Einfach nah!

kvgOF
Kreisverkehrsgesellschaft
Offenbach mbH

Partner im RMV

Impressum

Auftraggeber:

kvgOF
Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH
Masayaplatz 1
D-63128 Dietzenbach
Tel. 06074 69669 0, Fax 06074 69669 109 0
www.kvgof.de

Marcell Biederbick, Klaus Böttcher, Andreas Maatz

Bearbeitung durch:

KCW GmbH
Bernburger Straße 27, D-10963 Berlin
Tel.: 030 4081768–60, Fax: 030 4081768–61
info@kcw-online.de; www.kcw-online.de

Dr. Sylvie Grischkat, Dr. Axel Stein

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

Maik Bock, Frank Büsch, Jule Engelmann

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.

ENTWURF Anhörung Mai 2022
Stand: 12.05.22

Inhalt

1 Der neue Nahverkehrsplan – Plan für die Mobilität der Zukunft im Kreis Offenbach 5
1.1 Welche Aufgabe hat der Nahverkehrsplan? 6
1.2 Wer macht mit und wie gehen wir vor? 8
1.3 Wer ist die kvgOF und was macht sie? 10

2 Welche Herausforderungen kommen auf uns zu? 13
2.1 Welche Rahmenbedingungen berücksichtigen wir? 13
2.2 Wie gestaltet sich unser Raum? 37
2.3 Wie sind wir unterwegs und wohin? 43
2.4 Wieviel Verkehr leisten wir uns? 47
2.5 Künftige Entwicklungen 48
2.6 Herausforderungen für die künftige Gestaltung des Mobilitätssystems im Kreis Offenbach 49

3 Diese Ziele wollen wir erreichen 52
3.1 Grundsätzliche Ziele 52
3.2 Handlungsziele für die Ausgestaltung des Mobilitätsangebotes im Kreis Offenbach: Zielsetzungen für ein multimodales Mobilitätssystem 54

4 Diese konkreten Anforderungen und Standards legen wir fest 64
4.1 Handlungsfeld Netz und Angebot 65
4.2 Handlungsfeld Betrieb 78
4.3 Handlungsfeld Infrastruktur 93
4.4 Handlungsfeld Service (Vertrieb und Kundenservice) 106
4.5 Querschnittsthema Barrierefreiheit 117
4.6 Prozessthema Organisation 124
4.7 Prozessthema Finanzierung 125

5 Wo stehen wir heute? 126
5.1 Überblick über die aktuelle Situation 126
5.2 Umsetzung des NVP 2016 ff: Was haben wir erreicht? 127
5.3 Handlungsbedarf für die Weiterentwicklung 138

6 Diese Projekte und Themen gehen wir an 140
6.1 Handlungsfeld Netz und Angebot 141
6.2 Handlungsfeld Betrieb 162
6.3 Handlungsfeld Infrastruktur 170
6.4 Handlungsfeld Service 179
6.5 Querschnittsthema Barrierefreiheit 182
6.6 Prozessthema Organisation: Prozesse und Zuständigkeiten 187

6.7 Prozessthema Finanzierung: Prozesse und Zuständigkeiten 189
6.8 Bewertung und Wirkung 190
6.9 Teilraumbezogene Darstellung der Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Angebot und Linienbündelung 195
6.10 Umsetzungsplan für Projekte und Prüfaufträge 218
6.11 Konzept zur Linienbündelung 224

7 Blick in die Zukunft: Was ist zu tun? 227

Abbildungsverzeichnis 229

Tabellenverzeichnis 232

Quellenverzeichnis 233

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
B+R	Bike+Ride (Fahrradabstellplätze für Umsteiger auf den ÖV)
BEV	Battery Electric Vehicle (Batteriefahrzeug)
Bf.	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BPNV	Buspersonennahverkehr
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa / etwa
CO2	Kohlenstoffdioxid
CVD	Clean Vehicle Directive
DIN	Deutsche Industrienorm
EEBC	European Electrical Bus Company GmbH
e.V.	eingetragener Verein
EU	Europäische Union
EUR	Euro
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle (Brennstoffzellenfahrzeug)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Fr	Freitag
ggf.	Gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
H_2	Wasserstoff
Hbf.	Hauptbahnhof
HÖPNVG	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
km	Kilometer
Kfz	Kraftfahrzeug
kvgOF mbH	Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH
LED	Leuchtdiode
LIS	Ladeinfrastruktur
m	Meter
mm	Millimeter
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo	Montag
Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride (Pkw-Langzeitparkplätze für Umsteiger auf den ÖV)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
s.	siehe
Sa	Samstag
So	Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
T30	Halbstundentakt

T60	Stundentakt
T120	Zweistundentakt
TVZ	Tagesverkehrszeit
u.a.	unter anderem
v.a.	vor allem
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO (EG)	Vorordnungen des Europäischen Parlaments
WE	Wohneinheiten
WLAN	Wireless Local Area Network
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
z.B.	zum Beispiel

1 Der neue Nahverkehrsplan – Plan für die Mobilität der Zukunft im Kreis Offenbach

Der neue Nahverkehrsplan (NVP 2022 ff.) beschreibt die Herausforderungen, die im Kreis Offenbach für die künftige Entwicklung des multimodalen Mobilitätsangebotes 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 mit einem Umsetzungsplan hinterlegt.

Die Erarbeitung des NVP 2022 ff. ist eingebettet in ein umfangreiches Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren mit zahlreichen Akteuren (u.a. Städte und Gemeinden, Regionalverband Frankfurt Rhein-Main, Rhein Main Verkehrsverbund (RMV), IHK Offenbach, Kreis Offenbach, Hessen-Mobil, Hochschule Darmstadt und IVM sowie benachbarte Aufgabenträger). Begleitet wurde der Erarbeitungsprozess von einem Fachbeirat mit Vertretern von Mobilitätsdienstleistern, Beratungsunternehmen, ÖPNV-Aufgabenträgergesellschaften und der Hochschule Darmstadt.

Der Fachbeirat hat in seinem Statement „Mobilitätswende entschieden vorantreiben“ Herausforderungen an die zukünftige Gestaltung des Mobilitätssystems im Kreis Offenbach formuliert. Das Statement des Fachbeirates ist in Kapitel 2.6 dargestellt, wesentliche Aussagen darin sind:

„Der Nahverkehr im Kreis Offenbach hat bereits jetzt, aber auch mittel- bis langfristig große Herausforderungen zu bewältigen. Um dies zu erreichen, sind gewaltige Anstrengungen auf allen Ebenen notwendig und erfordern neben der angestoßenen Antriebswende auch eine deutliche Verlagerung vom Pkw-Verkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr). Wichtige Handlungsfelder sind:

- Deutliche Forcierung des Infrastrukturausbaus auf Schiene und Straße und Verbesserung der Betriebsqualität
- Umsetzung der Antriebswende bei den verschiedenen Mobilitätsangeboten im Kreisgebiet mit unterschiedlichen Anforderungen
- Etablierung und Weiterentwicklung des Einsatzgebietes und der Funktion des „Hopper“ und bestmögliche Abstimmung der verschiedenen ÖPNV- und Mobilitätsangebote im Kreisgebiet
- Entwicklung und Einsatz von Mobilitätsstationen und neuer Mobilitätsangebote (u. a. Sharing-Angebote, autonome Fahrzeuge)“

1.1 Welche Aufgabe hat der Nahverkehrsplan?

Nach § 5 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (HÖPNVG) sind die Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dafür zuständig, lokale Nahverkehrspläne (NVP) aufzustellen. Im Kreis Offenbach nimmt die Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvgOF) als Aufgabenträgerorganisation des Kreises diese Aufgabe wahr.

Der vorliegende Nahverkehrsplan für den Kreis Offenbach 2022-2027 ist die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2016ff. In dem seinerzeitigen Erarbeitungsprozess wurden ein Leitbild Mobilität für die Menschen im Kreis Offenbach entwickelt und damit die Weichen für die Gestaltung eines zukunftsfähigen Mobilitätsangebotes gestellt. Diese grundlegenden Rahmenpläne mit den darin beschriebenen wesentlichen Anforderungen für die öffentlichen Verkehrsangebote besitzen weiterhin Gültigkeit, sind jedoch aufgrund der vielfältigen neuen Entwicklungen im Mobilitätssektor gemäß des HÖPNVG alle fünf Jahre zu überprüfen, ggf. zu aktualisieren und fortzuschreiben. Daher initiierte die kvgOF die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2022 ff. mit den nachfolgenden Zielen:

- Überarbeitung und Weiterentwicklung der Leitlinien und Zielsetzungen für die Gestaltung der Mobilitätsangebote im Kreis Offenbach.
- Vertiefende Betrachtung dieser Schwerpunktthemen im neuen NVP 2022 ff.:
  - Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit
  - Infrastruktur
  - Qualität
  - Elektromobilität
  - Vertrieb und Kundenservice
  - Mobilität der Zukunft
  - Finanzierung und Organisation
- und – daraus abgeleitet – Verankerung der relevanten Anforderungen und Maßnahmen im fortzuschreibenden NVP (z. B. für anstehende Vergabeverfahren).

Ein weiteres Ziel des vorliegenden Nahverkehrsplanes ist es, die seit 2016 erfolgten Entwicklungen und gesetzlichen Anforderungen aufzunehmen und für den Kreis Offenbach die Umsetzung aufzuzeigen. Dies betrifft, neben der Umsetzung der Barrierefreiheit nach § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), der Umstellung der Busse auf „saubere“ Antriebe nach dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) auch die Frage, welchen Beitrag der ÖPNV zur Erreichung von Klimaschutzzielen leisten kann. Konkret sollen mehr Menschen zum Umstieg auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) bewegt werden. Dazu soll geprüft werden, wie (neue) Mobilitätsangebote wie z. B. On-Demand-Verkehre und das Fahrrad besser mit dem Kern-ÖPNV verknüpft werden können. Diese Entwicklungen sorgen zunächst für Rückenwind für den ÖPNV, der jedoch stark ausgebremst wurde durch die Corona-Pandemie, aufgrund derer seit März 2020 auch im Kreis Offenbach Rückgänge im Fahrgastaufkommen des ÖPNV zu verzeichnen sind. In dieser Gemengelage gilt es, ein für die Menschen des Kreises attraktives und verlässliches Beförderungsangebot zu schaffen, so dass sich möglichst bald die Fahrgastzahlen wieder einpendeln und neue Fahrgäste gewonnen werden können.

Im vorliegenden NVP für den Kreis Offenbach erfolgt

- eine Bestandsaufnahme auf Grundlage der im Zeitraum der Bearbeitung der Analyse zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans verfügbaren, aktuellen Daten und Informationen
- eine Anpassung der Ziele,
- eine Anpassung des Fahrplanangebots und
- eine Berücksichtigung der neuen Angebote und Herausforderungen (u.a. Hopper, Mobilitätsstationen).

Anschließend werden Anforderungen für die Qualität des ÖPNV und für seine Weiterentwicklung definiert. Darauf aufbauend erfolgt eine Analyse der Angebotsqualität sowie ein Maßnahmenkonzept, welches Ideen zur Verbesserung, Attraktivierung und Optimierung des ÖPNV darstellt sowie aufzeigt, wie diese organisatorisch umgesetzt werden können.

Im vorliegenden NVP 2022 ff. wurde eine veränderte Gliederungsstruktur gegenüber dem vorherigen NVP gewählt, um eine bessere Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit der einzelnen Arbeitsschritte und Themenfeldern zu erzielen.

1.2 Wer macht mit und wie gehen wir vor?

Der Prozess zur Erstellung des Nahverkehrsplans wurde neben der intensiven und kontinuierlichen Abstimmung zwischen dem Aufgabenträger und dem Gutachterteam von mehreren Gremien begleitet, die unterschiedliche Aufgaben im Prozess wahrnahmen:

Aufgabe	Teilnehmende	Sitzungen
Fachbeirat		
Einbringen fachlicher Expertise in Bezug auf Ausrichtung und Inhalte	Vertreter von Mobilitätsdienstleistern, Beratungsunternehmen, Aufgabenträgergesellschaften und der Hochschule Darmstadt	08.03.2021 27.09.2021 August / September 2022
Lenkungskreis		
Aufnahme und Abstimmungen regionaler Planungen, Hinweise und Anregungen	Regionalverband FrankfurtRhein-Main, RMV, IHK Offenbach, Kreis Offenbach, Hessen-Mobil, Hochschule Darmstadt und IVM	16.03.2021 Mai 2022
Regionalkonferenzen West – Mitte - Ost		
Aufnahme lokaler Anregungen und Hinweise und Abstimmung von Detailplanungen vor Ort	Städte und Gemeinden im Kreis Offenbach sowie benachbarte Aufgabenträger	Jeweils Konferenzen im Mai und November 2021

Tabelle 1: Begleitende Gremien bei der Erstellung des Nahverkehrsplans

Sämtliche Sitzungen fanden aufgrund der Pandemie in Form von Videokonferenzen statt. Während Fachbeirat und Lenkungskreis den Prozess vorrangig auf übergeordneter Ebene begleitet haben (u. a. im Hinblick auf Themen, Herausforderungen, Ausrichtung des NVP), wurden in den Regionalkonferenzen die ausgearbeiteten Planungskonzepte mit den jeweiligen lokalen Akteuren besprochen und abgestimmt. Aufgrund der Vielzahl der im Kreis vorhandenen Akteure wurden die Regionalkonferenzen in folgende Teilräume mit nachfolgenden Teilnehmern unterteilt:

- Teilraum „Ost“: Hainburg, Stadtwerke Rodgau, Mainhausen, Seligenstadt, Kreis Aschaffenburg, KVG Main-Kinzig, LNO Hanau
- Teilraum „Mitte“: Dietzenbach, Stadtwerke Dietzenbach, Heusenstamm, Mühlheim, Stadtwerke Mühlheim, Obertshausen, Rödermark, DADINA, NIO
- Teilraum „West“: Langen, Stadtwerke Langen, Neu-Isenburg, Stadtwerke Neu-Isenburg, Dreieich, Verkehrsbetriebe Dreieich, Egelsbach, traffiQ, LNVG Kreis Groß-Gerau

Mit den Gemeinden fanden darüber hinaus jeweils bilaterale Abstimmungen statt, ebenso mit Vertretern des RMV.

Der Aufsichtsrat der kvgOF wurde am 02.12.2021 über den Stand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans informiert.

Ein Berichtsentwurf wurde am 26.04.2022, xx.xx.2022 und 12.05.2022 im Aufsichtsrat, im Fachbeirat und Lenkungskreis vorgestellt. Danach startete das formelle Beteiligungs- und Anhörungsverfahrens im Sinne von §14 Abs. 7 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes.

Die Anregungen und Stellungnahmen wurden abgewogen und ggf. in den Entwurf eingearbeitet. Am xx.xx.2022 wurde der Nahverkehrsplan durch den Kreistag beschlossen.

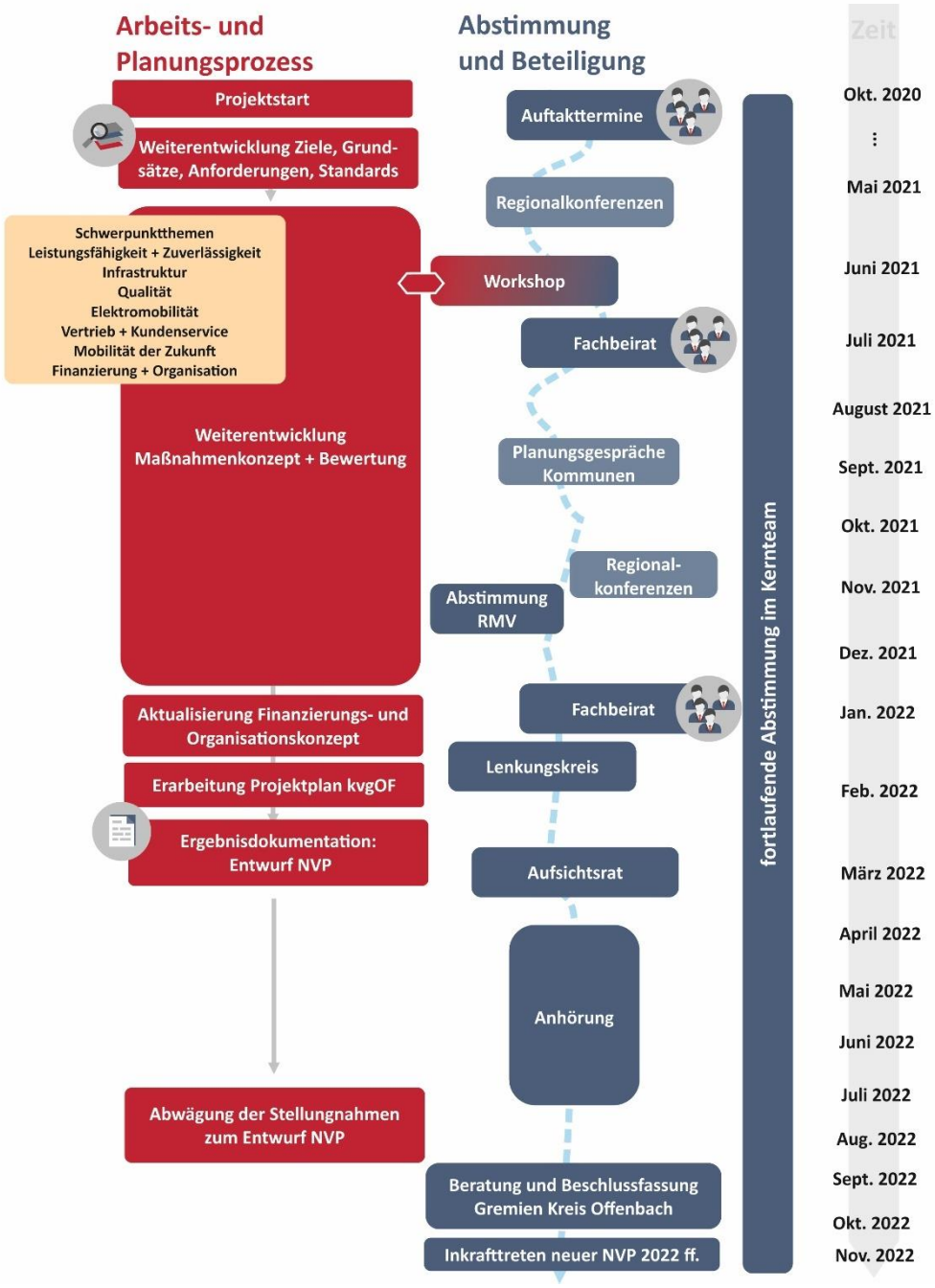


Abbildung 1:Zeitplan für die Fortschreibung des lokalen NVP des Kreises Offenbach 2022 ff. (Stand: Februar 2022)

1.3 Wer ist die kvgOF und was macht sie?

Die kvgOF ist die für den Kreis Offenbach zuständige Lokale Nahverkehrsorganisation und nimmt damit eine vermittelnde Funktion zwischen der Politik-Ebene und den Verkehrsunternehmen wahr (s. Abbildung 2). Sie ist auf der Regie-Ebene zuständig für das lokale ÖPNV-Leistungsangebot und setzt damit die politischen Vorgaben des Kreises Offenbach um. Die Verkehrsunternehmen bzw. Mobilitätsdienstleister sind als Leistungsersteller auf der Unternehmensebene über einen Verkehrsvertrag mit der kvgOF verbunden (in der Grafik des RMV ist für den Kreis Offenbach der Hopper als Bedarfsverkehrsangebot auf der Ersteller-Ebene noch zu ergänzen).

Abbildung 2:3-Ebenen-Modell im RMV [RMV, 2020];
SPNV = Schienenpersonennahverkehr; BPNV = Buspersonennahverkehr

Die kvgOF plant das lokale Busliniennetz im Kreisgebiet und stimmt das Angebot mit den weiteren ÖPNV-Angeboten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im regionalen Buslinienverkehr ab (für beides ist der RMV der zuständige Aufgabenträger). Sie erstellt den kreisweiten Fahrplan, kümmert sich um die Finanzierung der Angebote und führt Ausschreibungen für die Vergabe der Verkehrsdienstleistungen durch. Dabei arbeitet die kvgOF eng mit den Kommunen des Kreises und mit lokalen Verkehrsbetrieben (sechs Stadtwerke mit eigenen Stadtbussystemen) sowie mit dem RMV und den benachbarten Aufgabenträgern zusammen.

In sechs Kommunen sind eigene Stadtverkehre vorhanden, die durch die städtischen Partner (Stadtwerke Dietzenbach, Verkehrsbetriebe Dreieich, Stadtwerke Langen, Stadtwerke Mühlheim am Main, Stadtwerke Neu-Isenburg, Stadtwerke Rodgau) organisiert werden (s. Tabelle 2).

RMV	S	RB	RE	551	653	662	679	652
	X 17	X 18	X 19	X 64	X 74	X 83	N71	N72
kvgOF	58	OF-32	OF-85	OF-86	OF-87	OF-91	OF-92	OF-95
	V95	OF-96	OF-97	OF-99	Hopper	AST-35	AST-38	

Städtische Partner Stadtwerke Dietzenbach	OF-56	OF-57							
Verkehrsbetriebe Dreieich	OF-64	OF-67	AST OF-68	AST OF-69					
Stadtwerke Langen	OF-65	OF-71	OF-72	OF-73	OF-75	AST OF-76	AST OF-77	OF-78	OF-79
Stadtwerke Mühlheim am Main	OF-31	OF-32	AST OF-35	AST OF-38					
Stadtwerke Neu-Isenburg	OF-51	OF-52	OF-53	OF-54					
Stadt Rödermark	Bahnhof direkt								
Stadtwerke Rodgau	OF-40	AST OF-43	AST OF-44						
Benachbarte LNO NiO (Stadt Offenbach)	120	V20							
DADINA (Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg)	F/U	BG 1							

Tabelle 2: Zuständigkeiten der Bus- und Bahnlinien im Kreis Offenbach

Die verschiedenen Zuständigkeiten zur Organisation des ÖPNV im Hintergrund sind für den Kunden häufig gar nicht wahrnehmbar: Neben der Planung, der Vergabe und der Finanzierung von Verkehrsleistungen umfasst die Verantwortung der genannten Partner jeweils die betrieblich-technische Ausstattung der Fahrzeuge, die Zusatzbestellungen oder die Qualitätskontrolle.

Schülerverkehr

Die kvgOF erstattet die Kosten der Schülerbeförderung nach Hessischem Schulgesetz für alle Schülerinnen und Schüler bis zum Ende der Mittelstufe. Sie organisiert und finanziert dabei die Beförderung in dem von den ÖPNV-Regularien freigestellten Schülerverkehr zu den Förderschulen im Kreis Offenbach für den Kreis als zuständiger Schulträger.

Zur Beförderung der Schülerinnen und Schüler zu den Grundschulen und den weiterführenden Schulen des Kreises schafft die kvgOF als lokaler Aufgabenträger ein ausreichendes Angebot im ÖPNV.

Der weit überwiegende Anteil des Schülerverkehrsaufkommens wird durch den nach § 42 PBefG konzessionierten Linienverkehr bedient. Die besonders auf Schülerverkehre ausgerichteten Kurse sind im Fahrplan durch ein „S“ gekennzeichnet, können jedoch wie die Regelkurse von jedermann genutzt werden. Diese „Sonderfahrten“ werden in der Praxis durch Zusatzbestellungen auf lokalen Linien der kvgOF und im Regionalverkehr des RMV bzw. von zusätzlichen Infrastruktur-Kosten-Ausgleich-Leistungen (z.B. Linie 120 der OVB) sowie durch Stadtbusverkehre in einigen Kommunen organisiert.

Können Schülerinnen und Schüler den täglichen Schulweg nicht eigenständig mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, richtet der Schulträger (Kreis Offenbach) einen freigestellten Schülerverkehr ein. Für die sichere Beförderung körperbehinderter Schülerinnen und Schülern sind dabei spezielle Voraussetzungen zu erfüllen (z. B. Auffahrrampen, absenkbare Hinterachse, besondere Gurtsysteme etc.). Die eingesetzten Kleinbusse könnten grundsätzlich außerhalb der Anfangs- und Endzeiten der Schulen auch für andere Zwecke zur Verfügung stehen.

