungsmaßnahmen, Bauvorhaben und anderen Projekten sukzessive statt.</p> <p>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.</p>

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
<p>Hintergrund</p> <p>Im Rahmen der Umsetzung der Angebotskonzeption wird die Einrichtung neuer Haltestellen und Wendemöglichkeiten notwendig.</p>
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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. <p>Bei der Einrichtung der Wendeanlagen sind sowohl auf die Anforderungen, die aus Pausen sowie aus Wenden entstehen zu beachten.</p> <p>Darüber hinaus sollen für eine mögliche Einrichtung einer Ladestation für den Elektroantrieb der Busflotte Leerrohre vorgehalten werden.</p>
<p>Akteure</p> <p>Stadt Offenbach, NiO</p>

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-/ umzubauenen 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-Konzepten 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
<p>Lissaboner Str., Amsterdamer Str.) barrierefrei hergestellt werden. Mit einer Fertigstellung ist derzeit nicht vor Mitte 2024 zu rechnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die Ausweitung des Angebotes ist auch eine Maßnahme des VEP 2035.</p>
Beschreibung
Mobilstationen
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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

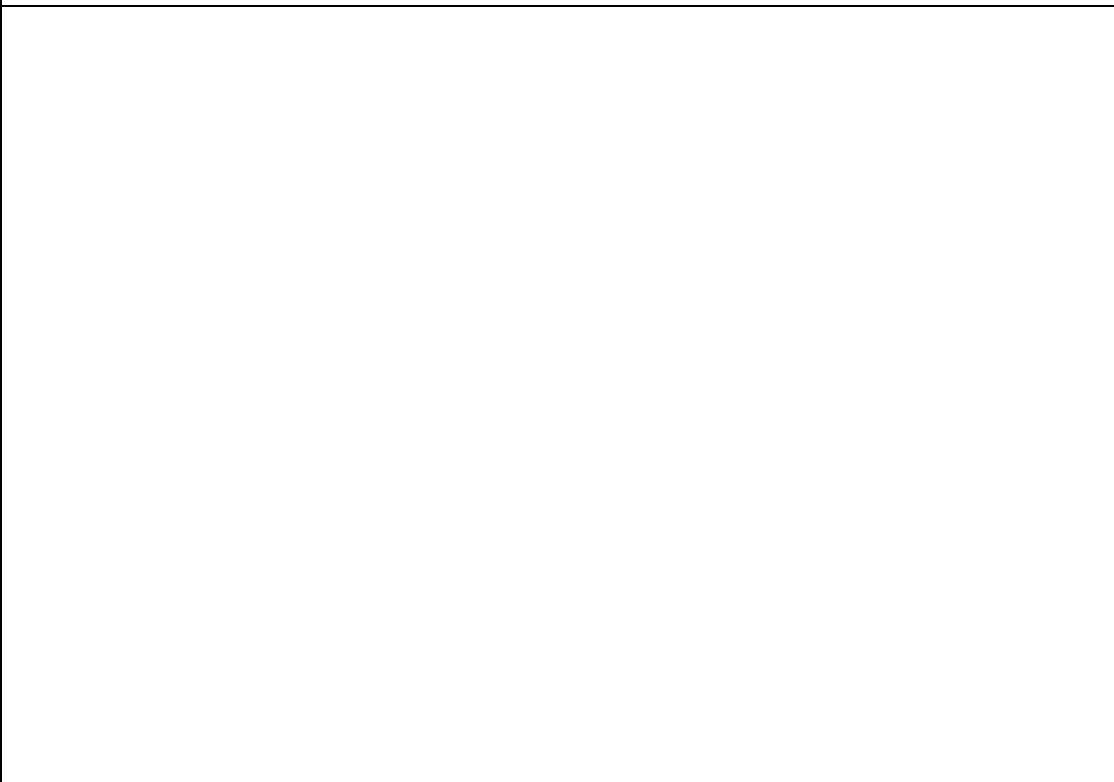
- Mit den bestehenden Fahrradverleihsystemen werden bereits Fahrräder im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen zur Verfügung gestellt. Geprüft wird die Weiterentwicklung und der Ausbau des Fahrradverleihsystems und eine Zusammenarbeit und Ausweitung auch in die Nachbarstädte sowie 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

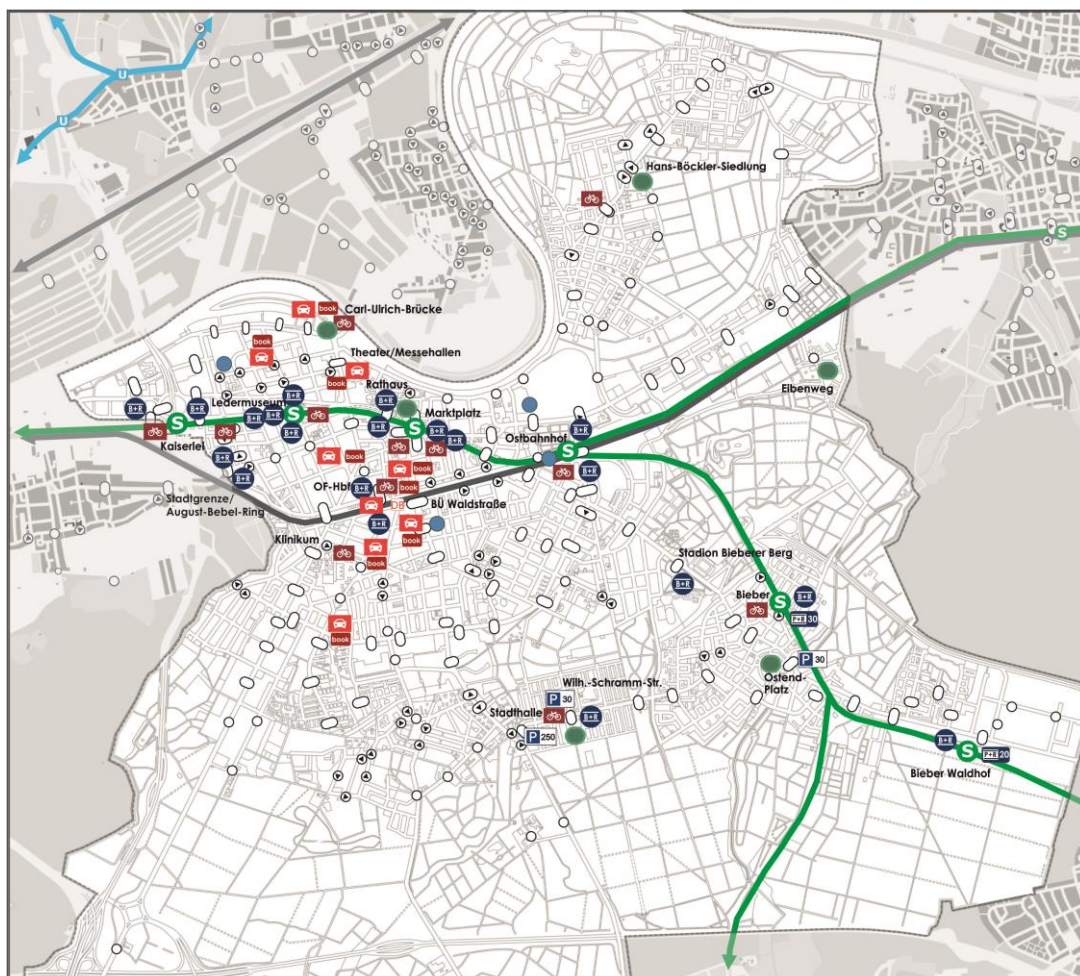
Car-Sharing









- 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



-  B+R/Fahradparken
-  P+R
-  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
<p>Hintergrund</p>
<p>Anforderungen an die Ausstattung und die Einrichtung bzw. Pflege von Haltestellen, Verknüpfungspunkten und multimodalen Schnittstellen sowie den Zuwegungen sind im Anforderungsprofil des NVP dargestellt.</p> <p>Im Rahmen des Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens wurden Vorschläge zur Verbesserung formuliert.</p> <p>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.</p>
<p>Beschreibung</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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.
<p>Akteure</p>
<p>Stadt Offenbach, NiO</p>

9.2.4 Handlungsfeld Service

Im Handlungsfeld Service sind folgende Maßnahmen und Prüfaufträge vorgesehen:

Maßnahmen

Fortsetzung der bestehenden Aktivitäten zum Mobilitätsmanagements
<p>Hintergrund</p> <p>Bereits seit vielen Jahren planen NiO und OVB Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement in Offenbach und setzt diese gemeinsam mit den Planungspartnern um.</p> <p>Die bestehenden Aktivitäten zur Förderung eines umfassenden Mobilitätsverständnisses und Mobilitätsverhaltens sollen auch mit diesem NVP fortgesetzt werden.</p> <p>Dies ist auch eine Maßnahme des VEP 2035.</p>
<p>Beschreibung</p> <p>Fortführung der Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement</p> <p>Die OVB bietet Schulen ein breites Angebot an Unterstützung an:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 Klassentagesausflüge mit dem ÖPNV zu attraktiven und gut erreichbaren Zielen. ■ Zusammenstellung von begleitenden Hinweisen zu Tarifen, Vertriebswegen und Verhalten bei Gruppenfahrten. <p>Fortführung der Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ NiO und ivm GmbH beraten und unterstützen Firmen bei der Umsetzung von Maßnahmen und Projekten zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf den Arbeitswegen
<p>Akteure</p> <p>NiO, Ausbildungsstandorte, IHK und Unternehmen</p>

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 verkehrsentensive 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 verkehrsentensiver 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
<p>Hintergrund</p> <p>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.</p> <p>Erwartet wird eine deutliche Zunahme von Fahrten im ÖPNV in Verdichtungsräumen, auf den ausgeprägten Pendlerrelationen und auf Relationen mit hoher Bedeutung im Freizeitverkehr.</p>
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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.
<p>Akteure</p> <p>NiO, RMV</p>

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)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach 		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Linie von der Endhaltestelle Markwaldstraße bis zur neu einzurichtenden Endhaltestelle Bieber Waldhof; Kurzfahrten enden an der Haltestelle Flurstraße ▪ 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 ca. 4:30 Uhr - 02:00 Uhr (Fr bis 4:30 Uhr)	Sa ca. 4:30 Uhr - 04:30 Uhr	So/ Fe ca. 4:30 Uhr – 02:00 Uhr
Bedienungsangebot		
<u>Geschwister-Scholl-Schule –Schloßpark/ Biebernseeweg</u>		<u>S-Bahn-Station Waldhof – Geschwister-Scholl-Schule</u>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr: TVZ T7,5/T10 NVZ T15, SVZ T30 NaVZ Fr T60 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sa: TVZ T10/T15, NVZ T15 SVZ T30 NaVZ T60 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ So: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30 ▪ Sa: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30 NaVZ T60 ▪ So/ Fe: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30/T60

Linie 101 (Waldhof-) Bieber – Tempelsee – Stadthalle – Friedrichsring – Humboldtstr. – Marktplatz – Bürgel – Schlosspark (-Biebernseeweg)
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<p>Verknüpfung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach 		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr (Fr bis 4:30 Uhr)	Sa ca. 4:30 Uhr - 4:30 Uhr	So/ Fe ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr
Bedienungsangebot		
<u>Bieber Waldhof– Hauptbahnhof</u>		<u>Bieber Industriegebiet – Bieber Waldhof</u>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr: TVZ T15 ▪ NVZ T15 ▪ SVZ T30 ▪ NaVZ Fr T60 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sa: TVZ T15 ▪ NVZ T15 ▪ SVZ T30 ▪ NaVZ T60 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ So/Fe: TVZ T30 ▪ NVZ T30 ▪ SVZ T30/T60
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung		
<p>Verknüpfung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Buslinien 104 und 106 an der Haltestelle Hauptbahnhof <p>Taktangebot</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassung an Schichtzeiten ggfs. erforderlich
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach 		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 ca. 4:30:00 Uhr - 2:00 Uhr (Fr bis 4:30 Uhr)	Sa ca. 4:30 Uhr - 4:30 Uhr	So/ Fe ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr
Bedienungsangebot		
<u>Frankfurt, Prüfling – An den Eichen Nord</u>		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sa: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ So/ Fe: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30/T60
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung		
<p>Verknüpfung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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
<p>Taktangebot</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Linien 103 und 120 ergänzen sich im Abschnitt August-Bebel-Ring – Karl-Herdt-Weg zu einem 15-Minutentakt 	
Infrastruktur und Betrieb	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach 		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 Bedienzeitraums 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		
Bedienzeitraum		
Mo-Fr ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr (Fr bis 4:30 Uhr)	Sa ca. 4:30 Uhr - 4:30 Uhr	So/ Fe ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr
Bedienungsangebot		
<u>Kaiserlei Westseite – Pommernstr. (E.-v.-Rochow-Str.)</u>		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr: TVZ T15 NVZ T15 SVZ T30 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sa: TVZ T15 NVZ T15 SVZ T30 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ So/ Fe: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30
<u>Pommernstr. – Bieber Bahnhof</u>		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sa: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ So/ Fe: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30/T60
Verdichtung des Angebots		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr: T15 (ca. 06:00-09:00h und 15:00-19:00h) 		
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung		
Verknüpfung		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ S-Bahn-Linien an der Haltestelle Kaiserlei Westseite 		

Linie 104 Kaiserlei Westseite – A.-Bebel-Ring – Marktplatz – Lauterborn – E.-v.-Rochow-Str. (- Bieber Bahnhof)	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 <p>Taktangebot</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 Fahrtrrelation Lauterborn – Marktplatz/Wilhelmsplatz zu einem 7,5-Minutentakt. 	
Infrastruktur und Betrieb	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrzeugeinsatz: E-Standardsolobus, E-Standardgelenkbus 	

Linie 105 Kaiserlei Westseite – Ludwigstraße - Marktplatz – (Wilhelmsplatz -) Friedrichsring – Lauterborn - Rosenhöhe		
Maßnahmen (im Vergleich zum Fahrplanstand Juli 2022)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach 		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 ca. 5:00 Uhr - 2:00 Uhr (Fr bis 4:30 Uhr)	Sa ca. 5:00 Uhr - 4:30 Uhr	So/ Fe ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr
Bedienungsangebot		
<u>Kaiserlei Westseite - Rosenhöhe, Sportzentrum</u>		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr: TVZ T15 NVZ T15 SVZ T30 NaVZ Fr T60 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sa: TVZ T15 NVZ T15 SVZ T30 NaVZ T60 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ So/ Fe: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30/T60
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung		
<p>Verknüpfung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 <p>Taktangebot</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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
	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Linien 104 und 105 ergänzen sich auf der Fahrtrelation Marktplatz – Goetherring zu einem 7,5-Minutentakt.
Infrastruktur und Betrieb	
	<ul style="list-style-type: none">▪ Fahrzeugeinsatz: E-Standardgelenkbus

Linie 106 Caritas – Klinikum Offenbach – Hauptbahnhof – Marktplatz - Ostbahnhof – Wetterpark - Seniorenzentrum		
Maßnahmen (im Vergleich zum Fahrplanstand Juli 2022)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach 		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr (Fr bis 4:30 Uhr)	Sa ca. 4:30 Uhr - 4:30 Uhr	So/ Fe ca. 4:30 Uhr - 2:00 Uhr
Bedienungsangebot		
<u>Caritas - Seniorenzentrum (West)</u>		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr: TVZ T15 NVZ T15 SVZ T30 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sa: TVZ T15 NVZ T15 SVZ T30 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ So/ Fe: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30/T60
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung		
<p>Verknüpfung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrzeugeinsatz: Standardlinienbus 		



Linie 107 Bürgel Ernst-Reuter-Schule – Bürgerplatz – Ostbahnhof – Lauterborn – Kaiserlei Westseite		
Maßnahmen (im Vergleich zum Fahrplanstand Juli 2022)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach 		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 ca. 5:00 Uhr - 20:30 Uhr	Sa ca. 7:00 Uhr - 20:30 Uhr	So/ Fe -
Bedienungsangebot		
<u>Ernst-Reuter-Schule – S-Bahn Kaiserlei Westseite</u>		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr: TVZ T30 NVZ T30 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sa: TVZ T30 NVZ T30 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ So: - T15 (ca. 6:30-8:00, nur Richtung Kaiserlei) <p>Verdichtung des Angebots Mo-Fr:</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung		
<p>Verknüpfung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung und Bedienung der (Teil-) Haltestelle Mühlheimer Str. (stadteinwärts) ▪ Fahrzeugeinsatz: Standardsolobus, Standardgelenkbus 		

Linie 108 Kaiserlei Westseite – Hafenallee – Rathaus – Marktplatz – Landgrafening – Ostbahnhof – Bürgel Mainzer Ring – Bieberseeweg – An den Eichen Nord		
Maßnahmen (im Vergleich zum Fahrplanstand Juli 2022)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach 		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 – Schönbornstraße – Hans-Böckler-Siedlung – Bürgel Ernst-Reuter-Schule - Rumpenheim Kurhessenplatz – Neuer Friedhof – An den Eichen Nord		
Bedienungszeitraum		
Mo-Fr ca. 4:30 Uhr - 02:00 Uhr (Fr bis 4:30 Uhr)	Sa ca. 4:30 Uhr - 04:30 Uhr	So/ Fe ca. 4:30 Uhr - 02:00 Uhr
Bedienungsangebot		
<u>An den Eichen Nord –Ernst-Reuter-Schule</u>		<u>Ernst-Reuter-Schule – Kaiserlei Westseite</u>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr: TVZ T30 NVZ T30 SVZ EF 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sa: TVZ T30 NVZ T30 SVZ EF 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ So: - ▪ Mo-Fr: TVZ T15 NVZ T15 SVZ T30 ▪ Sa: TVZ 15 NVZ 15 SVZ 30 ▪ So/ Fe: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30/T60
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung		
<p>Verknüpfung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 – Landgrafening – Ostbahnhof – Bürgel Mainzer Ring – Bieberseeweg – An den Eichen Nord
Infrastruktur und Betrieb	
<ul style="list-style-type: none">▪ 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)					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung eines verbesserten Bedienungskonzeptes im Stadtbusnetz Offenbach 					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 kvGO 					
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 ca. 5:00 Uhr - 22:00 Uhr		Sa ca. 5:00 Uhr - 22:00 Uhr		So/ Fe -	
Bedienungsangebot					
<u>August-Bebel-Ring - Senefelderallee</u>			<u>Mühlh. Rote Warte - Obertshausen, Haus Jona</u>		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T30 (ab/bis Marktplatz) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sa: TVZ T30 NVZ T30 SVZ T60 (ab/bis Marktplatz) 	<ul style="list-style-type: none"> So: - 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr: TVZ T30 NVZ - SVZ T30 (ca. 5.00 – 6:00 Uhr) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sa: TVZ 60 (bis 18:00 Uhr) SVZ T60 (5:00– 8:00) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ So/Fe: -
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung					
Verknüpfung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 <p>Taktangebot</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Linien 103 und 120 ergänzen sich im Abschnitt August-Bebel-Ring – Karl-Herd-Weg zu einem 15-Minutentakt 	
Infrastruktur und Betrieb	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung und Bedienung der (Teil-) Haltestelle Mühlheimer Str. (stadteinwärts) ▪ Fahrzeugeinsatz: Standardsolobus 	
<p>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.</p>	

Prüfauftrag		
Linie X8 (Express) Rumpenheim Schloßpark – Bürgel Mainzer Ring – Ostbahnhof – Polizei- präsidium – Waldstraße – Hauptbahnhof		
Prüfung		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einführung einer neuen Expressbuslinie zwischen Rumpenheim/Bürgel und dem Ostbahnhof sowie zur direkten Anbindung des Spessartings (Ketteler-Krankenhaus, Polizeipräsidium) an den Hauptbahnhof in Offenbach ▪ Bedienung Mo-Fr in den Hauptverkehrszeiten (ca. 6.30 – 9.30 Uhr und 15.30 bis 18.30 Uhr) im 15 Minuten-Takt ▪ Pilotprojekt für die Einrichtung von Expressbussen 		
Linienweg (fett = Endhaltestellen) und bediente Haltestellen		
Schlosspark – Marstallstr. – Kurhessenplatz – Hans-Böckler-Siedlung – Anneliese-Heikaus-Str. – Eppsteiner Str. – Ostbahnhof – Ketteler Krankenhaus – Polizeipräsidium – Friedrichsring – Hauptbahnhof		
Bedienungszeitraum		
Mo-Fr ca. 6:30 Uhr – 9:30 Uhr ca. 15:30 – 18:30 Uhr	Sa -	So/ Fe -
Bedienungsangebot		
<u>Schloßpark – Hauptbahnhof</u>		
▪ Mo-Fr: HVZ T15	▪ Sa: -	So: -
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung		
Verknüpfung <ul style="list-style-type: none"> ▪ RE/RB-Bahn an der Haltestelle Hauptbahnhof ▪ S-Bahn-Linien an der Haltestelle Ostbahnhof 		
Infrastruktur und Betrieb		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrzeugeinsatz: Standardsolobus 		



Liniensteckbriefe für weitere Linien, die im Stadtgebiet Offenbach verkehren

Linie OF-97			Hainhausen Bf – Rembrücken – Heusenstamm – Offenbach Markt- platz		
Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Änderungen 					
Linienweg (innerhalb Offenbachs, fett = Endhaltestellen)					
(Dudenhofen/Hainhausen-) - Offenbach AWO Hainbachtal – Hainbachtal – Stadt- halle – Eberhardt v.-Rochow-Straße – Offenbach Post – Humboldtstraße – Friedrichs- ring – Bahnüberführung Waldstraße - Marktplatz					
Bedienungszeitraum (auf Offenbacher Stadtgebiet)					
Mo-Fr ca. 5:30 Uhr - 21:30 Uhr		Sa ca. 5:30 Uhr - 17:30 Uhr		So/ Fe -	
Bedienungsangebot (auf Offenbacher Stadtgebiet)					
▪ Mo-Fr: T30/T60		▪ Sa: T60		▪ So/ Fe: -	
<p>Der NVP des Kreises Offenbach sieht eine Ausweitung des Bedienungsangebotes für diese Linie vor. Eine Prüfung erfolgt in Abstimmung mit den beteiligten Akteuren.</p> <p>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.</p>					

Linie 41 Ffm Seckbach Leonhardgasse – Gwinnerstraße – Mainkur Bf – Offenbach Marktplatz - Hauptbahnhof		
Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)		
<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderungen 		
Linienweg (innerhalb Offenbachs, fett = Endhaltestellen)		
Frankfurt Seckbach – Mainkur Bf – Fechenheim - Offenbach Theater/Messehallen – Rathaus – Marktplatz - Hauptbahnhof		
Bedienungszeitraum (auf Offenbacher Stadtgebiet)		
Mo-Fr ca. 5:00 Uhr - 19:00 Uhr	Sa -	So/ Fe -
Bedienungsangebot (auf Offenbacher Stadtgebiet)		
<ul style="list-style-type: none"> Mo-Fr: T30 Verkehrt nicht zwischen 10-13 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> Sa: - 	<ul style="list-style-type: none"> So/ Fe: -

Linie 45 Frankfurt Großer Hasenpfad - Südbahnhof - Deutschherrnbrücke– Of Kaiserlei		
Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)		
<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderungen 		
Linienweg (fett = Endhaltestellen)		
(Frankfurt –) Amsterdamer Str. – Kaiserlei-West		
Bedienungszeitraum (relevantes Angebot für Offenbach)		
Fr ca. 18:30 Uhr - 00:00 Uhr	Sa ca. 7:00 Uhr - 00:00 Uhr	So/ Fe 9:30 – 0:00
<ul style="list-style-type: none"> Saisonales Angebot: verkehrt nur zwischen Karfreitag und 3. Oktober auf Offenbacher Stadtgebiet 		
Bedienungsangebot (relevantes Angebot für Offenbach)		
<u>Großer Hasenpfad– Of Kaiserlei</u>		
<ul style="list-style-type: none"> Fr: T30 	<ul style="list-style-type: none"> Sa: T30 	<ul style="list-style-type: none"> So/ Fe: T30



Linie 551			Bad Vilbel – Frankfurt – Offenbach - Gravenbruch		
Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)					
<ul style="list-style-type: none"> 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 Automeisterie - Gravenbruch Ost					
Bedienungszeitraum					
Mo-Fr ca. 4:30 Uhr - 23:30 Uhr		Sa ca. 5:00 Uhr - 00:00 Uhr		So/ Fe 8:30 – 23:30	
Bedienungsangebot					
<ul style="list-style-type: none"> Mo-Fr: T30 zwischen 5-22 Uhr zwischen Marktplatz und Gravenbruch, sonst T60 		<ul style="list-style-type: none"> Sa:T30 bis ca. 20 Uhr, sonst T60 		<ul style="list-style-type: none"> So/ Fe: T60 (bis/ ab Gravenbruch nur bis ca. 21:00 Uhr); T30 zwischen Hauptbahnhof und Enkheim zwischen 12-19 Uhr 	
<p>Der NVP des Kreises Offenbach sieht eine Ausweitung der Bedienungszeiträume für diese Linie vor. Eine Prüfung erfolgt in Abstimmung mit den beteiligten Akteuren.</p> <p>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.</p>					

Linie X19 Obertshausen – Heusenstamm – Neu-Isenburg – Ffm-Flughafen Terminal 1		
Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)		
<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderungen 		
Linienweg (fett = Endhaltestellen)		
Obertshausen Bf. – Heusenstamm – Offenbach Gasthaus Wildhof – Neu-Isenburg - Flughafen		
Bedienungszeitraum		
Mo-Fr ca. 3:30 Uhr - 1:00 Uhr	Sa ca. 3:30 Uhr - 1:00 Uhr	So/ Fe 3:30 – 1:00
Bedienungsangebot		
<ul style="list-style-type: none"> Mo-Fr: T30 	<ul style="list-style-type: none"> Sa: T30 	<ul style="list-style-type: none"> So/ Fe: T30

Linie X83 Langen – Dreieich – Neu-Isenburg - Offenbach		
Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)		
<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderungen 		
Linienweg (innerhalb Offenbachs, fett = Endhaltestellen)		
(Langen-) - Offenbach Forsthaus Geißfeld – Buchrainweiher - Bert-Brecht-Straße – Odenwaldring – Klinikum Offenbach West – Hauptbahnhof – Marktplatz		
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		
<ul style="list-style-type: none"> Mo-Fr: T30 	<ul style="list-style-type: none"> Sa: T60 	<ul style="list-style-type: none"> 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)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 ca. 4:30 Uhr - 20:00 Uhr	Sa ca. 4:30 Uhr - 20:00 Uhr	So/ Fe -
Bedienungsangebot		
<u>Kaiserlei – Offenbach Hauptbahnhof</u>		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr: T60 (T30 in HVZ) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sa: T60 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ So/ Fe: -

Linie n65 Frankfurt - Offenbach Marktplatz und zurück
Maßnahmen (auf Offenbacher Stadtgebiet)
<ul style="list-style-type: none"> 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)
<ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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 push- und 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 schienenengebundenen 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.

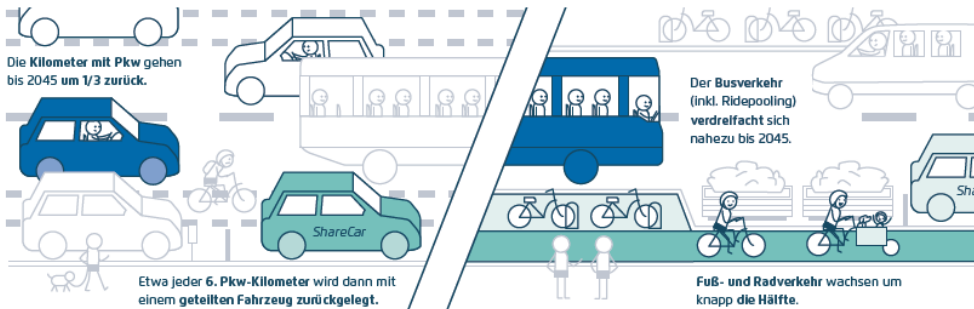
Abbildung 33: Maßnahmen zur Verlagerung von Fahrleistungen auf den Umweltverbund

Klimaneutral bis 2045

Fahrleistung vom Autoverkehr auf den Umweltverbund verlagern

Wie sich der Verkehr im Szenario Klimaneutrales Deutschland 2045 ändert

Heute dominiert das Auto in Deutschland – künftig ist Mobilität vielfältiger.