2 Welche Herausforderungen kommen auf uns zu?

Der Nahverkehrsplan des Kreises Offenbach berücksichtigt verschiedene Rahmenbedingungen, Rahmen- und Fachpläne und gesetzliche Anforderungen. Auf die wichtigen Grundlagen gehen wir in den nachfolgenden Kapiteln ein.

2.1 Welche Rahmenbedingungen berücksichtigen wir?

2.1.1 Auswirkungen der Corona-Pandemie

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 im Kreis Offenbach gezeigt. Verlässliche Aussagen, inwieweit sich dieser Trend im Mobilitätsverhalten vieler Menschen in den kommenden Jahren fortsetzt, sind derzeit noch nicht möglich.

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:

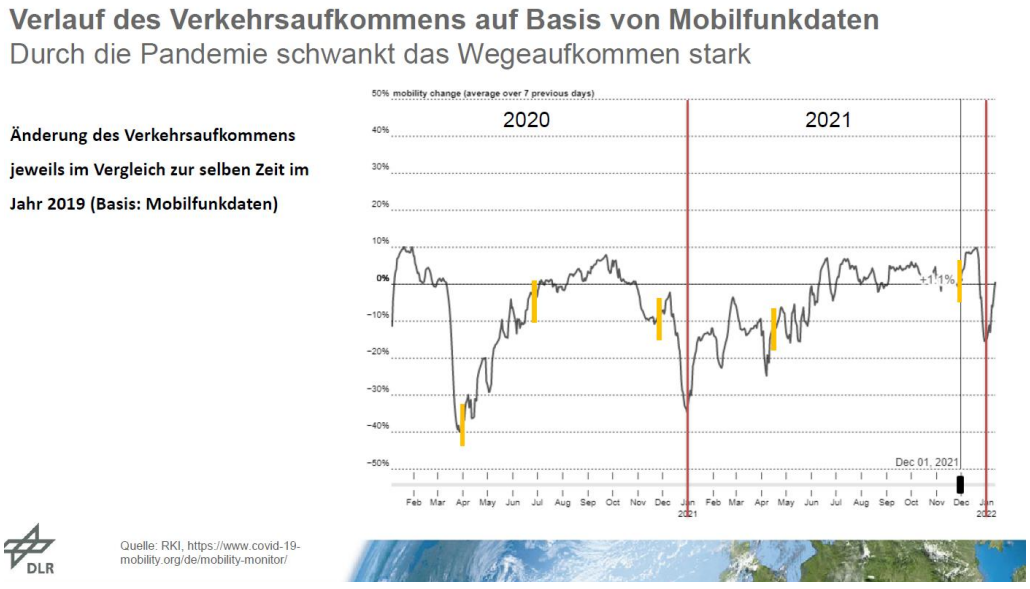


Abbildung 3:Verlauf des Verkehrsaufkommens aus Basis von Mobilfunkdaten (Quelle: DLR 2021)

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

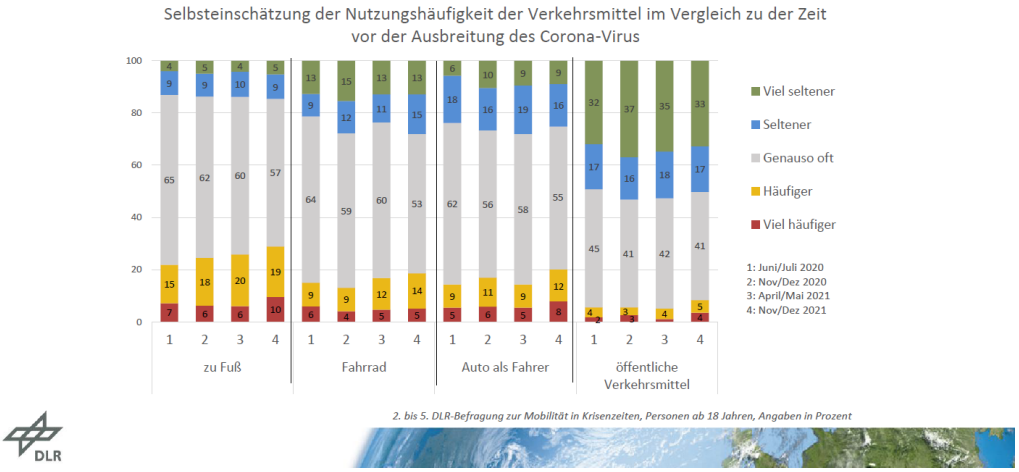


Abbildung 4:Selbsteinschätzung der Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln (Quelle: DLR 2021)

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

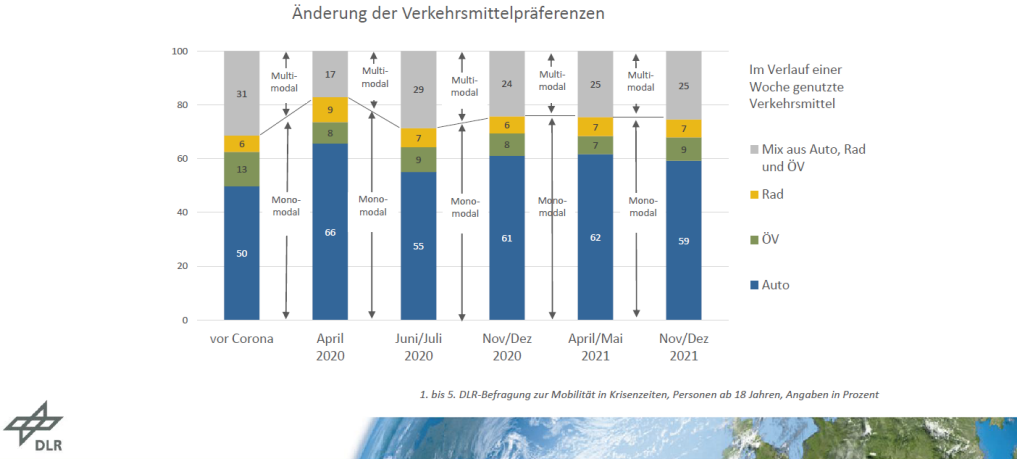


Abbildung 5:Anteil der Modalgruppen vor Corona und im Verlauf der Pandemie (Quelle: DLR 2021)

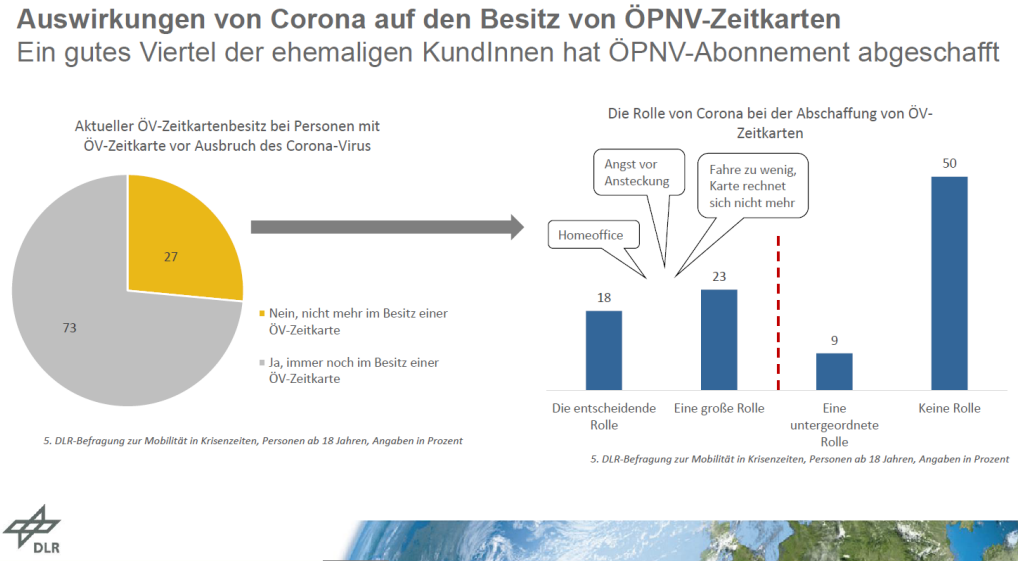


Abbildung 6:Auswirkungen von Corona auf den Besitz von ÖPNV-Zeitkarten (Quelle: DLR 2021)

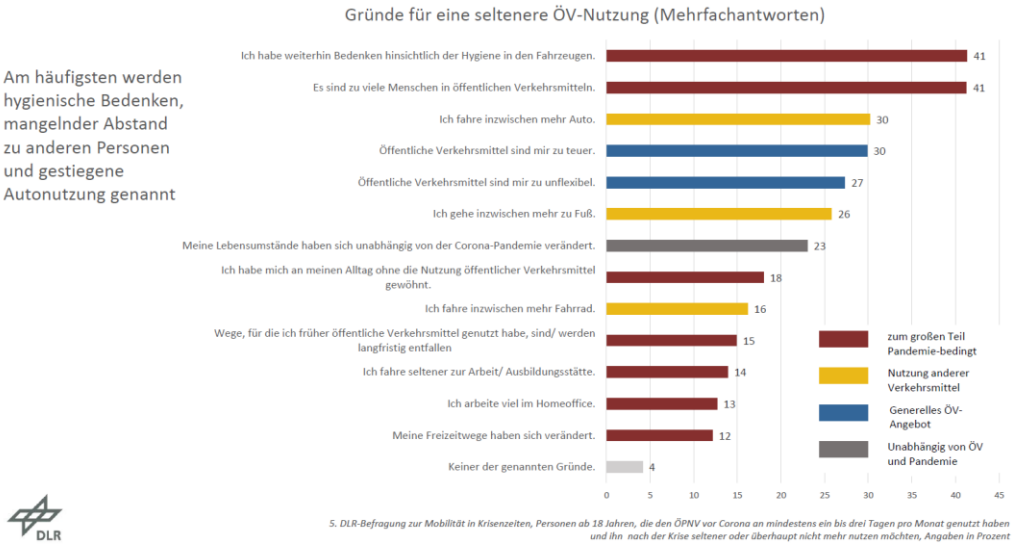


Abbildung 7:Gründe für eine seltenere ÖV-Nutzung (Quelle: DLR 2021)

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 langfristig höher sein, der Effekt auf die Verkehrsnachfrage ist jedoch noch nicht eindeutig. Positiver Effekt dabei ist die Abflachung der morgendlichen Spitzen.

2.1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Der NVP ist die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Kreis 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.

Daraus leitet sich die vertragliche Leistungsbeziehung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ab, sofern die Erbringung der Verkehrsleistung durch Ausschreibungswettbewerb oder Direktvergabe ermittelt wird.

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 Regierungspräsidium Darmstadt als Genehmigungsbehörde berücksichtigt. Die Zielvorgaben des NVP sind Abwägungsbelang bei der Bauleitplanung und Grundlage für die Vergabe von Zuschüssen durch das Land Hessen.

Bei Genehmigungswettbewerben haben die um die Liniengenehmigungen konkurrierenden Verkehrsunternehmen die Mindestanforderungen bei der Ausgestaltung der Anträge zu berücksichtigen. Mit dem NVP wird das öffentliche Verkehrsinteresse aus der Sicht des Aufgabenträgers festgelegt, das die Genehmigungsbehörde gemäß § 13 Abs. 2a und 2b PBefG bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen berücksichtigen soll.

§ 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.

In Anpassung an den Verkehrsmarkt werden daher Betriebsleistungen mehrerer Verkehrslinien auch in diesem Nahverkehrsplan erneut zu wirtschaftlichen Einheiten zusammengefasst, um als Linienbündel definiert betrieben und erforderlichenfalls in künftigen Ausschreibungen beauftragt zu werden.

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 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.

Mit der Offenlegung Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig. Er bildet die Grundlage für die Planung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region bis zum Jahr 2030.

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

Der NVP hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

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. Für eigenwirtschaftliche Verkehre gelten die Vorgaben nur, wenn das jeweilige Verkehrsunternehmen als Sektorenauftraggeber anzusehen ist.

Die Richtlinie gilt nur 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)“ umgesetzt, welches am 15.6.2021 in Kraft trat. Es legt in § 5 fest, dass die Einhaltung der Richtwerte den Aufgabenträgern obliegt.

In Abbildung 8 sind die für die Bundesrepublik geltenden Quoten laut CVD dargestellt. Unterschieden werden zwei Phasen, die Quoten beziehen sich jeweils auf den Durchschnitt aller in diesen Phasen abgeschlossenen Verträge. Insofern muss bereits für Verfahren, die ab Sommer 2021 und bis Ende 2025 durch die Vergabe des Auftrags abgeschlossen werden, für mindestens 22,5 % der Fahrzeuge „Emissionsfreiheit“ und für weitere mindestens 22,5 % der Fahrzeuge „Sauberkeit“ gewährleistet sein. Ab Anfang 2026 erhöhen sich diese Quoten auf jeweils mindestens 37,5 %. Für die Zeit ab 2030 ist eine Anschlussregelung zu erwarten.

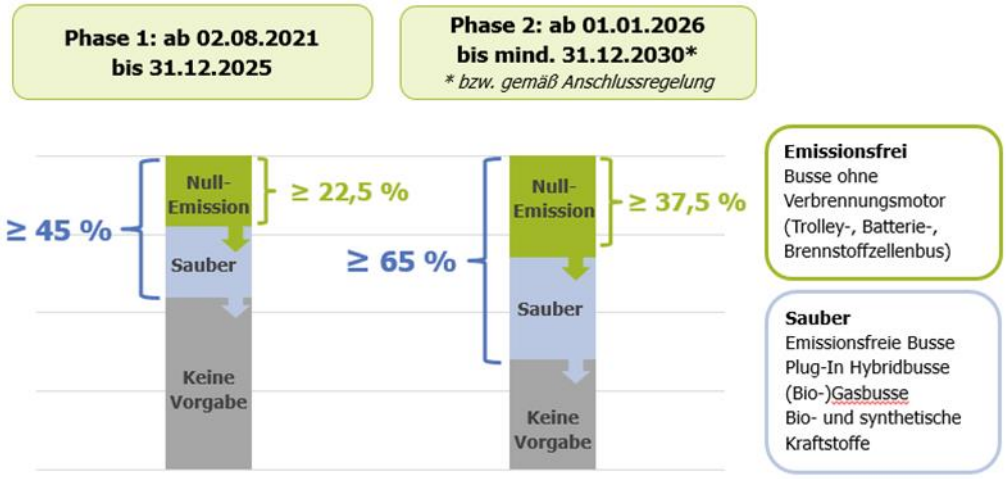


Abbildung 8:Mindestbeschaffungsquoten für Busse laut CVD in Deutschland (Quelle: KCW-Darstellung nach https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1161&from=EN)

Als emissionsfrei („zero-emission“) gilt ein Bus, wenn er keinen Verbrennungsmotor enthält oder weniger als 1 Gramm CO_2 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 in Abbildung 8 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. Insofern wird dies auch der Kreis Offenbach bzw. die kvgOF als lokaler Aufgabenträger bei den anstehenden Ausschreibungen beachten müssen.

2.1.3 Planerische Rahmenbedingungen

Wichtige planerische Rahmenbedingungen, die bei der Fortschreibung des NVP berücksichtigt werden, sind in diesem Kapitel dargestellt.

2.1.3.1 FrankfurtRheinMain in Bewegung – Die Mobilitätsstrategie für die Region

Im Auftrag seiner 75 Mitgliedskommunen hat der Regionalverband FrankfurtRheinMain 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:

- Bezahlbar: Allen Menschen ist ein Zugang zu ermöglichen, unabhängig von Einkommen und Vermögen. Damit sind nicht zwingend kostenlose, jedoch erschwingliche Tarife gemeint.
- Barrierefrei: Menschen sollen unabhängig von ihren körperlichen oder Sinneseinschränkungen ohne Hindernisse am Verkehr teilnehmen können.
- Erreichbar: Allen Menschen sind geeignete Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote in angemessener Nähe zur Wohnung, in zeitlicher Verfügbarkeit und unter Wahrung einer lückenlosen Information hierüber vorzuhalten. Diese sind geeignet in ein Mobilitätsnetz einzubinden.

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 nachfolgenden Prämissen:

- Direkt: Viele Emissionen entstehen durch Umwege, insbesondere im Bereich des Kraftfahrzeugverkehrs. Verkehrsnetze können durch geeignete Lückenschlüsse optimiert und so Umwege vermieden werden. Dies ist gleichermaßen wichtig für den Autoverkehr, den Öffentlichen Verkehr, das Radfahren und das Zufußgehen.

- Kompakt: Je kompakter und in der Nutzung durchmischter Siedlungsstrukturen sind, desto weniger besteht die Notwendigkeit, längere Entfernungen mit dem privaten Pkw zurückzulegen.
- Bewusst: Ein Umdenken der Menschen bezüglich der Notwendigkeit von Fahrten oder der Nutzung alternativer Wegeketten ist notwendig, bedeutet aber mehr als nur die tägliche Entscheidung für die Wahl des Verkehrsmittels. Auch die vielen Arbeitgeber können dazu beitragen, die beruflich bedingte Mobilität ihrer Beschäftigten zu verbessern und zu reduzieren.

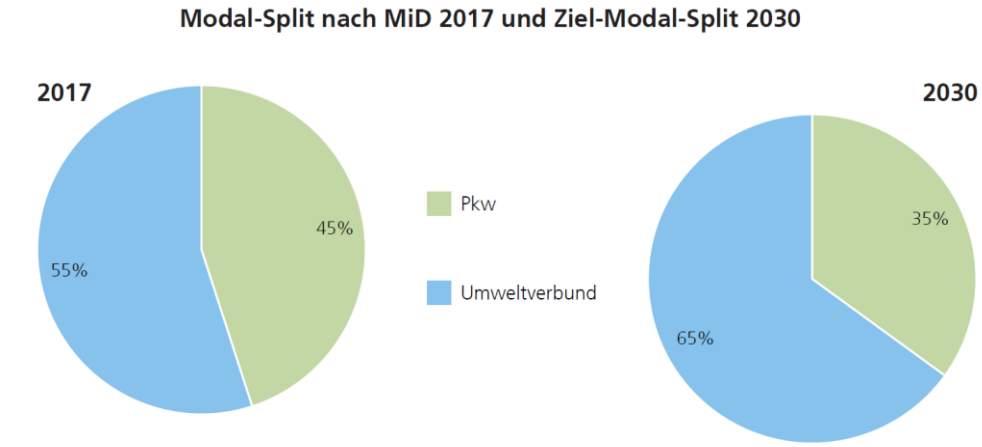
Nötigen Verkehr gestalten

Wenn es uns gelingt, unnötigen Verkehr zu vermeiden, entsteht mehr Raum für die Gestaltung des nötigen Verkehrs – ressourcenschonend, flächensparend und mit möglichst wenig Auswirkungen auf die Umgebung:

- Umweltfreundlich: Ziel ist die Einsparung von Verkehrsflächen und die Reduktion von Emissionen an der Quelle bzw. dem Eintrag vor Ort.
- Umfeldgerecht: Fast überall ist Durchgangsverkehr. Ungeachtet des Verkehrsmittels sind Verkehrswege und -führungen so zu gestalten, dass sie sich gut in das Umfeld einfügen und den vorhandenen Nutzungen Rechnung tragen mit dem Ziel, lebenswerte und attraktive Räume zu schaffen.
- Sicher und verlässlich: Sicherheit und Verlässlichkeit im Verkehr bedingen sich gegenseitig und sorgen dafür, dass Menschen gerne, ohne Unbehagen und Vorbehalte am Verkehr teilnehmen. Dies gilt für alle Verkehrsträger und alle Verkehrsmittel in gleichem Maße.
- Wirtschaftlich: Bei allen Bestrebungen zu einer Mobilitätswende muss die Beanspruchung der meist öffentlichen Gelder wirtschaftlich erfolgen. Nutzen- Kosten-Verhältnisse bilden dies ab; bei Kosten bzw. Nutzen sind jedoch alle relevanten nicht-monetären Gesichtspunkte zu berücksichtigen.

Darauf aufbauend werden folgende Ziele 2030 formuliert für Mobilitäts- und Verkehrswende (s. Abbildung 9):

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



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

Abbildung 9:Modal-Split nach MiD 2017 und Ziel-Modal-Split 2030 [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-Konzepts
- 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.

2.1.3.2 Leitbild Mobilität für den Kreis Offenbach

Die gesellschaftlichen Entwicklungen der vergangenen Jahre und die immer knapper werdenden öffentlichen Kassen verlangen zunehmend kreative Antworten der öffentlichen Hand in vielen Bereichen. Eine zentrale Bedeutung kommt dabei dem Thema Mobilität mit allen seinen Facetten zu. Gerade hier gilt es, vorhandene Strukturen zu überdenken und dort, wo erforderlich, neue Wege zu gehen.

Das Thema Mobilität besitzt in einer dicht besiedelten Region, wie dem Ballungsraum Rhein-Main, große Bedeutung, sowohl für den privaten Bedarf als auch für die wirtschaftliche Nutzung. Die Lagegunst und die damit verbundene Erreichbarkeit stellen für die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises Offenbach einen wesentlichen Standortfaktor dar.

Ob jung, ob alt: Mittlerweile haben ganze Bevölkerungsgruppen in ihrem Mobilitätsverhalten völlig andere Verhaltensmuster entwickelt, als das noch vor einigen Jahren der Fall war. Zudem ändern sich gesetzliche Rahmenbedingungen wie Schadstoff- und Schallschutzbestimmungen und es gilt, die vorhandene Infrastruktur zu erhalten.

Im Kreis Offenbach wurde hierzu im Jahr 2013 ein Handlungsprozess angestoßen, bei dem ein Zielsystem für die Mobilität der Zukunft erarbeitet wurde und ausgewählte Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, des Fahrradverkehrs, der Nahmobilität und weiterer Themenfelder erarbeitet und in die Umsetzung gebracht wurden. Nähere Informationen hierzu finden sich im Bericht für den Zeitraum 2013 bis 2018 und auf www.leitbildmobilitaet.de.

Inhalte des Zielsystems für die Mobilität der Zukunft sind:

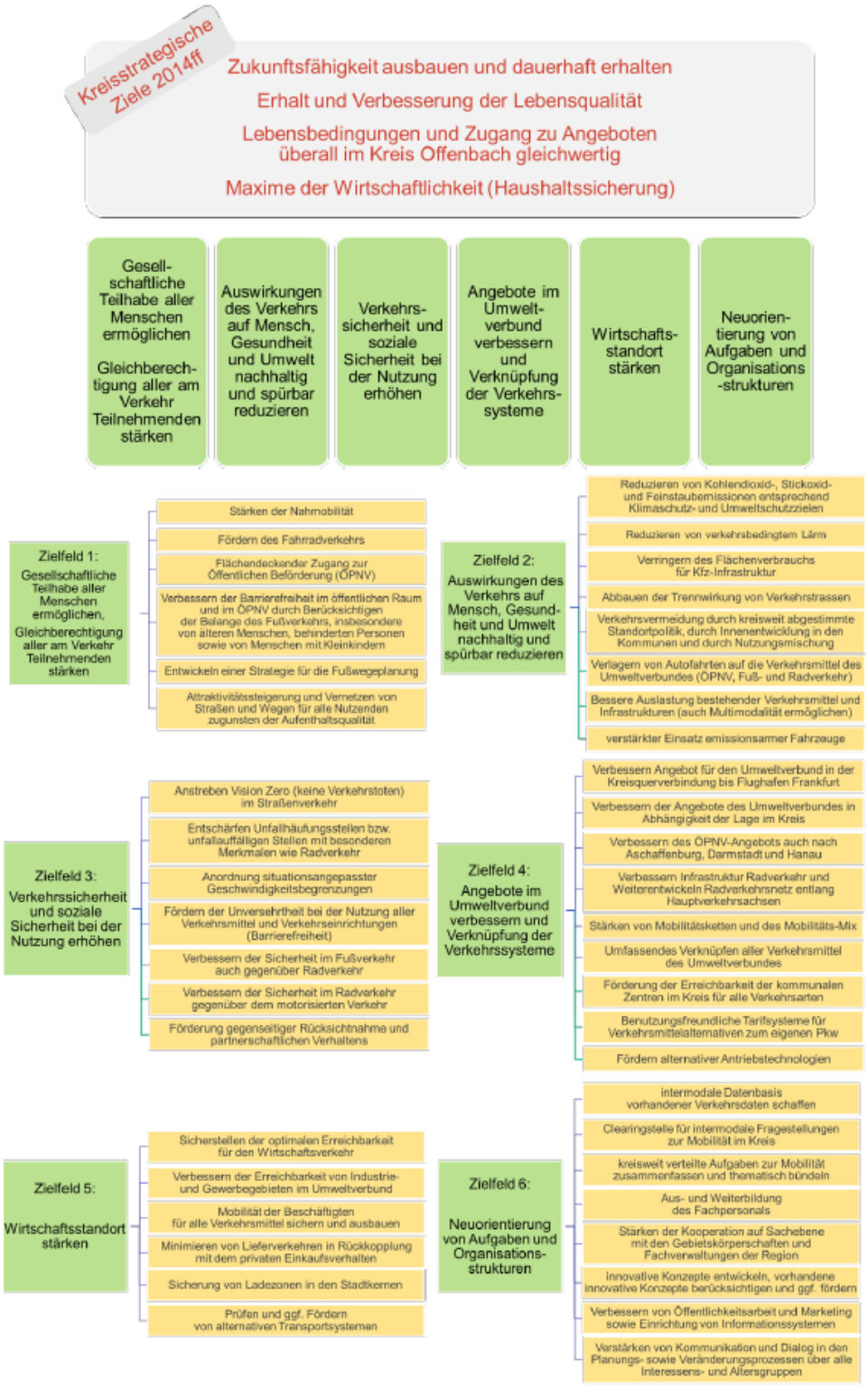


Abbildung 10: Zielsystem und Leitlinien für das Leitbild Mobilität [Kreis Offenbach, Leitbild für die Mobilität der Zukunft im Kreis Offenbach, 2020]

2.1.3.3 Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main des RMV

Der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVP) wurde 2021 beschlossen. 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.

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

Relevante Auszüge und Ergebnisse aus dem RNVP sind u. a.:

regionales Verkehrsmittel Schiene									
Liniencharakteristik			regionale Expressverbindung			regionale Verbindung			
Raumtyp		[G]rund-angebot/ [M]arkt-orientiert	Kernraum	Verbindung Kernraum - Region	Region	Kernraum		Verbindung Kernraum - Region	Region
Produktkategorie			HessenExpress, RegionalExpress	HessenExpress	RegionalExpress	S-Bahn	RegionalBahn		
regelmäßige Bedienung									
Fahrtenhäufigkeit (Taktfamilie)	Grundtakt*	G	30/60	60	120	15/30	15/30	60	60/120
	HVZ (Mo-Fr)	M	bedarfsgerechte Verdichtung			bedarfsgerechte Verdichtung			
	SVZ (auch Sa/So)	M	bedarfsgerechte Ausdünnung			bedarfsgerechte Ausdünnung			
Betriebszeit (produkt-übergreifend)	Grundtakt*	G	18	18	14	21	20	18	16
	HVZ (Mo-Fr)	G	5-9 Uhr, 13-20 Uhr	5-10 Uhr, 13-20 Uhr	6-9 Uhr, 15-19 Uhr	5-10 Uhr, 13-20 Uhr	5-10 Uhr, 13-20 Uhr	5-9 Uhr, 13-20 Uhr	6-9 Uhr, 15-19 Uhr, Schülerverkehr
	SVZ (tgl. abends)	G	ab 22 Uhr	-	-	ab 23 Uhr	ab 23 Uhr	-	-
	SVZ (So morgens)	G	bis 12 Uhr	-	-	bis 8 Uhr	bis 10 Uhr	-	-
	SVZ (Nacht-verkehr)**	M	0-4 Uhr	-	-	1-4 Uhr***	1-4 Uhr	0-4 Uhr	22-1 Uhr
	Saisonverkehr	M	-	-	Anf. Mai - Anf. Oktober	-	-	-	Anf. Mai - Anf. Oktober
Betriebstage		G	täglich			täglich			
möglichst kurze Reisezeiten									
angestrebte Durchschnitts-geschwindigkeit mindestens		G	60 km/h	75 km/h	60 km/h	45 km/h	50 km/h	60 km/h	50 km/h
ausreichende Kapazitäten									
Platzangebot/ Besetzungsgrad	NVZ	G	Sitzplatzverfügbarkeit 100%			Sitzplatzverfügbarkeit 100%			
	HVZ	G	Besetzungsgrad 65% (bezogen auf Sitzplätze 2.Klasse und Stehplätze) bis zu 15 min Fahrzeit			Besetzungsgrad 65% (bezogen auf Sitzplätze 2.Klasse und Stehplätze) bis zu 15 min Fahrzeit			
	SVZ	G	Sitzplatzverfügbarkeit 100%			Sitzplatzverfügbarkeit 100%			

* kürzere Taktzeiten in Kernzone, längere im übrigen Gebiet

** Nächte Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen

*** zum Flughafen Frankfurt: täglich

HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Normalverkehrszeit, SVZ = Schwachverkehrszeit

Abbildung 11: Bedienungsstandards des RMV für den Schienenverkehr [RMV, 2020]

Abbildung 12: Produktklassifizierung Bus [RMV, 2020]

Zur Produktklassifizierung des RMV hat der Kreis Offenbach in seiner Stellungnahme zum Verbundweiten Nahverkehrsplan angemerkt, dass eine Kategorie „Lokalbus“ fehlt.

Wesentlicher Bestandteil sind die Zielkonzepte für den schienen- und straßengebundenen Verkehr sowie für die Bahnhöfe und Haltestellen und die daraus resultierenden Maßnahmen.

Im S-Bahn-Zielkonzept 2030 sowie im R-Bahn-Konzept sind folgende wesentliche Maßnahmen für den Kreis Offenbach für den Zeitraum bis ca. 2028 vorgesehen:

- Die S-Bahn-Linien S1 und S2 verkehren im 15 Minuten-Takt.
- Künftig wird die S6 nach Darmstadt bzw. Langen verkehren (statt der heutigen beiden S-Bahn-Linien S3 und S4). Das Fahrtenangebot wird sich nicht verändern.
- Die Linie S7 wird mittels einer Gleisverschwenkung aus der Riedbahn an den neuen Bahnhof am Terminal 3 geführt und mit zusätzlichen Fahrten zwischen Frankfurt Hauptbahnhof und Terminal 3 verdichtet.
- Im Rahmen des Ausbauprogramms „S-Bahn plus“ ist der zweigleisige Ausbau des Haltepunktes Hanau-Steinheim geplant, damit das S-Bahn-Angebot auf dem Linienast nach Hanau verdichtet werden kann. Davon profitieren auch die Haltepunkte Mühlheim und Dietesheim mit einem verbesserten Angebot.
- Die Umsetzung des ersten Betriebsabschnittes der Regionaltangente West zwischen Neu-Isenburg Bahnhof und Flughafen Terminal 1 ist für Ende 2028 geplant.
- Für eine mögliche Elektrifizierung der Odenwaldbahn und eine Angebotsverdichtung auf dem Abschnitt Wiebelsbach-Heubach – Hanau sind weitergehende Untersuchungen erforderlich.

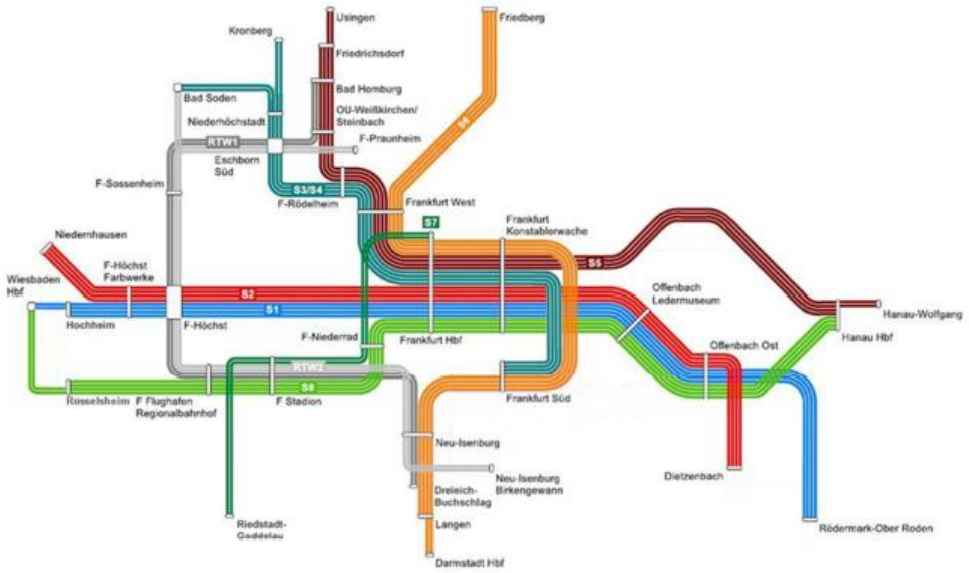


Abbildung 13: Netzgrafik S-Bahn-Zielkonzept 2030 [RMV, 2020]

Im Kapitel „Vision" des RNVP RMV wird die zu erwartende Strukturentwicklung für den Zeitraum 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
- Verlängerung der S-Bahnlinie S2 und Lückenschluss des Schienennetzes im Kreis Offenbach zwischen Dietzenbach und der Dreieichbahn bis nach Dieburg
- Ergänzung der S-Bahn Rhein-Main um ein Ringkonzept (Regionaltangente Ost, Regionaltangente Süd (RTS), Regionaltangente Nord), von hoher Bedeutung für den Kreis Offenbach ist hier die RTS mit einem Linienverlauf vom Flughafen Terminal 3 über Frankfurt Südbahnhof und Offenbach Hauptbahnhof nach Rodgau
- Weitere Ausbaumaßnahmen im S-Bahn-Netz, v.a. das Maßnahmenpaket S-Bahn^{plus} II (u.a. Umbauvorschläge für die Bahnhöfe Offenbach Ost, Offenbach Bieber sowie den zweigleisigen Ausbau zwischen Offenbach Ost und Mühlheim)
- Elektrifizierung von Strecken, u.a. die Dreieichbahn und die Odenwaldbahn (mit Prüfung des Einsatzes von Hybridtechnologie)
- Lokale Vernetzung im Schienenverkehr, u.a. durch Erweiterungen der Straßenbahnnetze in Frankfurt am Main und Darmstadt

Im Zielkonzept des RMV für den straßengebundenen ÖPNV sind folgende wesentliche Maßnahmen für den Kreis Offenbach für den Zeitraum bis ca. 2028 vorgesehen:

- Planung neuer Expressbuslinien
- Einrichtung einzelner schneller Fahrten in der Hauptverkehrszeit auf Regiolinien
- Taktverdichtungen und Ausweitung der Betriebszeiten
- Ausweitung von Bedarfs- und On-Demand-Verkehren

Im Kapitel 4.1.1 (Anforderungen und Standards zum Handlungsfeld „Netz und Angebot") sind weitere Ausführungen zum Zielkonzept im Regionalverkehr benannt.

Die Anforderungen und Maßnahmen des RMV für den Kreis Offenbach sind aus der übergeordneten Sicht der Verbundgesellschaft erstellt worden und werden nachrichtlich übernommen. Der Kreis Offenbach und die kvgOF hatten im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum RNVP RMV eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben, in der eine Vielzahl von Änderungswünschen und Verbesserungsvorschlägen formuliert wurden, die nur teilweise übernommen wurden (s. Anhang 2.1).

Für die verschiedenen Relationen im Kreisgebiet und zu den benachbarten Zentren sowie die verschiedenen ÖPNV-Angebote werden nachfolgend in Kapitel 4.1 daher eigene Anforderungen und Kriterien entwickelt.

2.1.3.4 Das regionale P+R-Konzept und der verbundweite P+R-Maßnahmenplan

Im Rahmen der Erstellung eines regionalen Park+Ride-Konzepts und des verbundweiten Maßnahmenplanes haben der RMV und die ivm im Rhein-Main-Gebiet und im Kreis Offenbach im Jahr 2017 die Schienenhaltepunkte hinsichtlich der Ausstattung und Auslastung der P+R-Plätze analysiert (s. Abbildung 14). Von 29 SPNV-Stationen verfügen 24 über offiziell ausgewiesene P+R-Angebote, die übrigen fünf verfügen über Abstellmöglichkeiten in Bahnhofsnähe. Insgesamt werden rund 2.500 P+R-Stellplätze im Kreisgebiet angeboten, weiter rund 1.400 Stellplätze in Bahnhofsnähe werden hierfür genutzt. An 16 von 24 Stationen sind die offiziellen P+R-Anlagen voll ausgelastet oder sogar überlastet, die durchschnittliche Auslastung über alle Stationen beträgt rund 85%. Dies ist ein überdurchschnittlich hoher Wert im Vergleich zu anderen Landkreisen. Die Kapazitätsreserven sind stark begrenzt.

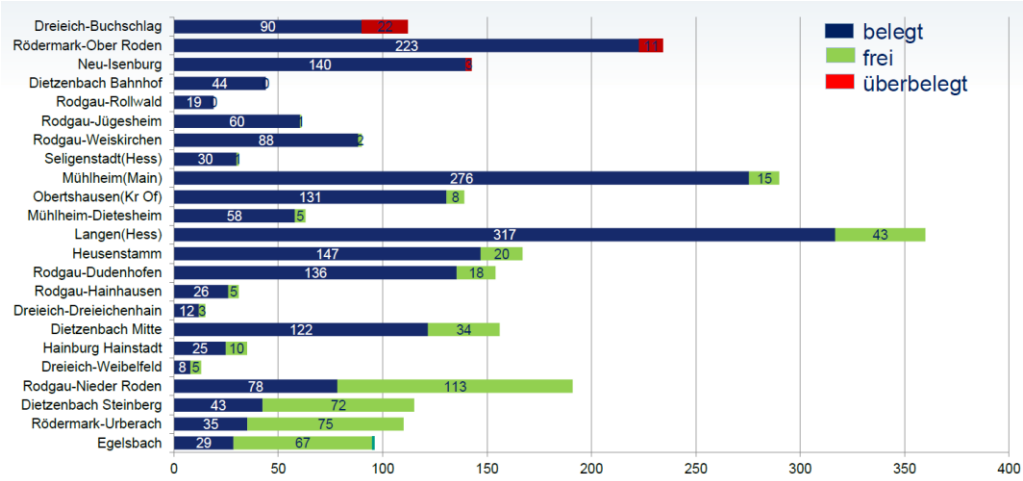


Abbildung 14: Kapazitätsreserven Park+Ride-Plätze [RMV 2017]

Auch für die Verknüpfung zwischen dem Fahrrad und dem Schienenverkehr wurde die Situation an den SPNV-Stationen analysiert: 28 Stationen haben B+R-Anlagen bzw. Fahrradabstellplätze mit insgesamt rund 2.200 Plätzen. Davon sind rund 2.100 Plätze überdacht, ca. 400 Plätze sind in Boxen oder Fahrrad(klein)garagen angeordnet. Sieben Stationen verfügen jeweils über weniger als 20 Abstellmöglichkeiten, zehn Stationen über jeweils mehr als 100 Abstellmöglichkeiten. Im P+R-Konzept wurden vertiefende Analysen der Herkunft der Nutzenden, der Nutzungszwecke analysiert und der Fahrziele analysiert.

Die Maßnahmenempfehlungen für den Kreis Offenbach sehen vor:

- Neu-/Ausbau oder Umwidmung P+R an den Stationen Dreieich-Buchschlag, Rodgau-Rollwald, Dietzenbach Bahnhof
- Marketing-Maßnahmen (ÖPNV, Nahmobilität oder P+R) und/oder Prüfung steuernder P+R-Maßnahmen an den Stationen Neu-Isenburg, Mühlheim (Main), Rodgau-Weiskirchen, Rodgau-Hainhausen, Rodgau-Jügesheim, Rödermark-Ober-Roden, Obertshausen, Rödermark-Urberach, Dietzenbach-Mitte
- Schaffung eines Basisangebotes an den Stationen Dreieich-Sprendlingen, Dreieich-Offenthal, Dreieich-Götzenhain und Mainhausen-Zellhausen

2.1.3.5 Masterplan zur Erschließung der AirportCity

Seit Anfang 2014 hat sich auf Initiative der lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main traffiQ eine Arbeitsgruppe zur ÖPNV-Erschließung Airport City gebildet. Alle Beteiligten sind unmittelbar von der Airport City mit seinen ca. 80.000 Beschäftigten betroffen. Die Airport City umfasst folgende Bereiche:

- T1: Terminal 1 mit Überbauung Fernbahnhof
- T2: Terminal 2 mit Betriebsbereich
- GG: Gateway Gardens
- LH Ost: Lufthansa-Basis (Ost) mit LAC
- LH West: Lufthansa-Basis (West)
- CCN: CargoCity Nord
- CCS: CargoCity Süd mit Werft Süd
- T3: Terminal 3

Das Projekt „ÖPNV-Erschließung Airport City“ verfolgt nachfolgende Ziele:

- Die Erreichbarkeit der Airport City mit dem ÖPNV aus den umliegenden Städten und Landkreisen wird verbessert.
- Das ÖPNV-Angebot für Beschäftigte ohne Pkw bzw. ohne Stellplatzangebot in der Airport City wird angepasst und ggf. ausgeweitet.
- Es soll eine Verlagerung der Nachfrage vom MIV auf den ÖPNV stattfinden.
- Es werden mehr Erträge im ÖPNV durch eine erhöhte ÖPNV-Nachfrage erwirtschaftet (verbesserte Wirtschaftlichkeit des auf die Airport City ausgerichteten ÖPNV).

Wesentliche Ergebnisse der Arbeiten zum Masterplan ÖPNV-Erschließung AirportCity sind:

- Verbesserte ÖPNV-Erschließung Terminal 2, in Verbindung mit einer verbesserten Anbindung von Gateway Garden
- Überarbeitung der generellen Angebotsstruktur im Linienbusverkehr zum Flughafen (Verbesserung der Angebote in Randzeiten, Abstimmung zwischen Flugplänen und Busfahrplänen für Fluggäste, Vereinheitlichung der unterschiedlichen Fahrplanstrukturen mit variierenden Taktdichten und Betriebszeiten)
- Linienkonzept ‚Südost‘ (gemeinsame Optimierungen zwischen Kreis Groß-Gerau, Kreis Offenbach und Flughafen)

Der Arbeitskreis tagt weiterhin regelmäßig und tauscht sich zu aktuellen Entwicklungen bei der ÖPNV-Anbindung und Erschließung der AirportCity aus.

2.1.3.6 Neue Finanzierung und Organisation des ÖPNV im Kreis Offenbach

Der Kreis Offenbach hat sich mit der „Vereinbarung zur Verlustübernahme“ vom 23. Juli 2013 gegenüber der kvgOF verpflichtet, ab dem Geschäftsjahr 2014 deren gesamten Jahresfehlbetrag gemäß Jahresabschluss zu übernehmen. Der Anspruch auf Verlustausgleich entsteht mit Abschluss des Geschäftsjahres der Gesellschaft. Der Kreis Offenbach ist weiter verpflichtet, bereits während des laufenden Geschäftsjahres angemessene Abschlagszahlungen auf den Verlustausgleich an die Gesellschaft zu leisten und damit die Liquidität der Gesellschaft sicherzustellen.

Darüber hinaus waren die 13 Kommunen bislang in einem unterschiedlich hohen Maße direkt an der Finanzierung von Verkehrsleistungen (Buslinien, AST und Hopper) beteiligt. Dieser kommunale Betrag betrug in der Summe für das Jahr 2020 etwa 2,3 Millionen Euro, allerdings lag die Spannbreite der jährlichen Beiträge innerhalb der 13 Kommunen zwischen einem vierstelligen Betrag und gut 500.000 Euro pro Jahr. Diese unterschiedliche Belastung der Kommunen entspricht jedoch häufig nicht dem Verhältnis der tatsächlichen Verkehrsleistungen untereinander. Zudem leisten die Kommunen mit eigenen Stadtbusverkehren einen zusätzlichen kommunalen Beitrag für das gesamte ÖPNV-System im Kreis Offenbach.

Im Rahmen der Erarbeitung und der Abstimmung des NVP 2016 ff. wurden neben der Neufassung der planerischen Grundsätze zum Angebotskonzept des ÖPNV im Kreis Offenbach die Zielsetzungen und Eckpunkte für eine neue Finanzierung und Organisation definiert. Der NVP 2016 ff. wurde im Dezember 2015 beschlossen. In den Jahren 2016 bis 2020 wurden in einer Projektgruppe die Zielsetzungen und die daraus resultierenden Veränderungsmaßnahmen und deren Auswirkungen im FINORG-Konzept konkretisiert und diskutiert.

Im Juli 2021 hat der Kreistag der Entscheidung des Aufsichtsrates der kvgOF vom 03.12.2020, ein neues Finanzierungsmodell über den Kreishaushalt mit Anwendung ab dem 01.01.2022 vorzubereiten und umzusetzen, zugestimmt. Der Kreistag beauftragte damit die kvgOF, den neuen NVP 2022 ff. unter den finanziellen Prämissen zu erstellen sowie die künftige Finanzierung über den Kreishaushalt im NVP 2022 ff. zu verankern. Die bisherigen direkten kommunalen Beiträge sollen nunmehr aus dem Kreishaushalt gemäß der Verpflichtung nach § 5 Abs. 2 ÖPNVG finanziert werden. Die vollständige Finanzierung aus dem Kreishaushalt wird je nach Umlageschlüssel entsprechende finanzielle Auswirkungen auf die Kommunen haben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diejenigen Defizite aus Verkehrsleistungen, welche durch die Stadtwerke erbracht werden, weiterhin allein von den jeweiligen Stadtwerken bzw. deren Kommunen getragen werden. Im Jahr 2022 kommt somit die neue Finanzierung erstmalig zur Anwendung. Altverträge wurden entsprechend gekündigt.

2.1.3.7 Umsetzungskonzept für den Hopper im Kreis Offenbach

Die kvgOF hat ein Umsetzungskonzept für den Einsatz des kreisweiten „kvgOF-Hopper“ für die Jahre 2021 bis 2024 erarbeitet, in dem die Umsetzung und künftige Finanzierung von „Hopper“-Angeboten im Kreis Offenbach erläutert wird. Der Kreistag hat in seiner Sitzung im Juli 2021 die wesentlichen Punkte des Konzeptes zur Kenntnis genommen, bekundet die grundsätzliche Bereitschaft zur Einführung des Hopper im gesamten Kreisgebiet und stimmt dem im Umsetzungskonzept enthaltenen Finanzierungsschlüssel und der daraus resultierenden vollständigen Finanzierung des Hopper über die kvgOF ab dem Jahr 2024 zu.