Angebote schaffen

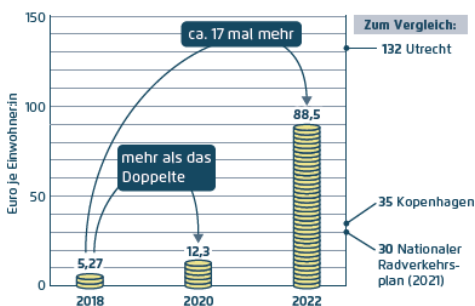
Mehr ÖV und bessere Radwege motivieren zum Umsteigen

Die Verkehrswende schafft neue Angebote, mobil zu sein – in der Innenstadt, am Stadtrand und in den Umlandgemeinden. Gebraucht werden u. a. mehr und flexibler öffentlicher Verkehr (ÖV), sichere Radwege sowie bequeme Routen für den Fußverkehr. Geteilte Fahrzeuge ergänzen das Angebot. Fachleute nennen solche Angebote, die das Umsteigen vom eigenen Auto erleichtern, „Pull-Instrumente“ (Englisch: to pull – ziehen).

Investitionsrückstand aufholen

Pull

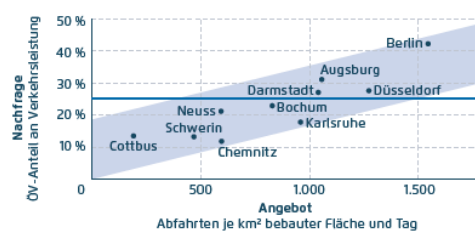
Entwicklung der Ausgaben der Vorreiterstadt Aachen für den Radverkehr.



ÖV-Angebot ausbauen

Pull

Wo der ÖV dicht getaktet ist, werden Busse und Bahnen häufiger genutzt.



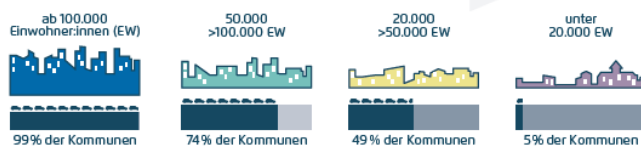
In Städten mit mehr als einem Viertel der Verkehrsleistung im ÖV fahren Busse und Bahnen mindestens in einem 10-Minuten-Takt. Das entspricht mindestens 900 Fahrten pro km² und Tag.

Kleinstädte stärken – Carsharing überall verfügbar machen

Pull

Geteilte Mobilität kann die Abhängigkeit vom eigenen Auto reduzieren. Noch ballen sich die Angebote aber dort, wo die Menschen viel weniger auf den Pkw angewiesen sind.

Verfügbarkeit von Carsharing nach Stadtgröße



Nur in jeder zweiten Stadt zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner:innen gibt es ein Carsharing-Angebot.

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 Vorrangrassen für den Umweltverbund, Bevorrechtigungsmaßnahmen, der Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten (aufgrund von Angebotsverdichtungen und dichter Belegung dieser Stationen) sowie ggf. die Einrichtung weiterer Wendeanlagen und Lastestationen 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

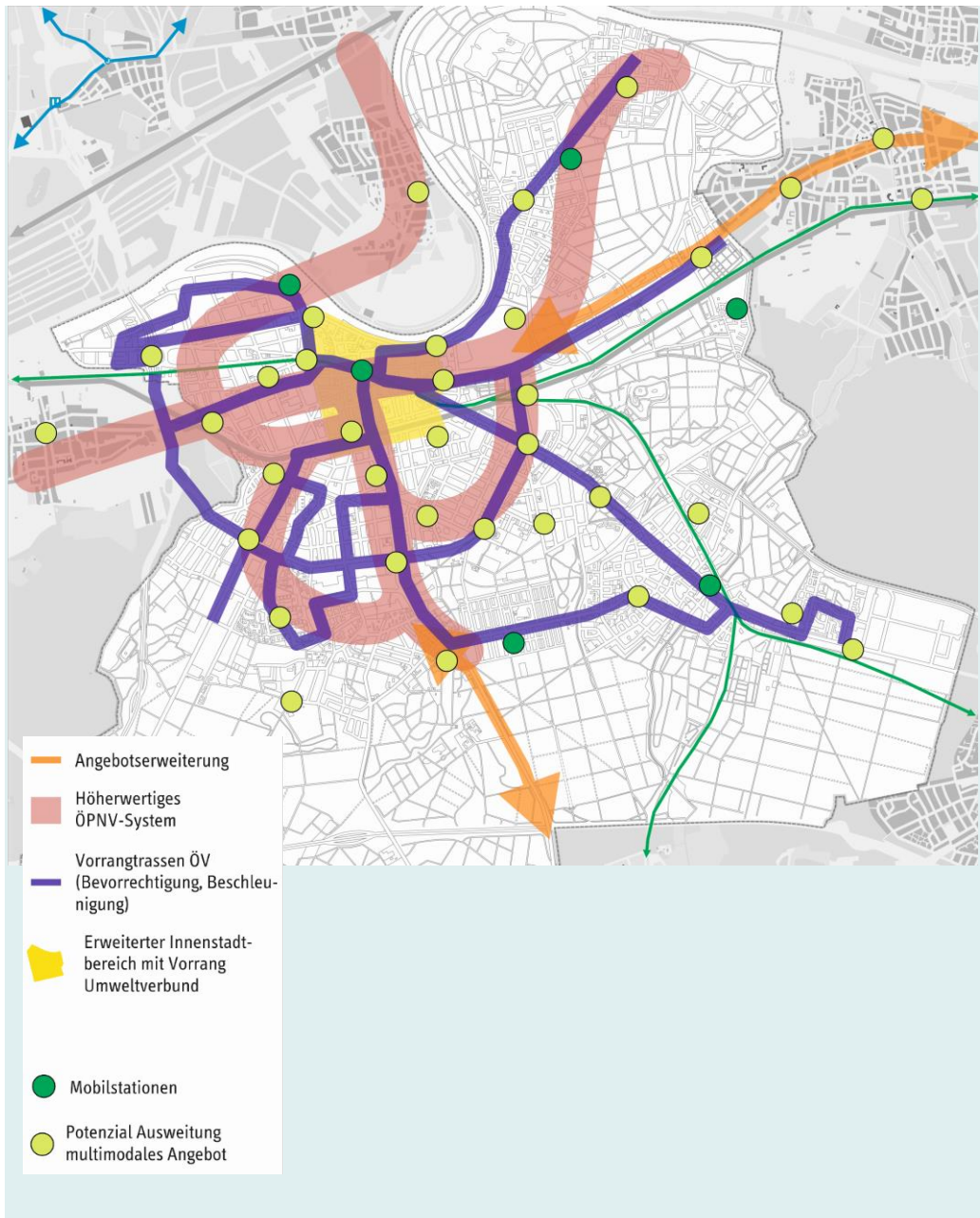
- Die Einrichtung weiterer Mobilstationen im Stadtgebiet ist bereits Bestandteil der Angebotskonzeption des NVP. Für eine weitere Umsetzungsperspektive ist zu prüfen, welche Potenziale zum (kapazitativen) Ausbau bestehender und der Einrichtung neuer Mobilstationsstandorte (auch übergreifend mit den Nachbarstädten) 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) zulauendes Liniennetz), es entstehen jedoch auch neue Verbindungen durch die Neuordnung 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.

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 / Prüfaufträge	Künftige Fahrleistung [Wagenkm/Jahr]	Künftige Betriebskosten [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 (Durchschnittskostensatz 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.

Tabelle 34: Entwicklung des Fahrzeugeinsatzes für die Stadtbuslinien

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, erweiterte 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 Bahnstationsmodernisierungen 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 NO₂ – Stickstoffdioxid) und von Treibhausgasen (insbesondere CO₂ – 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 Nachfragerreaktionen 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) eingesetzt³.

Im **Status quo 2022** belaufen sich die jährlichen CO₂-Emissionen der durch die im Stadtverkehr im Dieselbetrieb eingesetzten Busse auf rund 1.849.000 kg/Jahr⁴, die NO_x-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.

3 OVB-Fahrzeugliste 12/2022 7

4 Annahme: Gleiche Fahrleistung SL und SGL

Tabelle 35: Emissionen Status Quo und NVP 2023 - 2027

	Gesamtkilometerleistung/a und je Bus	Solobus		Gelenkbus		Summe Solobus + Gelenkbus	
		Anzahl Solobus und Km	CO ₂ [kg/a]	Anzahl Gelenkbus und Km	CO ₂ [kg/a]	CO ₂ [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

Solobus EURO VI (Standard)

Emissionsfaktor 2020; Verkehrssituation D Ø-Urban UBA 2021:

895,46 CO₂ [g/km], 4,21 NO_x [g/km]

Emissionsfaktor 2025; Verkehrssituation D Ø-Urban UBA 2021:

862,53 CO₂-Äquivalente [g/km], 2,59 NO_x-Äquivalente [g/km]

Gelenkbus EURO VI (Standard)

Emissionsfaktor 2020; Verkehrssituation D Ø-Urban UBA 2021:

1219,85 CO₂ [g/km], 4,31 NO_x [g/km]

Emissionsfaktor 2025; Verkehrssituation D Ø-Urban UBA 2021:

1122,26 CO₂ [g/km], 2,74 NO_x [g/km]

Unter der Annahme, dass die Fahrleistungsanteile von Standardlinien- und Standardgelenkbussen gleichbleiben, sinken die CO₂-Emissionen gegenüber 2022 um rund 28,7 %⁵, die NO_x-Emissionen sinken um rund 50%.

Die direkten Emissionen (CO₂ 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.

5 Berechnung auf Grundlage durchschnittlicher Verbräuche

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 Anschlussicherung 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 einem Netz und damit in einer 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 Mobilfunkdaten	11
Abbildung 3: Selbsteinschätzung der Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln	12
Abbildung 4: Anteil der Modalgruppen vor Corona und im Verlauf der Pandemie	12
Abbildung 5: Auswirkungen von Corona auf den Besitz von ÖPNV-Zeitkarten	13
Abbildung 6: Gründe für eine seltenere ÖV-Nutzung.....	13
Abbildung 7: Verbraucherpreisindices Kraftstoffe und Erdöl.....	14
Abbildung 8: Erzeugerpreisindices bei Abgabe an gewerblichen Anlagen 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.....	54
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 2022	145
Abbildung 30: Erfassung der Kundenzufriedenheit im Rahmen der kontinuierlichen Mobilitätsforschung	147
Abbildung 31: Veränderung der Jahreskilometerleistung nach Vorgabe des NVP 2017-2022	148
Abbildung 32: Maßnahmen zur Einhaltung des Finanzierungsdeckels ab Sommer 2022.....	154
Abbildung 33: Maßnahmen zur Verlagerung von Fahrleistungen auf den Umweltverbund	208
Abbildung 34: Ideenskizze für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote in Offenbach.....	210
Abbildung 35: Mehrleistungen im Handlungsfeld Netz und Angebot	212
Abbildung 36: Gremien im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum NVP	226
Abbildung 37: Abgegebene Ideen im Rahmen der Online-Bürgerbeteiligung	228

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ein- und Auspendelnde (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ...)	40
Tabelle 2: Auswahl sozialversicherungspflichtiger Ein- und Auspendelnder nach und von Offenbach	41
Tabelle 3: Weiterführende und Berufliche Schulen in Offenbach.....	42
Tabelle 4: Linienbezogene Fahrgastnachfragedaten im Jahr 2022	52
Tabelle 5: Geplante Gebietsentwicklungen	55
Tabelle 6: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen	70
Tabelle 7: Verkehrszeiten	86
Tabelle 8: Standards Erschließungsqualität	88
Tabelle 9: Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren im ÖPNV in der Stadt Offenbach	90
Tabelle 10: Bedienungsangebot der Stadt-Umland-verbindenden Korridore ...	91
Tabelle 11: Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit	92



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	103
Tabelle 16: Übersicht Linien und Aufgabenträgerorganisationen	108
Tabelle 17: SPNV-Angebot	108
Tabelle 18: Übersicht regionaler Busverkehr.....	110
Tabelle 19: Übersicht Stadt-Umland-Busverkehre	111
Tabelle 20: Übersicht Stadtbusverkehre (Stand Juli 2022)	112
Tabelle 21: Bedienungsangebot der Stadtbuslinien im Überblick (Fahrplanstand Juli 2022)	113
Tabelle 22: Bereiche mit einer Bedienungsqualität im 30-Minuten-Takt oder geringer (HVZ) (Fahrplanstand Juli 2022).....	115
Tabelle 23: Siedlungsbereiche und Einzelziele mit Erschließungsmängeln.....	118
Tabelle 24: Übersicht der Verknüpfungen an den definierten Verknüpfungspunkten	125
Tabelle 25: P+R-Angebot in Offenbach	128
Tabelle 26: B+R-Angebot in Offenbach	129
Tabelle 27: Fahrzeugbedarf bzw. -einsatz im Jahr 2022	131
Tabelle 28: Ausführungsstand der DFI-Anlagen in der Stadt Offenbach	132
Tabelle 29: Busbeschleunigte Lichtsignalanlagen.....	137
Tabelle 30: Endhaltestellen mit Wendemöglichkeiten im Stadtverkehr Offenbach.....	141
Tabelle 31: Nicht barrierefrei ausgebaute Haltepositionen in der Stadt Offenbach.....	143
Tabelle 32: Ein- und Aussteigerzahlen im SPNV.....	145
Tabelle 33: Nicht oder nur teilweise umgesetzte Maßnahmen und Prüfaufträge des NVP 2017 – 2022	149
Tabelle 34: Entwicklung des Fahrzeugeinsatzes für die Stadtbuslinien	215
Tabelle 35: Emissionen Status Quo und NVP 2023 - 2027	219

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



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:

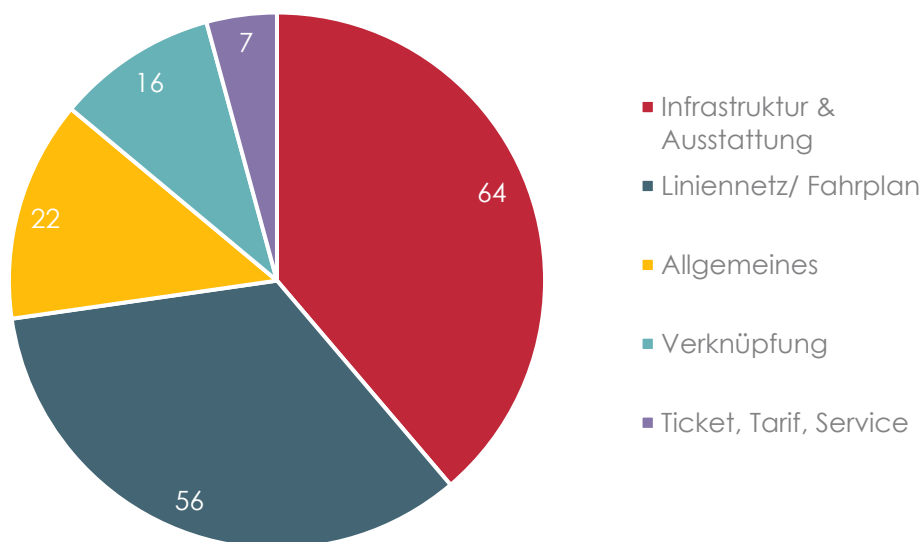
- Handlaufbeschriftungen für Blinde und Sehbehinderte Menschen zur besseren Orientierung beim Zugang zu Haltestellen
- Sammeltaxis in den Abendstunden an Veranstaltungsorten und Kombitickets
- Lesbarkeit von Fahrplänen (Beschriftung und Platzierung)
- Witterungsschutz und Verschattung an Bushaltestellen
- 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 am 21.10.2020, 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 Rangsegleisen
- 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 für 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.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonderborde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurgeführte Sonderborde)	gestufte 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	se	2021		1		1	4,80	vollständig barrierefrei
83	HK I	Marktplatz Bussteig 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 Westseite	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	sa	2020		1	1	1	3,70	vollständig barrierefrei
310	HK III	Ludwigstr./Leder-museum	sa	2020		1		1	4,70	vollständig barrierefrei
311	HK III	Ludwigstr./Leder-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 Sonderborde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurgeführte Sonderborde)	Gestufte 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	se	2019		1	1	1	3,50	vollständig barrierefrei
321	HK III	Bert-Brecht-Straße	sa	2019		1		1	2,90	vollständig barrierefrei
322	HK III	Bert-Brecht-Straße	se	2019		1		1	2,75	vollständig barrierefrei
323	HK III	Gravenbruchweg	sa	2019		1		1	3,95	vollständig barrierefrei
324	HK III	Gravenbruchweg	se	2019		1		1	3,80	vollständig barrierefrei
326	HK III	Dietzenbacher Straße	se	2019		1		1	2,95	vollständig barrierefrei
327	HK III	Dietzenbacher Straße	sa	2019		1		1	2,75	vollständig barrierefrei
328	HK III	Ostpreussenstraße	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	sa	2021		1		1	3,40	vollständig barrierefrei
332	HK III	Theodor-Heuss-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	HK III	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	Lichtenplattenweg	se	2019		1		1	6,50	vollständig barrierefrei
339	HK III	Lichtenplattenweg	sa	2019		1		1	2,45	vollständig barrierefrei
340	HK III	Feuerwache	se	2018		1	1	1	2,90	vollständig barrierefrei
343	HK III	Hebestraße	sa	2018		1	1	1	3,40	vollständig barrierefrei
344	HK III	Hebestraße	se	2018		1		1	4,50	vollständig barrierefrei
345	HK III	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/Berliner Str.	-	2018		1	1	1	2,25	vollständig barrierefrei
352	HK III	Marktplatz/Berliner Str.	-	2018		1		1	1,75	vollständig barrierefrei
353	HK III	Klinikum OF	se	2020		1		1	4,90	vollständig barrierefrei

HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonderborde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurgeführte Sonderborde)	Gestufte Bordhöhe 22cm+16cm (spurgeführte Sonderborde)	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (≥1,50m bei h≥22cm; ≥2,50 bei h<22cm)	
355	HK III	Neuer Friedhof/Ulmenstr.	sa	2018		1		1	2,50	vollständig barrierefrei
356	HK III	Neuer Friedhof/Ulmenstr.	se	2018		1	1	1	2,40	vollständig barrierefrei
357	HK III	Flurstraße	End	2018		1	1	1	2,45	vollständig barrierefrei
359	HK III	Otto-Scheugenspflug-Str.	sa	2019		1		1	3,90	vollständig barrierefrei
360	HK III	Otto-Scheugenspflug-Str.	se	2018		1		1	3,90	vollständig barrierefrei
361	HK III	Carl-Legien-Str.	sa	2018		1	1	1	2,25	vollständig barrierefrei
362	HK III	Carl-Legien-Str.	se	2018		1		1	1,50	vollständig barrierefrei
363	HK III	Industriegebiet	End	2018		1	1	1	1,80	vollständig barrierefrei
386	HK III	Wetterpark	sa	2018		1		1	1,95	vollständig barrierefrei
387	HK III	Klinikum OF West	se	2020		1	1	1	2,60	vollständig barrierefrei
388	HK III	Warschauer Straße	se	2020		1	1	1	1,85	vollständig barrierefrei
389		Warschauer Straße	sa	2020		1		1	2,00	vollständig barrierefrei
390		Strahlenbergerstraße	se	2021		1		1	4,80	vollständig barrierefrei
391		Strahlenbergerstraße	sa	2019		1		1	1,50	vollständig barrierefrei
392	HK III	Feuerwache	se	2018		1	1	1	3,30	vollständig barrierefrei
395	HK III	Amsterdamer Straße	se	2020		1	1	1	5,05	vollständig barrierefrei
398	HK III	Markusplatz	sa	2019		1		1	2,05	vollständig barrierefrei
399	HK III	Markusplatz	se	2018		1		1	2,30	vollständig barrierefrei
400		Carl-Ulrich-Brücke	se	2017		1		1	4,50	vollständig barrierefrei
409	HK III	Anhalter Straße	se	2019		1	1	1	3,55	vollständig barrierefrei
410	HK III	Ernst-Reuter-Schule	End	2019		1	1	1	2,00	vollständig barrierefrei
411		Inselsteg	sa	2019		1		1	3,00	vollständig barrierefrei
412		Inselsteg	se	2021		1		1	4,50	vollständig barrierefrei
413		Hafenbrücke	sa	2021		1		1	3,75	vollständig barrierefrei
414		Hafenbrücke	se	2019		1		1	3,80	vollständig barrierefrei
418	HK III	Friedensstraße	se	2020		1	1	1	2,35	vollständig barrierefrei

HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonderborde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurgeführte 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	Beethovensschule	se	2001-04	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
23	HK I	Beethovensschule	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	Bieberseeweg	se	2001-04	1			1	2,80	weitgehend barrierefrei
27	HK I	Bieberseeweg	sa	2001-04	1			1	3,20	weitgehend barrierefrei
28	HK I	Bieberseeweg	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	E.-v.-Rochow-Straße	sa	2002	1			1	2,60	weitgehend barrierefrei
36	HK I	E.-v.-Rochow-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

HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonderborde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurgeführte Sonderborde)	gestufte Bordhöhe 22cm+16cm (spurgeführte Sonderborde)	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (≥1,50m bei h≥22cm; ≥2,50 bei h<22cm)	
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	Geschw.-Scholl-Schule	sa	2002	1			1	2,10	weitgehend barrierefrei
44	HK I	Geschw.-Scholl-Schule	se	2002	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
45	HK I	Goethering	se	2018	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
46	HK I	Goethering	sa	2003	1			1	4,40	weitgehend barrierefrei
47	HK I	Grazer Straße	sa	2002	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
48	HK I	Grazer Straße	se	2002	1			1	3,20	weitgehend barrierefrei
50	HK I	Hans-Böckler-Siedlung	sa	2001-04	1			1	2,25	weitgehend barrierefrei
53	HK I	Haydnstraße	se	2001-04	1			1	4,80	weitgehend barrierefrei
54	HK I	Haydnstraße	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	HK I	Europaplatz	se	2001-04	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
61	HK I	Humboldtstraße	sa	2003	1			1	2,60	weitgehend barrierefrei
62	HK I	Humboldtstraße	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	HK I	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 Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonderborde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurgeführte Sonderborde)	gestufte 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-Brückner-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	HK I	Lilistraße	se	2001-04	1			1	3,00	weitgehend barrierefrei
79	HK I	Mainpark	se	2003	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
80	HK I	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	HK I	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 Sonderborde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurgeführte Sonderborde)	gestufte 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	W.-Schramm-Straße	sa	2002	1			1	5,00	weitgehend barrierefrei
125	HK I	W.-Schramm-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 Sonderborde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurgeführte 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 Wetterdienst	se	2009	1			1	2,80	weitgehend barrierefrei
222	HK II	Deutscher Wetterdienst	sa	2009	1			1	6,00	weitgehend barrierefrei
223	HK II	Landgrafening	se	2009	1			1	4,00	weitgehend barrierefrei
224	HK II	Landgrafening	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/Buchrainweiher	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 Rosenhöhe	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-Herd-Weg	se	2009	1			1	2,35	weitgehend barrierefrei

HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonderborde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurgeführte Sonderborde)	gestufte Bordhöhe 22cm+16cm (spurgeführte Sonderborde)	Bodenindikatoren vorhanden	Breite der H-Gehwegfläche (≥1,50m bei h≥22cm; ≥2,50 bei h<22cm)	
253		Karl-Herd-Weg	sa	2009	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
254		Bürgel-Ost	sa	2009	1			1	2,75	weitgehend barrierefrei
255		Bürgel-Ost	se	2009	1			1	2,75	weitgehend barrierefrei
312	HK III	Buchrainweg	se	2019	1			1	4,85	weitgehend barrierefrei
315	HK III	Odenwaldring	se	2019	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-Siedlung	se	2011	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
408		Hans-Böckler-Siedlung	se	2011	1			1	3,30	weitgehend barrierefrei
244a	HK II	Sportzentrum Rosenhöhe	End	2009	1			1	2,00	weitgehend barrierefrei
357a	HK III	Flurstraße	End	2018	1			1	2,50	weitgehend barrierefrei
E01	E (HK I)	Kurhessenplatz	se	2001-04	1			1	4,40	weitgehend barrierefrei
E02	E (HK I)	Kurhessenplatz	sa	2001-04	1			1	5,80	weitgehend barrierefrei
E03	E (HK I)	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 I)	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)	Linzer Straße	se	2003-05	1			1	2,30	weitgehend barrierefrei
E08	E (HK I)	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 Sonderborde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurgeführte 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 I)	Ernst-Reuter-Schule	se	2001-04	1			1	4,30	weitgehend barrierefrei
E13	E (HK I)	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	E (HK I)	Friedrichsring	sa	2001-04	1			1	4,30	weitgehend barrierefrei

HP-Nr.		Haltestelle	Richtung	Inbetriebnahme (barrierefreier Bau / Umbau)	Bordhöhe 18cm (spurgeführte Sonderborde)	Bordhöhe 22cm (min. 1.+2. Tür) (spurgeführte Sonderborde)	gestufte Bordhöhe 22cm+16cm (spurgeführte 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