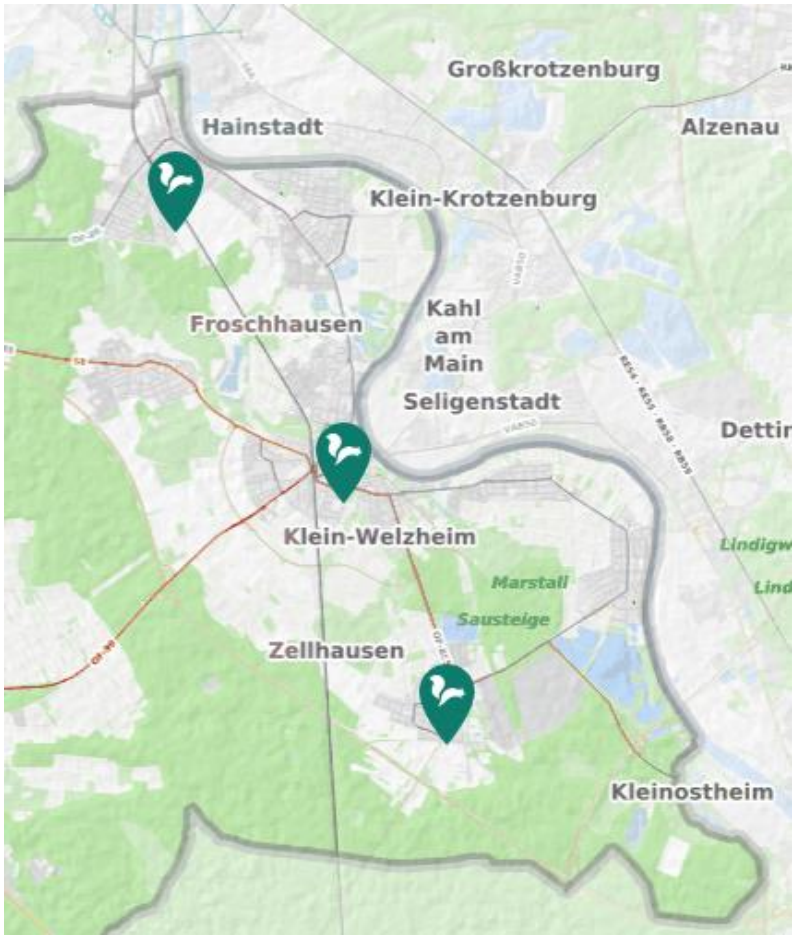


Abbildung 15: Einsatzgebiet Hopper Frühjahr 2022

Die Einführungskonzepte wurden bilateral mit den betroffenen Kommunen abgestimmt und die Ausschreibungen für Fahrzeuge und Fahrdienst getätigt, Zuschläge im Februar/März 2022 erteilt. Die weiteren Ausbaustufen für den Geltungszeitraum dieses Nahverkehrsplans sind wie folgt terminiert:

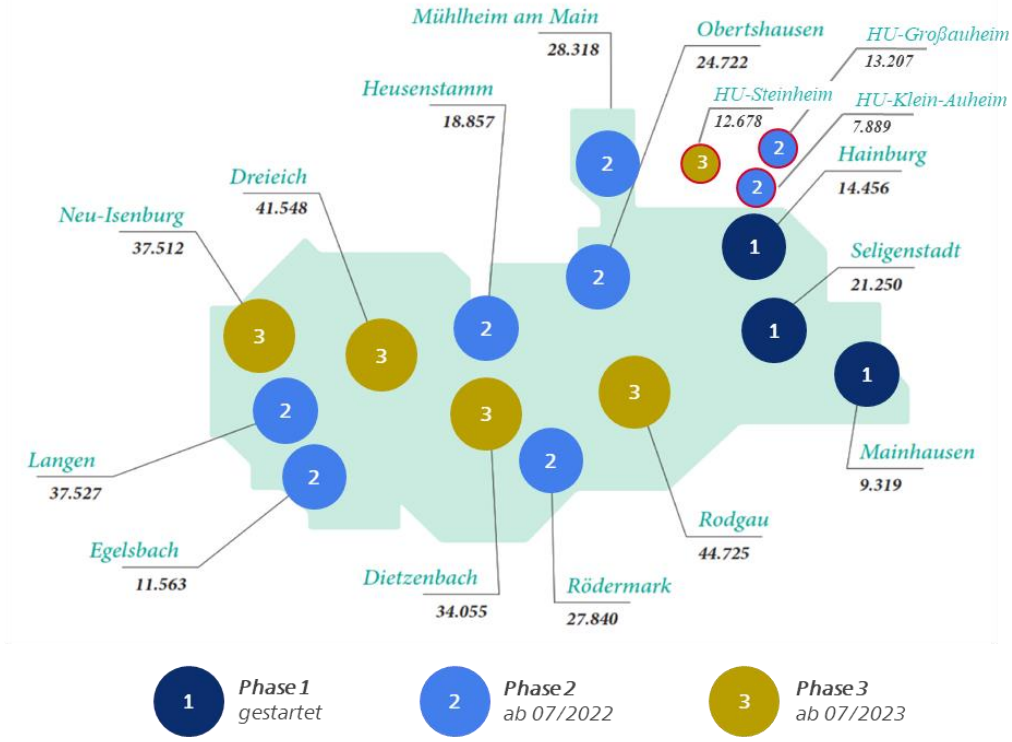


Abbildung 16: Erfolgte und geplante Umsetzung des Hopper je Kommune bis Mitte 2023 [eigene Darstellung kvgOF]

Das gesamte Projekt des ‚Hopper' ist zunächst bis Ende 2024 als Pilotvorhaben befristet; über den Weiterbetrieb wird im Laufe des ersten Quartals 2024 zu entscheiden sein.

2.1.3.8 Einführung BHLS im Kreis Offenbach

Im Rahmen einer planerischen Voruntersuchung wurde im Jahr 2020 untersucht, ob ein neues Verkehrssystem BHLS (Bus with high level of service) im Kreis Offenbach geeignet sein kann, entlang von nachfragestarken Korridoren ein hochwertiges Bedienungsangebot zu ermöglichen, wenn z. B. der Bau einer Schienenverkehrstrasse aus unterschiedlichen Gründen nicht möglich ist bzw. absehbar nur langfristig erfolgen kann.

Am Beispiel der Kreisquerverbindung zwischen Langen, Dietzenbach und Seligenstadt (heutige Linie OF-99) wurde betrachtet, welche Standards und Anforderungen an ein solches neues Verkehrssystem gestellt werden müssten und wie Umsetzungsschritte gestaltet werden können.

Fazit der Untersuchung, die verschiedene Umsetzungsvarianten betrachtete, ist, dass die Einrichtung eines neuen Verkehrssystems in Form einer Expressbuslinie auf dem genannten Korridor (Arbeitstitel X99) geeignet ist, gegenüber der bestehenden Linie OF-99 deutliche verkehrliche Vorteile zu erzielen und damit neue Fahrgastgruppen ansprechen zu können.

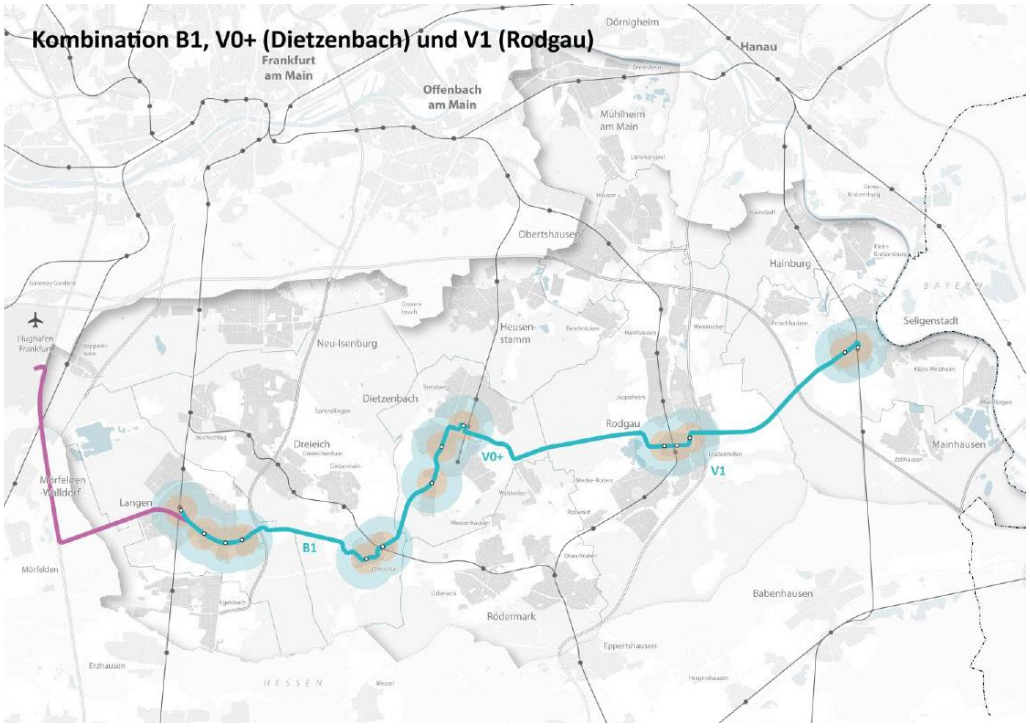


Abbildung 17: BHLS – Kombination B1, Vo+ (Dietzenbach) und V1 (Rodgau)

Neben der Einrichtung der neuen Buslinie sind zwingend umzusetzende infrastrukturelle und betriebliche Begleitmaßnahmen benannt, u.a. die Einrichtung eigener Busspuren bzw. Trassen im Zulauf auf hochbelastete Knotenpunkte, die Nutzung von wenig belasteten Abbiegespuren auch als Busspuren und die Möglichkeiten der Beeinflussung von Lichtsignalanlagen. Diese Maßnahmen sollen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie im Detail auf ihrer Umsetzbarkeit untersucht werden.

2.1.3.9 Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebskonzepte

Ein erstes Gutachten über die Möglichkeiten des Einsatzes von Elektrobussen im Kreis Offenbach wurde bereits im Sommer 2018 erstellt und im Aufsichtsrat der kvgOF vorgestellt. Das wesentliche Ergebnis der Studie war, dass unter Berücksichtigung der lokalen Bedingungen (längere Strecken als in den Großstädten) und der spezifischen Anforderungen an den Linienbetrieb diese Antriebstechnologie noch keine leistungsfähige und kostenverträgliche Alternative zum Dieselbus darstellte.

Am Beispiel der im BHLS-Konzept untersuchten neuen Linie X99 erfolgte im Jahr 2021 die Untersuchung eines geeigneten Antriebskonzeptes, um daraus auch Empfehlungen für ein kreisweites Handlungskonzept formulieren zu können. Ergebnis der Studie ist, dass mit der geplanten Linie X99 ein Ausgangspunkt für die Umsetzung eines emissionsfreien ÖPNV in der Region gegeben ist.

Für die beiden untersuchten Varianten, welche in die finale Auswahl der möglichen Optionen kamen, wurde diese technische Zusammenfassung erstellt:

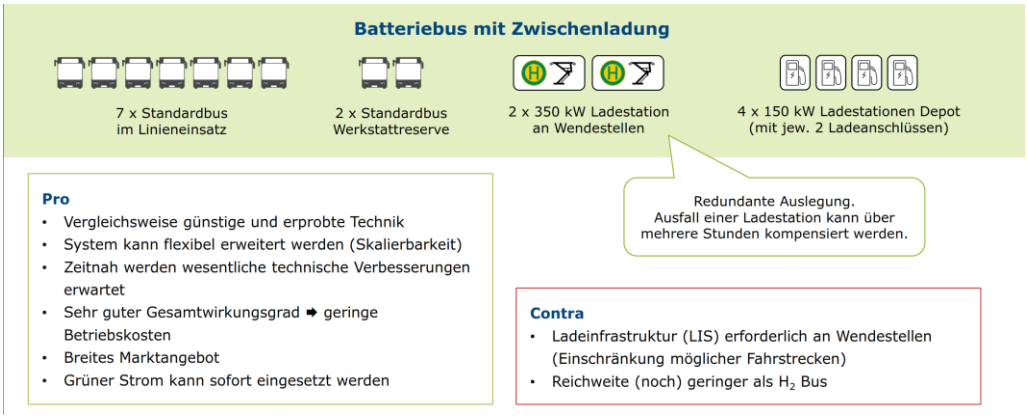


Abbildung 18: Systementwurf Batteriebus für die Linie X 99 [EEBC, März 2022]

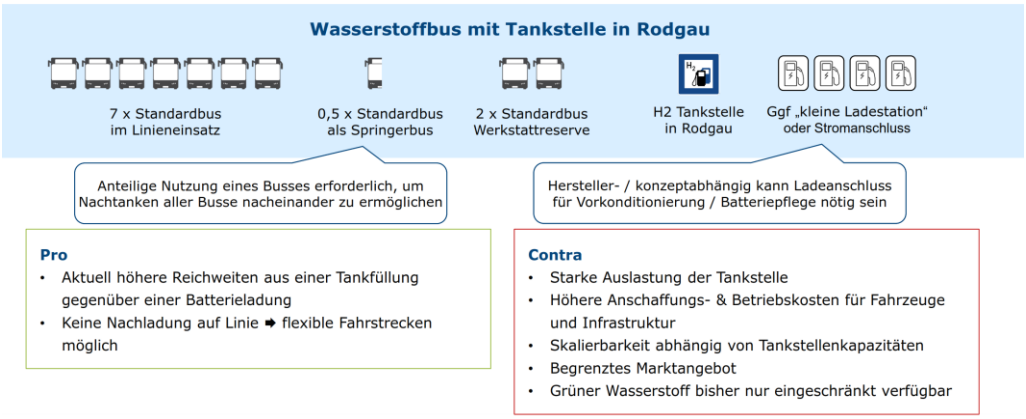


Abbildung 19: Systementwurf Wasserstoffbus für die Linie X 99 [EEBC, März 2022]

Das Ergebnis der wirtschaftlichen Betrachtung sieht in einem Diagramm für die Linie X 99 so aus:

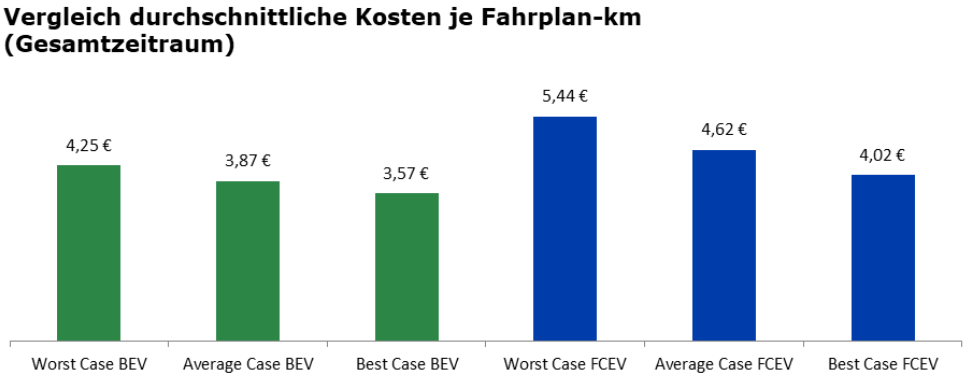


Abbildung 20: Vergleich durchschnittliche Kosten je Fahrplan-km für Gesamtzeitraum von acht Jahren [EEBC, März 2022]

Das Fazit und die Empfehlungen des Gutachters lauten wie folgt:

Technisches Fazit
Batteriebusse und Wasserstoffbusse sind aus technischer Sicht gut geeignet
Batteriebussen wird ein großes Entwicklungspotenzial zugesprochen
Gesamtwirkungsgrad H2 Bus wird durch Wandlungsverluste beeinflusst
Nachladen bzw. Nachtanken ist in beiden Fällen erforderlich
Batteriebus: Erfordert Ladeinfrastruktur auf Linie und im Depot
Wasserstoffbus: Erfordert H2 Tankstelle und zeitweise Springerbus
Wirtschaftliches Fazit
Kosten von Batteriebussen sind im Average Case insgesamt günstiger als die von Brennstoffzellenbussen
Fahrdienstkosten liegen bei Brennstoffzellenbussen höher, da zusätzliche Springerfahrten notwendig sind
Kostenvorteil von Batteriebussen erweist sich als robust; Batteriebusse sind lediglich im Worst Case teurer als im Brennstoffzellenbusse in deren Best Case
Kumuliert betragen die Kosten für den Gesamtzeitraum von 8 Jahren im Average Case 25,7 Mio. € für BEV und 30,7 Mio. € für FCEV, somit sind BEV rd. 16,3 % günstiger als FCEV
Kumuliert betragen die Kosten für den Gesamtzeitraum von 16 Jahren im Average Case 50,2 Mio. € für BEV und 61,9 Mio. € für FCEV, somit sind BEV rd. 19,0 % günstiger als FCEV

Das Gesamtfazit des Gutachters lautet demzufolge:

Abbildung 21: Gesamtfazit zum Einsatz lokal emissionsfreier Antriebstechnik für die lokale Schnellbuslinie X 99 der kvgOF [EEBC, März 2022]

Der Aufsichtsrat der kvgOF hat im März 2022 hierzu die Ausführungen des Gutachters zur Kenntnis genommen und die Geschäftsführung beauftragt, die Ergebnisse und Prüfungsaufträge des Gutachtens in den Nahverkehrsplan 2022 ff. zu übernehmen.

In einem nächsten Schritt soll von den betroffenen Kommunen eine belastbare Auskunft über die grundsätzliche Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen eingeholt werden.

2.1.3.10 Erbacher Erklärung Odenwaldbahn 2030+ - Erfolg der Odenwaldbahn nachhaltig fortsetzen

Nach umfassender Modernisierung und Ausbau der Odenwaldbahn mit Einführung eines Fahrplans mit dichtem Takt, schnellen Fahrten und häufigen Direktverbindungen nach Frankfurt vor mittlerweile 15 Jahren ist die Zahl der Fahrgäste bis heute um mehr als 50 Prozent gestiegen – ein großer Erfolg. Die Fahrzeugflotte wurde deshalb bereits zwei Mal vergrößert. Um dem zu erwartenden weiteren Fahrgastwachstum entsprechen zu können, bedarf es eines weiteren Maßnahmenpakets für die Odenwaldbahn für die kommenden Jahre. Die Gesellschafter des Rhein-Main-Verkehrsverbunds, der Odenwaldkreis, der Landkreis Darm-stadt-Dieburg, der Kreis Offenbach und die Stadt Darmstadt, einigen sich daher gemeinsam auf folgende Maßnahmen, um den Erfolg der Odenwaldbahn nachhaltig fortzuschreiben:

Neben kurzfristig umzusetzenden Verbesserungsmaßnahmen ist mittelfristig geplant, im Jahr 2022 fünf zusätzliche Fahrzeuge zu beschaffen als Grundlage für weitere Fahrplanausweitungen. Wie die Odenwaldbahn umfassend langfristig weiterentwickelt werden kann, wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht. Folgende Maßnahmen wurden identifiziert:

- Angebotsverbesserung für den Ostkreis mit stündlichen umsteigefreien RegionalExpress-Angeboten nach Frankfurt Süd und Frankfurt Hauptbahnhof
- Verlängerung aller Bahnsteige: Dies ermöglicht Fahrten mit höherem Platzangebot in der Hauptverkehrszeit.
- Ausbau zweier Haltepunkte zu Begegnungsbahnhöfen: Der Ausbau der Stationen Mühltal und Beerfelden-Hetzbach zu Begegnungsbahnhöfen ermöglicht einen dichteren Zugtakt zwischen Odenwald und Darmstadt sowie stündliche (statt zweistündliche) Fahrten zwischen Erbach und Eberbach.
- Neue Antriebstechnologien: Die heutigen dieselbetriebenen Fahrzeuge erreichen um 2030 ihr Leistungsende, sodass Neufahrzeuge erforderlich werden. Um Lärm- und Abgasemissionen weiter zu reduzieren, plant der RMV den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, soweit diese die Anforderungen der Strecke erfüllen und zu angemessenen wirtschaftlichen Konditionen verfügbar sind. Die Entscheidung über das Fahrzeugkonzept wird voraussichtlich im Jahr 2023 fallen.

2.1.3.11 Planungen benachbarter Aufgabenträger

Main-Kinzig-Kreis

Die KVG Main-Kinzig befindet sich in der Erarbeitung eines neuen Nahverkehrsplans, welcher auf dem Mobilitätsleitbild aufbaut. Die grenzüberschreitenden Verkehre (Regionalbuslinien) werden als Schnittstellen dieses NVP und des NVP des Main-Kinzig-Kreises verstanden.

Stadt Hanau

Für Hanau wird ein starker Zuwachs an Einwohnenden prognostiziert, dies bedeutet zum Teil auch, dass die oberzentrale Wirkung auch für den Teilraum Ost des Kreises Offenbach gestärkt wird.

Ein umfangreicher infrastruktureller Ausbau findet am Hauptbahnhof statt. Der Bahnhof sowie der Vorplatz werden barrierefrei ausgebaut und aufgewertet. In diesem Zuge wird auch der Busbahnhof modernisiert und die Multimodalität durch den Ausbau der Bike+Ride-Anlagen gestärkt.

Im Rahmen der Entwicklung der Odenwaldbahn soll die Einrichtung eines neuen Haltepunktes am Bautz-Gelände geprüft werden.

Die Umsetzung des On-Demand-Verkehr wird weiterverfolgt, in Klein-Auheim wird sich der Hopper mit dem eigenen On-Demand-Angebot der Stadt Hanau überlagern.

Stadt Frankfurt am Main

Die Städte Frankfurt am Main, Neu-Isenburg, Dreieich und Langen haben im März 2022 beschlossen, eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 17, die derzeit in Neu-Isenburg an der Stadtgrenze endet, zu untersuchen. Vorausgegangen war die Erarbeitung einer Potentialanalyse, die die Realisierbarkeit der Straßenbahnstrecke bis Sprendlingen bestätigt und rund 5.000 Fahrgäste für die neue Straßenbahnverbindung prognostiziert hat. Nun wird die Achse bis Langen zum Bahnhof zusätzlich näher betrachtet. Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind bis 2024 zu erwarten.

2.2 Wie gestaltet sich unser Raum?

2.2.1 Räumliche Struktur

Der Kreis Offenbach umfasst 10 Städte und 3 Gemeinden mit insgesamt rund 355.000 Einwohnern und etwa 356 km² Fläche bei einer Einwohnerdichte von rund 1.000 Einwohner/km². Er ist vergleichsweise dicht besiedelt und hat die zweithöchste Bevölkerungsdichte aller Kreise im gesamten RMV-Gebiet. Insgesamt erreicht die Einwohnerzahl des gesamten Kreises Offenbach eine vergleichbare Größenordnung wie die umliegenden Großstädte Darmstadt, Offenbach und Hanau zusammen.

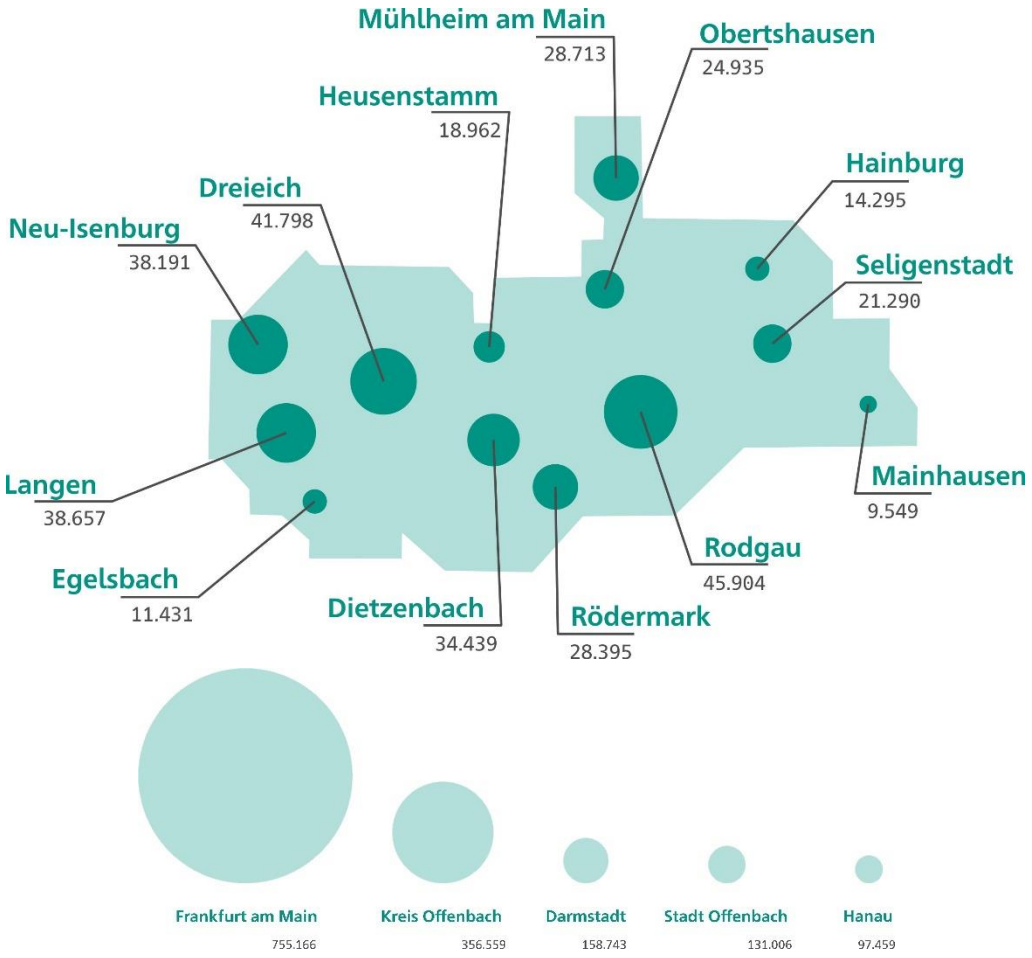


Abbildung 22: Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden *(Stand 30.06.2021) [Hessisches Statistisches Landesamt]*

Wesentliche Strukturdaten

Alle 10 Städte sind im Regionalplan mit ihren zentralen Ortsteilen als Mittelzentren ausgewiesen. Die Gemeinde Egelsbach ist als Grundzentrum, Hainburg und Mainhausen sind als Kleinzentren ausgewiesen. Nur Mainhausen und Egelsbach haben keine Standorte weiterführender Schulen. Die Größe der Städte und Gemeinden schwankt zwischen 9.500 (Mainhausen) und rund 46.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Rodgau). Die Einwohnerdichte der Kreiskommunen schwankt je nach Zuschnitt der Gebietskörperschaften zwischen 1.800 EW/km² (Obertshausen) und 530 EW/km² (Mainhausen).

Kommune	Fläche		Bevölkerung		Bevölkerungsdichte
	In km²	In %	abs.	In %	EW/ km²
Dietzenbach	21,68	6 %	34.439	10%	1.589
Dreieich	53,27	15 %	41.798	12%	785
Egelsbach	14,81	4 %	11.431	3%	772
Hainburg	15,94	4 %	14.295	4%	897
Heusenstamm	19,03	5 %	18.962	5%	996
Langen	29,12	8 %	38.657	11%	1.328
Mainhausen	17,92	5 %	9.549	3%	533
Mühlheim	20,67	6 %	28.713	8%	1.389
Neu-Isenburg	24,29	7 %	38.191	11%	1.572
Obertshausen	13,62	4 %	24.935	7%	1.831
Rodgau	65,04	18 %	45.904	13%	706
Rödermark	29,99	8 %	28.395	8%	947
Seligenstadt	30,85	9 %	21.290	6%	690
Kreis Offenbach	356,24	100 %	356.559	100%	1.001

Tabelle 3: Strukturdaten zur Bevölkerung der Kommunen im Kreis Offenbach (Stand 30.06.2021) (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt)

Arbeitsplatzstandorte und Pendelnde

Durch die Lage im RheinMain-Gebiet und der direkten Nähe zu großen Pendelzielen wie Stadt und Flughafen Frankfurt entstehen im Kreis Offenbach große Auspendelbewegungen. Aber auch Arbeitsstandorte im Kreis Offenbach sind das Ziel von Einpendelnden. Insgesamt hat der Kreis Offenbach einen negativen Pendlersaldo. Nur die Städte Dietzenbach und Neu-Isenburg verzeichnen mehr Einpendler als Auspendler.

Sowohl die Entwicklung der Arbeitsplatzstandorte aus auch die Entwicklung der Einzelhandelsstandorte verzeichnen positive Trends in den vergangenen Jahren. Mit Blick in die Zukunft wird für viele Gebiete ein weiteres Wachstum erwartet. Ein Überblick über Arbeitsplatzstandorte sowie weitere ÖPNV-relevante Ziele in den Städten und Gemeinden im Kreisgebiet ist im Anhang 3.1 dargestellt.

Als sehr großer Arbeitsplatzschwerpunkt, angrenzend an die Kreisgrenze im Westen, weist die AirportCity mit insgesamt ca. 80.000 Beschäftigten eine maßgebliche Bedeutung für den Kreis Offenbach auf.

Kommune	Pendelnde			Beschäftigte
	Einpendelnde	Auspendelnde	Saldo	Absolut
Dietzenbach	10 306	9 691	615	12 166
Dreieich	13 246	13 170	76	16 461
Egelsbach	3 256	3 957	- 701	4 630
Hainburg	1 598	5 068	- 3470	5 917
Heusenstamm	4 658	6 341	- 1683	7 211
Langen	12 187	12 378	- 191	15 776
Mainhausen	1 900	3 456	- 1556	4 026
Mühlheim	3 865	10 205	- 6 340	12 196
Neu-Isenburg	27 825	11 995	15 830	15 519
Obertshausen	6 393	8 350	- 1 957	10 254
Rodgau	7 033	15 132	- 8 099	18 838
Rödermark	4 632	8 927	- 4 295	10 887
Seligenstadt	4 187	6 948	- 2761	8 672
Kreis Offenbach	71 854	86 386	-14 532	142 553

Tabelle 4: Strukturdaten zu den Beschäftigten und Pendelnden der Kommunen im Kreis Offenbach (Stand 31.12.2020) (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, 2021)

Relevante Siedlungsentwicklungen

Neben den vielfach entstehenden kleinräumigen Ansiedlungen mit geringer Dichte, insbesondere an den Siedlungsrändern, sind in den Städten und Gemeinden verschiedene großräumigere Entwicklungen der letzten Jahre eingetreten. Eine Übersicht dazu ist im Anhang 3.2 dargestellt.

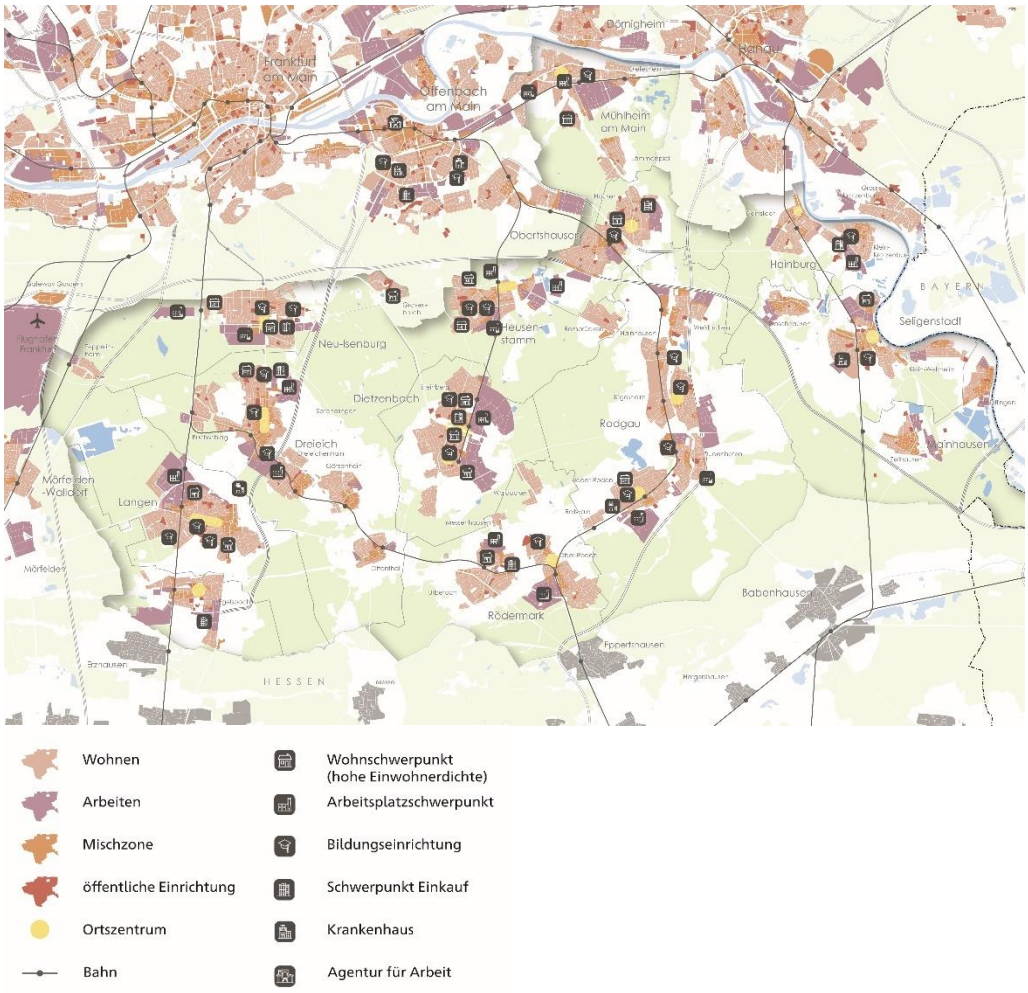


Abbildung 23: Siedlungsstrukturen und wichtige Zielorte (die Karten sind in hoher Auflösung im Anhang 1 (Kartenband) zu finden)

2.2.2 Verkehrsinfrastruktur

Straßennetz

Zur Länge des Straßennetzes im Kreis Offenbach hat der Kreis Offenbach mit Stand vom Juni 2019 folgende Zahlen veröffentlicht (Kreisverwaltung Offenbach, 2019):

- Überörtliche Straßen 332,8 km
- Bundesautobahnen 78 km
- Bundesstraßen 108 km
- Landestraßen 109,4 km
- Kreisstraßen 37,4 km

Das Straßennetz ist wegen der hohen Siedlungsdichte und der hohen Pendlerströme auch als Transitverkehre in die umliegenden Oberzentren – insbesondere Frankfurt – von einer hohen Nutzungsintensität gekennzeichnet. Dies führt insbesondere in der Hauptverkehrszeit und in Lastrichtung zu Engpässen und einer relativ hohen Störanfälligkeit.

Dominiert werden die Straßenverkehrsströme durch die enorm hohen Nutzungszahlen auf den Autobahnen A3 in Ost-West-Richtung und A5 in Nord-Süd-Richtung. Störungen auf diesen Autobahnen führen schnell zu erheblichen Störungen in weiten Teilen des Straßennetzes im Kreis Offenbach, von denen auch der straßengebundene ÖPNV massiv betroffen wird.

Eigene Trassen und Spuren, auf denen der ÖPNV bevorrechtigt fahren kann, existieren mit sehr wenigen Ausnahmen im Kreis Offenbach, trotz teilweise größerer Verspätungsanfälligkeiten auf einzelnen Linienabschnitten wie z.B. am Tannenmühlkreisel, nicht. Lichtsignalanlagen (LSA)-Bevorrechtigungen gibt es bisher nur auf der alten B3-Achse im Westkreis und an einzelnen Kreuzungen in Rodgau. Die Nutzung durch die verschiedenen Verkehrsunternehmen im Auftrag verschiedener Besteller ist lücken- und damit mangelhaft.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Kreis Offenbach ist gut durch den vertakteten regionalen Schienenverkehr, vorwiegend in Nord-Süd-Richtung von und zu den umliegenden Oberzentren, erschlossen. Im Kreis Offenbach gibt es 29 Stationen des SPNV in allen 13 Gebietskörperschaften, davon 20 S-Bahn-Stationen in zehn Gebietskörperschaften. Über 20 der 29 Stationen des SPNV haben eine Bedeutung als Verknüpfungspunkt mit dem übrigen ÖPNV. Die vier Stationen Neu-Isenburg, Langen, Dietzenbach Mitte und Obertshausen haben als Anschlusssterne zentrale Verknüpfungsfunktionen zwischen dem SPNV und den Buslinien, aber auch von Buslinien untereinander. Erhebliche Verknüpfungsfunktionen über die Erschließung der angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiete hinaus haben auch die sieben Stationen Dreieich-Buchschlag, Dreieich-Weibelfeld, Hainburg-Hainstadt, Heusenstamm, Mühlheim, Rodgau-Jügesheim und Rödermark-Ober-Roden.

Der Ostkreis (Seligenstadt, Hainburg und Mainhausen) wird nicht von einer S-Bahn-Linie, sondern im SPNV von der Odenwaldbahn erschlossen. Dort gibt es auch mehrere Ortsteile ohne Bahnstation (Klein-Krotzenburg, Froschhausen, Klein-Welzheim und Mainflingen). Die Station Mainhausen-Zellhausen liegt über einen Kilometer außerhalb des Ortsteils.

Das Schienennetz im Rhein-Main-Gebiet ist wegen der hohen Mobilität in der Region, aber auch wegen der starken Transitverkehre aufgrund seiner zentralen Lage in Deutschland überlastet. Dies wirkt sich auch auf die modernisierten Strecken im Kreis Offenbach aus. Die Strecken Hanau – Frankfurt und die Main-Neckar-Bahn von Frankfurt nach Darmstadt sind durch verschiedenen Verkehrsarten hochbelastet und störanfällig. Dreieichbahn und Odenwaldbahn sind eingleisig und nicht elektrifiziert, Zugkreuzungen können nur an bestimmten Stationen stattfinden, die Zugfolge ist durch die möglichen Kreuzungen begrenzt. Slots für nachfragegerechte Durchbindungen nach Frankfurt stehen aufgrund der Streckenengpässe kaum zur Verfügung.

Auch die S-Bahn-Linien haben eingleisige Abschnitte (Offenbach-Ost – Mühlheim, Dietesheim – Hanau Hbf., Dietzenbach Mitte – Dietzenbach Bf., Langen – Egelsbach), die die Kapazitäten begrenzen und zur Übertragung von Verspätungen von einer Richtung auf die Gegenrichtung führen. Weiterhin fahren alle S-Bahn-Linien außer die S 7 (Bedienung im Kreis Offenbach nur in Zeppelinheim) durch den Frankfurter S-Bahn-Tunnel mit nur 1 Gleis je Richtung. Mit dem bestehenden Angebot in der Hauptverkehrszeit sind die Kapazitäten der sogenannten S-Bahn- Stammstrecke voll ausgelastet. Bereits kleine Störungen auf dieser Strecke führen zu Unregelmäßigkeiten im gesamten S-Bahn-Netz, die sich häufig noch über längere Zeit auswirken. Darunter leiden insbesondere auch die Anschlüsse an die Buslinien im Kreisgebiet.

Straßengebundener ÖPNV

Im Kreis Offenbach verkehren im Fahrplanjahr 2022 13 regionale und 41 lokale Bus- bzw. AST-Linien (sowie vier Linien benachbarter Aufgabenträger). Sie fungieren als Verbindungslinien zwischen den einzelnen Orten und als Zubringer zum SPNV, aber auch als Stadtbuslinien mit hoher Erschließungsfunktion in Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Egelsbach, Mühlheim am Main, Dietzenbach und Rodgau. Zu den benachbarten Oberzentren Offenbach, Frankfurt, Darmstadt und Aschaffenburg bestehen direkte Fahrtmöglichkeiten aus den unmittelbar angrenzenden Kommunen.

Die Straßenbahnlinie 17 endet an der Stadtgrenze zwischen Frankfurt und Neu-Isenburg am dortigen nördlichen Siedlungsrand.

Im Jahr 2019 wurde mit dem Hopper ein neues flexibles On-Demand-Verkehrssystem im Ostkreis eingeführt, das nahezu rund um die Uhr Fahrtmöglichkeiten zwischen zahlreichen virtuellen Haltestellen bietet. Die Ausweitung des erfolgreich umgesetzten Bedarfsverkehrssystems auf weitere Bereiche des Kreises ist derzeit in der konkreten Vorbereitung.

2.3 Wie sind wir unterwegs und wohin?

Bereits im NVP 2016 ff. wurden verschiedene Datengrundlagen für die Darstellung von Nachfrageströmen im Kreis Offenbach benannt. Schon damals konnten die Grundlagendaten z. B. der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM), des regionalen Flächennutzungsplanes sowie des RMV im Rahmen seiner verbundweiten Fahrgasterhebungen (zuletzt durchgeführt im Jahr 2015) nur Hinweise auf die Mobilitätsverflechtungen im Kreisgebiet und zu den benachbarten Zentren geben.

Nachfragedaten durch verbaute Fahrgastzählsysteme und ergänzende Fahrgastzählungen wurden in den vergangenen Jahren nicht über alle Linien einheitlich und somit nur punktuell erhoben und unterliegen seit Frühjahr 2020 den Auswirkungen der Corona-Pandemie. Von einer detaillierten Betrachtung im Zuge der Erstellung des NVP 2022 ff. wird aus diesem Grund abgesehen.

Die Pendelndenbeziehungen zwischen den Kommunen im Kreis Offenbach sowie von und zu den benachbarten Zentren sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

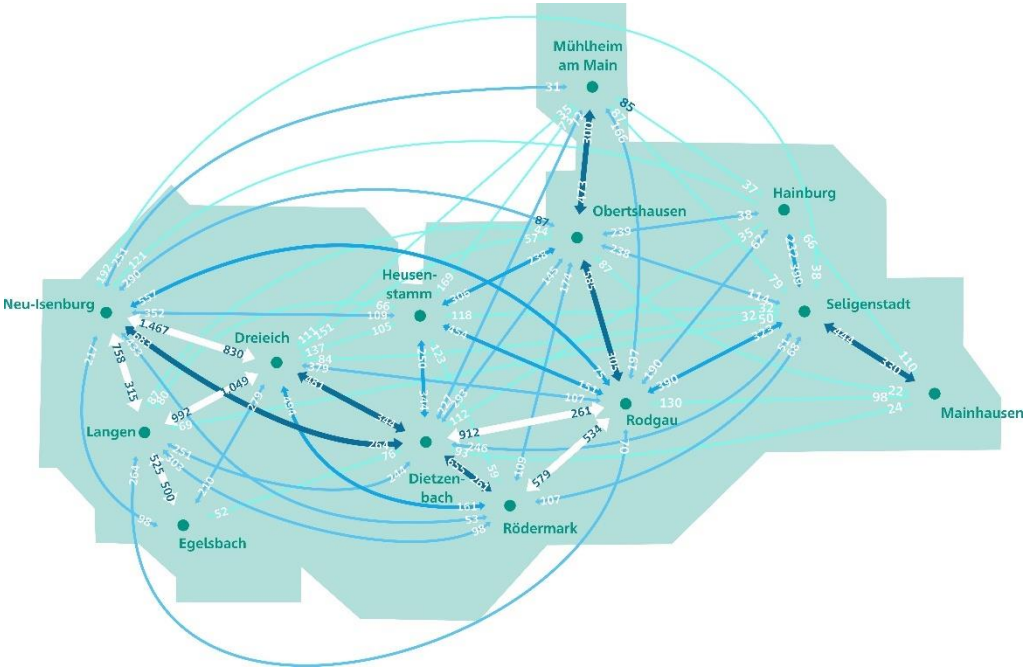


Abbildung 24: Pendelbeziehungen innerhalb des Kreises Offenbach (Stand 31.12.2020) (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, 2021). Kenngröße: Pendelnde sozialversicherungspflichtige Menschen insgesamt

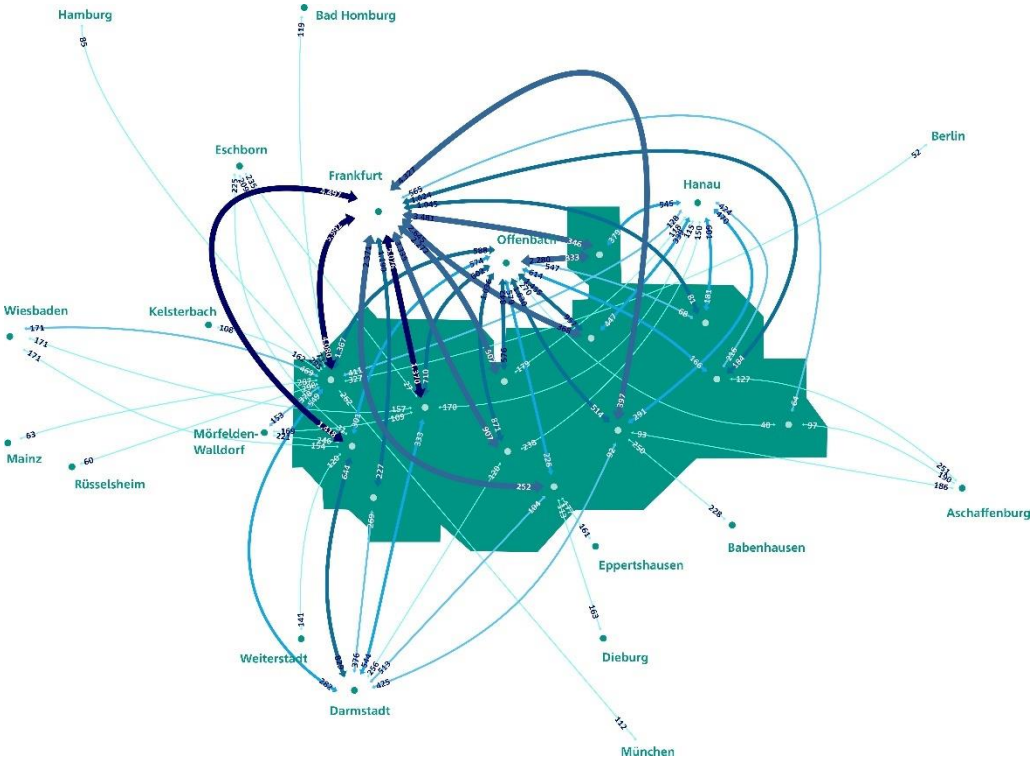


Abbildung 25:Kreisgrenzen übergreifende Pendelbeziehungen des Kreises Offenbach (Stand 31.12.2020) (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, 2021). Kenngröße: Pendelnde sozialversicherungspflichtige Menschen insgesamt

Der RNVP des RMV stellt Daten zur verkehrlichen Entwicklung der Jahre 2012 bis 2018 auf der Ebene des Verbundes zur Verfügung. Insbesondere zwischen 2017 und 2018 ist eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen im RMV zu verzeichnen.

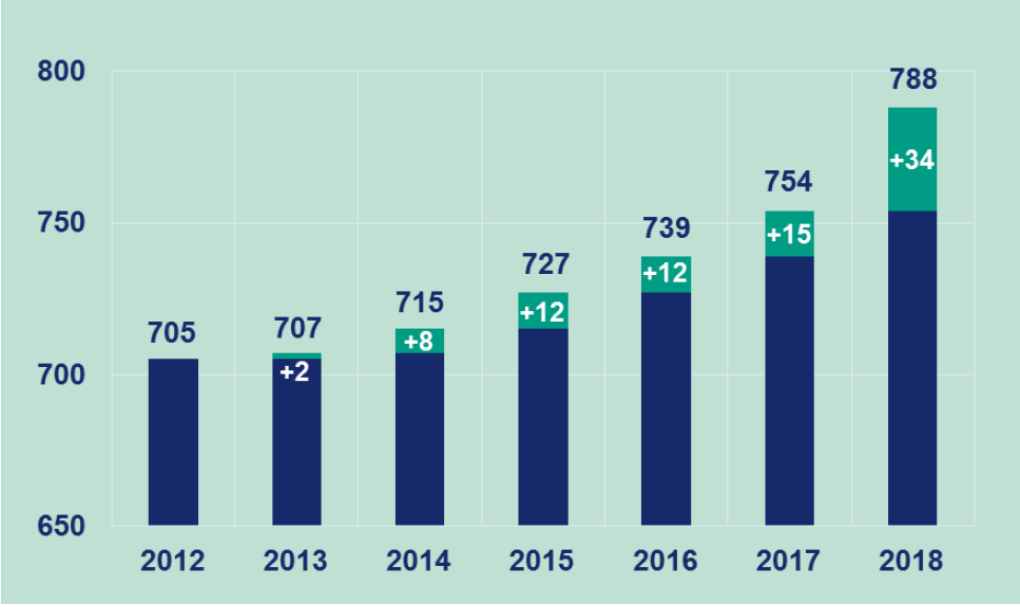


Abbildung 26: Entwicklung der Fahrgastzahlen im RMV zwischen 2012 und 2018 (in Millionen Fahrten) [RMV, 2020]

Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017 (ifas, DLR, IVT und ifas, 2018) zeigen, dass im RMV-Gebiet verkehrsmittelübergreifend im Durchschnitt pro Person täglich etwa 3,1 Wege mit dem ÖV, zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden. Die Wegelänge beträgt dabei im Mittel 12,9 Kilometer bei einer Tagesstrecke von insgesamt rund 40 Kilometern und einem Zeitaufwand von 1 Stunde und 22 Minuten pro Person.