		Neuordnung der Verkehrsräume				Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																					
Pos.	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung <small>(Kurzbeschreibung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>	Weiterführende Informationen	Schlüsselprojekt <small>Detailbeschreibung und Angabe der Planungsverantwortlichen</small>	Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5d	Ziel 5e	
A1	Sichere und barrierefreie Führung des Rad- und Fußverkehrs an Knotenpunkten, Querungen bzw. Zugängen zum öffentlichen Verkehr	Um eine flächendeckende Erreichbarkeit der Quell- und Zielpunkte im Stadtgebiet für alle Verkehrsteilnehmenden zu ermöglichen, sind die aktuellen Wegebeziehungen und baulichen Gegebenheiten an Knotenpunkten, Kreisverkehrsplätzen, Unter- und Überführungen sowie weiteren Querungsmöglichkeiten und Zugängen zum ÖPNV-System (Bsp. Aufzüge, Rampen) hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der barrierefreien Führung zu prüfen. Dabei sind neben der baulichen Ausprägung der Verkehrsanlagen (ausreichend dimensionierte Aufstellflächen, taktile Leitsysteme, abgesenkte Bordsteine o. Ä.) auch die zusätzlichen Angebote (z. B. Funktionsfähigkeit von Aufzügen) und Führungsangebote (u. a. ausreichende Gehwegflächen aufgrund Gehwegparken) durch weitere Vor-Ort-Betrachtungen/ Untersuchungen (vgl. Maßnahme D2 = Nahmobilitätscheck) auf Stadtebene zu begutachten. Speziell ist darauf zu achten, auch die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen an Lichtsignalanlagen (Dauer der Grünzeit) zu berücksichtigen. In diesem Zuge sind auch bei Baumaßnahmen die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen.	Kommunaler Aktionsplan Inklusion, Klimakonzept 2035, Bestandsanalyse VEP OF 2022, 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
A2	Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum	Um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum grundlegend zu erhöhen, sind Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs sowie die Umverteilung von Verkehrsflächen (u. a. Vergrößerung der Grünflächen, Flächenoptimierung für Fuß- und Radverkehr) in den einzelnen Stadtteilen (ggf. Geschäftsbereiche, Plätze) zu prüfen. Diese können beispielsweise durch Einbahnstraßenregelungen, Minimierung des Parksuchverkehrs oder auch einer kompletten Verkehrsberuhigung (u. a. Shared Space, verkehrsberuhigter Bereich) der angrenzenden Streckenlänge umgesetzt werden. Für die Umsetzung der Maßnahmen ist die Bestandsituation inkl. der unterschiedlichen Anforderungen der Modalitäten (Fuß- und Radverkehr, Kfz und Öffentlicher Verkehr) an den jeweiligen Ortlichkeiten/ Streckenlängen zu prüfen. Gegebenenfalls ist für die flächendeckende Umsetzung die Einrichtung eines Pilotprojektes (Einzelfallbetrachtung einer ausgewählten Ortlichkeit) zu überdenken, um weiterführende Erfahrungen zu sammeln und diese auf weitere Bereiche adaptieren zu können.	Bestandsanalyse VEP OF 2022		+	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	+	+	+	0	0
A3	Umbau und Attraktivitätssteigerung des Hauptbahnhofs in Zusammenhang mit dem Bahnhofsanierungsprogramm	Der Offenbacher Hauptbahnhof wird im Zuge der Rahmenvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn, dem Land Hessen, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dem Nordhessischen Verkehrsverbund planmäßig voraussichtlich ab 2026 barrierefrei ausgebaut. In Bezug auf die Barrierefreiheit sind unter anderem folgende Aspekte zu berücksichtigen: Barrierefreie Zugänglichkeit, ebenerdiger Ein- und Ausstieg an den Bahnsteigen, Orientierungssysteme, geschützte Sitzmöglichkeiten. In diesem Zusammenhang soll in Zusammenarbeit mit der Bahn, der Stadt und der Initiative Hauptbahnhof (seit 2018) das gesamte Bahnhofsgebäude aufgewertet bzw. modernisiert und belebt werden. Die Planungen wurden durch eine Machbarkeitsstudie (erschienen im Jahr 2022) konkretisiert und auf Realisierbarkeit geprüft. In diesem Rahmen ist eine abgestimmte städtebauliche Neuordnung und Revitalisierung des Bahnhofareals zu planen und umzusetzen.	Masterplan Offenbach am Main 2030, Bestandsanalyse VEP OF 2022, Machbarkeitsstudie zum Empfangsgebäude Offenbach Hauptbahnhof (Februar 2022)	X	0	+	+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	0	
A4	Umbau und Neugestaltung des Mainuferparkplatzes	Der derzeit drei Hektar große Mainuferparkplatz soll zukünftig neu gestaltet werden. Für die Umgestaltung der Flächen soll in naher Zukunft ein Gestaltungswettbewerb mit den Themen Erholung, Naturraum, Wohnen und Parken (Messe/ Capitol/ Innenstadt) durchgeführt werden. Der Großteil der Flächen soll zur Erholung zur Verfügung stehen. Da der Mainuferparkplatz im Überschwemmungsgebiet liegt und dementsprechend die besonderen Anforderungen zu berücksichtigen sind, sind von Beginn an Landschafts- und Umweltplaner*innen in den Wettbewerb miteinzubinden. Zusätzlich ist der Gestaltungsbeitrag einzubeziehen.	Koalitionsvertrag 2021 - 2026 „Stadt im Aufbruch gestalten.“ (2021), Masterplan Offenbach am Main 2030, Freiraumentwicklungsprogramm (2020)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	+	+	0	0	
A5	Berücksichtigung des Rad-, Fuß- und Wirtschaftsverkehrs bei allen Neubau- und Umbauplanungen im Stadtgebiet	Bei allen in Zukunft geplanten Neubau- und Umbauvorhaben ist die Berücksichtigung der Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs sowie des Wirtschaftsverkehrs zwingend mit einzubeziehen. Dabei geht es insbesondere um die Belange der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit und eine möglichst direkte und umwegarme Führung innerhalb des Stadtgebietes für den Rad- und Fußverkehr. Im Hinblick auf den Wirtschaftsverkehr sind bei der Planung beispielhaft ausreichende Liefer- und Ladeverkehrsflächen vorzusehen. Vor allem im Hinblick auf zukünftige Konversionsflächen und geplante Gewerbegebiete im Offenbacher Stadtgebiet sollte diese Maßnahme Teil jedes Planungsschrittes sein. Diese Maßnahme ist eng mit den weiteren Maßnahmen D1 (Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie) und E1 (Fortschreibung Radverkehrskonzept) verzahnt.			+	+	+	0	0	0	0	0	0	+	+	+	+	+	0	0	0	0	+	0	0	+	
A6	Neuordnung des zentralen Omnibusbahnhofs und des Hauptbahnhofumfeldes (in Planung)	Der Masterplan Offenbach 2030 sieht eine Neuordnung des gesamten Bahnhofareals (Hauptbahnhof Offenbach a. M.) vor. Auch der dazugehörige zentrale Omnibus-Bahnhof sollte dabei aufgewertet werden: Die Fläche ist durch geeignete Planungen so zu verkleinern, dass eine Verlagerung und flächensparende Aufteilung der Haltestellen erfolgt. Dabei sind die Anforderungen des ÖPNV-Betriebs zu berücksichtigen. Konkrete Aussagen zu den frei werdenden Flächen werden bereits in den Ausarbeitungen im Rahmen des zugehörigen städtebaulichen Wettbewerbs getätigt. Hinsichtlich der weiteren Planungen sind Konzepte mit der Nahverkehrsorganisation und ggf. der Deutschen Bahn aufzustellen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Straßenbahn durch Offenbach sind ebenfalls zu berücksichtigen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022		+	0	+	0	0	0	0	0	+	+	+	0	+	+	0	0	0	0	+	+	+	0	
A7	Analyse der Geschwindigkeiten und Flächenverteilung an Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet	Für die Waldstraße (Abschnitt Bleichstraße - Geleitsstraße), die Kaiserstraße (Abschnitt Geleitsstraße - Große Marktstraße) sowie die Mainstraße (Abschnitt Arthur-Zischer-Straße - Kaiserstraße) wurden im Rahmen des rechtlich verbindlichen Luftreinhalteplans bereits Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umgesetzt. Bei Bedarf sollen zur Berücksichtigung von begründeten Belangen beispielsweise der Verkehrssicherheit, der Luftreinhaltung, der Lärmreduktion oder aufgrund einer Novellierung der gesetzlichen Grundlage weitere Hauptverkehrsstraßen im Hinblick auf eine (abschnittsweise) Verkehrsberuhigung untersucht werden. Um negative Begleiteffekte zu vermeiden ist dabei das gesamte Straßennetz zu betrachten. Die derzeitige gesetzliche Grundlage setzt die Abweichung von der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit (50 km/h) auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen enge Grenzen. Die effektive Umsetzung dieser Maßnahme setzt daher eine (bundesweite) gesetzliche Regelung für eine reduzierte innerörtliche Regelgeschwindigkeit voraus. Diese Grundvoraussetzung liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Offenbach am Main. Des Weiteren werden aktuell unterschiedliche Straßenabschnitte hinsichtlich einer Neuordnung der verfügbaren Flächen geprüft (z.B. Neuordnung der Mainstraße im Hinblick auf die Verkehrsberuhigung). Diese Maßnahmen wirken sich in der Regel positiv auf die Lärm- und Schadstoffbelastung aus, verringern die Trennwirkung von hoch belasteten Straßenabschnitten, wirken sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus und können zu einer Reduzierung des Flächenverbrauchs für regelkonforme Verkehrsanlagen beitragen. Ferner wird durch diese Maßnahmen die Konkurrenzsituation des Umweltverbunds verbessert.	Klimakonzept 2035, Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main (3. Fortschreibung), Bestandsanalyse VEP OF 2022	X	+	0	0	+	+	+	+	+	0	+	0	+	+	0	0	0	0	0	+	+	+	0	
A8	Fortschreibung der Stellplatzsatzung (in Bearbeitung)	Im Einklang der Maßnahme G4 (gesamtstädtisches Parkraummanagementkonzept) besteht durch die Fortschreibung der bestehenden Stellplatzsatzung die Chance, die darin enthaltenen Anforderungen und Hinweise auf Angemessenheit und Effektivität zu überprüfen und anzupassen sowie die nachhaltigen Mobilitätsformen zu fördern. Somit kann bei Gebäude- und -umbauten Einfluss auf die nachzuweisenden Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder genommen werden. Die Stellplatzsatzung ist in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität zu prüfen und fortzuschreiben.	Klimakonzept 2035, Bestandsanalyse VEP OF 2022		0	0	+	+	+	+	0	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	



Pos.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung (kurzgefasst der geplanten Einzelmaßnahmen)	Weiterführende Informationen Zielbezug	Schlüsselprojekt Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen	Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																				
					Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5d
B1	Verbesserung der Verkehrssicherheit an unfallträchtigen Streckenzügen durch regelmäßige interne Audits	Aufgabe und Ziel der Stadt 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 Straßen" (FGSV 268, 2019) hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen eine Grundlage geschaffen, Streckenzüge 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 FGSV orientiert werden. Die Unfallauffälligkeiten an Knotenpunkten und Streckenzügen im Stadtgebiet können der Bestandsanalyse entnommen werden. Die dort 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.	Bestandsanalyse VEP OF 2022			+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B2	Beteiligung Nahmobilität	Im Rahmen der Einführung einer nachhaltigen Nahmobilitäts- Fußverkehrsstrategie (vgl. Maßnahme D1) ist die Einberufung eines anlassbezogenen Planungs- und Austauschformats einzurichten. Dieses soll beispielsweise dabei unterstützen, eine wegweisende Strategie für die Nahmobilität zu erarbeiten und durch die Beteiligung weiterer Akteure (z. B. IHK, ADFC, Radentscheid, Fuß e. V., Behindertenbeirat, Schülerparlament, Verkehrsplanern etc.) möglichst vielfältige Ideen und Anregungen einzufangen und diese bei der langfristigen Ausrichtung (Leitlinien) der Verkehrspolitik einzuplanen. Der Arbeitskreis soll in erster Linie eine beratende Funktion einnehmen, Schwachstellen identifizieren und diskutieren sowie bei der Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen unterstützen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022			+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B3	Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit und der Kommunikation	Die Öffentlichkeitsarbeit stellt eine wichtige Begleitmaßnahme jeglicher Maßnahmen unterschiedlicher Themengebiete und deren Umsetzung bzw. Konkretisierung dar. Das gezielte Ansprechen von Zielgruppen durch Aktionstage oder Informationsveranstaltungen (bspw. Fahrradaktionstag, Vorstellung der städtischen Leihfahrräder oder Erlebnisbereich Elektromobilität/ E-Ladestellen etc.) fördert die Nutzung neuer Angebote und kann zugleich dabei unterstützen, Vorbehalte und Ängste abzubauen und somit eine Änderung des Mobilitätsverhaltens hervorbringen. Durch geeignete Formate können zudem wertvolle Erfahrungsberichte gesammelt werden. Die Öffentlichkeitsarbeit muss dabei an die spezifischen Kenndaten unterschiedlicher Zielgruppen angepasst werden und kann individuell bzw. thematisch variieren. Auch die bestehenden Kanäle der Stadt Offenbach a. M. (Homepage, SocialMedia) sind dabei zu integrieren und ggf. auszubauen, um alle Bevölkerungsgruppen (Jugendliche, Berufstätige, Senioren*innen o. Ä.) gleichwertig anzusprechen und bei den Planungen - auch fachübergreifend - zu integrieren.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Mobilitätsforen), 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	0	0	0	0	0
B4	Ausweitung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements und Etablierung von Mobilitätskonzepten	Durch ein zielgerichtetes Mobilitätsmanagement kann die Verkehrsmittelwahl zugunsten der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) oder Verkehrsvermeidung beeinflusst werden. Dieses kann sowohl im betrieblichen als auch im schulischen Bereich Anwendung finden und durch Benefits neue Anreize für die tägliche Verkehrsmittelnutzung setzen. Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind ansässige Unternehmen beispielsweise über die Vorteile der Einführung des RMV-Jobtickets, der Radverkehrsförderung (z. B. Fahrrad-Leasing) oder auch eines weiterführenden Fuhrparkmanagements inkl. der Analyse des Parkraummanagements zu informieren. Die Einführung dieser Maßnahmen obliegt dabei den Unternehmen und ist im Einzelfall mit der Nahverkehrsorganisation oder Jobrad-Anbietern abzustimmen. Zur Umsetzung wird die Teilnahme am Beratungs- und Qualifizierungsprogramm „Südhessen effizient mobil“ empfohlen. Das Programm „Besser zur Schule“ unterstützt bei der Implementierung und dauerhaften Umsetzung von Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements und ist mit den ansässigen Schulen zu forcieren. Ein Beispiel dafür ist die Weiterführung von Maßnahmen zur Schulwegsicherung. Dabei soll das Hauptaugenmerk darauf gelegt werden, Hauptverkehrs für den Schülerverskehr zu definieren und diese durch eine Überprüfung und Fortschreibung der bestehenden Schulwegpläne in regelmäßigen Abständen zu forcieren. In diesem Zusammenhang sind auch allgemeingültige Mobilitätskonzepte im Rahmen von Neubauprojekten und Gebietsentwicklungen vorzusehen, damit die Rahmenbedingungen für eine umwelt- und stadtvtragliche Mobilität bei der Planung Berücksichtigung finden und eine frühzeitige attraktive Anbindung insbesondere mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gewährleistet werden.	Bestandsanalyse VEP OF 2022			0	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 effiziente Instandhaltung und fortlaufende Erneuerung der Straßeninfrastruktur. Mittels turnusmäßiger Zustandserfassung und -bewertung (ZEB per Videobefahrung, z. B. alle 5 Jahre) können Straßen- und Oberflächenschäden frühzeitig erkannt, Folgeschäden vermieden und somit der Wert der Infrastruktur beibehalten werden. Die Ergebnisse werden bereits in einem digitalen Kataster aufbereitet. Das bestehende Erhaltungsprogramm (Prioritätenreihung zur zeitlichen Festlegung der Maßnahmen) sollte fortlaufend durchgeführt und optimiert werden, um die bauliche Instandhaltung weiterhin sicherzustellen und auszuweiten.	Bestandsanalyse VEP OF 2022			+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	+	0	+	0	0	0
B6	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 einfacher zu koordinieren und auch deren Auswirkungen 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	+
B7	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 Anliegerverkehr) zu erhöhen. Durch regelmäßige Kontrollen durch Polizei oder Ordnungsdienst sind neben Geschwindigkeitsüberschreitungen unter anderem auch die Einhaltung der Verhaltensregeln in Fahrradstraßen zu kontrollieren oder Parkverstöße zu ändern, damit Radverkehrsanlagen und Gehwege freigehalten werden und der Betrieb des ÖPNV nicht durch haltender parkende Fahrzeuge gestört wird.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung), 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	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 daraus gewonnenen Daten können bei der künftigen Ausrichtung des Verkehrssystems und der Erstellung einer fortzuschreibenden Gesamtstrategie unterstützen. Die verkehrlichen Entwicklungen sind beispielhaft anhand folgender Daten zu evaluieren: - Bewertung des Erfolgs von Maßnahmen des VEP - Gegenüberstellung der Verkehrsmengen (Fuß- und Radverkehr, Kfz-Verkehr) vor und nach der Umsetzung einzelner Maßnahmen - Dokumentation des Arbeitsstandes/ Fortschritts bei der Umsetzung einzelner Maßnahmenpakete (bspw. Anteil der Netzlücken im Radverkehrsnetz, Anteil der Fahrradstraßen am Gesamtverkehrsnetz, Gesamtanzahl von Radabstellanlagen etc.) - Gegenüberstellung und Nutzerstatistik der Anzahl von Ausleihvorgängen von Sharing-Fahrzeugen - Entwicklung der Elektromobilität und der Auswirkung auf die Luftqualität - Auswertung der Unfallstatistik - Bewertung/ Kapazitätsprüfung der bestehenden Parkierungsanlagen und deren Auslastung - Auswertung von Fahrgastzahlen im ÖPNV	Bestandsanalyse VEP OF 2022	X		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+



		Zukunftsorientierte Mobilitätsangebote				Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																					
Pos.	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung (Kurzartikulation der geplanten Einzelmaßnahmen)	Weiterführende Informationen Quellbezug	Schlüsselprojekt Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen	Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	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 bzgl. der bestehenden Strominfrastruktur in Offenbach a. M. vorzunehmen 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 Ladestationen an strategisch sinnvollen Örtlichkeiten (bspw. Einzelhandelsstandorte, zentrale Umsteigepunkte, o. Ä.) im Stadtgebiet wird derzeit bereits geprüft. Die Voraussetzungen für die unterirdische Infrastruktur werden in diesem Konzept nicht untersucht. Neben der Lokalisierung strategisch sinnvoller Standorte ist darauf zu achten, das gesamte Stadtgebiet flächendeckend und bedarfsgerecht auszustatten und eine möglichst konfliktfreie Platzierung der Ladesäulen (z. B. Konflikt mit Fußverkehr muss vermieden werden) zu ermöglichen. Die Grundstückeigentumsverhältnisse sind dabei ebenfalls zu berücksichtigen. Auch in halböffentlichen Räumen (z.B. Parkhäusern) steigt das Interesse an E-Ladeinfrastruktur. Aus diesem Grund sollten auch diese Räume in den Planungen berücksichtigt werden.	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main (3. Fortschreibung), Klimakonzept 2035	X	0	0	+	+	+	+	+	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0	0	
C2	Sukzessive Umstellung der ÖPNV-Flotte auf Elektrobusse	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 schrittweise 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	0
C3	Angebotsenerweiterung 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 Leihfahrräder, Fahrradabstellanlagen, E-Ladeinfrastruktur, Carsharing etc. sein. Im Stadtgebiet gibt es bisher sechs eMobil-Stationen, an welchen der Bevölkerung 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 Stadtgebiet zu lokalisieren. Die Rückgabe der Leihfahrzeuge sollte möglichst flexibel gestaltet und an allen Standorten möglich sein.	Nahverkehrsplan 2018 - 2022		0	0	+	+	0	0	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 im Zentrum angesiedelt sind, sind speziell die Randbezirke an dieses System anzubinden und das Angebot dementsprechend zu erweitern. Die Standorte sollten dabei auch an den ÖPNV angebunden sein, d.h. in fußläufiger Reichweite zu Bus- und Bahnhaltstellen. Voraussetzung dabei ist die regelmäßige Andienung der Haltestellen um einen Umstieg auf das Sharing-System zu erreichen. Des Weiteren ist es sinnvoll, unterschiedliche Fahrzeugklassen und -größen sowie unterschiedliche Ausstattungen (bspw. Grundausstattung der Fahrzeuge mit Kindersitzen) anzubieten, um einen größeren Nutzerkreis anzusprechen. Im Hinblick auf die Attraktivierung des Angebots und um die Sichtbarkeit und die Buchbarkeit für den Kundenkreis zu erhöhen ist die Implementierung der Angebote in die digitale RMV-Mobilitätsplattform zu prüfen. Die Finanzierbarkeit des Carsharing-Systems ist sicherzustellen und die Ausweitung des Systems unter der Berücksichtigung der aktuellen Ausleihvorgänge und der weiteren Abstimmung mit den Betreibern zu forcieren. In diesem Zusammenhang bleibt auch eine mögliche Verbindung des Carsharing-Systems mit Nachbarstädten/ -kommunen (z. B. Stadt Frankfurt am Main, Kreis Offenbach) zu prüfen und mögliche Fahrzeugübergabepunkte zum Beenden der Fahrt abzustimmen. Ebenfalls 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.	ISEK Innenstadt Hegiss II (2016), Integriertes Entwicklungskonzept Bürgel (2018), Bestandsanalyse VEP OF 2022		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 auszulihen, darunter sowohl konventionelle Fahrräder, E-Bikes oder auch E-Lastenräder. Um eine weitere Steigerung des Radverkehrs im Modal Split zu erreichen, ist eine flächendeckende Ausweitung der vorhandenen Standorte zu empfehlen und vor allem die Randbezirke durch neue Stationen zu vernetzen. In diesem Rahmen sind die Finanzierbarkeit sicherzustellen und die Ausleihvorgänge an den einzelnen Stationen zu evaluieren und im Bedarfsfall die Kapazität der bereitgestellten Leihfahrräder auszuweiten. Auch die Möglichkeit der Fahrzeugrückgabe an beliebigen Stationen sollte beibehalten 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 Implementierung der Angebote in die digitale RMV-Mobilitätsplattform zu prüfen.	ISEK Nordend Hegiss III (2019), Bestandsanalyse VEP OF 2022		0	0	+	+	+	0	+	+	+	0	0	+	0	+	0	0	+	0	+	0	0	0	

		Fußverkehr		Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																							
Pos.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung <small>(Kurzaufzählung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>	Weiterführende Informationen <small>Quellbezug</small>	Schlüsselprojekt <small>Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen</small>	Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5d	Ziel 5e	
D1	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 Fußverkehrsstrategie ist bei allen künftigen verkehrs- und stadtplanerischen Maßnahmen, die den Fußverkehr betreffen, als strategischer Ansatz leitend und sollte die Weichen für die künftige Ausrichtung der Nahmobilität im Stadtgebiet stellen. Ebenfalls ist die Beteiligung der Nahmobilität im Rahmen eines Planungs- und Austauschformats (vgl. Maßnahme B2) denkbar, welches folgende Themen im Rahmen der Gesamtstrategie aufwirft: 1) Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität des Fußverkehrs 2) Durchgängige Wegeverbindungen durch barrierefreie und ausreichend dimensionierte Gehwege 3) Identifizierung und Minimierung von Gefahrenstellen 4) Gleichberechtigte Aufteilung der Straßenräume und Steigerung der Aufenthaltsqualität 5) Öffentlichkeitsarbeit 6) Finanzierungsmöglichkeiten/ Dringlichkeitsreihung 7) Einführung von Pilotprojekten (z. B. Umgestaltung 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	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	+	0	
D2	Durchführung von Nahmobilitäts- 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 Stadtebene wird dabei für die künftige Identifikation von Schwachstellen und weiteren Mängeln (z. B. fehlende Querungsmöglichkeiten, unzureichende Gehwegdimensionierungen und weitere Barrieren oder Besonderheiten) unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger und ggf. weiterer Akteure empfohlen. Zudem ist im Rahmen einer nachhaltigen Nahmobilitäts- bzw. Fußverkehrsstrategie (vgl. Maßnahme D1) eine turnusmäßige Durchführung der Nahmobilitäts- bzw. Fußverkehrs-Checks in regelmäßigen Abständen (bspw. alle 10 Jahre) einzuführen, um das Verkehrsnetz nach dem aktuellen Stand der Technik abprüfen zu können. Zentrale Inhalte auf Stadtebene können u. a. sein: 1) Ausweitung Tempo 30/ Verkehrsberuhigte Bereiche in Geschäfts- oder Aufenthaltsbereichen 2) Erreichbarkeitsanalysen der zentralen Quell- und Zielpunkte durch ausreichend dimensionierte barriere- und störungsfreie Gehwege 3) Untersuchung des ruhenden Verkehrs (Gehwegparks) 4) Mögliche Umgestaltung der Straßenräume zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität 5) Vernetzungs- und Zugangsmöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln (Rad, ÖPNV/ SPNV) 6) Überprüfung der Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen	Bestandsanalyse VEP OF 2022		+	+	0	0	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	+	0		
D3	Prüfung einer zusätzlichen Fuß- und Radverbindung über die Bahnlinie am Leonhard-Eißner-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 Erholungsgebiete zu schaffen. Darunter zählt eine neue Fußgänger/ Fahrradbrücke über die Bahntrasse am Leonhard-Eißner-Park zur schnelleren Anbindung des Grünings 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	0	+	0
D4	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 Zielpunkte 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 löckenlosen Beschilderungssystem kann der Komfort für Zufußgehende gesteigert werden. Derzeit gibt es bereits ein erstes Pilotprojekt "InterMoDe - Gestaltung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems", welches sich unter anderem mit dieser Thematik auseinandersetzt. Eine mögliche Einbindung der Überprüfung des aktuellen Beschilderungssystems im Rahmen der Nahmobilitätschecks ist zu prüfen.	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	0	0	
D5	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 Hafenviertels bis nach Maintal vor. Neben einer möglichen Mainquerung für Zufußgehende und Radfahrende in Verlängerung der Schlossstraße als Verknüpfungspunkt zum Fechenheimer Mainbogen besteht aktuell ab dem Arthur-von-Weinberg-Steg - mit Ausnahme der Fährverbindung am Rumpenheimer Schloss - eine zusätzlich knapp 8,5 km lange Verbindungslücke bis nach Maintal. Die Machbarkeit zur Umsetzung weiterer Querungsmöglichkeiten (Einrichtung oder Ausweitung der Personenfähre oder Neubau von Fuß- und Radbrücken) sind in diesen Bereichen zu prüfen. Dabei ist darauf zu achten, sinnvolle Standorte mit hohem Nachfragepotenzial zu erkennen, um so den nicht-motorisierten Individualverkehr zu fördern.	Masterplan Offenbach am Main 2030		0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0