Bei der Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel zeigt sich in den Jahren bis 2017 eine leichte Zunahme bei Bus und Bahn, bei der Pkw-Nutzung ist hingegen ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Im RMV-Gebiet ist der Anteil des Öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs (ÖPV) in den letzten Jahren auf 11 Prozent gestiegen. Dies ist im Vergleich zum Nutzungsverhalten in ganz Deutschland ein überdurchschnittlicher Wert.

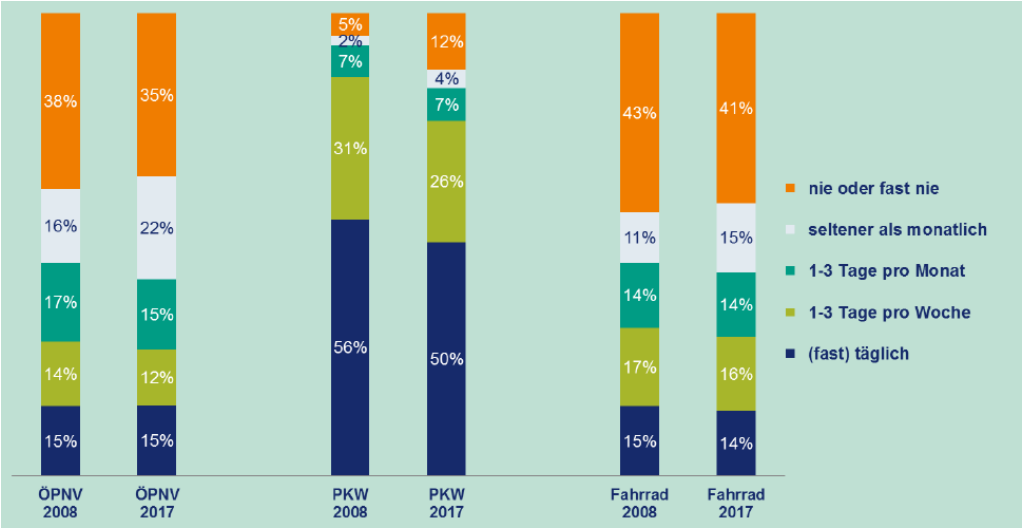


Abbildung 27: Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im RMV-Gebiet und Vergleich zwischen 2008 und 2017 [RMV, 2020]

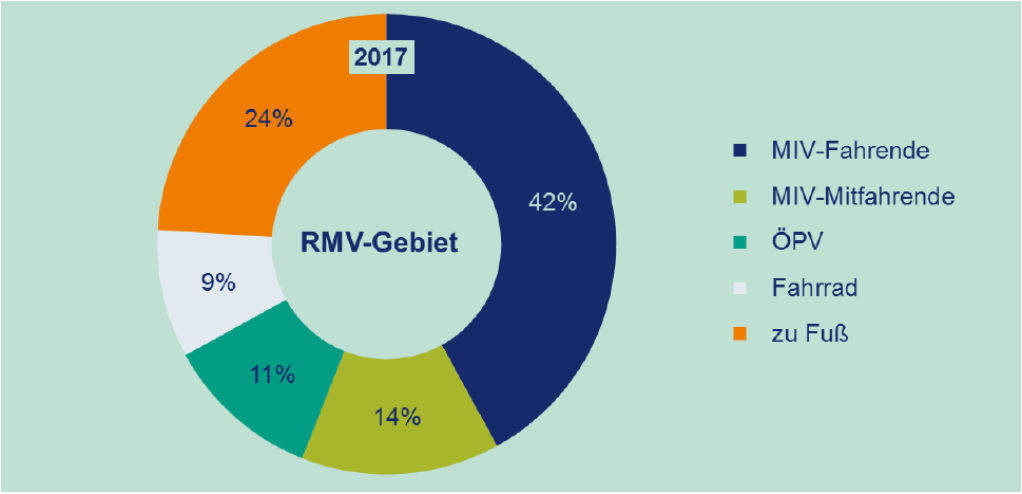


Abbildung 28: Modal-Split – Verkehrsmittelnutzung nach Anteilen [RMV, 2020]

Die verkehrsmittelunabhängige Aufschlüsselung von Wegen allein nach ihrem Zweck veranschaulicht, dass die Mehrzahl für Einkäufe und Erledigungen (31 Prozent) sowie für die Freizeit (28 Prozent) aufgewendet wird.

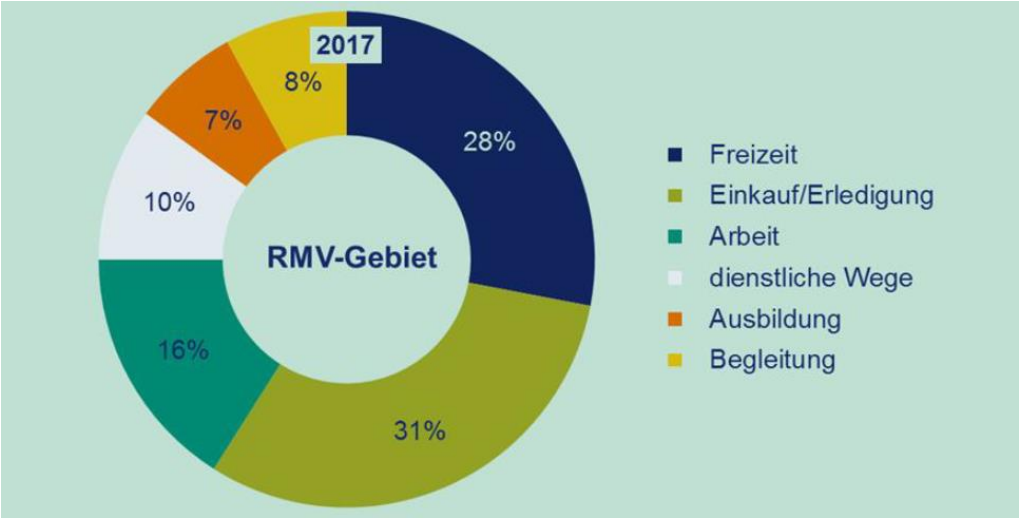


Abbildung 29: Wegezwecke nach Anteilen im RMV-Gebiet [RMV, 2020]

Bis zum Februar 2020 zeigten die vorliegenden analysierten Daten und Betriebsbeobachtungen im Kreis Offenbach ebenfalls einen Anstieg der Fahrgastnachfrage in Bussen und Bahnen sowie zu den benachbarten Zentren. Mit Beginn der Covid19-Pendemie im Frühjahr 2020 sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV zunächst stark zurück gegangen und stabilisieren sich seit Herbst 2021 zunehmend wieder, wenn auch derzeit auf einem geringeren Niveau als vor Beginn der Pandemie.

Detaillierte Betrachtungen und Bewertungen z. B. zu Mobilitätsverflechtungen auf Ebene der Städte und Gemeinden oder zur Darstellung und Bewertung aktueller Fahrgastzahlen auf den regionalen und lokalen Verkehren sind mit den genannten Datengrundlagen jedoch nicht hinreichend möglich. Hierfür fehlt ein aussagekräftiges Datenmanagement zum Mobilitätsverhalten und zur Mobilitätsnachfrage im Kreisgebiet, das in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben und aktuell gehalten wird.

Im NVP 2016 ff. wurde auf der Basis eines Zielgruppensystems (basierend auf den Ausführungen des RNVP des RMV) ein Strukturmodell für den Kreis Offenbach erarbeitet, welches der Veranschaulichung der Haupt-Nachfragebeziehungen im Sinne einer qualitativen Betrachtung dient. Die im Strukturmodell abgeleiteten Quelle-Ziel-Beziehungen waren Grundlage für die Bildung der Netzhierarchie von Bus und Bahn im Kreis Offenbach und die Festlegung der Standards für Netz und Angebot. Diese wiederum dienten der Ausgestaltung der Maßnahmen zur Angebotsplanung und schließlich zum neuen Busliniennetz im Kreis Offenbach.

Diese planerischen Grundlagen auf der Basis der für den NVP 2016 ff. erfolgten Auswertungen und Analysen der Nachfrageströme und -verflechtungen haben sich bis heute nicht grundlegend verändert und bleiben daher auch für den NVP 2022 ff. bestehen.

2.4 Wieviel Verkehr leisten wir uns?

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen erfolgt nach den vertraglich festgeschriebenen Regularien einerseits zwischen der kvgOF und der RMV GmbH und andererseits zwischen der kvgOF und den Stadtwerken/ Verkehrsbetrieben und Kommunen.

Die kvgOF trägt alleine die Aufwendungen für die Partnerschaftsfinanzierung Schiene. Die Aufwendungen für die Busverkehre übernehmen bei den Stadtbuslinien i.d.R. die jeweils zuständigen Stadtwerke/Verkehrsbetriebe. Die unter der Regie der kvgOF geführten Linien werden bis Ende 2021 nach unterschiedlichen Verteilungsschlüsseln zu Lasten des Kreises Offenbach bzw. der kvgOF (Überlandverkehre) und der betroffenen Kommunen (Innerorts) verteilt. Ab dem Jahr 2022 erfolgt die Neuordnung der Finanzierung über den Kreishaushalt entsprechend der Beschlussfassung zum FINORG-Konzept.

Den gesamten Fahrgeldeinnahmen der kvgOF und der Stadtwerke/ Verkehrsbetriebe im Kreis Offenbach werden die Einnahmenminderungen für den Fremdnutzerausgleich pro Linie gegenübergestellt. Dies geschieht im Rahmen des verbundweit angewandten Einnahmeaufteilungsverfahrens (EAV), wobei die tatsächliche Nutzung der Verkehrsmittel, ermittelt mit Fahrgastzählungen und –befragungen, die Grundlage der Zuscheidungshöhe bildet. Aufgrund der Pandemie fand die letzte EAV-Erhebung im Jahr 2015 statt, Die EAV 2020 wurde abgesagt und wurde bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses NVP noch nicht nachgeholt.

Fraglich ist, ob die bisherige Finanzierung ausreichen wird, um die ambitionierten verkehrlichen Ziele und Herausforderungen bewältigen zu können. Es wird daher – auch angesichts zu beobachtender Kostensteigerungen im Bereich der Energie und des Personals – notwendig sein, sich für eine Erhöhung der bisherigen Finanzierung einzusetzen und mögliche ergänzende Finanzierungsquellen zu prüfen.

2.5 Künftige Entwicklungen

Bei der Bevölkerungsentwicklung der Städte und Landkreise im RMV-Gebiet wird für den Kreis Offenbach eine moderate Entwicklung erwartet im Vergleich zu anderen Kreisen in der Rhein-Main-Region:

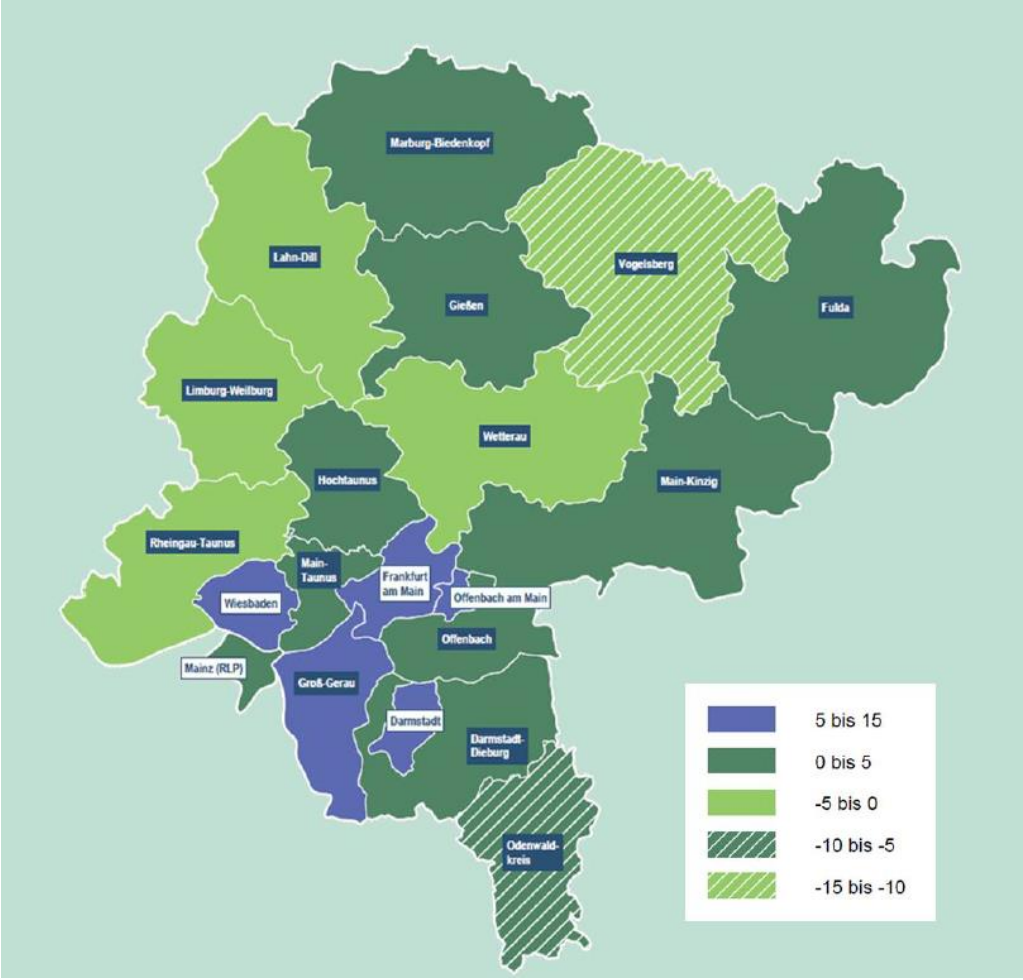


Abbildung 30: Bevölkerungsentwicklung der Städte und Landkreis im RMV-Gebiet 2017 bis 2035 [RMV, 2020]

Im Rahmen der Befragung der Städte und Gemeinden wurden verschiedene Informationen zu aktuellen Entwicklungen z. B. von Wohngebieten und Arbeitsplatzstandorten abgefragt. Die wichtigen Entwicklungen im Kreisgebiet sind in einer Übersicht im Anhang, Kapitel 3.2, dargestellt.

2.6 Herausforderungen für die künftige Gestaltung des Mobilitätssystems im Kreis Offenbach

Der Verkehrsmarkt unterliegt seit Jahren einem steten Veränderungsprozess. Dieser Wandel setzt sich bis zum Prognosehorizont 2030 fort und wird voraussichtlich danach noch an Dynamik gewinnen. Prägende Themenfelder für den ÖPNV bis 2030 in der Rhein-Main-Region sind im verbundweiten Nahverkehrsplan dargestellt:

Abbildung 31: Prägende Themenfelder des ÖPNV bis 2030 [RMV, 2020]

Der Kreis Offenbach steht damit wie viele Kommunen und Landkreise in der Region, aber auch darüber hinaus in Hessen und dem Bund, vor gewaltigen Herausforderungen im Bereich des Klima- und Umweltschutzes. Angesichts der Auswirkungen, die die Corona-Pandemie in den vergangenen Jahren auf die Nutzung individueller Mobilitätsangebote hatte, ist es eine entscheidende Aufgabe, das Vertrauen der Fahrgäste in zuverlässige und sichere öffentliche Verkehrsangebote zurückzugewinnen und zu stärken – aber auch neue Nutzerinnen und Nutzer für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu gewinnen. Nur mit einem deutlichen Zuwachs zurückgelegter Wege im Umweltverbund lassen sich klima- und umweltpolitische Ziele, aber auch die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Kreises Offenbach wie auch in der Rhein-Main-Region erreichen.

Statement des Fachbeirates: Mobilitätswende entschieden vorantreiben

Die Erstellung des NVP 2022 ff. wurde von einem Fachbeirat begleitet, dessen Teilnehmer gezielt aktuelle Fragestellungen und Zukunftsthemen sowie Trends zur künftigen Ausgestaltung des Mobilitätssystems im Kreis Offenbach aus einer anderen Perspektive als die Akteure vor Ort einbringen sollten. Die Teilnehmer haben unter dem Titel „Mobilitätswende entschieden vorantreiben“ folgende Herausforderungen formuliert:

„Der Nahverkehr im Kreis Offenbach hat jetzt schon, aber auch mittel- bis langfristig große Herausforderungen zu bewältigen. Die gesetzlich verankerten Klimaschutzziele fordern eine bundesweite Reduktion von CO_2-Emissionen im Verkehrssektor um 65 % bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 1990.

Um dies zu erreichen, sind gewaltige Anstrengungen auf allen Ebenen notwendig und erfordern neben der angestoßenen Antriebswende auch eine deutliche Verlagerung vom Pkw-Verkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr). Viele Kommunen und Verkehrsverbünde (u. a. der RMV) haben ermittelt, dass eine Verdopplung der Öffentlichen Nah- und Fernverkehrs notwendig ist bei gleichzeitiger Reduzierung des Pkw-Verkehrs um 30 %, um die Ziele annäherungsweise zu erreichen. Sie fordern daher eine deutliche Anhebung der Regionalisierungsmittel, um den erforderlichen Ausbau und die Attraktivierung des ÖPNV finanzieren zu können.

Erschwert wird die Finanzierung des ÖPNV derzeit durch die Pandemie. Der Fahrgastrückgang hat zur Folge, dass auch die Fahrgeldeinnahmen, eine wesentliche Finanzierungssäule des ÖPNV, ebenfalls rückläufig waren und immer noch niedriger sind als vor der Pandemie. Somit wird es umso wichtiger sein, die Finanzierung aus öffentlicher Hand – auch unter Einbeziehung ergänzender Finanzierungsquellen – sicherzustellen.

Als dritten Trend erwähnen wir die Digitalisierung, die neben der Bewältigung der technischen Umbrüche aber insbesondere eine große Chance für den Nahverkehr darstellt. Neben Echtzeitinformationen, besserer Anschlusssicherung und Fahrplanauskunft können auch weitere Mobilitätsangebote wie z. B. Mobilitätsstationen und Fahrradboxen in das erweiterte Angebot öffentlicher Mobilitätsangebote integriert werden. Mit seinem neuen Bedarfsverkehrsangebot „Hopper“ wurde ein neues Mobilitätsangebot im Kreis Offenbach bereits vorbildlich umgesetzt. Damit wird den individuellen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen und der Umstieg auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes erleichtert.“

Neben diesen Herausforderungen, die den Nahverkehr im ganzen Land betreffen, bestehen für den Nahverkehr des Kreis Offenbach spezifische Herausforderungen:

- Deutliche Forcierung des Infrastruktur- und Angebotsausbaus auf Schiene und Straße und Verbesserung der Betriebsqualität (Beschleunigung und Bevorrechtigung der Angebote)
- Gewinnung neuer Kunden durch neue Angebote und Rückgewinnung früherer Fahrgäste
- Umsetzung der Antriebswende bei den verschiedenen Mobilitätsangeboten im Kreisgebiet mit unterschiedlichen Anforderungen
- Etablierung und Weiterentwicklung des Einsatzgebietes und der Funktion des „Hopper“ und bestmögliche Abstimmung der verschiedenen ÖPNV- und Mobilitätsangebote im Kreisgebiet

- Entwicklung und Einsatz von Mobilitätsstationen und neuer Mobilitätsangebote (u. a. Sharing-Angebote, autonome Fahrzeuge)
- Regulierende Maßnahmen für PKW-Verkehr, u. a. Parkraumbewirtschaftung
- Weiterentwicklung der Tarifstruktur mit der Einrichtung flexibler Tarifangebote, Mobilitätsflatrates und einfachem Zugang
- Umfassende Kommunikation und Vermarktung neuer Angebote, Produkte und aktueller Projekte zum ÖPNV im Kreisgebiet
- Aufbau einer Mobilitätsdatenbank mit den relevanten und aktuellen Datengrundlagen für die Evaluierung und Verbesserung der Mobilitätsangebote
- Innovationen im Blick haben, Pilotprojekte mit neuen Mobilitätsangeboten initiieren, evaluieren und Erfahrungen zur Übertragbarkeit sammeln
- Sicherstellung einer leistungsfähigen Organisation für die Umsetzung der Maßnahmen
- Sicherung einer beständigen Finanzierung und Erschließung neuer Finanzierungsquellen für die Umsetzung der Maßnahmen

Fazit und Empfehlungen für die wichtigen Handlungsfelder und Prozessthemen

Die in diesem Kapitel benannten planerischen Rahmenbedingungen, insbesondere des Planungsverbandes, des RMV und der Konzepte und Untersuchungen im Kreis Offenbach, aber auch die künftigen Anforderungen an den Ausbau des Angebotes und der Infrastruktur sowie die aufgezeigte Bevölkerungsentwicklung und die prägenden Themenfelder zum ÖPNV bis zum Jahr 2030 konkretisieren sich in den vom Fachbeirat formulierten spezifischen Herausforderungen für die künftige Nahverkehrsplanung im Kreis Offenbach.

Für eine transparente und gut nachvollziehbare Strukturierung der nachfolgenden Kapitel des NVP 2022 ff. haben wir daher die wichtigen Themenfelder nach Handlungsfeldern wie folgt geordnet:

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

Neben den vier thematischen Handlungsfeldern bestehen weitere wichtige Anforderungen für eine erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen und Projekten, die das Ziel der Verkehrswende im Kreis Offenbach im Fokus haben.

Diese Anforderungen betreffen einerseits die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV. Dieses Themenfeld wird im Folgenden als Querschnittsthema behandelt, da die Anforderungen an die Barrierefreiheit verschiedenste Themenfelder ansprechen.

Ferner sind mit den Anforderungen an die Handlungsfelder Netz und Angebot, Betrieb, Infrastruktur und Service immer auch organisatorische und finanzielle Wirkungen und Erfordernisse verbunden, die im gesamten Prozess der Umsetzung künftiger Projekte und Maßnahmen im Mobilitätsangebot des Kreises Offenbach stärker als bislang berücksichtigt und bewertet werden müssen. Diese Prozessthemen „Organisation“ und „Finanzierung“ nehmen somit den Diskussionsprozess, der mit dem NVP 2016 ff. begonnen und in der Zwischenzeit intensiviert wurde, auf und geben ihnen im NVP 2022 ff. und für die zukünftigen Aufgaben eine noch höhere Bedeutung.

3 Diese Ziele wollen wir erreichen

3.1 Grundsätzliche Ziele

Die Entwicklungen der vergangenen Jahre, die anstehenden Herausforderungen (vgl. Kapitel 2) inklusive der leeren öffentlichen Kassen stellen die Verantwortlichen des öffentlichen Verkehrs sowie der Mobilität insgesamt vor große Aufgaben. Daher bietet ein mit allen Beteiligten entwickeltes und abgestimmtes Leitbild oder Ziel eine gute Grundlage, um als verbindlicher Handlungsrahmen langfristig die Mobilität im Kreis Offenbach zu sichern.

Bereits seit 2013 und parallel zum Erstellungsprozess des NVP 2016 ff. wurde ein Leitbild unter Beteiligung des Kreis Offenbach, der kvgOF, der ivm und der Hochschule Darmstadt entwickelt (www.leitbildmobilitaet.de, vgl. Kapitel 2.1.3). Wichtige Erkenntnisse aus dem Leitbildprozess wurden in den NVP 2016 ff. übernommen.