Radverkehr				Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																							
Pos.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung <small>(Kurzbeschreibung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>	Weiterführende Informationen <small>Quellbezug</small>	Schlüsselprojekt <small>Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen</small>	Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5e		
E1	Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und Neu-Definition eines Haupt- und Ergänzungsnetzes	<p>Mit der Fortschreibung des bestehenden Radverkehrskonzeptes der Stadt Offenbach a. M. (2007) soll die Förderung des Radverkehrs weiter sichergestellt und der Modal Split-Anteil am Gesamtverkehr weiterhin gesteigert werden. Neben den bisherigen Aktivitäten (bspw. Verkehrsversuch Sprendlinger Landstraße, Einrichtung (unechter) Fahrradstraßen im Stadtgebiet = Projekte BikeOF, Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr) sind im Rahmen des stadtweiten Radverkehrskonzeptes u. a. folgende Themen aufzugreifen und mithilfe einer Gesamtstrategie geeignete Maßnahmen für die sichere und direkte Wegführung des Radverkehrs im Stadtgebiet und darüber hinaus zu definieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neu-Definition eines Haupt- und Ergänzungsnetzes zur Bündelung des Radverkehrs (inkl. sinnvoller Anknüpfungspunkte an das überregionale Radverkehrsnetz (vgl. Rad-Hauptnetz Hessen) unter Berücksichtigung der relevanten Quell-/ Zielpunkte - Bestandsaufnahme des Radwegenetzes (u. a. Art der Radverkehrsanlage, Oberflächenart und -zustand (vgl. Maßnahme B5), Dimensionierung der Anlagen, Aufnahme der vorhandenen Radabstellanlagen, Barrierefreiheit) - Aufnahme von Netzlücken - Prüfung der wegweisenden und touristischen Beschilderung (einheitliche Gestaltung) - Identifikation von Schwachstellen/ Gefahrenstellen - Verknüpfungsmöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln (z. B. B+R-Anlagen an SPNV-Halten oder Mobilstationen) - Zusammenfassendes Maßnahmenkonzept zur Verbesserung des Radverkehrs inkl. Dringlichkeitsbewertung und Grobkostenschätzung <p>Ebenfalls sind in diesem Rahmen die steigenden Flächenanforderungen im Rahmen der Elektromobilität und/ oder der zunehmenden Nutzung von Lastenfahrrädern zu berücksichtigen.</p>	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach „Für eine fuhradfreundliche Stadt Offenbach am Main“ (2022)	X	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+	
E2	Umsetzung von durchgängigen, qualitativ hochwertigen, schnellen Verbindungen in den Stadtteilen und Beseitigung vorhandener Netzlücken	<p>Herstellung eines lückenlosen und gut ausgebauten Netzes an Radwegen über das gesamte Stadtgebiet. Im Rahmen der Bestandsaufnahme des VEP konnten diverse Netzlücken (Teilabschnitte der nachfolgend genannten Strecken) 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.</p> <p>Für diese und ggf. weitere Abschnitte des Haupt- und Ergänzungsnetzes sind weiterführende Maßnahmen (u. a. Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit und Führung im Mischverkehr bzw. Ausweitung der Fahrradstraßen oder eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Radverkehrs) unter Berücksichtigung der weiteren Verkehrsträger und einer künftigen Flächenaufteilung 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.</p>	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Vereinbarung zwischen Stadt Offenbach und Initiative Radentscheid Offenbach „Für eine fuhradfreundliche Stadt Offenbach am Main“ (2022)						+	+	+	+	+	+	+	+	+									+	
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. Fallstraße, Große Marktstraße, Bleichstraße zw. Waldstraße und Wilhelmplatz, Austraße) den Grundstein für ein direktes und zusammenhängendes Radverkehrsnetz gelegt. Die freigegebenen Abschnitte sind mithilfe der Maßnahme E1 (Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes) in ein Gesamtkonzept einzubinden und ggf. weitere Abschnitte/ Einbahnstraßen freizugeben. Ebenfalls 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 Radschnellverbindungen in Richtung Frankfurt/ Hanau (FRM 8) (Machbarkeitsstudie läuft)	In der Potenzialanalyse des Landes Hessen (www.schneller-radfahren.de) wurde unter anderem die Verbindung Frankfurt a. M. - Offenbach a. M. - Hanau als potenzielle Radschnellverbindungen (bis zu 3.900 Radfahrende [nur berufstätig Pendelnde] im Durchschnitt) identifiziert. Derzeit ist eine Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung, welche im Ergebnis eine geeignete Streckenführung bzw. Vorzugsvariante auf Basis des Nutzen-Kosten-Faktors und verschiedener Rahmenbedingungen (Anbindungen Quell- und Zielpunkte, Umwelteinflüsse, bauliche Eingriffe etc.) liefern soll. Die Stadt Offenbach begleitet diese Planungen bereits und sollte die Bestrebungen zur Umsetzung der Radschnellverbindung auf Basis der erheblichen Vorteile für Pendelnde nach Frankfurt und Hanau auch zukünftig unterstützen und weiterverfolgen. Die Planungen der Radschnellverbindung sind ebenfalls im Gesamtkonzept (vgl. Maßnahme E1) zu integrieren.	Bestandsanalyse VEP OF 2022, Machbarkeitsuntersuchung FRM 8 (Regionalverband Frankfurt/Rhein/Main), Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen (www.schneller-radfahren.de).	X	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 Irritationen und Nutzungskonflikte zwischen dem Kfz-Verkehr und Radfahrenden zu sorgen. Daher ist für die Etablierung der Fahrradstraßen eine weiterführende Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Maßnahme B3) und Erläuterung der Verhaltensgrundsätze für Bürgerinnen und Bürger zu empfehlen. Dies könnte durch die Anbringung von Informationsstafeln, Aktionstagen in den bestehenden Fahrradstraßen direkt vor Ort oder auch durch gesonderte Informationsveranstaltungen ggf. mithilfe der Polizei/ Ordnungsamt durchgeführt werden. Auch sollten im Bereich der Fahrradstraßen vermehrte Verkehrskontrollen (vgl. Maßnahme B7) stattfinden, um u. a. Nutzungskonflikte durch erhöhte Kfz-Geschwindigkeiten oder unerlaubten Verkehren (z. B. nur Anlieger erlaubt) zu vermeiden und den Komfort für Radfahrende zu erhöhen. Auch die Möglichkeiten, die Sicherheit für Radfahrende in diesen Bereichen durch die Reduzierung 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	
E6	Ausbau und Modernisierung von Radabstellanlagen an relevanten Umsteigeplätzen 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 Fahrradparkraum und Standortpotenzial (z. B. S-Bahnhöfe, Stadtzentrum - Marktplatz, Hauptbahnhof etc.) um Fahrradbügel, Fahrradboxen, Sammelschleifanlagen, Fahrradstationen bzw. Fahrradparkhäuser o. ä. handeln. Der Handlungsbedarf durch neue Anlagen oder der Erweiterung bzw. Modernisierung der vorhandenen Abstellmöglichkeiten (bspw. Hauptbahnhof) ist im Rahmen einer gesonderten Bedarfs- Bestandsanalyse (ggf. Maßnahme E1) auch in Zusammenhang mit Mobilstationen (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 fuhradfreundliche Stadt Offenbach am Main“ (2022)		0	+	0	+	+	+	+	0	+	+	+	+	0	+	+	0	0	0	+	0	0	0	
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.schneller-radfahren.de) auch die Achse Offenbach a. M. - Rodgau - Dieburg (Korridor Nr. 38) mit einem entsprechenden Potenzial (im Durchschnitt 800 Radfahrende [nur berufstätig Pendelnde] pro Tag) für eine Radschnell-/ Raddirektverbindung benannt. Mithilfe einer durchgängigen Verbindung in Richtung Süden könnten weitere Potenziale erschlossen werden und der Komfort für Radfahrende in den Kreis Offenbach und darüber hinaus erheblich verbessert werden. Der benannte Korridor bleibt mit Unterstützung des Regionalverbandes Frankfurt/Rhein/Main durch eine vertiefende Machbarkeitsuntersuchung zu prüfen und auf Basis der daraus herausgehenden Nutzerpotenziale bzw. dem Nutzen-Kosten-Faktor weiterverfolgen.	Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen (www.schneller-radfahren.de)		0	0	0	+	+	+	+	0	+	+	+	+	+	0	+	+	0	0	0	+	0	+	0

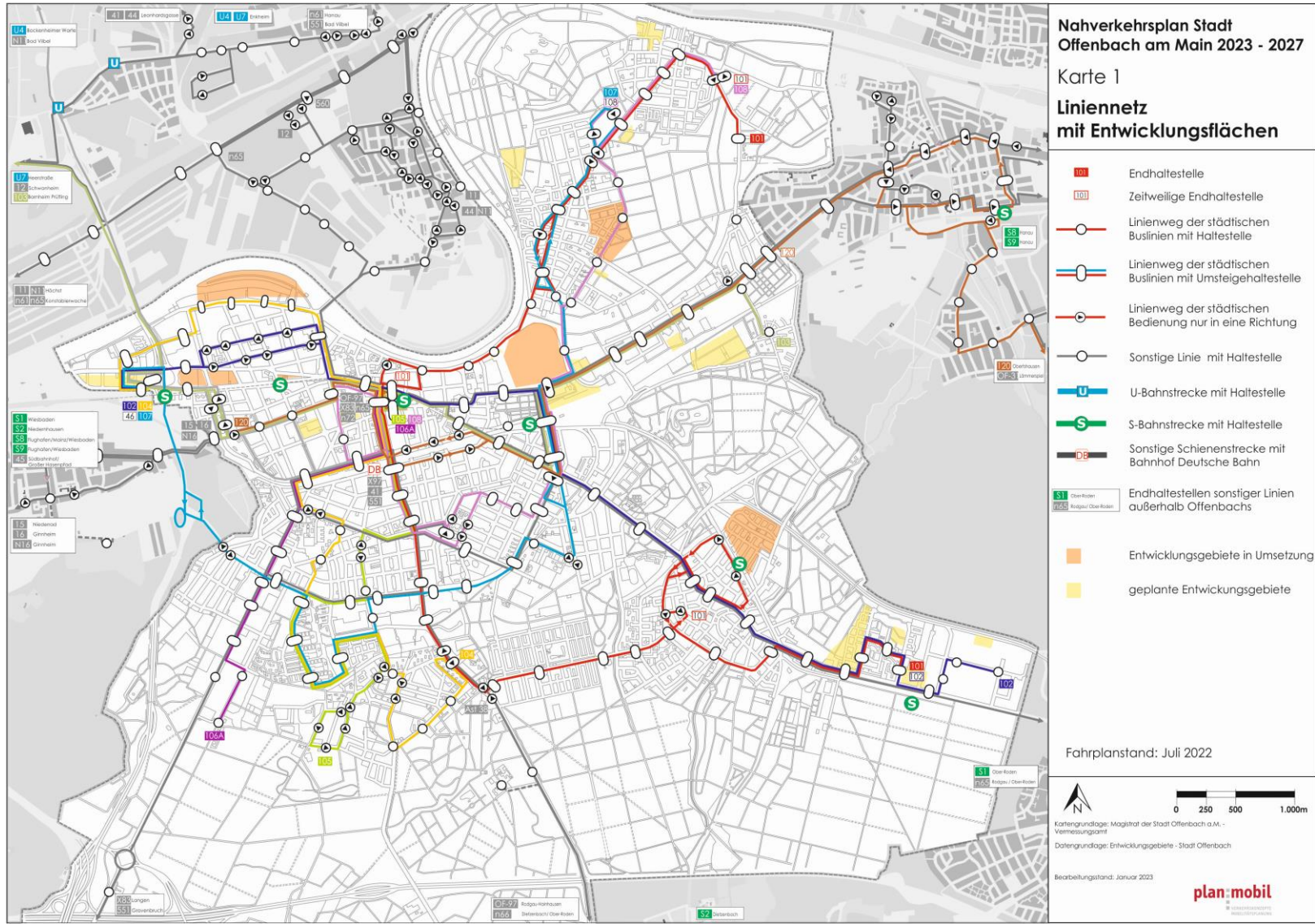
Pos.	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung (Kurzfassung der geplanten Einzelmaßnahmen)	Weiterführende Informationen Quellbezug	Schlüsselprojekt (Detailbeschreibung und Angabe der Planungsverantwortung)	Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																					
					Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5d	Ziel 5e	Ziel 5f	Ziel 5g	
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 aktuellen Nahverkehrsplan enthalten und sind nach Möglichkeiten unterstützend zu berücksichtigen: - Überarbeitung der Linienführung und Einrichtung neuer Haltestellen zur flächendeckenden und wohnortnahen ÖPNV-Anbindung - Stärkung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Busangebots - Optimierung der Verknüpfung zwischen SPNV/ ÖPNV am Hauptverkehrsknotenpunkt Marktplatz - Prüfung, Sicherstellung und einheitliche Gestaltung des barrierefreien Zugangs (inkl. Sicherstellung der Verständlichkeit für alle Personengruppen) - (Mingebeseitigung) Modernisierung der Haltestellen (Digitalisierung, Aufenthaltsqualität, Überdachung, soziale Sicherheit, Sitzmöglichkeiten, Begrünung der Haltestellendächer etc.) - Zweigliedriger Ausbau der Bestandsstrecke im Abschnitt Offenbach Ost - Hanau	Nahverkehrsplan 2019 - 2022, Bestandsanalyse VEP OF 2022		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+	0			
F2	Weiterführung der Straßenbahn in die Offenbacher Innenstadt (Machbarkeitsstudie läuft) Prüfung eines höherwertigen ÖPNV-Systems auf allen potenzialstarken Hauptachsen	In Zusammenarbeit mit dem RMV und der Stadt Frankfurt am Main wird aktuell eine Machbarkeitsstudie für die (Wieder-)Einführung bzw. Verlängerung der Frankfurter Straßenbahnliesen (Linien 15, 16) in das Stadtgebiet Offenbachs erarbeitet. Darin werden aktuell verschiedene mögliche Streckenvarianten zur Anbindung des Stadtzentrums (beispielsweise über die Innenstadt und/ oder den Hauptbahnhof) bis in die Stadtteile Bürgel und Rumpenheim untersucht. Derzeit wird die sich auf Frankfurter Gemarkung im Betrieb befindliche Straßenbahn bis zur Stadtgrenze Offenbachs (Umstieg in Buslinien 103, 120) geführt. Durch eine mögliche Weiterführung der Straßenbahn soll in erster Linie die Leistungsfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs innerhalb des Offenbacher Stadtgebietes und darüber hinaus die Anbindung an die Stadt Frankfurt am Main verbessert werden. Zusätzlich sind im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung erste Analysen zu möglichen Taktverknüpfungen mit den bestehenden überregionalen Schienenangeboten geplant. Mit Hilfe dieser Maßnahme und der entsprechenden Angebotsverbreiterung im Öffentlichen Verkehr können positive Wirkungen hinsichtlich der Verkehrswende (Verkehrsmittelverlagerung auf den Umweltverbund) und weitere positive verkehrliche Anpassungen im Stadtgebiet (bspw. künftiger Ausbau des Schienennetzes mit weiteren Verbindungsachsen) vorgenommen werden. Die Ergebnisse (Empfehlungsvariante) und weitere Handlungsempfehlungen der Machbarkeitsstudie sind weiterzuvorführen. Ist die Weiterführung der Straßenbahn aus verschiedenen Gründen nicht umsetzbar, so ist es Aufgabe der Stadt Offenbach am Main alternative höherwertige ÖPNV-Systeme auf den potenzialstarken Hauptachsen zu untersuchen.	Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der Straßenbahn in das Offenbacher Stadtgebiet, Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung)	X	0	0	+	+	+	+	0	+	+	+	+	0	+	0	0	0	0	+	0	+	0	
F3	Weiterverfolgung der bestehenden Planungen zu der Regionaltangente Süd (in Planung; Rhein-Main-Verkehrsverbund)	Im aktuellen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV wird unter anderem die Regionaltangente Süd mit S-Bahn-Charakter als wichtige Verbindungsstrecke für die Zukunft vorgestellt. Ziel der geplanten Entwicklungssachse ist es, eine direkte Verbindung zwischen dem Frankfurter Flughafen und dem Kreis Offenbach - und dann eingeschlossen der Stadt Offenbach am Main - zu schaffen. Folgende Haltepunkte sind in den aktuellen Planungen angedacht: 1) Flughafen Terminal 3, 2) Frankfurt Süd, 3) Offenbach Hbf, 4) Offenbach Ost, 5) Rodgau, 6) mögliche Weiterführung bis nach Seligenstadt Im Offenbacher Stadtgebiet sollen nach dem derzeitigen Planungsstand sowohl der Hauptbahnhof als auch der Bahnhof Offenbach Ost direkt angebunden werden. Damit kann künftig eine zuverlässige Verbindung zwischen der Stadt und dem umliegenden Rhein-Main-Gebiet mit ansamer relevanter Quell-/ Zielbeziehungen hergestellt werden. Zusätzlich sollen bestehende Engpässe in Richtung der Stadt Frankfurt am Main nachhaltig abgebaut werden. Die Stadtverwaltung sollte im Rahmen ihrer Möglichkeiten das Planungsvorhaben und die weiteren Schritte mit den Planungsverantwortlichen unterstützen.	Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP), Klimakonzept 2035		0	0	+	+	+	+	0	+	+	+	+	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0	
F4	Weiterverfolgung zusätzlicher S-Bahnhaltepunkt Waldheim im Kontext der regionalen Planung	Der regionale Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2010 enthält bereits erste Überlegungen für einen zusätzlichen S-Bahn-Haltepunkt im Bereich Waldheim entlang der bestehenden Schienenstrecke Richtung Mühlheim am Main/ Hanau (S8/ S6). Die Umsetzung eines zusätzlichen Haltepunktes (Ulmestraße) wurde in der Vergangenheit von der Deutschen Bahn insbesondere aufgrund der Notwendigkeit eines zweiten Gleises mit einem negativen Nutzen-Kosten-Faktor beilegt und die weiteren Planungen auf dieser Basis verworfen. Da ein Haltepunkt in diesem Bereich nach wie vor eine direkte Zugangsmöglichkeit zum Schienenverkehr für Anwohner der Stadtteile Rumpenheim und Waldheim sowie teilweise der Stadt Mühlheim am Main schafft, wurde die Idee im Rahmen des „Stadt und Land Dialogs“ zum regionalen Entwicklungskonzept der Stadt Mühlheim am Main neu aufgeworfen. Dies schließt eine Umsetzung an der westlichen Stadtgrenze zu Waldheim-Süd ein und könnte in Verbindung mit der zusätzlich expandierenden Polizeihochschule und der Entwicklung des „Augenwaldbereichs“ Auswirkungen auf die damalige Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) haben. Eine Überarbeitung der damaligen NKA und der Identifikation eines geeigneten Standorts sollte in weiterführenden Gesprächen mit der Stadt Mühlheim am Main/ Kreis Offenbach und der Deutschen Bahn konkretisiert werden.	Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP), Klimakonzept 2035	Masterplan Offenbach am Main 2030	0	0	+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	0	+	0	0	0	+	0	0	0	
F5	Lärminderung durch Schallschutzmaßnahmen an Bahnkörpern	Aufgrund der schädlichen Lärmentwicklungen durch den Bahnverkehr sollen auf bestehenden Bahnstrecken „9600 Frankfurt - Göttingen“ und „9961 Offenbach - Ober-Roden“ lärmindernde Schallschutzmaßnahmen (z. B. in Form von Schallschutzwänden, Schienenstegeabschirmungen, Schienenstegeabschirmungen und Unterschottermaten) ergriffen werden. Die Maßnahmen betreffen die Strecke zwischen dem Offenbacher Hauptbahnhof und Offenbach Ost. Gemäß dem Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn sind die Vorplanungen bereits konkretisiert und teilweise abgeschlossen, sodass in Kürze erste Planfeststellungsverfahren beginnen. Der geplante Baubeginn der Lärmschutzwerke ist nach aktuellem Stand für das Jahr 2024 vorgesehen und die Planung sollte von der Stadt Offenbach begleitet werden.	Lärmaktionsplan Hessen, 2020 (3.Runde), RP Darmstadt		0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	0	0	
F6	Taktverbesserung/ Angebotsverbreiterung am Hauptbahnhof	Der Hauptbahnhof in Offenbach a. M. ist derzeit lediglich an den Regionalbahnverkehr (RE50, RE85, RB51, RE65) angebunden. S-Bahnliesen werden aktuell nicht über den Hauptbahnhof geführt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 ergeben sich durch Veränderung bei den Fahrzeiten der Fernverkehrszüge für den Nahverkehr neue Möglichkeiten der Fahrplangestaltung auch für Offenbach. Hierdurch sind Verbesserungen im Angebot gegenüber heute zu erwarten. Im Rahmen eines Prüfauftrages soll untersucht werden, ob in Zukunft eine zusätzliche Angebotsverbreiterung der S-Bahnen mit Integration des Hauptbahnhofs oder eine weitere Taktverdichtung im Regionalverkehr möglich und sinnvoll ist, um einen weiteren zentralen Haltepunkt in Offenbach a. M. zu schaffen. Die Anbindung des Marktplatzes sollte dabei zwingend beibehalten werden und die Möglichkeiten zur Anbindung des Hauptbahnhofs durch den S-Bahn-Verkehr geprüft werden. Neben der Erschließung von weiteren Fahrgastpotenzial kann der Hauptbahnhof so ggf. in seiner Funktion gestärkt und den zentralen Umstiegspunkt Marktplatz entlastet (vgl. Maßnahme A3). Ebenfalls ist im Falle einer Anpassung das aktuelle Busangebot und dessen Linienführung hinsichtlich der Anbindung des Hauptbahnhofs und deren Verknüpfung zum Bahnverkehr zu überprüfen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung), Nahverkehrsplan 2019 - 2022, Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP)		0	0	+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0
F7	Wahrung der Interessen Offenbachs beim weiteren Planungsprozess des Fernbahntunnels	Der Fernbahntunnel 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 kürzeren Fahrzeiten sowie pünktlichere Züge sein. Für die Machbarkeitsstudie zum neuen Fernbahntunnel wurde ein vorläufiger Untersuchungsraum definiert, der von der Niederstraße Brücke über den Frankfurter Hauptbahnhof Richtung Osten bis nach Oberrad und Fechenheim führt. Ergebnis der Machbarkeitsstudie ist, dass die Umsetzung des Fernbahntunnels möglich ist. Der südliche Korridor stellte sich dabei als verkehrlich und technisch beste Variante dar und ist damit Grundlage für die weitere Planung. Ergebnis der Machbarkeitsstudie war ebenso, dass die Nord- und südmainische Anbindung Richtung Hanau möglich ist und so eine Überlastung der Anschlussstrecken verhindert werden kann. Daraus kann sich für die Stadt Offenbach die Chance ergeben, die Anbindung des Offenbacher Hauptbahnhofs zu verbessern, innerhalb der Prozessbeteiligung gilt es, diese Chance aufzugreifen und weiterzuvorführen.	www.fernbahntunnel-frankfurt.de, Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP)		0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	+	+	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
F8	Sicherung der künftigen Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV	Aufgrund der vereinbarten Einsparungen im ÖPNV wurde die Fahrleistung ab dem 4. Juli 2022 im Vergleich zur vorherigen Fahrleistung um rund 900.000 Kilometer verringert – das entspricht etwa 14 Prozent der bisherigen Fahrleistung. Die Aufgabe für die Zukunft ist es, eine Strategie für die Sicherung der künftigen Finanzierungsmöglichkeiten eines bezahlbaren ÖPNV-Systems bei einem qualitativ hochwertigen Angebot aufzustellen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Mobilitätsforum)		0	0	+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	0	+	0	0	0	0	+	0	0	
E0	Verbleibende Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des Leitbilds	Verbleibende Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des Leitbilds, die nicht im Rahmen der oben genannten Maßnahmen ergriffen werden können, sind im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zu berücksichtigen. Die Stadtverwaltung sollte im Rahmen ihrer Möglichkeiten das Planungsvorhaben und die weiteren Schritte mit den Planungsverantwortlichen unterstützen.	(Wieder-)Einführung der Straßenbahn, Bestandsanalyse VEP OF 2033		0	0	+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	0	+	0	0	0	+	0	0	0	

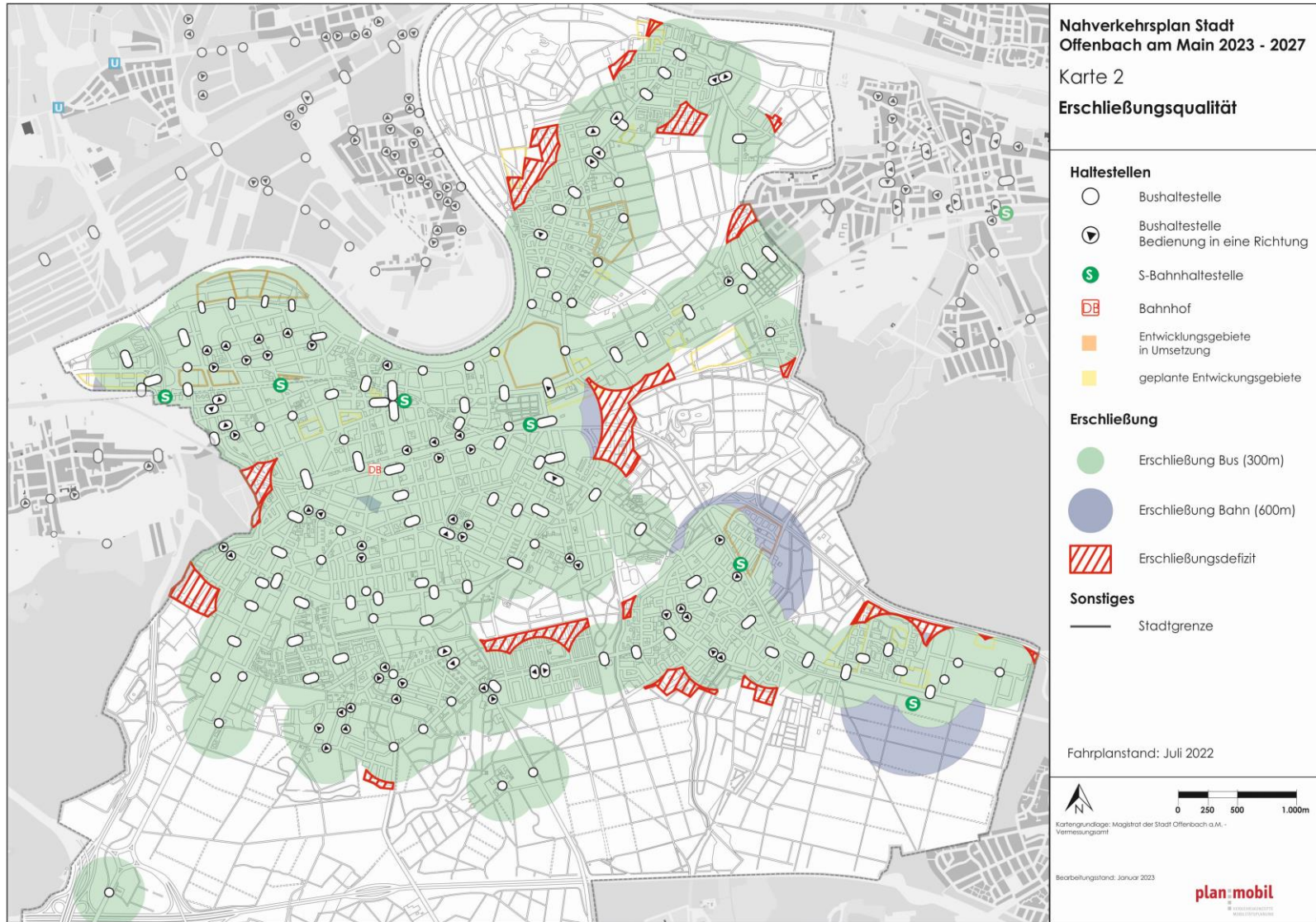
Pos.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung <small>(Kurzfassung der geplanten Einzelmaßnahmen)</small>	Motorisierter Individualverkehr (fließend und ruhend)		Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																					
			Weiterführende Informationen <small>Quellbezug</small>	Schlüsselprojekt <small>Detailbeschreibung und Angabe der Planungsverantwortlichen</small>	Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5d	Ziel 5e
G1	Umsetzung der geplanten Verkehrsverflüssigung durch adaptive LSA-Steuerung (in Planung)	Durch die bereits geplante und teilweise schon umgesetzte Verkehrsverflüssigung, welche aus einer technischen Aufrüstung und Erneuerung sowie einer verkehrstechnischen Optimierung der Lichtsignalsteuerung besteht, sollen neben der Verbesserung des Verkehrsflusses auch die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen (z. B. NO _x) auf hoch belasteten Streckenabschnitten dauerhaft reduziert werden. Neben den Belangen des Kfz-Verkehrs, sind auch die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV zu berücksichtigen. In diesem Zuge wurden bereits u. a. die Mainstraße (Abschnitt zwischen Speyerstraße und Arthur-Zitscher-Straße), die Berliner Straße (Abschnitt zwischen August-Hecht-Straße und Bieberer Straße), die Mathildenstraße und Teile der B43 (Abschnitt zwischen Waldstraße und Mühlheimer Straße) seit Anfang 2021 umgesetzt. Die weiteren Streckenzüge sind im Rahmen der Verkehrsverflüssigung bereits in Planung und sind weiterhin umzusetzen.	Stadt Offenbachbach am Main, Bestandsanalyse VEP OF 2022		0	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 Entlastung der schon heute lärm- und abgasbelasteten Streckenabschnitte im Bereich der Bieberer Straße und im weiteren Verlauf auch der Unteren Grenzstraße Sorge tragen. Als Ergebnis einer Machbarkeitsstudie und eines begleitenden natur- und artenschutzrechtlichen Gutachtens soll die Verbindungsstraße als zweispurig ausgebaut, 900 Meter lange Trassenführung entlang der S-Bahnstrecke am Schneckenberg verlaufen. 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 allenartig aufzuwerten und zu attraktiven Straßenzügen zu entwickeln. Des Weiteren wird für die Bieberer Straße ein Rückbau (je eine Richtungsfahrspur) angestrebt. Im Rahmen von vertiefenden Planungen (u. a. zur angestrebten Verkehrsführung) sollen die bisherigen Ergebnisse kurzfristig weiter konkretisiert und ggf. überarbeitet werden. Bei einem insgesamt positiven Gesamtergebnis unter Beachtung aller relevanten Belangen soll diese Maßnahme weiterverfolgt werden.	Masterplan Offenbach am Main 2030; Machbarkeitsstudie Verbindungsstraße zwischen Mühlheimer Straße und der B448, Koalitionsvertrag 2021 - 2026 "Stadt im Aufbruch gestalten." (2021)	X	0	0	0	0	+	+	+	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0	+	0	+	0	
G3	Verkehrsberuhigung Bürgel	Der Ortskern 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 weiterverfolgt werden.	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 Parkraummanagementkonzeptes	An den öffentlichen Raum bestehen vielfältige Nutzungsansprüche. Das Parken von Kfz stellt dabei einen besonders komplexen Bereich dar. Der ruhende Kfz-Verkehr dominiert viele Straßenräume im Stadtgebiet. Der Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs geht häufig zulasten der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit, der verfügbaren Geh- und Radwegbreiten, Abstellflächen für Räder, Lieferverkehr und städtischen Grünflächen. Der ruhende Kfz-Verkehr steht damit mehrfach im Konflikt zum definierten Leitbild. Angesichts der begrenzten Flächenverfügbarkeit ist zu prüfen, inwiefern bisher als Kfz-Parkraum genutzter öffentlicher Raum für andere Zwecke zur Verfügung gestellt werden kann. Hierfür ist zeitgleich die Bereitstellung erforderlicher alternativer Verkehrsangebote des Umweltverbundes sowie eine geeignete Neuordnung von Kfz-Parkangeboten erforderlich. Dies kann z. B. über Quartiersgaragen erfolgen. Im engen Zusammenhang hiermit steht auch die Frage, welche kommunale Infrastruktur für die Förderung der Elektromobilität erforderlich sein wird. Die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur ist ein wichtiger Faktor für eine erfolgreiche Dekarbonisierung des Personenverkehrs. Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur am Straßenrand wird den diesbezüglichen 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, zukunftsorientierten, gesamtstädtischen Konzept für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum weiter zu entwickeln. Teilaspekte, die in diesem Zusammenhang in einem integrierten Kontext betrachtet werden sollten, sind: - Erfassung der bestehenden Stellplatznachfrage und des Stellplatzangebots im Stadtgebiet (vgl. Maßnahme B8) - Ausweisung von Anwohner- bzw. Bewohnerparkzonen - Prüfung der Einrichtung und des Betriebs von Quartiersparkplätzen und -garagen bei Neubauvorhaben und bei besonders belasteten Bestandsquartieren - Parkraummanagement und -überwachung - Konzept für eine stadterträgliche Abwicklung des Lieferverkehrs - Flächenbedarfe für Fahrradabstellplätze und Sharing-Angebote - Fortschreibung der Stellplatzsatzung zur Reduzierung der Kfz-Stellplatzbedarfe im öffentlichen Straßenraum (vgl. Maßnahme A8) - Parkleitsystem (vgl. Maßnahme G6) - Neuordnung von Flächen im öffentlichen Straßenraum - Anforderungen an einer künftigen Ladeinfrastruktur im Kontext der infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Offenbach a. M. - Monitoring und Steuerung der Stellplatzauslastung (Digitalisierung) - Bepreisung der Parkraumbewirtschaftung (inkl. Bewohnerparken) - Stellplatzverfügbarkeiten für Sharing-Systeme - Berücksichtigung von Belangen des Lieferverkehrs	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 freierwerdenden Flächen anderen Zwecken zuzuschreiben. Durch die Öffnung (und ggf. 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. Im Gesamtkontext der Maßnahme G4 sind weitere erforderliche und geeignete Flächen/Anlagen im Stadtgebiet zu identifizieren.	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	+	+	+	+	0
G6	Ausweitung des bestehenden Parkleitsystems (in Planung)	Das Parkleitsystem ist im Gesamtkontext der Maßnahme G4 (gesamtstädtisches Parkraummanagementkonzept) zu erweitern. Mit dem bestehenden Parkleitsystem werden Kfz-Fahrende mithilfe von statischen oder teils dynamischen Anzeig-/ Informationstafeln zum nächstgelegenen freien öffentlichen Parkplatz geleitet. Ein flächendeckendes Parkleitsystem kann das Auffinden freier Parkhauskapazitäten vereinfachen und so Parksuchverkehr im innerstädtischen Raum verringern. Aktuell ist das Leitsystem hauptsächlich an den Hauptzufahrtsstraßen (z. B. Berliner Straße, Waldstraße, Kaiserstraße sowie Schloßstraße) positioniert und bindet über zehn dynamische und neun statische Anzeigen verschiedene Ziele/ Parkierungsanlagen im Innenstadtbereich an. Neben der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes (Einbindung weiterer Parkierungsanlagen im Stadtgebiet) sind weitere Ortlichkeiten 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	0	0