Der Leitsatz für den Nahverkehr im Kreis Offenbach dient als Grundlage, um als verbindlicher Handlungsrahmen langfristig die Mobilität im Kreis Offenbach zu sichern und zu stärken:

Wir machen den Kreis Offenbach einfach mobil – verbinden, organisieren, Potenziale wecken

Aus diesem Leitsatz ergeben sich die strategischen Ziele für den Nahverkehr im Kreis Offenbach. Sie sollen dazu beitragen, die in Kapitel 2.6 genannten Herausforderungen zu bewältigen, die Mobilität für alle Menschen zu sichern und allen Menschen den Zugang zum ÖPNV sowie zu ergänzenden Mobilitätsangeboten einfach zu gewährleisten – sowohl räumlich als auch tariflich.

Diese strategischen Ziele wurden aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen im Vergleich zum NVP 2016 ff. angepasst und für den NVP 2022 ff. neu sortiert:

- Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen durch konsequente Einführung sauberer Antriebe (Antriebswende),
- Nachhaltige und spürbare Reduzierung weiterer negativer Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt,
- Deutliche Verlagerung der Nachfrage vom MIV (Pkw) auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, u. a. durch
  - Ausbau und Attraktivierung des ÖPNV-Angebots (inkl. On-Demand Angebote)
  - Verbesserung der Angebote im Fahrrad- und Fußverkehr
  - Verbesserung bei der Verknüpfung der Angebote im Umweltverbund, insbesondere zwischen ÖPNV und Fahrrad inkl. erleichterter Zugang für die Nutzenden
  - Optimierung von Information und Service für die (potenziellen) Fahrgäste
  - Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden
  - Verbesserung des Kundenservice
- Ermöglichung von gesellschaftlicher Teilhabe aller Menschen u. a. durch Gewährleistung von Mobilität für Personen ohne Pkw und von Personen mit Mobilitätseinschränkungen (Barrierefreiheit),
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit bei der Nutzung,

- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Kreis Offenbach.
- Verbesserung bei der Abstimmung von Aufgaben, Organisationsstrukturen und Finanzierung für den Nahverkehr im Kreis Offenbach: Weiterentwicklung der kvgOF von einer Kreisverkehrsgesellschaft zu einer Mobilitätsgesellschaft

3.2 Handlungsziele für die Ausgestaltung des Mobilitätsangebotes im Kreis Offenbach: Zielsetzungen für ein multimodales Mobilitätssystem

Bei den Handlungszielen steht die konkrete Umsetzbarkeit des Leitsatzes sowie des strategischen Ziels im Fokus. Sie wirken damit handlungsleitend und können im Rahmen der nächsten Ausschreibung überprüft werden. Für die Erreichung der Ziele sind die jeweils zuständigen Akteuren (Kommunen, kvgOF, Verkehrsunternehmen) verantwortlich. Die Umsetzung der Ziele hat zur Folge, dass den Bewohnerinnen und Besuchern des Kreis Offenbach ein attraktives, einfach zugängliches und gut nutzbares Mobilitätssystem angeboten wird.

Im Folgenden werden die Handlungsziele für die einzelnen Handlungsfelder zusammenfassend benannt.

3.2.1 Handlungsfeld Netz und Angebot

Für das Handlungsfeld Netz und Angebot gilt das im NVP 2016 ff. formulierte „Grundverständnis des ÖPNV" weiterhin, jedoch leicht angepasst und ergänzt:

„Bündelung" der Nachfrage durch Konzentration der Angebote auf starke Achsen	
„Konfektion" für möglichst Viele … und nicht „Maßanzug" für einige Wenige	
„Transportkette" gesamthaft gewährleisten … in räumlicher Hinsicht (Umsteigepunkte und Zugänglichkeit) … in zeitlicher Hinsicht (Abstimmung der Fahrpläne)	
„Zuverlässigkeit" … und damit Anschlusssicherheit … u. a. durch häufigere Fahrten, Einhaltung des Fahrplans, funktionierende Anschlusssicherung, attraktive/ausreichende Taktung	
„Einfachheit" Und Verständlichkeit als Voraussetzung für einen leichten Zugang zum ÖPNV	
„Qualität" … durch gute Information … Sauberkeit … Nachhaltigkeit	

Abbildung 32: Grundverständnis des ÖPNV für den Kreis Offenbach

Mit dem Grundverständnis werden die Anforderungen der Fahrgäste an den ÖPNV berücksichtigt und darüber hinaus auch die Zu- und Abwege eingeschlossen, so dass die gesamte Reisekette in den Blick genommen wird.

Konkret ergeben sich aus dem Grundverständnis im Zusammenhang mit den übergeordneten Zielen folgende Planungsziele:

- Verkehrswende im Kreis Offenbach umsetzen bedeutet die Voraussetzungen schaffen, dass künftig deutlich mehr Menschen ihre Wege mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln zurücklegen
- Ausbau der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes und der dafür erforderlichen Infrastruktur und der Schnittstellen mit Umsetzung kreisweit einheitlicher Standards und Qualitäten
- Differenzierung von Angebotsformen entsprechend der bestehenden Nachfrage bzw. der zu erwarteten Nachfragepotenziale: Einheitlicher Einsatz des Hopper im gesamten Kreisgebiet und Entwicklung von orts- und relationsspezifischen Übergangskonzepten für den Einsatz von Linien- und Bedarfsverkehren
- Bestmögliche Verknüpfung und Abstimmung der ÖPNV-Angebote untereinander und mit ergänzenden Mobilitätsangeboten, insbesondere mit dem Radverkehr
- Umsetzung betrieblicher und damit auch wirtschaftlicher Synergien im Bereich Netz, Angebot und Infrastruktur, insbesondere auch Prüfung, welche Angebotsform aus verkehrlicher, wirtschaftlicher und Kunden-Sicht am besten eingesetzt werden sollte
- Ermittlung und fortlaufende Aktualisierung relevanter (planerischer) Grundlagendaten für Analysen, Bewertung umgesetzter Maßnahmen, Prüfung der Sinnhaftigkeit und Nachhaltigkeit von Verbesserungen und Veränderungen im Mobilitätssystem
- Durchführung des Datenmanagements der Fahrplanung aus einer Hand, um Fehlerquellen zu vermeiden und Abstimmungsprozesse zu erleichtern
- Verbesserung der Voraussetzungen für einen digitalen ÖPNV, z.B. Vernetzung der Fahrzeuge untereinander, Echtzeitinformationen über Angebot und Auslastung, durchgängig buchbare Reisekette
- Innovativ bleiben und Erfahrungen sammeln: Pilotprojekte initiieren, um neue Technologien und Mobilitätsangebote zu testen, zu evaluieren und Erfahrungen zur Übertragbarkeit innovativer Konzepte auf andere Gebiete und Einsatzmöglichkeiten zu sammeln

3.2.2 Handlungsfeld Betrieb

Folgende Handlungsziele gelten für das Handlungsfeld Betrieb:

Zuverlässigkeit

Die im Fahrplan aufgeführten Fahrten finden pünktlich statt. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen gibt es kommunizierte geänderte Routenführungen. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen erfolgt unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch Ersatzverkehre oder Anschlussmöglichkeiten. Die Kunden sind angemessen und über die zur Verfügung stehenden Kanäle über den aktuellen Zustand zu informieren.

Pünktlichkeit

Die Fahrzeuge fahren stets pünktlich und nicht zu früh ab.

Anschlusssicherung

Die Fahrgäste können sich darauf verlassen, dass die im Fahrplan kommunizierten Anschlüsse zwischen Fahrten funktionieren.

Beschleunigung und Bevorrechtigung

Die kvgOF koordiniert eine Task-force Beschleunigung, um ein umfassendes Programm zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV zu konzipieren und umzusetzen.

Dieses Programm beinhaltet Maßnahmenkonzepte zur Optimierung und Stabilisierung des Betriebsablaufs, z. B. durch

- Prüfung der Einrichtung von eigenen Trassen und Busspuren,
- Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen,
- Anlage von Haltestellenkaps,
- Bevorrechtigung der ÖPNV-Achse an Rechts-vor-Links-Knotenpunkten) und
- Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen (z. B. Prinzip der dynamischen Straßenraumfreigabe)

zur Verkürzung der Reisezeiten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität (z. B. zur Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten und zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels).

Störfallmanagement

Bei Störungen werden die Fahrgäste zeitnah über Ursache und voraussichtliche Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert. Eine Erstinformation im Fahrzeug sollte schnellstmöglich erfolgen.

Meldungen von Störungen erfolgen unverzüglich über die Leitstelle sowie über die Datendrehscheibe des RMV an die kvgOF bzw. direkt an vDDS. Ersatzverkehre müssen betriebsübergreifend schnell bereitgestellt werden können.

Fahrzeuge

- Ab dem Jahr 2024 wird die Busflotte im Kreis Offenbach im Zuge der anstehenden Ausschreibungen unter Berücksichtigung der Empfehlungen aus der Studie für die X99 auf alternative Antriebsarten gem. den Anforderungen der Saubere Fahrzeuge Gesetzes umgestellt.
- Das Erscheinungsbild der Busse entspricht dem kreisweit einheitlichen Corporate Design.
- Die Fahrzeuge verfügen alle über die geforderte Mindestausstattung und zeigen keine Mängel an Beschaffenheit und Funktion. Die für die Fahrzeugausstattung jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien werden eingehalten bzw. berücksichtigt. Die kundenfreundliche Ausstattung der Fahrzeuge wird mittels persönlicher Beteiligung des AG bei Bestellung sichergestellt.

- Ein eingesetztes Fahrzeug ist in Bezug auf die Fahrzeugausstattung sowohl von innen als auch von außen in einem funktionsfähigen, schadensfreien, sauberen und ordentlichen Zustand: Das Fahrzeug ist frei von störendem Abfall, Staub, Schmutz und visuellen Beeinträchtigungen und weist einen angenehmen Geruch auf.
- Eine einheitliche Verkaufsinfrastruktur und Infotainmentkomponenten werden durch die kvgOF den Verkehrsunternehmen bereitgestellt, um die Funktionalität der Verkäufe und Kundeninformation samt Bereitstellung der Technik zur Andienung der LSA-Infrastruktur sicherzustellen.

Datenmanagement

Die für die verlässliche Gewährleistung des Mobilitätsangebots im Kreis Offenbach notwendigen Informationen sind von hoher Qualität und werden von den jeweiligen Akteuren rechtzeitig bereitgestellt. Notwendige Abstimmungsprozesse und Aufwände der Beteiligten sind durch angepasste Regelungen und Prozesse minimiert.

Sicherheit

Die Fahrgäste fühlen sich zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV sicher. Auf Notfälle kann schnell reagiert werden.

Qualitätsmanagement

Die ausschreibungsrelevanten Vorgaben werden durch die kvgOF in regelmäßigen Abständen überprüft mit dem Ziel, die geforderte Qualität v.a. gegenüber den Fahrgästen auch gewährleisten zu können (Qualitätssicherung).

3.2.3 Handlungsfeld Infrastruktur

Folgende Handlungsziele gelten für das Handlungsfeld Infrastruktur.

Stationen und Haltestellen

Die Stationen und Haltestellen im Kreis Offenbach verfügen über die festgelegte Mindestausstattung. Sie erfüllen die Kundenerwartungen in Bezug auf Sicherheit, Service, Komfort, Information und Barrierefreiheit.

Die Haltestellen sind sauber und frei von Graffiti. Grobe Verunreinigungen und sicherheitsgefährdende sowie die Kundenkommunikation einschränkende Schäden sind umgehend, alle weiteren innerhalb von drei Werktagen zu beseitigen.

Für eine stetige Aufrechterhaltung bzw. Steigerung der Attraktivität des ÖPNV sind der Ausbau und die Ertüchtigung der Infrastruktur unabdingbar. Entsprechende infrastrukturelle Maßnahmen sind notwendig, da das bestehende System seine Kapazitätsgrenzen erreicht hat. Ein Ausbau des Angebots unter bestehenden Gegebenheiten ist kaum mehr möglich. Dies gilt

- neben dem Ausbau der Infrastruktur für die Erweiterung des Angebotes im SPNV auch für den Abbau der Störanfälligkeit im SPNV-Betrieb,
- für intensiv genutzte Trassen im Busverkehr, für die die Möglichkeit der Einrichtung von Busspuren, der Bau eigener Bustrassen etc. geprüft werden muss,
- für die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen, primär als Halt am Fahrbahnrand oder Buskap, zur Verbesserung der Anfahrbarkeit von Haltestellen und Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten und
- für die Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten mit dem Ausbau von Halte- und Wartemöglichkeiten für Busse, der Einrichtung von Stand- und Wendemöglichkeiten sowie sozialer Infrastruktur für das Fahrpersonal (insbesondere auch Toiletten)
- und (bei Einführung größerer Fahrzeugkapazitäten) die Erweiterung von barrierefreien Haltestellenborden und -flächen.
- Kreisweite Koordinierung bzgl. der Standards der Haltestellen im Kreis

Mobilitätsstationen

Die Verknüpfungspunkte im Kreis Offenbach sind nach einheitlichen Standards gestaltet, so dass für die Kunden ein attraktives Gesamt-Mobilitätsangebot besteht, welches den Umstieg auf den Umweltverbund erleichtert:

- Kreisweit einheitliche Standards auf der Basis der Kategorisierung des RNVP RMV,
- einfacher Zugang und einfache Übergänge (sowohl physisch/räumlich als auch digital und in Bezug auf Tarife),
- verlässliche Anschlusssicherung,
- hochwertigkeit der Angebote (sowohl für private als auch für geteilte Fahrzeuge / Angebote)
- kreisweite Koordinierung bzgl. der Standards der Verknüpfungspunkte im Kreis,
- lokale Vermarktung, aber auch Einbindung der Verknüpfungspunkte sowie deren Zugang in den RMV hinein;
- Schaffen einer guten Datengrundlage

Ziel ist die Reduzierung des Anteils der Pkw-Nutzenden in die Arbeitsplatzschwerpunkte der Region.

P+R-Anlagen

P+R-Anlagen sind kundengerecht gestaltet, insbesondere den Zugang betreffend mit dem Ziel einer Verlagerungswirkung von MIV-Fahrten auf Fahrten mit dem ÖPNV.

Ziel ist weiterhin ein kreisweit abgestimmtes Vorgehen bzgl. des Weiteren Aus- und Umbaus, bgzl. der Datenerhebung sowie bzgl. einheitlicher Standards und Gebühren.

B+R-Anlagen

B+R-Anlagen werden gemäß den Standards aus dem RNVP RMV ausgebaut und ausgestattet mit dem Ziel der Verlagerung von MIV-Fahrten auf Fahrten mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.

Ziel ist es, dass ausreichend Abstellanlagen an den Verknüpfungspunkten vorhanden sind, die einheitlich gestaltet und zugänglich und einfach zu nutzen sind

3.2.4 Handlungsfeld Service

Das Handlungsfeld Service umfasst die Bereiche Vertrieb, Information, Marketing, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Personal sowie Beschwerdemanagement und Mobilitätsmanagement. Folgende Handlungsziele gelten für dieses Handlungsfeld.

- Jedem Fahrgast wird ein einfacher Zugang zum ÖPNV ermöglicht, indem es möglich ist, vor Fahrtantritt ohne räumliche, zeitliche und technische Zugangshemmnisse an eine Fahrtberechtigung zu gelangen und sich einfach und umfassend über verschiedene Kanäle intuitiv über die möglichen Wege zu informieren.
- Der Vertrieb der kvgOF wird weitestgehend in den RMV-Vertrieb integriert, ist jedoch weiterhin als lokale Marke erkennbar.
- (Potenzielle) Fahrgäste können sich vor Fahrtantritt, während der Fahrt sowie im Störungsfall einfach und ausreichend über den ÖPNV, sein Angebot und Angebotsänderungen informieren. Alle Fahrplaninformationen sind leicht verfügbar, stets aktuell, vollständig und gut verständlich. Das Personal kann kompetent und freundlich Auskunft geben.
- Das Servicepersonal in der Mobilitätszentrale verfügt über umfassende Netz-, Orts- und Tarifkenntnisse sowie über sehr gute Kenntnisse der deutschen Sprache. Es berät freundlich und hilfsbereit die Kunden zu allen Fragen rund um den ÖPNV und weiteren Mobilitätsdienstleistungen. Es vermittelt durch sein Auftreten und Erscheinungsbild einen positiven Eindruck.
- Fahrgäste haben jederzeit die Möglichkeit, Hinweise zu geben. Beschwerden und Hinweise werden ernst genommen und zügig bearbeitet. Spätestens vier Werktage nach Beschwerdeeingang erhält der Fahrgast eine freundliche, verständliche und für ihn nachvollziehbare Antwort oder Zwischennachricht.
- Bestehende Mobilitätsmanagementmaßnahmen bei bewährten Zielgruppen (u. a. Schülerinnen und Schüler, Seniorinnen und Senioren) werden gestärkt sowie Maßnahmen für weitere Zielgruppen (z. B. Mobilitätseingeschränkte, Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber) datenbasiert entwickelt und konzeptioniert.

3.2.5 Querschnittsthema Barrierefreiheit

Das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit ist bei Modernisierung und Bau von Zugangsstellen zum SPNV sowie im Busverkehr bereits seit Jahren eine wesentliche Planungsgrundlage und wird im Wesentlichen durch den RMV bzw. die Deutsche Bahn sowie den Straßenbaulastträgern gewährleistet.

Damit eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden kann, müssen sowohl Fahrzeuge, Haltestelleninfrastruktur und die Fahrgastinformationen entsprechend ausgestattet sein.

Die kvgOF hat in den vergangenen Jahren einen Leitfaden in Abstimmung mit Hessen Mobil und anderen relevanten Institutionen erarbeitet, der Grundlage der Umsetzung des barrierefreien Aus- und Umbaus im Kreisgebiet sein soll. Hierbei wurde mit Blick auf die Infrastruktur der Straße eine Kategorisierung des Haltestellenausbaus anhand der Bedeutung der Haltestelle (Haltestellenfunktion, Fahrgastaufkommen, bedienende Buslinien) und der Lage im Siedlungsraum vorgenommen. Dieses Vorgehen ist im Kapitel 4.5 beschrieben und soll unverändert fortgeführt werden.

Der Umsetzungsprozess zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit wird nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Die Zielsetzung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit soll kontinuierlich und sukzessive

- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

erreicht werden. Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die im Kapitel 4.5 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationen (jeweils als Anforderungen an eine Optimallösung).

Folgende Leitsätze werden formuliert:

Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV für alle Fahrgäste

Der Kreis Offenbach verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger gemeinsam mit dem RMV, mit den Verkehrsunternehmen, den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie den Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkten vollständig barrierefreien ÖPNV. Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge. Die Erreichung des Ziels soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen erreicht werden. Hiermit verbunden ist die Schaffung

- einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit
- für alle Benutzergruppen
- entsprechend dem aktuellen Stand der Technik
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung.

Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, und barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten wie bspw. der Weg von zu Hause zu einer Haltestelle (vgl. nachfolgende Abbildung) sind bei allen Planungen und Vorhaben zu beachten und Abstimmungen mit den betroffenen Trägern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.

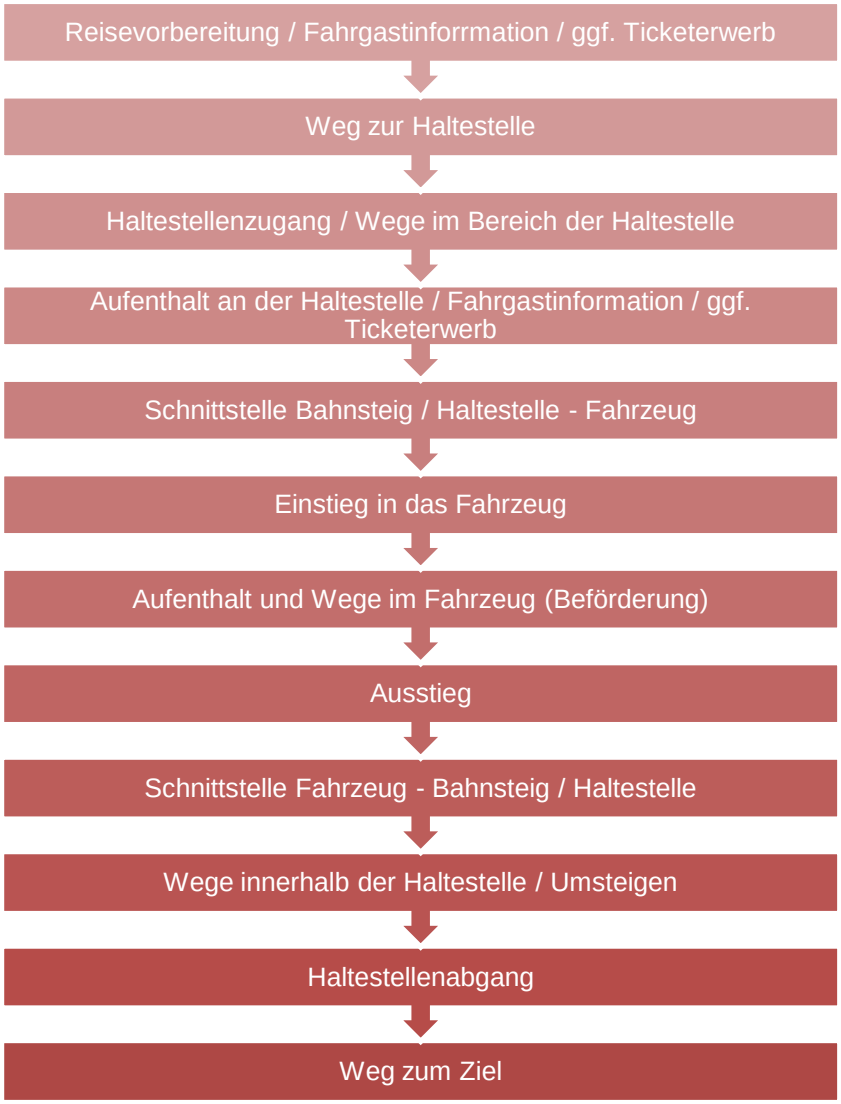


Abbildung 33: Mobilitätskette im ÖPNV (eigene Darstellung nach: VDV 2012)

Berücksichtigung der Belange verschiedener Nutzergruppen

Bei der Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit sind die Belange aller Nutzergruppen umfassend und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen, soweit der Stand der Technik dies ermöglicht und die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der Stand der Technik ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird. Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen (die ggf. von allgemeinen Vorschriften abweichen, aber im Konsens abgestimmt wurden) angestrebt werden. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit

Die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen gewährleistet, sondern ist durch

- eine regelmäßige Reinigung,
- eine turnusmäßige Wartung,
- eine unverzügliche Schadensbeseitigung und
- einen ausreichenden Winterdienst

konsequent zu sichern.

Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter

Die Programme und Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV sind frühzeitig mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und der Fahrgastverbände abzustimmen.

3.2.6 Prozessthema Organisation

Eine gute Organisation der Prozesse und Betriebs dient der Bereitstellung eines kundenfreundlichen und effizienten Mobilitätsangebots. Die Ziele sind daher:

- Verbesserung bei der Abstimmung von Aufgaben, Organisationsstrukturen und Finanzierung für den Nahverkehr im Kreis Offenbach
- Kreisweite Koordinierung bzgl. Standards und Anforderungen, u. a. der Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Kreis,
- Zielgerichtete Koordination und Organisation der Umstellung der Busse auf alternative Antriebe sowie bei der Beschaffung, Einrichtung und Betrieb der Infrastruktur zum Laden und/oder Betanken der Fahrzeuge
- Überprüfung der Organisationsstrukturen im Hinblick auf die anstehenden Aufgaben, u. a. Prüfung einer zentralen Verkehrsleitstelle zur effizienteren Abwicklung von Verkehren, der Errichtung einer Betriebs- und Infrastrukturgesellschaft im Kreis Offenbach, die die Umstellung der Busse auf alternative Antriebe koordiniert und umsetzt sowie der Weiterentwicklung der kvgOF von einer Kreisverkehrsgesellschaft zu einer Mobilitätsgesellschaft mit weitergehenden koordinierenden und vernetzenden Aufgaben

3.2.7 Prozessthema Finanzierung

Mit dem Beschluss des Kreistages des Kreises Offenbach im Juli 2021 zum FINORG-Konzept beauftragte dieser die kvgOF, den neuen NVP 2022 ff. unter diesen finanziellen Prämissen zu erstellen sowie die künftige Finanzierung über den Kreishaushalt im NVP 2022 ff. zu verankern.