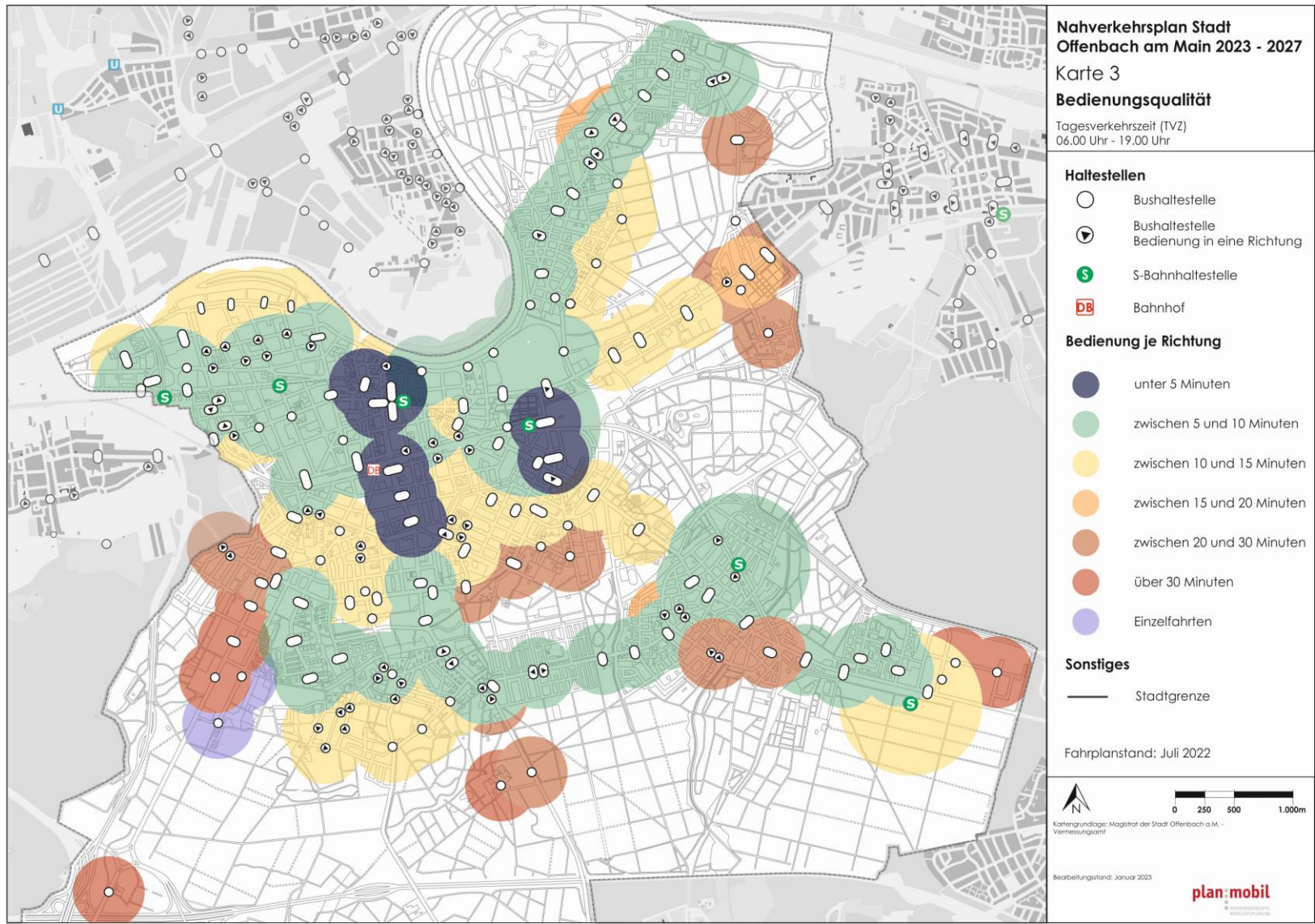


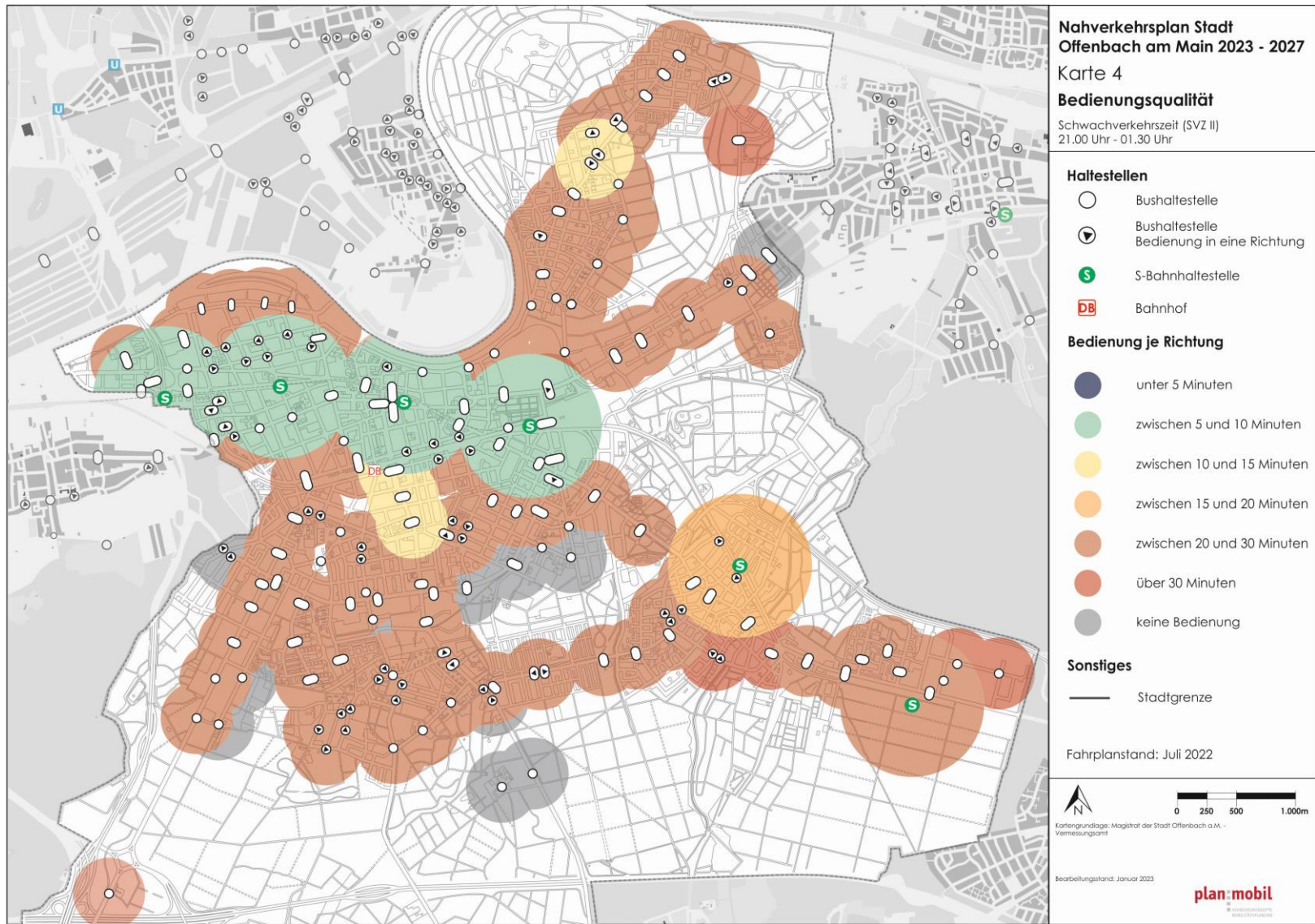
		Wirtschaftsverkehr				Beurteilung der Einzelmaßnahmen zum Leitbild 2035																					
Pos.	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung (Kurzfassung der geplanten Einzelmaßnahmen)	Weiterführende Informationen Quellbezug	Schlüsselprojekt Detailbetrachtung und Angabe der Planungsverantwortlichen	Ziel 1a	Ziel 1b	Ziel 1c	Ziel 1d	Ziel 2a	Ziel 2b	Ziel 2c	Ziel 2d	Ziel 2e	Ziel 3a	Ziel 3b	Ziel 3c	Ziel 3d	Ziel 4a	Ziel 4b	Ziel 4c	Ziel 4d	Ziel 5a	Ziel 5b	Ziel 5c	Ziel 5d	Ziel 5e	
H1	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 sammeln. Um die Anzahl von Kurier- und Expressgutverkehren (KEP) auf ein Minimum zu reduzieren, können über dezentrale "Distributionszentren" mehrere Liefervorgänge gebündelt werden. Diese Zwischenlager eignen sich zusätzlich für die Feinverteilung der Paketzustellungen durch Lastenfahräder oder zu Fuß (z. B. mithilfe einer Sackkarre). Ebenfalls können Parkplatzsuchverkehre und Zweite-Reihe-Parken entfallen. Eine flächendeckende Umsetzung ist nach Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes inkl. der Durchführung eines Modellversuchs (nach Identifizierung geeigneter Standorte) zu prüfen.	Bestandsanalyse VEP OF 2022	X	0	0	0	0	+	+	+	+	0	0	0	+	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	+
H2	Erarbeitung eines Konzeptes zur Optimierung des Lieferverkehrs in den Fußgängerzonen und der Innenstadt	Um Konflikte zwischen Lieferverkehren und sonstigen Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren, ist ein Konzept zu erstellen, welches verschiedene Optimierungsmöglichkeiten für den Wirtschaftsverkehr im Bereich der Innenstadt bzw. der Fußgängerzone prüft. Die Umsetzung für eine Reglementierung und Beschränkung der Zufahrt zur Fußgängerzone (zeitlich und berechtigt) kann beispielsweise über versenkbare Poller oder auch regelmäßige Kontrollen erfolgen.	Nahmobilitätsplan 2017, Klimakonzept 2035, Bestandsanalyse VEP OF 2022 (Online-Beteiligung)		0	0	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	+	0	+
H3	Optimierung der allgemeinen Lieferprozesse	Lieferprozesse im privaten wie auch im gewerblichen Bereich sind durch die Förderungen von öffentlich zugänglichen Paketstationen für Selbstabholer oder frei zugänglichen Lastenfahrern (ggf. Ausweitung des vorhandenen Leihsystems der Stadt) und der dazugehörigen Einrichtung entsprechender Abstellmöglichkeiten (Fahrrad-Lieferzonen) zu erleichtern. 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 Hauslieferungen per separater Kfz-Fahrt vermieden werden.	Klimakonzept 2035		0	0	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0	0	+	0	+	0	0	0	0	0	+	+
H4	Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei der Erschließungsplanung von (Gewerbe)Gebieten	Um die speziellen Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs bei geplanten Neubau- und Erweiterungsfächen 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 Schwerverkehrsfahrzeuge auf einem noch zu entwickelnden Lkw-Führungsnetz mit den ansässigen Unternehmen zu prüfen. Diese sind in das Gesamtkonzept 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	0	+	0	+
H5	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 Anteil des Wirtschaftsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bringt einige negative verkehrliche Randerscheinungen mit sich, darunter steigende Lärm- und Luftschadstoffemissionen in urbanen Bereichen und vielerorts auch Verkehrseinschränkungen oder Staus. Der Regionalverband FrankfurtRheinMain beabsichtigt daher, gemeinsam mit den Städten und Gemeinden der Region interkommunale und regionale Lösungs- und Steuerungsansätze für den Wirtschaftsverkehr zu entwickeln. Das Handlungsprogramm soll zeitnah entwickelt 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 unterstützen.	Regionalverband FrankfurtRheinMain	X	0	0	0	0	+	+	0	+	+	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	+	0	+

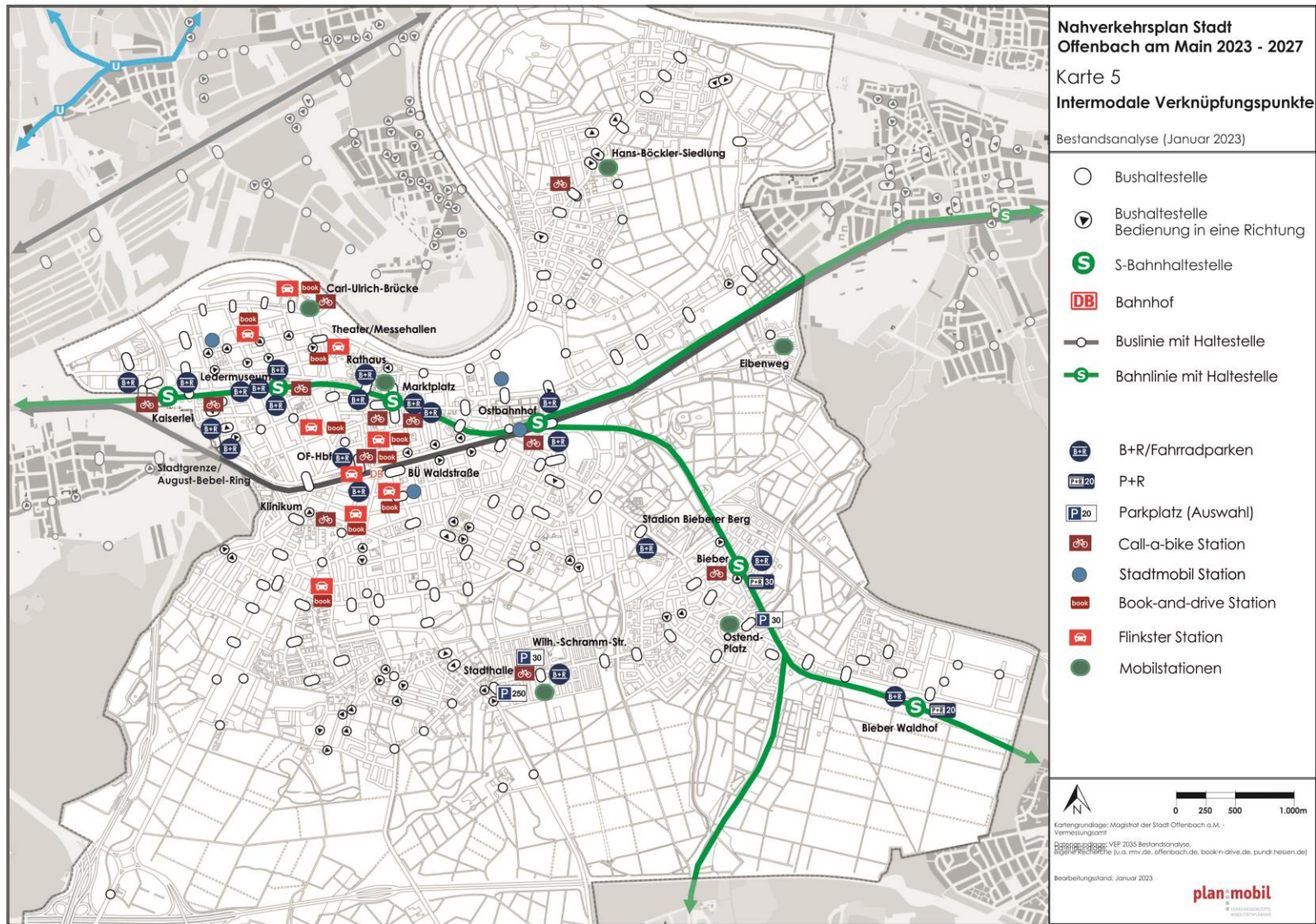
14.4 Übersichtskarten

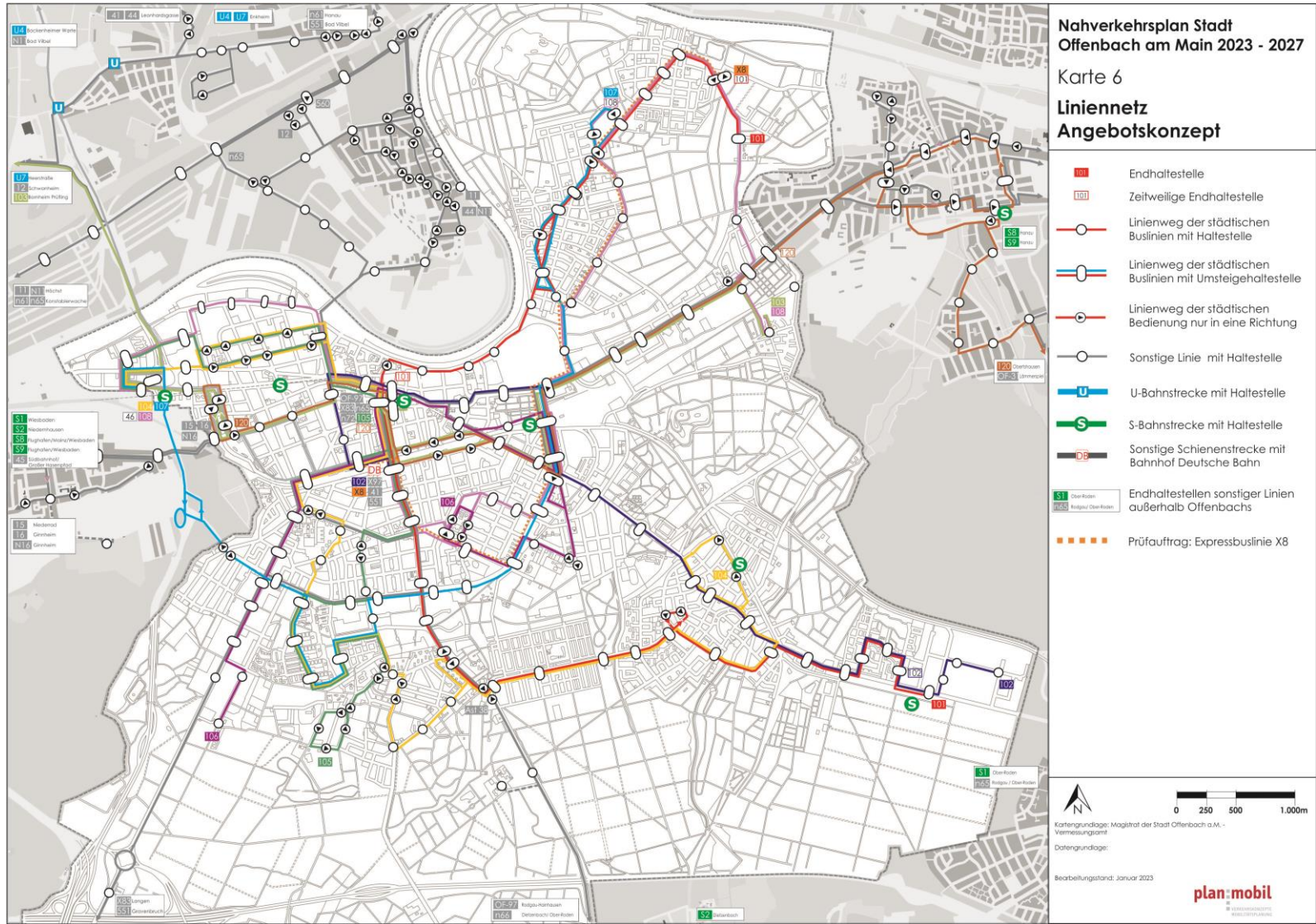


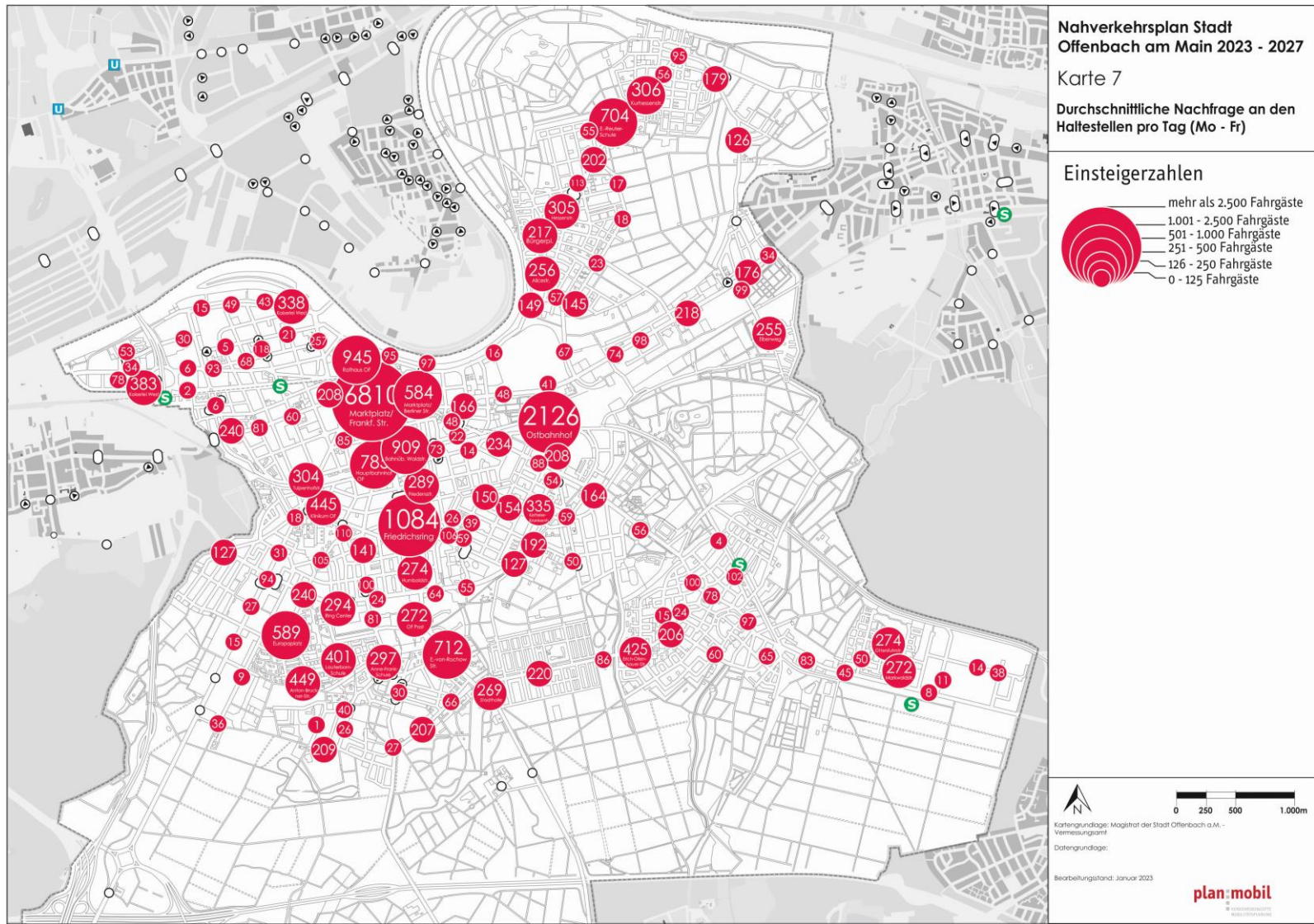














14.5 Synopse der Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren

Nahverkehrsplan Stadt Offenbach 2023 - 2027							
Synopse Anhörungsverfahren							
Stand 31.05.2023							
Institution	Institutio	Eingangsdat	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung
Fachämter Stadt Offenbach							
HessenForst		04.04.2023	7.2.2 / S. 113 ff	Erschließungsdefizite	In der angehängten Karte 2 Erschließungsqualität (E-Mail) mit den noch vorhandenen Erschließungsdefiziten wurden Defizitbereiche gelb hinterlegt, dienach einem Abgleich mit der Forstwirtschaftskarte mit Valdinanspruchnahmen kollidieren könnten. Insbesondere für diese Bereiche wird bei möglichen geplanten Valdinanspruchnahmen um frühzeitige Kontaktaufnahme gebeten, da Valdinanspruchnahmen vorabgeleitete Valdinanspruchnahmen nach 312 HW AltG auflösen. An dieser Stelle sollte auch das Projekt "Bewohnen Quartier" mit benannt werden.	Kenntnisnahme	
Amt für Planen und Bauen (Amt 60)		14.04.2023	3.3 / S. 19	Relevante Rahmenpläne	Derzeit 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 „KVV-Areal“ als vollbaufähiges Potenzial für 1000 VE sollte an dieser Stelle mit benannt werden. Das Projekt „Feldstraße“ kann entfallen, da bereits fertiggestellt. Zu ergänzen wären noch weitere Nachverdichtungsprojekte in der Innenstadt mit insgesamt +500 VE + 1000 Bewohner.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.6.1 / S. 52	Bevölkerungsentwicklung	Die hier benannte Diskrepanz sollte erläutert werden: Sie geht zurück auf die Korrektur der Bestandsbevölkerung in der offiziellen Amtstatistik (Land) gegenüber dem amtlichen Melderegister (Stadt) auf Grundlage der Ergebnisse des Zensus 2011.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.6.2 / S. 53 f	Zukünftige Siedlungsentwicklung	Die benannten Zielsetzungen spiegeln zwar das städtische Handeln wieder, jedoch nicht die Zielsetzung der Machbarkeitsstudie. Diese hatte ausschließlich ein Konzept für eine zivilgesellschaftliche Nutzung des Einfamilienhauses zum Gegenstand.	Berücksichtigung	Die 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 zivilgesellschaftliche Nutzung des Einfamilienhauses zum Gegenstand.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			S. 98 oder 69	ergänzende Mobilitätsangebote	Für Fahrradverleihsysteme wie Call-a-Bike sollten im Sinne einer höheren Nutzerqualität bessere flexible Rückgabemöglichkeiten geschaffen werden.	Berücksichtigung	Eine entsprechende Prüfung wird ergänzt.
			6.2 / S. 79 f	Barrierefreiheit und Wegeketten	Aus Sicht der Barrierefreiheit bedarf es primär einer guten Anbindung mit dem „klassischen“ ÖPNV. Multimodale und intermodale Mobilitätsysteme können dann darüber hinaus gerne als Angebotsverbesserungen ergänzt werden. Allerdings stellen die genannten multimodalen und intermodalen Angebote (z.B. Bike-Sharing, Car-Sharing, ...) in der Regel aus Sicht der Barrierefreiheit ein ort nicht nutzbares Angebot dar und können daher für diese große Nutzergruppe das „klassische“ ÖPNV-Angebot nicht ersetzen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			6.3.8 / S. 96	Bike-sharing	Zukünftige Planungen zu Bike-sharing sollten in den Nutzerbestimmungen auch eine flexible Auswahl des jeweiligen Ausleih- und Abgabeorts mit umfassen.	Berücksichtigung	Eine entsprechende Prüfung wird ergänzt.
			6.3.15 / S. 102	Fahrgeschäfte	Zur Aufgabendefinition sollten auch ggf. erforderliche, freundliche Hinweise oder Aufforderungen an Fahrgäste zur gegenseitigen Rücksichtnahme gehören.	Berücksichtigung	Eine entsprechende Prüfung wird ergänzt.
			7 / S. 103 ff	Analyse (Bestand und Bewertung)	Die Analyse beinhaltet in weiten Teilen zu wenig Vertiefung. Sie bleibt i.d.R. deskriptiv.	Kenntnisnahme	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist eine ausreichende Bewertung des ÖPNV-Systems dargestellt.
			S. 89/93	Nahmobilität Zuwegung	Um wie vorgesehen „die Zuwegungen zu wichtigen Haltestellen und Schnittstellen des multimodalen Mobilitätsystems als Nahmobilitätsachsen zu verbessern“ bedarf es ggf. vorlaufend hierzu einer konzeptionellen, strukturellen Festhaltung und Priorisierung solcher Maßnahmen.	Berücksichtigung	Eine entsprechende Prüfung wird ergänzt.
			7.3 / S. 121-124	Verknüpfungspunkte	Die früher an ÖF-Ost vorhandenen P-R-Plätze werden auch nach den genannten Bauarbeiten nicht wieder zur Verfügung stehen (Belegung der Flächen durch Baufelder). Ob an dieser Stelle zu einem späteren Zeitpunkt eventuell ein Parkhaus entstehen wird, ist derzeit ebenso ungewiss, wie die Tatsache, ob dann ggf. diese Stellplätze auch im Sinne eines P-R-Angebotes nutzbar sein werden. Die südlich der Bahn gelegenen Straßenzüge werden aktuell in die Parkraumbewirtschaftung des Bewohnerparkens mit einbezogen. Die dort vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum stehen damit praktisch nicht mehr für eine P-R-ähnliche Nutzung zur Verfügung.	Berücksichtigung	Die 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 Verknüpfung in Form einer Ermäßigung?	Kenntnisnahme	Zum E-Mobilitätsangebot gab eine Ermäßigung für Zeitarbeiter.
			7.3.2 / S. 126	Bike-Ride Verknüpfungspunkte	An dieser Stelle sollte auch noch das im Bau befindliche Fahrradparkhaus mit über 160 Abstellplätzen aufgeführt werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			S. 126 / S. 146 / S. 147	Mobilstationen	Das E-Mobilitätsangebot 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	Eine Weiterführung ist derzeit in Prüfung. Die Angaben werden angepasst.
7.7 / S. 132	Job-Ticket	Sowohl 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 Wildhof“ und „Forsthaus Gießfeld“ einvernehmlich von einem barrierefreien Ausbau derzeit ausgenommen sind, da dort auch im weiteren Umfeld ebenfalls keine barrierefreien Zu-/Abgangsweg vorhanden sind.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.			
8 / S. 147	Maßnahmen/ Pilotauftrag Klimaanpassung	Voraussichtlich im April/Mai 2023 werden 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 Haltestellen sind: HP 106 „Eibenweg“, HP 118 „Seniorenzentrum Ost“, HP 353 Klinikum ÖF“ sowie HP 403 „Schönbornstraße“.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.			
9 / S. 151 ff	Handlungsfelder (Maßnahmen/ Pilotaufträge)	Aus den Beschreibungen der Handlungsfelder ist nicht immer eindeutig zu erkennen, ob es sich um eine MAßNAHME handelt, die zur Umsetzung im anstehenden 5-Jahres-Zeitraum zur REALISIERUNG FEST VORGEGEHEN ist, oder ob zunächst lediglich eine PRÜFUNG vorgesehen ist und wann nach positivem Prüfergebnis dann (frühestens) eine REALISIERUNG GEGEBENFALLS VORGEGEHEN ist. Diese Unklarheiten betreffen insbesondere einige Maßnahmen / Pilotaufträge, die zu gegebener Zeit ggf. den Straßenbauauftraggeber (Amt 60) betreffen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.			
9.2.2 / 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).	Nichtberücksichtigung	Es ist derzeit nicht geplant, weitere (Zwischen-)Lademöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum einzurichten.			
9.2.2 / S. 164	Handlungsfeld Betrieb	Hier sollte klargestellt werden, dass Job 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	Die im NVP als Maßnahmen vorgesehenen Angebotsveränderungen lassen sich mit dem im bisherigen Beschluss zum Umbau des nördlichen Marktplatzes vorgesehenen Haltestellenkapazitäten umsetzen. Sollten weitere Angebotsverbesserungen vorgenommen werden, ist eine entsprechende Ausweitung der Kapazitäten zu prüfen.			
9.2.2 / S. 166	Handlungsfeld Betrieb	Busbeseleunigung (Busspuren, alternative Linienwege, Freigabe von Vegen): Werden in diesem Zusammenhang auch straßenbauliche Anpassungen erforderlich? Wenn "Ja", welche und mit welchem Kostenaufwand ist dann ggf. etwa zu rechnen?	Nichtberücksichtigung	Die Taskforce ÖPNV trifft sich zu diesem Themenfeld regelmäßig, es liegen hierzu noch keine konkreteren Planungen vor, die Aussagen zu straßenbaulichen Anpassungen und damit verbundenen Kostenaufwänden erlauben.			



Institut	Institut	Eingangsdat	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung
			9.2.3 / S. 168	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	Bestehen Bedarfe für eine betriebliche Optimierung des Betriebsgeländes Hebestraße ("Depot") in Hinblick auf ein städtebauliches Entwicklungskonzept?	Kennzeichnungsmaßnahme	Kostenaufwänden erlauben. Hierzu liegen keine konkreteren Planungen vor.
			9.2.3 / S. 168	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	Neue Haltestellenposition Mülheimer Straße (stadteinwärts). Hier besteht ggf. Klärungsbedarf, ob es sich um eine städtische Baumaßnahme des Straßenbausträgers (Amt 60) handelt oder diese Haltestelle im Rahmen der dort anstehenden Erschließungsmaßnahmen zum „InnoCampus“ zu erbringen wäre.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			S. 168 / S. 183 Karte 6	Buszwendemöglichkeit "An den Eichen Nord"	Es erscheint äußerst fraglich, ob in diesem Bereich eine Endhaltestelle mit Vendeenanlage realisierbar ist. Der im Plan eingezeichnete Linienweg ist im Bestand nicht möglich (keine durchgehende Straße für den Kfz-Verkehr vorhanden) und nach B-Plan nicht zulässig. Die Erschließungswirkung eines Haltepunkts an der äußersten Ecke des Wohngebietes ist sehr gering.	Berücksichtigung	Die Darstellung im Linienplan ist nicht korrekt und wird korrigiert.
			9.2.3 / S. 168	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	Vendemöglichkeit "Ebieber Vldhof": 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 / S. 168	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	ÖPNV-Erschließung "InnoCampus": Der aktuelle Arbeitsstand des genannten Mobilitätskonzepts zum „InnoCampus“ sieht zusätzliche Bushaltestellen im näheren Umfeld bislang nicht mit vor. Hier wäre klärbar, um wie viele Haltestellen es sich handelt und wo diese etwa verortet sind. Wie bei der neuen Haltestelle Mülheimer Straße (s.o.) besteht dann auch zu diesen neuen Haltepunkten ggf. Klärungsbedarf, ob es sich um Baumaßnahmen des Straßenbausträgers (Amt 60) handelt oder ob der Bau dieser Haltestellen im Rahmen der zum „InnoCampus“ anstehenden Erschließungsmaßnahmen mit zu erbringen wäre.	Berücksichtigung	Zur Zahl und Lage der Haltestellen auf dem "InnoCampus" liegen noch keine konkreteren Planungen vor. Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.3 / S. 169	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	Die Haltepositionen HP 365 „Ledermuseum“ stadteinwärts und HP 366 „Ledermuseum“ stadtauswärts entfallen künftig und sollen in der Auflistung nicht als barrierefrei umzubauende Haltestellen mit aufgeführt sein.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.3 / S. 171	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	Es wird nicht klar, ob die Erweiterung des Angebots an Mobilitätsstationen noch geprüft wird oder für den kommenden 5-Jahres-Zeitraum als Maßnahme vorgesehen ist. Bei konkret vorgesehenen Maßnahmen sollten diese auch konkret benannt und quantifiziert werden (geschätzte Kosten, straßenbaulicher Umbaufaufwand).	Berücksichtigung	Es handelt sich um eine Prüfung. Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.3 / S. 172	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	Bike+Ride-Stationen: 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 für 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. Welche straßenbaulichen Begleitmaßnahmen werden hierbei ggf. erforderlich?	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst. Es handelt sich um eine Prüfung.
			11.2 / 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 einer jeweils absehbaren Realisierungshorizonte 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 Straßenbausträger betreffen, wird darauf hingewiesen, dass deren Realisierungswerte ausreichend frühzeitig bei Amt 80 anzumelden und mit einer im Einzelfall zu klärenden Vorlaufzeit bis zur Inbetriebnahme zu rechnen ist.	Kennzeichnungsmaßnahme	
			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.
					Verteiler, eher redaktionelle, Hinweise als pdf in Mail beachten.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
Amt für Mobilität (Amt 82)		14.04.2023	2 / S. 11	grundlegende Rahmenpläne	Vurden auch die des Rahmenpläne Landes (z. B. Klimaplan Hessen) ebenfalls berücksichtigt bzw. sollten diese noch (bei Fortschreibungen) berücksichtigt werden?	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst. Die Zielsetzungen aus diesen Rahmenplänen sind bei der Fortschreibung des NVP berücksichtigt worden. Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt, sofern die Pläne nicht bereits im vorhergehenden NVP ausführlich benannt wurden.
			3.3.1 / S. 19	VEP 2035	Älterer Absatz in diesem Abschnitt darf auch gerne in der Versionarbeit 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 Weiterentwicklung 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 dargestellt werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.3.2 / 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 eingegrenzt werden, da dann nach StVO die LSA (Ampeln) entfernt hätten müssen. Stattdessen wurde ein Streifenangebot mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 20 km/h eingerichtet.	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.
			3.4.3 / 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.
			3.5.2 / S. 44	Verkehrsmittelwahl nach Vegen	Aufgrund der unterschiedlichen Erhebungsmethoden sind die Ergebnisse der StV-Studie und der MID nicht ohne weiteres vergleichbar. Besser vielleicht mit den Ergebnissen der MID 2008 (liegt vor) vergleichen - analog zum VEP.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.6.2 / S. 53 f	Zukünftige Siedlungsentwicklung	"Ähnliches gilt für den ÖV-Anteil. Auch hier liegt Offenbach über dem Durchschnitt." Der ÖV-Anteil liegt deutlich unter dem für Hessen und Deutschland, beim ÖV-Anteil liegt der über dem Durchschnitt. Das Wort "ähnliches" ist dahingehend etwas verwirrend.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.6.3 / S. 55	Nahverkehrsrelevante Projekte	Bei Zeldach-Haltestelle vor der Schwann-Apothek: "Geplant ist eine hochwertige Erhalt-onstruktion". Mittlerweile ist diese auch aufgestellt.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			4 / S. 60	Zielbild für die Gestaltung	"Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr" - da nur optional im Luftreinhalteplan erhalten, hier streichen	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			6.1 / S. 74	Multimodales Mobilitätssystem und Siedlungsstruktur	"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.
			6.1 / S. 76	Multimodales Mobilitätssystem und Siedlungsstruktur	Erster Stichpunkt: Satzbauf	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	Eingangsdat	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 Reduzierung und Erhöhung des anderen einzugehen.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
			6.2 / S. 80	Handlungsfelder für die Ausgestaltung des Mobilitätssystems	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 Mobilitätssystems	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.
			7.3 / S. 121 und 124	Verknüpfungspunkte P-R	Ein offizielles Angebot an P-R besteht am Ostbahnhof aktuell nicht und wird auch zukünftig nicht mehr vorhanden sein. Zudem sind die straßenbegleitenden Stellplätze durch die Einrichtung zusätzlicher Bewohnersarkbezirke deutlich in ihrer Nutzung eingeschränkt . In Bieber-Valdhof besteht ein Angebot. Für die Parkmöglichkeiten an der Stadthalle (Nasses Dreieck) ist eine Bewirtschaftung vorgesehen, weshalb hier keine kostenfreien Stellplätze mehr zur Verfügung stehen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.3.2 / S. 124	Karte 9	Im Anhang sind nur die Karten 1-8 enthalten, Karte 9 fehlt.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			8 / S. 144	Umsetzungsbilanz 2017-2022	Zweiter Absatz (Mit den seit Juli 2022...) Satzbaul!	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.3 / 171	Handlungsfeld Infrastruktur und Schnittstellen	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 Schlüsselmaßnahme.	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.
			14.3 / S. 232 ff	Handlungskonzept VEP	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.
					Es gab einen neueren Stand der Tabellen ohne Umsetzungshorizont und teilweise angepassten Maßnahmen (siehe Mail von Fr. Gerds 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.
					Weiters, eher redaktionelle Hinweise als pdf in Mail beachten.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
Amt für Wirtschaftsfindung (Amt 80)		14.04.2023			Die Erweiterung des Angebotes des Busverkehrs im Nahverkehrsplan 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 Stadtgebiet bedeuten und einer wachsenden Großstadt nicht gerecht werden.	Kenntnisnahme	
				Viedereinführung Linie 104-105	Die Viedereinführung von zwei Linien (104 + 105) im Abschnitt Goetheing - Marktplatz und v.a. dabei die Wiederanbindung des Nordends über die Achse Goetheing - Marktplatz an den Hauptbahnhof (Linie 104) wird begrüßt, denn für den Stadtteil Nordend wurde mit den Kürzungen im Juli 2022 die direkte Umstiegsmöglichkeit am Marktplatz und die Direktverbindung zum Hauptbahnhof ersatzlos gekappt. Da das Nordend ein bevölkerungsreicher und sehr verdichteter urbaner Stadtteil ist, ist eine gute Abdeckung/Erreichbarkeit via ÖPNV geboten. Die Neuführung der Linie 105 als zentrale Nord-Südachse über Nordend - Marktplatz - Fingocenter - Rosenhöhe ist ebenso begrüßenswert und verbindet zentrale Orte der Daseinsgrundversorgung (z.B. Capitol Theater, Umstieg S-Bahn, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Klinik, Schwimmbad) miteinander.	Kenntnisnahme	
				Linie 106	Die Linie 106 als wichtige Linie zur Anbindung der Gewerbegebiete Spremlinger Landstraße im Süden sowie Innovationscampus, Quartier 4.0, Daimlerstr. (etwas entfernt) sowie der Berufsschulen und des Ausflugsziels Wetterpark im Osten Offenbachs via der zentralen Umstiege Marktplatz und Hauptbahnhof ist äußerst wichtig für die Menschen, die zum einen in den Gewerbegebieten tätig sind, die jungen Menschen die ihre schulische Bildung verfolgen sowie auch regional bedeutend für das Ausflugsziel Wetterpark. als Teil der Regionalrouten der Metropolregion. Daher sollte die Realisierung dieser Linie priorisierend behandelt werden.	Kenntnisnahme	
				Linie 120	Es sollte geprüft 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 Kreis Kommunen via Bus zu ermöglichen.	Nichtberücksichtigung	Auf dieser Achse besteht mit der Linie 103 sowie der S-Bahn an Sonn- und Feiertagen ein Grundangebot.
				Linie X8	Die Einführung der Linie X8 wird begrüßt.	Kenntnisnahme	
				Bike- und Carsharing	Die angedachte Ausweitung des Angebotes an Bike- und Car-Sharing Systemen wird ausdrücklich begrüßt, besonders im Hinblick auf Kooperationen mit der Privatwirtschaft. Die Kooperationen mit Unternehmen der Wohnungsverwaltung sollten weiter forciert werden, um eine flächendeckendes wohnortnahe Angebot im Stadtgebiet realisieren zu können. Die stationsunabhängigen Car-Sharing-Angebote (z.B. City Flixx) sollten weiter forciert und Lösungen dafür angestrebt werden das Fahrzeuge von nicht-stationär arbeitenden Anbietern, in bewirtschafteten Parkplätzen abgestellt („zurückgegeben“) werden können (s. Magistratsbeschluss 2021-26/DS-(A)0330 vom 28.08.2022). Schnelle Lösungen und Umsetzungen, um durch Sharing-Systeme den Mobilitätsmix zu erhöhen, werden ausdrücklich begrüßt.	Kenntnisnahme	
Land							
Hessen Mobil	Fachdezernat Öffentlicher Personennahverkehr	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 Neuaufstellungen auskommen können. Eine prägnante Aufbereitung 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 detailliert in Textform wiederzugeben).	Kenntnisnahme	Die Stellungnahmen zeigen, dass von einzelnen Institutionen aber auch weitere Erläuterungen und vollständige Darstellungen z. B. von Maßnahmenkonzepten anderer Fachmengen gewünscht werden. Daher ist der Umfang jedes NVP ein Balanceakt zwischen einer möglichst ausführlichen Darstellung und einer möglichst knappen Darstellung.
					Es sollte stets auf aktuelle Regelwerke hingewiesen bzw. Bezug auf sie genommen werden.	Berücksichtigung	Die Verweise werden entsprechend überprüft und ggf. angepasst. Alle zurückliegenden NVP der Stadt Offenbach haben sich jeweils mit der Fortschreibung des letzten NVPs.



Institution	Institut	Eingangsdatum	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung
				Barrierefreiheit	Der Entwurf des NVP Offenbach 2023 wird noch nicht in allen Belangen den Vorgaben aus dem PBefG gerecht (§8 Abs. 3). Zur Definierung der eigenen Ansprüche empfiehlt sich, zuerst eine Herleitung des Begriffs „vollständige Barrierefreiheit“ anhand der aktuell gültigen Regelwerke vorzunehmen.	Berücksichtigung	Alle zurückliegenden NVP der Stadt Offenbach haben sich intensiv mit der Erlangung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV beschäftigt und entsprechende Zielsetzungen und Anforderungen formuliert. Damit die Darstellung in dieser Fortschreibung nicht zu umfangreich wird, wurden daher nur ausgewählte Anforderungen wieder aufgenommen. Verweise auf aktuelle Regelwerke werden noch ergänzt.
					Orientierung für die Herstellung der Barrierefreiheit im NVP bieten die allgemein anerkannten Regeln der Technik. Dazu gehören beispielsweise die Regelwerke des FGSV (EAG, EFA, FAS, ERA, etc.), Normen (DIN 32884, DIN 18940-3, etc.) und auch die "Qualitätsstandards und Musterlösungen" des Landes Hessen inkl. Anlagen.	Berücksichtigung	Verweise auf aktuelle Regelwerke werden noch ergänzt. Die Angaben zum maßgeblichen Stufen- und Spaltmaß werden ergänzt.
					In dem gesamten Entwurf fehlt eine Aussage zum aktuell maßgeblichen Stufen- und Spaltmaß gemäß Kap. 5.6.3 der DIN 18940-3. Bei der Liste der barrierefrei umgebauten Haltestellen fehlen Angaben zu wichtigen Aspekten wie der Bordstühle, der Tiefe der Aufstellfläche oder ob taktile Leitelemente verbaut sind. Damit lässt sich die Aussage zu bereits barrierefrei umgebauten Haltestellen nicht verifizieren. (vgl. auch weitere Hinweise zu Kap. 7.9)	Berücksichtigung	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 Barrierefreiheit – Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation – empfiehlt es sich, einheitliche Bestandsaufnahmen, ein hergeleitetes Anforderungsprofil und eine daraus resultierende Mängelanalyse vorzunehmen, die in ein entsprechendes Umsetzungskonzept mit Zeitplan sowie einem Investitionsprogramm mündet. Außerdem ist es wichtig, für alle drei Komponenten Ausnahmen zu benennen und zu begründen.	Kenntnisnahme	Alle zurückliegenden NVP der Stadt Offenbach haben sich intensiv mit der Erlangung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zum jeweiligen Zeitpunkt und dem jeweils gültigen Stand der Technik beschäftigt und entsprechende Zielsetzungen und Anforderungen formuliert sowie Ausnahmen begründet. Dies hat zur Umsetzung eines sehr umfangreichen Ausbauprogrammes in der Stadt Offenbach geführt, so dass nur noch wenige Haltestellen nicht ausgebaut sind, sowie zum flächendeckenden Einsatz von Niederflrfahrzeugen mit Kneelingfunktion.
					Grundsätzlich müssen Haltestellen mit allen zugehörigen Haltepositionen sowie deren Zuwegung gemäß dem Stand der Technik geplant sein, um gefördert werden zu können.	Kenntnisnahme	Dies wird seit Jahren durch die Stadt Offenbach als zuständigem Straßenbausträger mit Berücksichtigung des jeweiligen Standes der Technik und der Wirtschaftlichkeit umgesetzt. Verweise auf aktuelle Regelwerke werden noch ergänzt.
				Einbindung und Abstimmung mit Hessen Mobil	Sollten Fördermittel vom Land Hessen in Anspruch genommen werden, ist hier auch auf aktuelle Regelwerke bzw. Vorgaben des Landes hinzuweisen, beispielsweise auf Richtlinie und Durchführungserrasse zum Mobilitätsfördergesetz (MobFöG), das im April 2021 eingeführt wurde. Weiter sollte erwähnt werden, dass das Haltestelleninformationsblatt (Stand Juli 2019) nicht mehr gültig ist und demnächst durch eine aktualisierte „Haltestelleninformationsbroschüre“ ersetzt wird, die bei künftigen Haltestellenmaßnahmen berücksichtigt werden muss.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
					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 16 Seiten sollte durch das Verwenden von Verweisen im Umfang verringert werden.	Kenntnisnahme	Die Darstellung ist aus Sicht des Aufgabenträgers passend.
			3.5.2 / 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 NVP bereits fünf Jahre alt. Dies entspricht in etwa der Gültigkeitsdauer des NVP 2023. Aktuellere Daten wären daher wünschenswert.	Kenntnisnahme	Es liegen keine aktuelleren Daten vor.
			3.6.3 / S. 55	Umbau Marktplatz	Sind die Haltestellen am Marktplatz bereits vollständig barrierefrei ausgebaut? Wenn nein, wann ist dies vorgesehen?	Kenntnisnahme	Die Haltestellen sind bereits weitgehend bzw. vollständig barrierefrei ausgebaut bzw. werden beim Umbau entsprechend vollständig barrierefrei ausgebaut.
				Ausbau Haltestelle Friedensstraße	Für die Einrichtung der Haltestelle Friedensstraße sowie die Herstellung der Vandalenlage 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 sollte „...Einsatz emissionsarmer bzw. komplett emissionsfreier Fahrzeuge“ stehen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			5.2 / S. 66	Anforderungen nach Altersgruppen	Bei „Rücksichtsvolles Fahren“ sollte „...Anfahren, Bremsen und besonders bei Kurvenfahrten“ ergänzt werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			5.3 / S. 68-71	Ansprüche von Personen mit Mobilitätseinschränkungen/ seniore	Tabelle 5: Bei den Grundanforderungen zur nahezu niveaugleichen und spaltfreien Erreichbarkeit der Einstiegs- bzw. Bussteigante sollte ein Hinweis auf das Stufen- und Spaltmaß von höchstens 5x5 cm	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.



Institution	Institutio	Eingangsdat	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung
			5.3 / S. 68-71	Ansprüche von Personen mit Mobilitätseinschränkungen/ sensible Personengruppen	Tabelle 5: Bei den Grundanforderungen zur nahezu niveaugleichen und spaltfreien Erreichbarkeit der Einstiegs- bzw. Bussteigkante sollte ein Hinweis auf das Stufen- und Spaltmaß von höchstens 565 cm gemäß DIN 18040-3 ergänzt werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			6.1 / 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 herzustellen, ist nicht verständlich und sollte so nicht veröffentlicht werden. Folgende Formulierung wird alternativ vorgeschlagen: „Eine Gegenfinanzierung der gestiegenen Kosten durch neue Finanzierungsmodelle ist daher unumgänglich. Die vorhandenen Förderprogramme des Bundes und des Land Hessen sind ein wichtiger Bestandteil bei der Finanzierung des ÖPNV.“	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 Umsetzungsstand der Barrierefreiheit zu den Komponenten Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation bereits ist.	Nichtberücksichtigung	Der Umsetzungsstand ist in Kap. 7 dargestellt.
			6.2 / S. 80	Handlungsfelder für die Ausgestaltung des Mobilitätssystems	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	Haltestellen und Haltepunkte, Haltestellenmanagement	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. Würde 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.
			6.3.7 / S. 92-93	Anforderungen an die Haltestellenausstattung (Tabelle 12)	Das Ausstattungsmerkmal Bordsteinhöhe ist unerheblich. Maßgeblich ist das zulässige maximale Stufen- und Spaltmaß von 565 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 Aussagen 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.	
		Es fehlt eine Begründung, warum nur Haltestellen der Kategorien A und B mit dynamischer Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet werden sollen. Zumindest Haltestellen der Kategorie C befinden sich an Schulen, Krankenhäusern und Seniorenwohneinrichtungen und werden somit von mobilitätseingeschränkten ÖPNV-Teilnehmern frequentiert. Es sollten Begründungen definiert werden, wann Haltestellen nicht mit DFI-Anzeigern ausgestattet werden sollen.			Berücksichtigung	Die Anforderung wird ergänzt um die App, die virtuelle DFI simuliert.	
		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 präzisiert werden.			Berücksichtigung	Die Anforderung wird ergänzt um die App, die virtuelle DFI simuliert.	
		Die Bemerkung für das Ausstattungsmerkmal Wetterschutz kann auf „transparent“ reduziert werden. Die Aussage zur Förderung durch Hessen Mobil kann entfallen oder muss mindestens dahingehend konkretisiert werden, dass Einnahmen durch Plakate mit den zuzunehmenden Ausgaben verrechnet werden. In der Bemerkung zum Ausstattungsmerkmal Taststreifen, Einstiegsmarkierung, Aufmerksamkeitsfeld ist die Nennung des Leitfadens Ungehinderte Mobilität zu streichen. Der Leitfaden ist nicht mehr veröffentlicht. 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	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.	
			6.3.13 / S. 100-101	Fahrgastinformation	Es fehlt 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 App 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 / 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 fehlt eine Aussage, ob die eingesetzten Fahrzeuge geeignet sind, das Stufen- und Spaltmaß von höchstens 565 cm einzuhalten. Das Weiteren, 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 zu ergänzen.	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 Offenbach 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 nachfragestarken Haltestellen sinnvoll wäre. Es fehlt jedoch die Verknüpfung, dass die dynamische Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip eine wichtige Komponente bei der Erlangung der vollständigen Barrierefreiheit ist und somit mehr als nur ein Zusatzservice für Fahrgäste. Somit fehlen alle weiteren Arbeitsschritte im Hinblick auf DFI-Anzeiger: Anforderungsprofil, Mängelanalyse, Maßnahmenkonzept, Investitionsprogramm, Finanzierungsplan.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Prüfpunkt ist in Kap. 9.2.2 enthalten. Dort wird auch auf die virtuelle DFI per App hingewiesen.
			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.



Institutiv	Institutio	Eingangsdat	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 heißt es, dass in der Vergangenheit bereits rund 95% der Haltestellenpositionen barrierefrei ausgebaut wurden. Dabei wird nicht klar, ob der Ausbau zu vollständigen oder nur zu teilweisen Barrierefreiheit geführt hat. Da in dem Entwurf eine Definition des Begriffs „vollständige Barrierefreiheit“ inklusive der konkreten Angabe eines zulässigen Stufen- und Spaltmaßes sowie eine Übersicht der Haltestellen mit den jeweiligen Merkmalen fehlen, lässt sich diese Aussage nicht verifizieren. Im Sinne der Transparenz sollten daher die Definitionen des Begriffs sowie die Erweiterung des Kapitels 11.2 zu den jeweiligen Merkmalen der Haltestellen ergänzt werden.	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. 3f: Die Abbildungen sind sowohl am Bildschirm als auch gedruckt schlecht zu lesen bzw. zu erkennen und sollten durch qualitativ bessere ersetzt werden.	Nichtberücksichtigung	Die Abbildungen liegen in keiner besseren Qualität vor.
			11.2.2 / S. 210	Investitionskosten	Beim Investitionsprogramm bleiben Fragen hinsichtlich der Kosten offen. So fehlen die Kostenprognosen für alle Maßnahmen, außer für die Vagenmehrkilometer.	Kennzeichnung	Es sind weitere Kostenschätzungen (Umbau von Haltestellen) dargestellt. Konkrete Kosten können erst nach einer Detailplanung der Haltestellen beziffert werden.
		11.2.2 / S. 211	Bei den Vordrucken 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 Haltestellen? 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 Prüfaufräge werden nicht benannt.		Kennzeichnung	Für Prüfaufräge können noch keine Kostenschätzungen benannt werden, da diese zunächst konkreter geplant werden müssen.	
			11.3 / S. 213	Finanzierung	Das Finanzierungskonzept lässt keine Rückschlüsse zu, wie 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.	Kennzeichnung	Die Umsetzung der Maßnahmen steht unter einem Finanzierungsvorbehalt. Vor dem Hintergrund der derzeit kaum absehbaren Einnahmentwicklung u. a. durch die Einführung des Deutschlandtickets ist eine 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.
RMV und benachbarte LNOen							
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	GB Planung	13.04.2023	3.2 / 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.
			3.3.8 / S. 26	Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsbundes [2. Fortschreibung] (2021)	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.
			3.3.8 / S. 28		Im ersten Punkt wird die Verlängerung der S2 mit Lückenschluss zur Dreieckbahn thematisiert. Hinweis, dass im Rahmen der Vision 2030, der RNVP eine Direktverbindung zwischen Offenbach und Darmstadt angedacht ist, wodurch sich ein entsprechender verkehrlicher Nutzen ergibt (siehe auch Abbildung 12 des NVP-Entwurfs: Netzgrafik S-Bahn-Zielkonzept mit Tassenring). Unten auf der Seite wird das nächtliche S-Bahn-Angebot thematisiert. Bitte um Ergänzung, dass die Linie S8 unter der Woche stündlich durchgängig verkehrt.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			6 / S. 72	Anforderungsprofil	Im ersten Absatz wird darauf hingewiesen, dass für regionale Linien (X-Bus und Regionalbuslinien sowie SPNV-Angebot) die Standards des RMV als Aufgabenträger gelten. Bitte um Ergänzung, dass diese Standards im Verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVP) festgelegt sind. Die Realisierbarkeit der Standards steht zudem unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit vor dem Hintergrund der aktuellen finanziellen Rahmenbedingungen. Weiterer Hinweis, dass der RMV für regionale Linien nicht Aufgabenträger, sondern zuständige Aufgabenträgerorganisation ist.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			6.3.5 / S. 90	Verbindung (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit) und Anschlüsse im ÖPNV	Tabelle 11: Zur besseren Kennzeichnung 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 Haltestellenname verwendet wird.	Kennzeichnung	Mit dem benachbarten Aufgabenträger wird geprüft, ob eine einheitliche Bezeichnung möglich ist.
			6.3.7 / S. 91	Haltestellen und Haltepunkte, Haltestellenmanagement	Hinweis auf den zweifelhafte RMV-Maßnahmenplan „Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr“ hin. Dieser gibt im ersten Band Entscheiderinnen und Entscheider einen strategischen Überblick und zeigt Best-Practice-Beispiele. Der Planungsleitfaden im zweiten Teil richtet sich an die umsetzenden Akteure und umfasst wichtige rechtliche Rahmenbedingungen, Empfehlungen des RMV zur konkreten Umsetzung sowie Aspekte zu Finanzierung. Ergänzt wird der Maßnahmenplan durch Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen im dritten Band „Gestaltungssichtlinien für Haltestellen und Vordrucken im RNVP-Verbundgebiet“. Bitte um Berücksichtigung des Maßnahmenplans. https://www.rmv.de/foelde/informationen-zum-rmv/der-rmv-aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/massnahmenplan-barrierefreie-haltestellen	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			6.3.7 / S. 92		Tabelle 12: Anforderungen an die Haltestellenausstattung. Bitte, den Aspekt Abfallerweiterung aufzunehmen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.1 / 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“, „Betriebs-“, „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 9: Bitte um Korrektur, dass am Hauptbahnhof außer bei Bauarbeiten kein planmäßiger Halt der S9/S9 besteht. Beim Bedienungsangebot der Linien S9/S9 wird gebeten, die Darstellung zu vereinheitlichen. Entweder S8 und S9 getrennt jeweils alle 30 Minuten oder gemeinsam jeweils 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 S9/S9 die ganze Nacht im 30-Minuten-Takt verkehrt. Hinweis, dass unter der Woche teilweise nur ein 60-Minuten-Takt im Bereich der Stadt Offenbach besteht.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.3.2 / S. 124	Park-Ride	Hinweis auf den Maßnahmenplan Park-Ride des RMV hin, der stationsbezogen Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Park-Ride-Angebotes beinhaltet. Der Maßnahmenplan richtet sich an die Gremien und Verwaltung der Städte und Gemeinden und soll einen Anstoß geben, geeignete Maßnahmen einzuleiten. https://www.rmv.de/foelde/informationen-zum-rmv/der-rmv-aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/massnahmenplan-park-ride -> Der Maßnahmenplan stellt für den P-R Platz Offenbach Biebrer eine Überlastung fest und empfiehlt, Marketing-Maßnahmen oder	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.

Institutio	Institutio	Eingangsdat	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung
			7.6 / S. 130	Tarif, Vertrieb und Marketing	Zweiter Absatz: Hinweis, dass es im Bereich des RMV keine Tarifzonen gibt. Bitte, den Begriff "Tarifgebiet" einheitlich zu verwenden. Innerhalb des Tarifgebietes 3601 gilt die Offenbacher Stadtpreiszustufe 2. Diese stellt keine Sondertarif dar, sondern das reguläre Tarifangebot. Bitte, nicht den Begriff „Sondertarif“ zu verwenden. Hinweis, dass alle Haltestellen des Stadttels Kaiserlei im Grenztarifgebiet liegen. Darüber hinaus bestehen weitere Tarifgrenzhaltestellen zwischen den Tarifgebieten 3601 und 5008 (Richtung Frankfurt Fechenheim) sowie 3601 und 3630 (Richtung Mühlheim), die in der Auflistung nicht genannt sind. Im dritten Absatz wird ausgeführt, dass für die Fahrt in die benachbarten Städte die Preiszuste 2 bzw. 3 gilt. Vorschlag, die Formulierung genauer auszuführen, mit dem Hinweis, dass der jeweils direkte Weg zur Preiszuste 2 angeboten wird und bei Umwegen eine höhere Preiszuste anfällt. Weiterhin wird dargestellt, dass Fahrten nach Frankfurt pauschal günstiger geworden seien. Da diese Aussage nur zum Teil zutreffend ist, wird eine genauere Erläuterung angesetzt. Korrekt wäre die Angabe, dass Fahrten in einzelne Stadtteile und die Innenstadt von Frankfurt günstiger geworden sind. Vierte 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 RMVsmart referenziert. Bitte, hier und ggf. an anderen Stellen im Nahverkehrsplan darauf zu verzichten, da dieses Pilotprojekt voraussichtlich Ende Mai dieses Jahres abgeschlossen wird.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			8.1 / S. 149	Hinweise zum Schienenpersonennahverkehr	Hinweis, dass der RMV für die Regionalverkehre 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 V-Bus Linie 32: Es wird Bezug auf den NVP der LUGOF genommen. Bitte, die Formulierung zu übernehmen, die bereits dort angebracht wurden. „Bezüglich der Planung einer neuen Expressbuslinie X95 von Dietzenbach zum Frankfurter Südbahnhof weisen wir darauf hin, dass es hier eine Nachfragekorrelation mit der S2 gibt. Dies wäre sowohl im Hinblick auf die langfristige Angebotsgestaltung als auch bei der Finanzierung zu berücksichtigen. Ähnliches gilt für die geplante lokale Linie X32 im Abschnitt zwischen Mühlheim und Offenbach, im Hinblick auf die S9/9.“	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.2 / S. 163	Handlungsfeld Betrieb	Beschreibung zweiter Punkt: Hinweis, dass auf Grund der vielfältigen Ausnahmeregelungen jeweils im Einzelfall zu überprüfen ist, ob eine öffentliche Auftragsvergabe in den Anwendungsbereich des SaubFahrzBeschG fällt. Die Mindestziele für emissionsarme („saubere“) und -freie Busse im ÖPNV müssen für den jeweiligen Referenzzeitraum erfüllt werden. Dabei können die Quoten eines einzelnen Verabgabungsverfahrens / Ausschreibung eines Linienbündels abweichen. Die Beschreibung der S51 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. 188 ff	Liniensteckbriefe	Die Linie X19 hat auch am Samstag und Sonntag Zellen, in denen ein T30 angeboten wird. Bei der Linie X33 ist mittlerweile der Bedienungszeitraum an allen Tagen bis ca. 23 Uhr und der T30 hat Mo-Fr tagsüber keine Lücke mehr. Bei der Linie X37 ist auf Seite 200 der Satz zu ändern, in: „Nach Informationen des RMV wird diese Linie voraussichtlich im Februar 2024 eingestellt.“ (nicht im Dezember 2024)	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			11.3 / S. 212 f	Finanzierung	Im NVP-Entwurf wird folgendes ausgeführt: „Darüber hinaus wird das Themenfeld der Infrastrukturfinanzierung beschrieben.“ Der von NIO getragene Anteil für das Jahr 2023 beträgt 581.500 Euro.“ Es wird angefragt, welche Finanzierungsinstrumente der NIO unter die „Infrastrukturfinanzierung“ fallen, da lediglich der Anteil aus PM SPNV aufgeführt wird. Wie verhält es sich mit den übrigen Finanzierungsinstrumenten Infrastrukturkostenzuschuss (IKZ) und PM SPNV?	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
Institutionen							
Polizei Hessen	Polizeipräsidium Südhessen Polizeidirektion Offenbach	13.03.2023			Eine Beteiligung am Anhörungsverfahren wird nicht als notwendig erachtet.	Kennzeichnung	
Fahrgastverband Pro Bahn Regionalverband Großraum Frankfurt e.V.		12.04.2023	1 / S. 9 ff	Einleitung	Unzuverlässigkeit der S-Bahnen, v.a. der S2, notwendige Einsparmaßnahmen wurden mit Augenmaß durchgeführt; ein Teil, insbesondere entlang der Spendlinger Landstraße und an der HT Caritasf Buchrainweiher konnte kompensiert werden	Kennzeichnung	
			3 / 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 frühmorgens Zuhause-Geblienen trotzdem im Laufe des Tages das Haus verlassen, aber eben zu anderen Zwecken.	Kennzeichnung	
			3.2 / S. 17	Ergänzung zu Clean Vehicles Directive	Die kürzlich erfolgten Beschlüsse der Berliner Regierungskoalition sehen eine deutlich erhöhte Zuführung von Finanzmitteln zugunsten der Schiene vor. Bemerkenswert dabei ist, dass künftig 80% der LKV-Maut in die Bahn investiert werden sollen. Bis 2027 solle 45 Milliarden Euro in das Schienennetz investiert werden, was die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit der Schiene deutlich verbessern sollte, mit hin auch die Attraktivität des ÖPNV.	Kennzeichnung	
			3.3.7 / S. 26	FrankfurtRheinMain in Bewegung - Die Mobilitätsstrategie	MT6: Die S-Bahn bleibt hierzulande eine Utopie	Kennzeichnung	
			3.3.8 / S. 27	Regionaler Nahverkehrsplan	„Verbesserung der Betriebsqualität“ wird zugestimmt. Welche Nutzen hat ein Expressbus von Offenbach Ost Richtung Flughafen? Ein weiterer X-Bus, der im Stau steht. Die Schienenanbindung hat Priorität	Kennzeichnung	
			3.3.9 / S. 30	Nahverkehrsplan 2022 ff des Kreises Offenbach	Der X93 fährt inzwischen im 30-M-Takt, der S51 hat eine weitere HT „Buchrainweiher“ bekommen, wodurch die Auswirkungen der Sparmaßnahmen hinsichtlich der Caritas und der Spendlinger Landstraße kompensiert werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			3.3.10 / S. 31	Nahverkehrsplan Stadt Frankfurt 2025	Verlängerung der Straßenbahn aus Frankfurt Richtung OF-Innenstadt: Maßnahme wird seit langem befürwortet und begrüßt.	Kennzeichnung	
			3.4.2 / S. 39	Bevölkerung	Der Süden der Stadt, insbesondere um die Spendlinger Landstraße, erhält keine ausreichende Aufmerksamkeit der kommunalen Politik. Hier gibt es Entwicklungsbedarf.	Kennzeichnung	
			3.4.3 / S. 40	Pendelnde	Die Aussage, aus nach Neu-Isenburg und Dreieich sowie Seligenstadt und Hanburg würden keine direkten S-NPV-Verbindungen bestehen ist nicht korrekt. Aus Hainburg und Seligenstadt kommt die Odewaldbahn, BE 884, 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 X93 über die Spendlinger Landstraße wurde auf 30 Min erhöht, die Busse sind out ausgelastet	Kennzeichnung	
			3.6.2 / S. 53 f	Zukünftige Siedlungsentwicklung	Vie werden die neuere Siedlungsgebiete an den ÖPNV angeschlossen?	Kennzeichnung	Die Anbindung verschiedener neuer Gebiete erfolgt durch die im Maßnahmenkonzept dargestellten Angebotsmaßnahmen.
			3.6.3 / S. 44	Umbau Hauptbahnhof	Auwertung des Hauptbahnhofes wird seit Jahren gefordert. Siehe auch den aktuellen ÖPNV-Bericht von April 2023 (Mall)	Kennzeichnung	
			3.6.7 / S. 57	Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030	Zustimmung, dass gegen den zunehmenden PKV-Verkehr restriktive Maßnahmen ergriffen werden müssen.	Kennzeichnung	
			4 / S. 59 f	Zielbild für die Gestaltung öffentlicher	Seit vielen Jahren ist zu vermeiden, dass der ÖPNV gerade im Rhein-Main-Gebiet teuer wird als der MIV.	Kennzeichnung	

Institutiv	Institutiv	Eingangsdat	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 teuer wird als der MIV.	Kenntnisnahme	
			6.2 / S. 81	Zielgruppenorientiertes Marketing	Bitte den Ausländereinsatz sowie die bedeutendsten Migrantengruppen intensiver einbeziehen damit die ihre Landleute einweisen. Bei der aktuellsten Umfrage hat sich erneut gezeigt, wie schwierig die Inanspruchnahme des ÖPNV ohne ausreichende Deutschkenntnisse ist.	Kenntnisnahme	
			8.3 / S. 102	Fahrperson	Sitte nicht sichere Deutschkenntnisse bei den Busfahrten voraussetzen sondern die Leute von Beginn an in Deutschkurse schicken. Verpflichtend.	Kenntnisnahme	
			7.2 / S. 111-112	Liniennetz und Bedienungsqualität	Text anpassen, der X83 fährt jetzt im 90-M-Takt, der 591 hat die zusätzliche HT "Buchtrahweiser"	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst
			S. 114 f	X83	Bus X83 ergänzen	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst
			7.2.3 / 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 beiden benachbarten S-Bahnstationen zu zahlreichen Buslinien besteht. Die Darstellungen stammen aus verschiedenen Listen, daher ist die Bezeichnung der Haltestellenamen und Richtungen ausreichend.
			7.5 / S. 128	Fahrgastinformation	Tabelle 27: Die Nummerierung der HTN wird empfohlen. Die entsprechenden Exzellente gibt es bereits im Zusammenhang mit der Umsetzung der Barrierefreiheit.	Kenntnisnahme	
			7.8.11 / S. 136	Beschleunigung	Tabelle 28: Wann wird die Vendschleife 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 aktuell in Bearbeitung
			7.10 / S. 140	Verkehrsnachfrage	Gibt es aktuellere Zahlen über das Fahrgastaufkommen? Interessant wären auch Daten einige Wochen nach Einführung des Deutschlandtickets.	Berücksichtigung	Aktuelle Zahlen aus dem Jahr 2022 werden ergänzt.
			7.11 / S. 141	Kundenzufriedenheit	Die Reform des RMV-Tarifsystems ist seit Jahren überfällig. Hier merkt man, dass der RMV kein Unternehmen ist, welches ein Produkt verkauft sondern eine Behörde die verwaltet. Eine Folge der Eigenümerstruktur	Kenntnisnahme	
			8 / S. 147	Tarifierform		Kenntnisnahme	
			9.1 / S. 150	Hinweise zum Schienenpersonennahverkehr	Gemeint ist die Alternativ-Tangente des RMV. Außerdem fehlt komplett die RTO. Betriebsqualität der S-Bahn: Ver setzt die Forderung um? Darauf wartet die Bevölkerung seit Jahren.	Kenntnisnahme	Die Ausbauplanungen im SPNV sind im Kap. 3.3.8 dargestellt
			S. 151	Hauptbahnhof	OF Hbf: Umsetzung der Maßnahmen?	Kenntnisnahme	Ein Umsetzungszeitpunkt für die Maßnahmen der Machbarkeitsstudie ist noch nicht bekannt.
			9.2.1 / S. 153	Handlungsfeld Netz und Angebot	Machbarkeitsstudie zur Straßenbahn kommt viel zu spät, aber immerhin. Bei den Espressbuslinien wird das Problem des Staus von Bedeutung sein. Funktioniert nur bei eigenen Busspuren und/oder Bevorrechtigungen.	Kenntnisnahme	
			9.2.1 / S. 160		On-Demand-Verkehre werden aktuell überschätzt. Sie sind eine gute Ergänzung im ländlichen Raum z.B. für Senioren. Beim jüngeren Publikum funktionieren sie als öffentlich-rechtliches Taxi. Für die Pendler sind sie ungeeignet. Der Einsatz wird nur akzeptiert, falls kein zusätzliches Ticket verlangt wird. Im Mai d.J. beginnen in Darmstadt und im Kreis OF die ersten Versuche mit fahrerlosen Fahrzeugen, die Kostenersparnis soll zwischen 20 - 50% liegen.	Kenntnisnahme	
			9.2.1 / S. 161		Nicht prüfen, sondern machen. Und zwar frühzeitig damit die Arbeitnehmer 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 PB.	Kenntnisnahme	Die maßgeblichen Anschlüsse sind in den Liniensteckbriefen in Kap. 3.3 dargestellt.
			9.2.2 / S. 167		Handlungsfeld Betrieb	Welchen 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
			9.2.3 / 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 wächst könnte neues Publikum hinzukommen.	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 viermal pro Jahr.
			9.2.4 / S. 178		Bitte, dass die Prüfergebnisse zum Einsatz des Deutschlandtickets veröffentlicht werden.	Kenntnisnahme	
			9.3 / S. 185	Liniensteckbriefe	Wie und warum soll der X83 schneller sein als vergleichbare normale Busse? Werden HTn ausgelassen? Gibt es LSA-Bevorzurechtigungen?	Kenntnisnahme	Die Fahrzeit reduziert sich gegenüber bestehenden Linien, da nicht alle Haltestellen bedient werden. Ferner stellt er für den Bereich Polizeipräsidium eine neue direkte Verbindung zum Hauptbahnhof dar.
			9.3 / S. 187		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. 189		Neue HT Buchtrahweiser (Cairax)	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst
			9.3 / S. 189		X83 fährt inzwischen in der HVZ mit T30, erfolgreich.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst
			10 / S. 205		Hat die Stadt OF genügend Fläche zur Verfügung?	Kenntnisnahme	Hier wird nicht klar, worauf sich die Frage bezieht
			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	
			11 / S. 207	Barrierefreiheit	Die Umsetzung der Barrierefreiheit ist ein oft unterschätzter Faktor, der dem ÖPNV weitere Kundschaft bringt. Vor allem ältere Menschen.	Kenntnisnahme	
			11.4 / S. 215	Umweltbezogene Wirkungen	Die Umstellung der Emissionen dient nicht nur dem Klima sondern auch der Gesundheit der Bevölkerung.	Kenntnisnahme	
			12 / S. 2016	Linienbündelungskonzept	Das Problem "Tarifstruktur" wird hoffentlich bald der Vergangenheit angehören, auch die dazugehörige Erlösbindung mit den 50 Tarifzonen und "Vaben"	Kenntnisnahme	
			14.1 / S. 223		Es fehlt die RTO, die Alternativ-RTS reicht nicht aus; das deutlich vereinfachte Tarifsystem zwischen Frankfurt, Stadt und Kreis OF kommt, jedoch in der Form des Deutschlandtickets. Ansonsten weitestgehend Zustimmung. Vorsicht ist geboten beim On-Demand-Angebot: https://www.oc-online.de/offenbach/eine-finanzielle-entlastung-S111953.html	Kenntnisnahme	
			14.1 / S. 224		Verlängerung der Tram 12 und 16 absolutes Ja. Verlängerung nach Bieber, Pumpenheim und Tempelsee erfordert nähere technische Details, über die im Moment nicht verfügt wird, das gleiche gilt für die Fließstraßenbahn.	Kenntnisnahme	
					Verkehrswende: Ja, die Bahn ist das leistungsfähigste Instrument des Umweltverbundes; Gestaltung der Tunnelstationen: selbstverständlich Ja; Fahrradverleihsystem: kann man probieren, sollte mit	Kenntnisnahme	



Institution	Institut	Eingangsdatum	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung	
			14.11 / S. 224	Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens	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 Flussstraßenbahn . Verkehrswende: Ja, die Bahn ist das leistungsfähigste Instrument des Umweltverbundes, Gestaltung der Tunnelstationen: selbstverständlich Ja, Fahrradverleihsystem: kann man probieren, sollte mit steigenden Studentenzahlen funktionieren .	Kenntnisnahme		
			14.1 / S. 225		S-Bahn-Station "An den Eichen": "Viele/e Fahrgäste würden damit bedient"? Die KNU war negativ	Kenntnisnahme	Aufgrund der positiven Entwicklung an der Mühlheimer Straße ist aus Sicht der Stadt Offenbach die Einrichtung eines S-Bahn-Haltes weiterhin sinnvoll .	
			14.3 / S. 235		Handlungskonzept VEP 2035	Pro Bahn fordert das "Sozial-Deutschlandticket" für 19,- Euro. https://www.hessenschau.de/wirtschaft/nahverkehr-hessen-kuendig-tarife-ticket-tuer-geringverdiener-an-v1,oeprnv-bahn-bus-ticket-sein-woerdener-hessen-300.html	Kenntnisnahme	
			14.4 / S. 243		Übersichtskarten	Ja, zur Alternativ-RTS , jedoch fehlt komplett die RTO.	Kenntnisnahme	s.o.
						Karte 7: Es zeigt sich deutlich, wie wenig entwickelt Offenbachs Süden ist (Buchrain, Lauterborn, Spindlinger Landstraße)	Kenntnisnahme	
						Es fehlt komplett die RTO, den MKK sowie die Stadt und den Kreis Offenbach untereinander verbinden soll, wie von der Landesregierung vorgesehen	Kenntnisnahme	s.o.
						Der Pro Bahn Frankfurt hat kürzlich beschlossen, dass die zuständigen Behörden und Ämter die Planung der Projekte der "rechten" RTS sowie der RTO starten. Die echte RTS ist die Verlängerung der RTW von ihrer geplanten Endhaltestelle Neu-Isenbur bis nach Seligenstadt , wodurch sie mit der Offenbachbahn verbunden wird	Kenntnisnahme	
						die RTO soll in Heusenstamm starten, über Offenbach-Ost und Maintal in die Wetterau fahren, also in die künftigen Wachstumsregionen des Rhein-Main-Gebiets. Die RTO eröffnet gerade der Stadt Offenbach die Möglichkeit, ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt 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 anmeldet, hier muss der Arbeitgeber aktiv werden.	Kenntnisnahme	
						Die Ersetzung der Dieselsebusse durch E-Busse findet absolute Zustimmung	Kenntnisnahme	
					Ein Teil der Einsparmaßnahmen konnte durch Verdichtungen bei den Bussen X92 und 551 aufgefangen werden	Kenntnisnahme		
					Die Einführung des Deutschlandtickets sollte auch intern zu einer Reduzierung des mit dem Tarifwesen verbundenen Aufwands führen, sodass sich die Mitarbeiter sinnvoller Aufgaben widmen können	Kenntnisnahme		
VCD Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Frankfurt/Main e.V. Regionalgruppe Rhein-Main		13.04.2023			Die Linienkürzungen in Offenbach mit dem fortgeschriebenen Nahverkehrsplan (2023-2027) zurückzunehmen, ist uneingeschränkt zu begrüßen. Unabhängig sind darüber hinaus neue Linienführungen und die vorgeschlagenen Angebotsenerweiterungen.	Kenntnisnahme		
			S. 152 ff, S. 179 ff		Planungen bei den Buslinien 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 Angebotes am Samstagvormittag (Seite 193) .	Kenntnisnahme		
					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		
				Hochwertiges ÖPNV-System	Einführung einer Expressbuslinie als Vorlaufbetrieb für ein höherwertiges ÖPNV-System wird begrüßt. Bedingung für diesen Vorlaufbetrieb ist, dass diese Expressbuslinie auf eigenen Trassen bzw. ÖPNV-Spuren unterwegs sein kann, da damit eine konsequent angewendete ÖPNV-Bevorzichtigung an Lichtzeichenanlagen auf den Linienwegen verbunden ist. Das Verkehrsmittel wird dadurch im Fahrplan zuverlässig und erhält zugleich kürzere Fahrzeiten. Ein Auslassen einzelner Bushaltestellen ("Halt an ausgewählten Haltestellen entlang 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		
					Zu beachten: Die Hochwertigkeit entsteht durch eine konsequent angewendete ÖPNV-Bevorzichtigung an Lichtzeichenanlagen auf den Linienwegen sowie durch die Nutzung von Eigentrasse bzw. ÖPNV-Spuren. Das Verkehrsmittel wird dadurch im Fahrplan zuverlässig und erhält zugleich kürzere Fahrzeiten. Da der Ausbau entsprechender ÖPNV-Spuren sowie der Vorrangschaltungen verkehrsmittelunabhängig stattfinden kann, sollte dieser Weg vor der Systementscheidung eingeschlagen werden. Es ist daher zu empfehlen im NVP eine Priorisierung der Einrichtung weiterer Busspuren/ÖPNV-Spuren sowie der Ausstattung 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.	
				Regionaltangente Ost	Vorteile Straßenbahn: bestehendes Straßennetz Frankfurt und Mitbenutzen dessen Infrastruktur (wie Verstärkten oder Bahn- bzw. Gleisbaueinrichtungen), das kann die Betriebskosten eines Offenbacher Straßenbahnbetriebs erheblich reduzieren. Bei BRT-/BHS-Netzen gibt es keine derartigen Vorteile. Deshalb wird sich für die Einführung eines Straßennetzes ausgesprochen, das mit demjenigen von Frankfurt verknüpft ist und zu dem eine Regionaltangente Ost in Form einer Schnellstraßenbahn zwischen Bad Vilbel, Frankfurt-Fechenheim, Offenbach, Neu-Isenburg, Dreieich und Langen gehört. Diese kann eine entsprechende Straßennahinfrastruktur innerstädtisch mitbenutzen.	Kenntnisnahme		
					Kein Verständnis dafür, dass nur auf die Regionaltangente Süd (RTS) gesetzt wird und nicht auch auf die Regionaltangente Ost (RTO) . Die RTO sollte von der Wetterau nach Offenbach führen und die wichtige Großstadt nicht auslassen. Als Präferenz wird der Regionale Nahverkehrsplan des RMV (RMVP 2030) verwendet. Dessen Aussagekraft ist jedoch kritisch zu hinterfragen, insbesondere die „ Vision* 2030 “. Das Konzept der Regionaltangenten , so wie es im RMVP 2030 vorgestellt wird, wird für infrastrukturell hochproblematisch bis nicht realisierbar gehalten. Dies betrifft insbesondere die Enpässe rund um Frankfurt-Süd und Frankfurt-Stadion .	Kenntnisnahme	s.o.	
					Eine Regionaltangente Ost sollte die Zentren von Bad Vilbel, Offenbach und Neu-Isenburg miteinander verbinden und nicht wie vom RMVP 2030 propagiert über Frankfurt-Ost und Frankfurt-Süd	Kenntnisnahme	s.o.	
					Vorschlag: Korridor zwischen Bad Vilbel (Verknüpfung zur S-Bahn und zum Regionalverkehr), Unfallklinikum Frankfurt, Frankfurt-Riederwald (U-Bahn), Frankfurt-Fechenheim (S-Bahn, Straßenbahn und Regionaltangente West und Busverkehr)	Kenntnisnahme	s.o.	
					Aus städtebaulichen und infrastrukturellen Gründen kann eine solche Regionaltangente Ost nur als niederflurige Straßenbahn mit möglichst hohem Anteil an ÖV-Trassen (zusammen mit Straßenbahnen oder Bussen) bzw. Eigentrasse geführt werden. Damit würden alle Probleme durch vorhandene Enpässe und der Übertragung von Störungen des Bahnnetzes entfallen!	Kenntnisnahme		
					Ausangabe für die schrittweise Realisierung können die Abschnitte Offenbach-Hauptbahnhof – Offenbach-Marktplatz – Frankfurt-Fechenheim sowie Frankfurt – Neu-Isenburg – Langen sein.	Kenntnisnahme		
					Für das Stadtgebiet Offenbach empfiehlt sich eine Führung durch den Citytunnel, da dieser noch Aufnahmekapazitäten hat, was aber im Raum Frankfurt-Oberrad und Frankfurt-Sachsenhausen teure	Kenntnisnahme		



Institut	Institut	Eingangsdatum	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung
				Regionaltangente Süd	Für das Stadtgebiet Offenbach empfiehlt sich eine Führung durch den Citytunnel, da dieser noch Aufnahmekapazitäten hat, was aber im Raum Frankfurt-Oberrod und Frankfurt-Sachsenhausen teure Ausbauten erzwingen wird. Für Offenbach ist daher keine weitere S-Bahn zum Flughafen interessant, stattdessen eine schnelle Regionalzugverbindung. Dementsprechend sollte die Stadt Offenbach auf eine Linie drängen, die über Frankfurt und Flughafen nach Wiesbaden verlängert wird. Eine solche Linie kann entweder durch den Fernbahntunnel oder ab Südbahnhof abzwiegend geführt werden.	Kenntnisnahme	
				RINVP versus Deutschlandtakt	Der Regionale Nahverkehrsplan des RMV ignoriert grundsätzlich die Entwicklung des Konzeptes „Deutschlandtakt“ und des gerade entstehenden vierten Gutachterentwurfs. Der Deutschlandtakt soll eigentlich im Gegenstromprinzip, die Vernetzung von Fern- und Regionalverkehr unter Berücksichtigung der infrastrukturellen und trassentechnischen Machbarkeit herstellen. Dies funktioniert aber nur, wenn sich die dazu aufgeforderten Länder direkt oder durch deren Aufgabenträger bzw. Gesellschafter der Aufgabenträger aktiv beteiligen. Veder vom Land Hessen noch vom RMV sind aktive Beteiligungsbestrebungen bekannt - im Gegenteil: Hier wird (wegen Nichtzuständigkeit des Landes bzw. völligem Desinteresse des Aufgabenträgers RMV) nichts eingebracht. Damit bleiben die Wünsche der Region und auch der Stadt Offenbach in der bundesweiten Landstrategie unberücksichtigt. Dem vorliegenden NVP ist zu entnehmen, dass mit Inbetriebnahme der nordmainischen S-Bahn der RE 55 generell nordmainisch und dadurch die RE 59 südmainisch geführt werden, was in Offenbach zu einer gleichmäßigeren Verteilung des Regionalverkehrs führen würde.	Kenntnisnahme	
				Ausbau Regionalverkehr Frankfurt-Offenbach-Hanau	Unter Berücksichtigung der Kapazitätsprobleme und der unklaren zukünftigen Taktagen des Fernverkehrs, kann diese Verbesserung für den Regionalverkehr nicht als dauerhaft gesetzt angesehen werden. Zwischen Hanau und Frankfurt sind mittelfristig zusätzliche Regionalzüge ins Kinzigtal und an den bayerischen Untermain zu führen, um die dortigen hohen Nachfragen abzuföhren. Auch deren Führung über Offenbach oder Maintal ist noch nicht klar zu benennen. Folge: Engpässe und Kreuzungskonflikte in Hanau Hbf und am Frankfurter Südbahnhof bestimmen zentral die nord- bzw. südmainische Führung der Züge. Insbesondere Züge aus Aschaffenburg nach Offenbach leiden unter solchen Konflikten und sind daher aus infrastrukturellen Zwängen möglichst zu vermeiden.	Kenntnisnahme	
				Fernbahntunnel / Ausbau Knoten Frankfurt	Es wird davon ausgegangen, dass der Hessen-Express – sofern es sich hier um eine besonders schnellen Regionalexpress handeln sollte – ohne Zwischenhalt zwischen Frankfurt Süd und Hanau Hbf verkehren wird. Dies betrifft insofern auch den HER als Nachfolger des aktuellen RE6 – der bereits heute Offenbach Hbf nicht bedient. 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 werden ab den östlichen Tunnelenden im Raum Kaiserlei und Frankfurt-Ost bis Hanau erheblich mehr Züge unterwegs sein. So dass die „Fernbahngleise“ eng werden und gegebenenfalls um eine abschnittsweise Erhöhung der Gleisanzahl erweitert werden müssen. Dies betrifft damit auch die Ortsdurchfahrt in Offenbach.	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 eingepreist werden, eine überschaubare Verände in Niederrhausen sowie der zweigleisige Streckenausbau nach Dietzenbach.	Kenntnisnahme	
				S-Bahnlinien S9	Hier wurden im vorliegenden NVP leider Grafik und Inhalte aus einem Entwurf übernommen, die bereits in der finalen Ausgabe relativiert wurden, vgl. Abbildung 104 "Netzgrafik S-Bahn Zielkonzept 2030" auf Seite 181 bzw. PDF-Seite 7 des Kapitels 9 gestrichelt dargestellt. In der Zukunftstrision (Kapitel 9) sind die S 9-Kurse aber über Mainz Hbf als S9 dargestellt (Abbildung 145, Seite 293 / PDF-Seite 6). https://www.rmv.de/officeadmin/documents/IDFst_RM_V_DE/De_RMVAufgaben_der_RMV_GmbH/Verbinder_Nahverkehrsplan/RNVP_Kapitel_9_DEPNV-Konzept.pdf https://www.rmv.de/officeadmin/documents/IDFst_RM_V_DE/De_RMVAufgaben_der_RMV_GmbH/Verbinder_Nahverkehrsplan/RNVP_Kapitel_9_Vision.pdf	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
					finaler RNVP: https://www.rmv.de/officeadmin/documents/IDFst_RM_V_DE/De_RMVAufgaben_der_RMV_GmbH/Verbinder_Nahverkehrsplan/RNVP_Kapitel_9_DEPNV-Konzept.pdf Konkret geht es um die ursprünglich vorgesehene, ersatzlose Streichung der S 9 im Abschnitt Rüsselsheim-Opelwerk – Mainz-Kastel – Wiesbaden Hbf. Die Beibehaltung ist jedoch auch im Interesse der Stadt Offenbach, da hierdurch die S 9 gestärkt wird und sich die Fahrgäste besser auf den gesamten Viertelstundentakt der S 2 und S 3 verteilen. Unabhängig von der Situation Offenbachs ist die ersatzlose Streichung einer relevanten Bahnverbindung im zentralen Ballungsraum Rhein-Main ohnehin zu missbilligen.	Kenntnisnahme	
					Eine zusätzliche Manöverung zwischen Mühlheim und Maintal kann Auswirkungen auf den ÖPNV, Pkw- und Radverkehr in Offenbach haben. Die Stadt sollte sich dazu positionieren.	Kenntnisnahme	Im VEP ist eine mögliche Manöverung als Fuß- und Radweg zwischen Offenbach und Fachsenheim benannt.
				Barrierefreiheit	Die Fortschritte im Bereich Barrierefreiheit im ÖPNV werden anerkannt. Abgesehen von zwei Haltestellen ist hier demnach alles komplett umgestellt. Der hohe Anspruch an Barrierefreiheit sollte weiterverfolgt werden, insbesondere am Hauptbahnhof.	Kenntnisnahme	
				Beschleunigung	Die angesprochenen Beschleunigungsmaßnahmen werden unterstützt. Jedoch Wunsch nach einer konkreten Liste.	Kenntnisnahme	
				On-Demand-Verkehr	Der Abschnitt ist sehr skeptisch formuliert. Die Bedenken werden geteilt und aus diesen Gründen wird von einer Einführung in Offenbach abgeraten.	Kenntnisnahme	
				Bike-sharing	Die Idee, Bike-sharing 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	
				Fensterflächenverbung	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 RMV-Broschüre zu Mindeststandards für Busse im RMV verwiesen. Dort heißt es auf Seite 18: „Fensterflächen, Türen und Fahrzeugfront bleiben frei von Werbung, da freie Sicht und Sicherheit für die Fahrgäste oberste Priorität haben.“ Auch der neue NVP für den Kreis Offenbach legt in den Fahrzeuganforderungen (Anlagenband, Punkt 4.2) folgendes fest: „Fahrgästen ist eine freie Sicht aus den Fenstern zu gewährleisten, und die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste dürfen nicht negativ beeinflusst werden (aus dem Fahrzeug muss der Blick nach außen auch bei Dunkelheit und bei Niederschlag grundsätzlich gewährleistet sein). Eine Beklebung der Fahrzeugscheiben ist daher ebenso unzulässig wie eine Vollbeklebung der Busse.“	Kenntnisnahme	
Regionalverband Frankfurt/Rhein/Main		06.04.2023	3.3 / S. 19 ff 6.17 S. 72 ff	Relevante Rahmenpläne	Hier sollte auch der Regionalplan Südhessen/ 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 ÖPNVG Hessen). Der wie selbstverständlich verwendete Begriff der öffentlichen Mobilität wird derzeit wissenschaftlich diskutiert und ist im NVP nicht präzise definiert.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
				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 Maßnahmen und welcher Verbindlichkeit gesteuert werden. Dies betrifft unter anderem privatwirtschaftlich organisierte Angebote, die Gewinninteressen unterliegen und nicht allgemein zugänglich sein müssen. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass ergänzende Mobilitätsangebote nicht nur Marktpotenziale des ÖPNV erhöhen und als Zubringer zum ÖPNV dienen, sondern auch in Konkurrenz zu diesem stehen und die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV mindern. Die zusätzlichen Angebote sollten daher hinsichtlich ihrer Wirkung auf den ÖPNV sorgfältig geprüft werden.	Kenntnisnahme	Die Bedarfe werden bei der Umsetzung weiterer neuer Angebote sorgfältig geprüft.



Institution	Institut	Eingangsdatum	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung
Frankfurt/Rhein Main			6.1 / S. 72 ff		Der wie selbstverständlich verwendete Begriff der öffentlichen Mobilität wird derzeit wissenschaftlich diskutiert und ist im NVP nicht präzise definiert.	Kennzeichnung	
				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 Maßnahmen und welchen Verbindlichkeiten getreuert werden. Dies betrifft unter anderem privatwirtschaftlich organisierte Angebote, die Gewinninteressen unterliegen und nicht allgemein zugänglich sein müssen. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass die ergänzenden Mobilitätsangebote nicht nur Marktpotenziale des ÖPNV erhöhen und als Zubringer zum ÖPNV dienen, sondern auch in Konkurrenz zu diesem stehen und ihn somit schwächen können. Die jeweiligen Bedarfe sollten daher hinsichtlich ihrer Wirkung auf den ÖPNV sorgfältig geprüft werden.	Kennzeichnung	Die Bedarfe werden bei der Umsetzung weiterer neuer Angebote sorgfältig geprüft.
			9.2.3 / S. 171 ff	Ausstattung weiterer Haltestellen mit ergänzenden Mobilitätsangeboten und Weiterentwicklung von Mobilstationen	Aus der identischen Maßnahmenliste (wie Karte 5 im Anhang Intermodale Verknüpfungspunkte mit unter anderem sechs Mobilstationsstationen) auf Seite 173 wird nicht deutlich, ob weitere Standorte zu Mobilstationen entwickelt werden sollen. Es wird vorgeschlagen, eine dahingehende Gestaltung auch für die Bahnhöfe Offenbach Ost und Hauptbahnhof vorzunehmen und die dort bereits vorhandenen Angebote zu bündeln. Die gesamte Maßnahme sollte stärker konkretisiert und hinsichtlich ihrer Aufgaben und Verbindlichkeiten für die jeweiligen Akteure differenziert werden. In einem multimodalen öffentlichen Mobilitätssystem sollte durch geeignete Maßnahmen sichergestellt sein, dass die ergänzenden Mobilitätsangebote allgemein zugänglich sind und dem Gemeinwohl dienen. Grundsätzlich werden die formulierten Maßnahmen begrüßt, im Speziellen die Forderung der Schnittstellen der einzelnen Verkehrsmittel, die ein flexibles und nachhaltiges Mobilitätsangebot zum Ziel haben. Die Einbeziehung der Bahnenlinie und verschiedener Konzepte ist als positiv zu bewerten.	Berücksichtigung	Es handelt sich um eine Prüfung. Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
				Betriebliches Mobilitätsmanagement	Der Ausbau von Kooperationen mit Unternehmen in Bezug auf Carsharing ist zu begrüßen. Hierzu bedarf es weiterer Abstimmungen der Netzwerkpartner NIO, Ium GmbH, kvqDF und der IHK im Rahmen des laufenden Projekts „Besser zur Arbeit“.	Kennzeichnung	
				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.	Kennzeichnung	
				Mobilstationsstationen	Mobilstationsstationen können besonders in Kombination mit und an Quartiersparkhäusern die nähere Mobilität in der Stadt sicherstellen und den Parkdruck mindern. Solche Konzepte sollten auch für die Stadt Offenbach geprüft werden.	Kennzeichnung	
				Hauptbahnhof	Die im NVP 2017-2023 angestrebten Maßnahmen in Bezug auf Bike + Ride, Carsharing und Fahrradverleihsystem wurden bedauerlicherweise nur teilweise umgesetzt. Hier bedarf es einer Stärkung des multi- und intermodalen Verkehrs, die im NVP nicht in Betracht gezogen werden sollte.	Kennzeichnung	
				Verlängerung Straßenbahnlinie 16	Die Stadt Offenbach wird in dem Vorhaben, die im Zuge der Machbarkeitsstudie entwickelten Maßnahmen am Offenbacher Hauptbahnhof schnellstmöglich 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.	Kennzeichnung	
				Vernetzung und strategische Planung	Die Idee einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 16 durch das Offenbacher Stadtgebiet wird weiterhin unterstützt. Die Attraktivität der Offenbacher Innenstadt, je nach Linienführung des Hauptbahnhofes und die Anbindung an den Halten Offenbach, würden dadurch gestärkt. Auch für die Frankfurter Stadteile Fachsenheim und Oberndorf wäre eine verbesserte Anbindung aufwendend. Eine leistungsfähige Straßenbahn zwischen Frankfurt und Offenbach wird die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöhen und kann für viele Verbindungen eine echte Alternative zum Auto sein. Nachdem die Verlängerung der Straßenbahnlinie bereits in der vorherigen Auflage des NVP thematisiert wurde, sollte das Thema zeitnah vorangetrieben werden. Hierzu zählt die Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie und die Festlegung eines Trassenverlaufs.	Kennzeichnung	
					Um die Vernetzung innerhalb der Metropolregion Frankfurt Rhein-Main voranzutreiben und langfristig gemeinsam Projekte umzusetzen, bedarf es eines verkehrsträger- und länderübergreifenden, umsetzungsorientierten Mobilitätsentwicklungskonzepts. Dieses wird durch das Land Hessen initiiert. Die Stadt Offenbach sollte sich aktiv in diesen Prozess einbringen.	Kennzeichnung	
		Der verkehrsmittelübergreifende Ansatz, der sich in einigen Maßnahmen wiederfindet, wird als positiv bewertet. Allerdings ist hier eine engere Zusammenarbeit mit den Nachbarcommunen unbedingt erforderlich.	Kennzeichnung				
		Zur Struktur und dem Umfang des NVP wird angemerkt, dass der inhaltliche Aufbau nicht sofort schlüssig scheint, einzelne Themen nicht ausreichend miteinander verknüpft werden und ein einfacher Überblick über den Inhalt fehlt.	Kennzeichnung				
		Eine Straffung der Inhalte erleichtert die Lesbarkeit und fördert das Verständnis und damit die Akzeptanz für die Planinhalte.	Kennzeichnung				
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH		21.04.2023			Aktuell überplant traffiQ das gesamte lokale 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.	Kennzeichnung	
					Ausgehend von den bestehenden Buslinien wird der Wunsch 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 Deutscherbrücke – Kaiserlei steht hierbei auch in Prüfung. Ein Weiterbetrieb in der heutigen Form scheint hierbei durchaus fraglich.	Berücksichtigung	Die Verdichtung der Linie 41 wird als Prüfungspunkt 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 Fiederhöfe. Vorgeschlagen wird die Führung einer Offenbacher Linie (z.B. Linie 120) in der Relation Haupt-Deutscherbrücke – Kaiserlei, Frankfurt Fiederhöfe. Auk der Linie 103 wird in Richtung Prüfung 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.	Kennzeichnung	Es ist aktuell keine Verlängerung einer weiteren Linie über die A 661 nach Frankfurt geplant.
			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?	Kennzeichnung	Der 30 Min.-Takt ist bereits vorhanden.
			7 / S. 103	Analyse des Mobilitätsangebots	An der Stadtgrenze Offenbach gibt es nur zwei Straßenbahnlinien.	Berücksichtigung	Es sind weiterhin die bisherigen Verkehrszeiten TVZ, NVZ und SVZ vorgesehen. Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.1 / S. 104	Organisationsstruktur	Tabelle 15: traffiQ GmbH ist nicht der korrekte Name der Gesellschaft, korrekt ist traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.1.1 / S. 105	SPNV-Angebot	Tabelle 15: N16 ist keine Straßenbahn – sondern eine Buslinie.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			7.3.1 / 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.
			8.3 / S. 198	Linie 551	Die Linie 551 verkehrt inzwischen auch in den Zeiträumen, für die Mo-Fr ein T60 zwischen Hauptbahnhof und Gavenbruch angegeben ist, im T30. Am Samstag wird der T30 nicht nur bis Enkheim, sondern bis Bad Vilbel angeboten. Sonntags wird zwischen 12 und 18 Uhr ein T30 zwischen Hauptbahnhof und Enkheim angeboten.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			8.3.7 / S. 197	Linie 45	Linie 45 verkehrt nur Fr (nicht Mo-Fr) und nicht mehr wie früher die Linie 481 zum Flektorck, sondern Deutscherbrücke – Südbahnhof – Großer Hasengrad.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
8.3.7 / S. 200	Linie 137	Die Linie 137 wird im Laufe des Jahres 2024 eine neue Linienführung erhalten und das Offenbacher Stadtgebiet nicht mehr berühren.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.			
14 / 4.	Übersichtskarten	Karten 1 und 6: Die im Bereich der Haupt-Junkers-Straße dargestellte Linie 560 gibt es nicht mehr.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.			



Institution	Institutio	Eingangsdatu	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung
			14 f. 4.	Übersichtskarten	Karten 1 und 6. Die im Bereich der Hugo-Junkers-Straße dargestellte Linie 560 gibt es nicht mehr.		
Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH		25.04.2023	3.3.9 / S. 30	Relevante Rahmenpläne	In der Auflistung fehlt die Verstärkerlinie Y32, welche künftig Leistungen des bisherigen Stadtbusses Mühlheim abdeckt und zudem die Verstärkerfahrten im Schülerverkehr beinhaltet. Es ist vorgesehen, auch Schülerekurse der bisherigen Linie Y20 zu integrieren, die zum Teil auf Offenbach Stadtgebiet verkehren. Bitte, die Linie in die Auflistung entsprechend aufzunehmen und „In Zuständigkeit der kvGD“ zu ergänzen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst. Eine Mitfinanzierung der Stadt Offenbach für Leistungen der Linien Y32 und X32 auf Offenbacher Stadtgebiet ist derzeit nicht absehbar. Die Abstimmung der interkommunalen Vereinbarung erfolgt derzeit.
			6.3.4 / S. 87	Bedienung im ÖPNV	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 Oberthausen durch die Linien DF-327/X32. Bitte um Ergänzung „in Zuständigkeit der kvGD“. Ebenso sollte die geänderte Taktung gemäß NVP wie bei allen anderen Linien übernommen werden. Tabelle 9: Für den Bedienungskorridor Heusenstamm nach Offenbach wird in der HVZ ein T30 und der TVZ ein T60 angegeben. Mit Blick auf die S-Bahnrelation der Linie S2 zwischen Heusenstamm und Offenbach müsste hier für die HVZ unter der Woche ein TR und für die TVZ ein T30 angegeben werden an allen anderen Tagen durchgehend ein T30.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.1 / S. 154	Handlungsfeld Netz und Angebot	Beim verbesserten Bedienkonzept und der veränderten Linieneführung im Bestandskonzept ist zunächst der Zeitkorridor bis Dezember 2025 zu sehen. Eine Fortführung des Bestandskonzeptes über Dezember 2025 hinaus wird nicht befürwortet. Eine Kürzung/Entfall des Linieneweges auf Kreisgebiet sollte auf jeden Fall im NVP der Stadt Offenbach formuliert werden, die genaue Ausgestaltung kann in Form eines Prüfauftrages verankert werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.2.1 / S. 158		Wäre bei den beteiligten Akteuren in diesem Fall nicht auch die kvGD aufzuführen? Bitte um Ergänzung.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
			9.3.1 / S. 193	Liniensteckbriefe	Bei der Prüfung der Umsetzung eines neuen Bedienungskonzeptes auf der Linie 120 ist ergänzend anzuführen, dass der NVP 2022 ff. des Kreises Offenbach keine Fortführung und Mitfinanzierung des Bestandskonzeptes der Linie 120 vorsieht und aus diesem Grund ein neues Konzept zwischen den Beteiligten abgestimmt werden muss. Sollte an dieser Stelle keine Einigung erzielt werden, ist ein Linieneende an der jeweiligen Gebietskörperschaft umzusetzen. Aus diesem Grund wird angeregt, das Bestandskonzept der Linie 120 im gesamten NVP 2023- 2027 zeitlich befristet bis Dezember 2025 zu vermerken.	Kenntnisnahme	
			9.3.1 / S. 196		Detaillierte Angaben zur Finanzierungsregelung einer Linie sind zudem kein Bestandteil eines Nahverkehrsplanes. Aus diesem Grund wird darum gebeten, die Formulierung „Die Finanzierung von darüber hinaus gehenden Falltenangeboten ist daher vom Kreis Offenbach zu tragen“ zu entfernen und durch die Formulierung „Grundsätzlich steht man diesem zusätzlichem Schnellbusangebot offen gegenüber, weitere Details zur Einführung sind bilateral abzustimmen“ zu ersetzen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst. Zur Mitfinanzierung von Leistungen s.o.
			9.3.1 / S. 198-199		Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Zuge des verbesserten Bedienungskonzeptes auf der Linie 120 bis zum Dezember 2025 keine Ausweitungen in der NVZ und SVZ auf dem Kreisgebiet Offenbach vorgesehen sind, ebenso keine Taktverdichtung in der HVZ. Aktuell ist der Korridor Mühlheim – Oberthausen in der NVZ und SVZ durch den On-Demand-Service „Hopper“ bedient. Es wird vorbehalten, den On-Demand-Service für ein verbessertes Bedienungskonzept auch zu anderen Zeiten interkommunal einzusetzen bzw. bei starker Nachfrage in diesen Zeiten ein ergänzendes Busangebot über die Linie DF-32 einzusetzen.	Kenntnisnahme	
					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.
					Für die Linie DF-37 ist gemäß NVP 2022 ff. 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 Beteiligten abgestimmt werden sollte.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
					Für die Linie S510/33 in Zuständigkeit des RMV ist gemäß NVP 2022 ff. 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 Seite 203 erscheint nicht ausreichend.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst. Zur Mitfinanzierung von Leistungen gilt: sinngemäß die Aussage zu den Linien Y32 und X32.



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