Die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs sowie weiterer Mobilitätsangebote wird in den nächsten Jahren an Bedeutung gewinnen, da von Kostensteigerungen alleine durch steigende Energie- und Personalkosten auszugehen. Hinzu kommen die beabsichtigten Maßnahmen zum Ausbau des Leistungsangebotes und des Netzes.

Das Ziel bei der Finanzierung ist daher, neben der Sicherung der bestehenden Finanzierung weitere Finanzierungsquellen zu erschließen, damit der Bestand gesichert und die vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden können.

4 Diese konkreten Anforderungen und Standards legen wir fest

Die grundlegenden Qualitäten und Anforderungen für die Ausgestaltung des ÖPNV-Systems und ergänzender Mobilitätsangebote werden in Standards im Nahverkehrsplan formuliert. Sie stellen eine Konkretisierung der Handlungsziele dar und sind nachfolgend entsprechend der Handlungsfelder strukturiert. Verschiedene Standards können dabei aus dem Anforderungsprofil des NVP 2016 ff. übernommen werden, zu weiteren Themenfeldern werden neue Anforderungen und Standards ergänzt. Ferner liegen Anforderungen z. B. aus dem RNVP des RMV vor, die es den lokalen Partnern erleichtern, in ihrem Zuständigkeitsbereich Anforderungen festzulegen, um die verbundweiten Vorgaben sinnvoll zu ergänzen.

Ziel des Kreises Offenbach ist es weiterhin, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken und offensiv weiter auszubauen. Das Angebot des ÖPNV ist dabei leistungsfähig und effizient zu gestalten, eine im öffentlichen Verkehrsinteresse angemessene und zielerfüllende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.

Der aktuelle Nahverkehrsplan trägt dazu bei, das bereits hochwertige Angebotsniveau des ÖPNV im Kreis Offenbach zu sichern und zu entwickeln.

Die Qualitätsstandards sind für alle im Kreis Offenbach derzeit und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung. Die ausreichende Verkehrsbedienung wird dabei im Einzelfall mit der Darstellung der Angebotsmerkmale der einzelnen Linien definiert.

4.1 Handlungsfeld Netz und Angebot

Die Standards zum Handlungsfeld Netz und Angebot umfassen die Themen

- Netzhierarchie, Bedienungsqualität und Bedienungszeiten
- Erschließungsqualität
- Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung

4.1.1 Netzhierarchie, Bedienungsqualität und Bedienungszeiten

4.1.1.1 Linien- und Netzentwicklung sowie Bedienungsstandards im RNVP RMV

Als übergeordnete Rahmenvorgabe werden Standards zur Bedienungsqualität im RNVP des RMV u.a. zur Linien- und Netzentwicklung und zum Verkehrsmitteleinsatz festgelegt [RMV 2020, Kapitel 3.2.1]:

„Bei der Gestaltung des Liniennetzes ist auf eine leicht verständliche Strukturierung zu achten, die sowohl den unterschiedlichen Anforderungen als auch ökonomischen Aspekten so exakt wie möglich Rechnung trägt. Die Linien sollten dabei über die gesamte Betriebszeit einen einheitlichen Verlauf besitzen. Das Liniennetz sollte so gestaltet sein, dass der ÖPNV neben den Hauptzielen der Pendelnden (Arbeitsplätze) und Auszubildenden (Schulen) möglichst auch alle ÖPNV-relevanten öffentlichen Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser) sowie weitere wichtige Ziele des Gelegenheit- und Freizeitverkehrs andient.

Dem Verbundgedanken entsprechend sind Parallelverkehre grundsätzlich zu vermeiden oder – wenn dies nicht möglich oder sinnvoll ist – durch versetzte Taktlagen zeitlich zu trennen. Demgegenüber kann es planerisch durchaus sinnvoll sein, in Hauptverkehrszeiten ein Zusatzangebot zu schaffen, um auch Nachfragespitzen zu bewältigen. So können zum Beispiel Expressbuslinien ähnliche Quelle-Ziel-Relationen bedienen wie der SPNV, um dort Kapazitätsengpässe abzufedern. Teilweise liegen die Bahnhöfe in einzelnen Kommunen auch am Siedlungsrand, so dass sich mit neuen direkten Verkehren auch weitere Fahrgastpotenziale ergeben. Synergieeffekte können sich schließlich auch durch eine integrierte Betrachtung von regionalen und lokalen Linien ergeben.

In Bezug auf den Verkehrsmitteleinsatz besteht das zentrale Ziel darin, ein differenziertes ÖPNV-Erschließungssystems auf- und auszubauen. Die zugrundeliegenden Bedienungsformen sollten sich ergänzend und hierarchisch aufeinander abgestimmt sein.

Es ist jeweils das Verkehrssystem einzusetzen, mit dem die betreffende Aufgabenstellung am effektivsten und effizientesten bewältigt werden kann. Die Auswahl richtet sich nach Art und Größe des zu bewältigenden Verkehrsaufkommens, nach der Reiseweite der Fahrgäste und der Funktion der Linie.

Hierbei sollen folgende Grundsätze, die so auch aus den Zielvorgaben der Landes- und Regionalplanung hervorgehen, berücksichtigt werden:

- Ein abgestuftes System von Verbindungsachsen soll der groß- und kleinräumigen Erschließung dienen. Die innerregionale Verkehrserschließung orientiert sich am System

der zentralen Orte und Verbindungsachsen. Die Anbindung des jeweiligen Umlandes wird gewährleistet.
- Die regionalen Schienenstrecken bilden das Rückgrat des ÖPNV. Sie sollen als leistungsfähiges Netz erhalten beziehungsweise dazu ausgebaut werden.
- Zur optimalen Erschließung der Fläche und zur leistungsfähigen Bedienung auf den Regionalachsen ist eine zweckmäßige, funktionale Aufgabenteilung zwischen lokalen und regionalen Netzen zu entwickeln. Die Bahnstrecken des Regionalnetzes werden dort, wo Lücken bestehen, durch regionale Buslinien ergänzt.
- Der SPNV ist grundsätzlich durch eine entsprechende Ausrichtung der ÖPNV-Buslinien zu stützen. Das Busliniennetz ist auf Haltepunkte des Bahnnetzes als Zubringer zum Regional- und Fernverkehr auszurichten.
- In den von der Schiene nicht oder nur teilweise erschlossenen Räumen ist der ÖPNV durch Busnetze sowie flexible Bedienungsweisen zu ergänzen."

Kriterien für eine Zuordnung von straßengebundenen Verkehren zum Regionalverkehr sind nach Angaben des RNVP:

- zentralörtliche Verbindungsfunktion,
- Verknüpfungsfunktion mit dem SPNV,
- Schienenersatz-/Schienenergänzungsfunktion,
- Linienlänge,
- Fahrtlänge der Reisenden,
- Anteil Ausbildungsverkehre sowie
- Anzahl betroffener Aufgabenträgerorganisationen.

Der RNVP hat eine Produktklassifizierung als Antwort auf heterogene Raum- und Nachfragestrukturen entwickelt (vgl. Kapitel 2.1.3.3). Im Rahmen des verbundweiten Nahverkehrsplans werden Standards für die beiden regionalen Produkte „X-Bus" und „Regiobus" entwickelt. Empfehlungen zur Entwicklung der lokalen Busverkehre sind in Baustein 13 des RNV RMV dargestellt.

Anforderungen X-Bus

X-Busse verkehren montags bis freitags grundsätzlich mindestens im 60-Minuten-Takt. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) sollte bei entsprechender Nachfrage eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt erfolgen. Die Betriebszeit ist grundsätzlich auf 6:00 bis 22:00 Uhr ausgelegt, wobei nachfragespezifische Anpassungen möglich und sinnvoll sind. So könnte zum Beispiel der Betrieb von Linien, deren Hauptaufgabe in der Abfederung von Verkehrsspitzen besteht, auf die HVZ beschränkt werden, während andererseits Linien, die den Flughafen Frankfurt mit 24/7-Schichtbetrieb andienen, annähernd „rund um die Uhr" verkehren. An Wochenenden werden Taktung und Betriebszeit nachfragegerecht angepasst.

Anforderungen Regiobus

Regiobusse verkehren montags bis freitags grundsätzlich mindestens im 60-Minuten-Takt. In der HVZ sollte bei entsprechender Nachfrage eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt, auf besonders nachfragestarken Achsen im Ballungsraum sogar auf einen 15-Minuten-Takt erfolgen. Die Betriebszeit ist auf 6:00 bis 22:00 Uhr ausgelegt. An Wochenenden erfolgen Taktung und Betriebszeit nachfragegerecht. Hinsichtlich möglicher Anpassungen gilt ähnliches wie bei den X-Bus-Linien.

Die Produktklassifizierung des RNVP RMV deckt aus Sicht des Kreises Offenbach für eine Region im Ballungsraum FrankfurtRheinMain nicht alle erforderlichen Einsatzfelder ab. Daher erfolgt im nächsten Schritt die Weiterentwicklung der im Kreis Offenbach bereits bestehenden Netzhierarchie und der Produkte im ÖPNV.

4.1.1.2 Netzhierarchie und Produkte im Kreis Offenbach

Die im NVP 2016 ff. entwickelten Kriterien zur Bildung einer transparenten Netzhierarchie des ÖPNV-Systems im Kreis Offenbach werden grundsätzlich beibehalten. Es erfolgt eine Differenzierung der Angebotsform entsprechend der bestehenden Nachfrage bzw. der zu erwarteten künftigen Nachfragepotenziale:

- Nachfragestarke Relationen, Bereiche und Zeiten:
  Angebotsform auch künftig im Linienverkehr
- Nachfrageschwache Relationen, Bereiche und Zeiten:
  Angebotsform verstärkt im Bedarfsverkehr

Unter Einbeziehung der Raumstruktur, der Bedienungsqualität sowie der bestehenden Verkehrsströme und aktivierbaren Potenziale wird für das Bedienungsangebot im Kreis Offenbach eine Hierarchisierung der Liniennetzstruktur in Bahn, Hauptlinien, Ortslinien und Hopper festgelegt. Dabei wird grundsätzlich das Ziel verfolgt, das ÖPNV-Angebot auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der heutigen Fahrgäste und der potenziellen neuen Nutzer auszurichten.

Damit stellt sich die künftige Netzhierarchie wie folgt dar:

- Bahn (SPNV) als Rückgrat mit der Erschließung durch die Bahnhaltepunkte
- Hauptlinien: Bedienung im schienen- oder straßengebundenen Verkehr im Sinne eines strukturierenden Netzes insbesondere für überörtliche Verbindungen mit einer klaren und direkten Routenführung auf Hauptachsen bzw. durch Siedlungsschwerpunkte
- Ortslinien: Bedienung im Busverkehr als Ergänzung zu den Hauptlinien mit hoher Erschließungswirkung und Zubringerfunktion zur Bahn und den Hauptlinien
- Hopper: Flexibles Bedarfsverkehrsangebot als Ergänzungskonzept für die Feinerschließung und/oder als Ersatzkonzept in den Nebenzeiten (ggf. ergänzt durch Verstärkerlinien „V-Linien“) zur Abdeckung von Nachfragespitzen im Berufs- und Schulverkehr.

Hauptlinien auf Achsen hoher Verkehrsnachfrage

Das Netz der Hauptlinien wird gebildet aus den Achsen mit hoher Verkehrsnachfrage, die im Wesentlichen zwischen den Städten bzw. Gemeinden des Kreises Offenbach sowie zu den benachbarten Oberzentren bzw. zu weiteren bedeutenden regionalen Zielen in benachbarten Gebietskörperschaften führen. Auf dem Netz der Hauptlinien soll ein für alle Zielgruppen hochattraktives, sehr dichtes und angebotsorientiertes Taktangebot vorgehalten werden. Dieses übernimmt auf den weiteren Relationen vorwiegend Verbindungsfunktionen mit schnellen und weitgehend direkten Fahrtmöglichkeiten.

Für die Achsen der Hauptlinien ist eine Prüfung vorzunehmen, welches Verkehrsmittel für die Bedienung dieser Relationen am besten geeignet ist. Denkbar sind z. B. der Einsatz hochwertiger Bussysteme mit separaten Trassenabschnitten oder schienengebundener Verkehrsmittel, jeweils unter Berücksichtigung der Abwägung der verkehrlichen,

betrieblichen, ökologischen und wirtschaftlichen Vor- und Nachteile. Auch der Einsatz weiterer Verkehrssysteme (z.B. Seilbahnen) kann je nach Eignung einer Achse in Betracht kommen.

Wichtig ist die Entwicklung und Umsetzung eines integrierten Maßnahmenpakets für eine weitere Attraktivitätssteigerung dieser Premium-Buslinien. Maßnahmenbausteine aus den Bereichen Angebot, Infrastruktur, Betrieb und Information/ Marketing müssen ineinandergreifen und aufeinander abgestimmt sein. Hierzu ist eine intensive Zusammenarbeit aller Projektbeteiligter in der Planungs- und Umsetzungsphase erforderlich.

Für einen möglichst störungsfreien und damit pünktlichen Betrieb auf den im dichten Takt verkehrenden Hauptlinien ist eine Linienführung vorzusehen, die möglichst eigene Trassen, Busspuren, Busschleusen sowie Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. an Lichtsignalanlagen sowie durch den barrierefreien Ausbau von Haltestellen) nutzt bzw. solche Maßnahmen vorrangig auf diesen Relationen umgesetzt werden. Aufgrund der hohen Nachfrage auf diesen Relationen profitieren die meisten Fahrgäste von solchen betrieblichen und infrastrukturellen Maßnahmen.

Prinzipiell sollen parallele Verkehre, insbesondere zwischen Straßenbahn/Bus und SPNV, aber auch zwischen verschiedenen Buslinien, vermieden werden, sofern die jeweiligen Linien die gleichen verkehrlichen Funktionen abdecken. Dies schließt explizit nicht aus, dass parallel zu SPNV-Achsen verlaufende Buslinien verkehrlich sinnvoll sein können, wenn diese zur Entlastung der SPNV-Achse in Abschnitten mit sehr hoher Nachfrage dienen – jedoch vorrangig im Zulauf auf die die benachbarten Oberzentren, um dort alternative Ziele (und Verknüpfungspunkte) zum bestehenden Schienennetz zu erreichen (z. B. Anbindung an einen weiteren S-/U-/Straßenbahn-Korridor mit zusätzlichen Verknüpfungsmöglichkeiten oder zu großen Arbeitsplatzstandorten).

Neues Produkt „Expressbuslinien“ im Kreis Offenbach

Das künftige Expressbusnetz im Kreis Offenbach beinhaltet Verkehre auf Relationen, für die ein ausreichendes Potential für die Einrichtung schneller und direkter Angebote mit hoher Verbindungsfunktion zwischen Kommunem im Kreisgebiet sowie auf Relationen zu benachbarten Zentren besteht. Diese Expressbus-Linien verkehren – ergänzend zu weiterhin verbleibenden erschließenden Verkehren – auf direktem Linienweg mit deutlich verkürzten Fahrzeiten und hoher Angebotsqualität in der HVZ und TVZ montags bis samstags mindestens im 30-Minuten-Takt.

Auch für die Achsen des Expressbusnetzes soll der Einsatz hochwertiger Bussysteme mit separaten Trassenabschnitten sowie schienen- oder seilgebundener Verkehrsmittel unter verkehrlichen, betrieblichen, ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten geprüft werden.

Die Umsetzung eines ausgeweiteten Expressbus-Netzes (in Ergänzung bereits bestehender X-Bus-Linien des RMV) im Kreis Offenbach erfolgt in der Verantwortung der kvgOF.

Die Planung und Umsetzung der einzelnen Expressbus-Linien wird dabei in Abstimmung mit dem RMV und den betroffenen benachbarten Aufgabenträgern vorangetrieben, um auf verschiedenen Relationen bestehende Reisezeitnachteile für die Fahrgäste abzubauen und neue schnelle (tangentiale) Verbindungsmöglichkeiten zu schaffen, die für diese Relationen

einen Umweg i.d.R. über das SPNV-Netz zu den benachbarten Zentren obsolet machen. Die konkrete Ausgestaltung ist in Kapitel 6.1.2 dargestellt, geprüft wird die Mitfinanzierung durch den RMV und der betroffenen benachbarten Gebietskörperschaften.

Dabei sind folgende Produkt- und Planungsanforderungen für Expressbus-Linien zu berücksichtigen:

- Expressbus-Linien werden i.d.R. überlagernd zu bestehenden Buslinien umgesetzt. Nur in Ausnahmefällen können Expressbus-Linien auf Teilabschnitten und bei passendem Bedarf bestehende Angebote ersetzen.
- Die Einrichtung von Expressbus-Linien verfolgt das Ziel, auf längeren Relationen (i.d.R. > 10 km Fahrtlänge) umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten einzurichten, primär auf neuen Verbindungen, die im bestehenden SPNV-Netz nur über Umstiege und/ oder mit längeren Reisezeiten zurückgelegt werden können.
- Das Bedienungsangebot der Expressbus-Linien soll mindestens einen 30 Minuten-Takt im Bedienungszeitraum montags bis freitags zwischen ca. 5 und 21 Uhr aufweisen. Auch für die Samstagsbedienung soll das Angebot auf den Expressbus-Linien zwischen ca. 7 und 18 Uhr angestrebt werden.
- Bei der Ausgestaltung der Expressbus-Linien ist auf eine möglichst direkte und beschleunigte Linienführung zu achten. Eigene Trassen, Busspuren, Busschleusen sowie Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. an Lichtsignalanlagen sowie durch den barrierefreien Ausbau von Haltestellen) sind vorrangig zu nutzen oder auf diesen Relationen umzusetzen. Vorrangig sind übergeordnete Straßen und Schnellstraßenabschnitte zu nutzen. Schleifen- oder Stichfahrten sind nur zur Anbindung wichtiger Verknüpfungspunkte oder von Verkehrserzeugern mit hohem Nachfragepotenzial vorzusehen.
- Expressbus-Linien halten nicht an allen entlang des Linienwegs gelegenen Haltestellen, sondern nur an ausgewählten, zentralen Haltestellen, für die die Bedienung eine bedeutende Attraktivitätssteigerung (insbesondere eine deutliche Reisezeitverkürzung) gegenüber den Angeboten im Regionalbusverkehr darstellen. Ein Anspruch auf Halt in einer Gemeinde/Stadt besteht ausdrücklich nicht, insbesondere dann nicht, wenn sich die Verbindungsfunktion insgesamt für die bediente Relation einer Expressbus-Linie dadurch nennenswert verschlechtern würde. Durch die Beschleunigung (Bedienung ausgewählter Haltestellen, tangentiale Verbindungen, Bustrassen, Nutzung von Schnellstraßen usw.) entsteht eine konkurrenzfähige Fahrzeit gegenüber dem MIV.
- Die Einrichtung neuer Angebote muss im Zusammenhang mit vorhandenen Angeboten und bestehenden Ausbauplanungen anderer Verkehrsmittel (z. B. im SPNV) gesehen werden und die Auswirkungen auf Bestandsverkehre sowie bereits in der Detailplanung oder im Bau befindlichen Maßnahmen betrachtet werden. Denkbar ist auch die Einrichtung neuer Angebote als Vorlaufbetrieb, bis neue Schienenverbindungen oder Schienentrassen umgesetzt werden. Erfahrungsgemäß erfordert die Umsetzung solcher Schienenmaßnahmen einen Zeitraum von häufig 5 bis 15 Jahren oder noch länger, so dass in dieser Phase ein neues Angebot z. B. im Busverkehr bereits sehr gut geeignet ist, deutlich schneller neue Fahrgastgruppen entsprechend den Zielsetzungen des Kreises Offenbach zur Umsetzung der Verkehrswende ansprechen zu können.
- Im Rahmen der Umsetzungsplanung ist eine weitere Abstimmung mit dem RMV und den betroffenen Aufgabenträgern zu den möglichen Auswirkungen auf Bestandsverkehre und vorhandene Planungen zur Einrichtung neuer Angebote, zu Linienführung, Haltepunkten,

Finanzierung sowie über die Einrichtung von Stand- bzw. Wendemöglichkeiten vorzunehmen.

Ortslinien als Ergänzung und Zubringer zu den Hauptlinien und zur Erschließung

Die Achsen der Hauptlinien können dort durch Stadt- bzw. Ortsverkehre ergänzt werden, wo die ein- bzw. ausbrechenden Verkehre keine weitgehend flächendeckende Erschließung ermöglichen (Anforderungen an die Erschließungsqualität gemäß Anforderungsprofil) und somit ein Potenzial für einen lokalen Verkehr besteht. Stadt-/Ortsverkehre sind an Verknüpfungspunkten auf die Verkehre des Haupt- und Expressbusnetzes ausgerichtet. Sie können als Linien- oder Bedarfsverkehre (Produkt „Hopper“) ausgestaltet werden.

Funktion der Ortslinien sind:

- Verbesserung der Erschließungsqualität auch in kleinräumigen Bereichen
- Innerörtliche Verbindung aufkommensstarker Bereiche in den Städten und Gemeinden mit Ausrichtung der Verkehre auf die lokalen Bedürfnisse und auf die Schulen
- Verknüpfung an ausgewählten Verknüpfungspunkten mit Verkehren des SPNV und der Hauptlinien
- Neben der Zu- und Abbringerfunktion in Ausrichtung auf den übergeordneten ÖPNV gezielte Ausrichtung auf die lokale Verkehrsnachfrage im Stadt- oder Ortsgebiet (Stärkung der Nahmobilität)

Produkt „Hopper“ als kreisweites Angebot im flexiblen Bedarfsverkehr

Für die Angebotsform Bedarfsverkehr wird einheitlich im Kreis Offenbach das Produkt „Hopper“ eingesetzt. In jedem Teilraum werden orts- und relationsspezifisch die Einsatzrelationen, -bereiche und -zeiten für den Linienverkehr und den Hopper und deren Schnittstellen und Verknüpfungspunkte geprüft und festgelegt. Dabei werden auch Übergangskonzepte entwickelt, die zeitnah umgesetzt werden sollen.

Grundsätzlich werden zwei unterschiedliche Umsetzungsmodelle vorgesehen, wie der Hopper als neues Bedarfsverkehrsangebot im Kreis Offenbach umgesetzt werden soll:

- Ergänzungskonzept Hopper für die Feinerschließung
- Ersatzkonzept Hopper in den Nebenzeiten

Bei Bedarf wird das Hopper-Angebot in einzelnen Kommunen ergänzt um Verstärkerlinien (V-Buslinien), die zu ausgewählten Zeiten, insbesondere zur Abdeckung der Nachfragespitzen im Berufs- und Schulverkehr (schwerpunktmäßig in den Zeiträumen 6.30 – 8.30 Uhr und 15.30 – 18.30 Uhr, ggf. auch in der Mittagszeit zwischen 12.30 und 14.30 Uhr), das Fahrtenangebot ergänzen. Die V-Buslinien fahren als Linienverkehr i.d.R. mit Standard- oder Gelenklinienbussen, es können aber auch kleinere Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

4.1.1.3 Bedienungszeiten

Die Gestaltungsgrundsätze sowie die grundsätzlichen und spezifischen Anforderungen an Hauptlinien und Ortslinien, Umsteigepunkte und Haltestellen behalten ebenso wie das Stufen-Modell (mit den Qualitätsstufen Basis, Standard, Schwerpunkte und lokale Ergänzung) aus dem NVP 2016 ff. ihre Gültigkeit, werden jedoch punktuell weiterentwickelt.

Sie beziehen bewusst alle straßengebundenen Linienverkehre im Kreis Offenbach ein, also auch die Regionalbusverkehre sowie die Stadtbusverkehre in einzelnen Kommunen.

Ergänzt werden die Standards um grundsätzliche Festlegungen für den Hopper als flexibles Bedarfsverkehrsangebot im Kreis Offenbach.

Die grundsätzlichen Bedienungszeiten für die Hauptlinien, Ortslinien und den Hopper sind in den nachfolgenden Grafiken dargestellt.

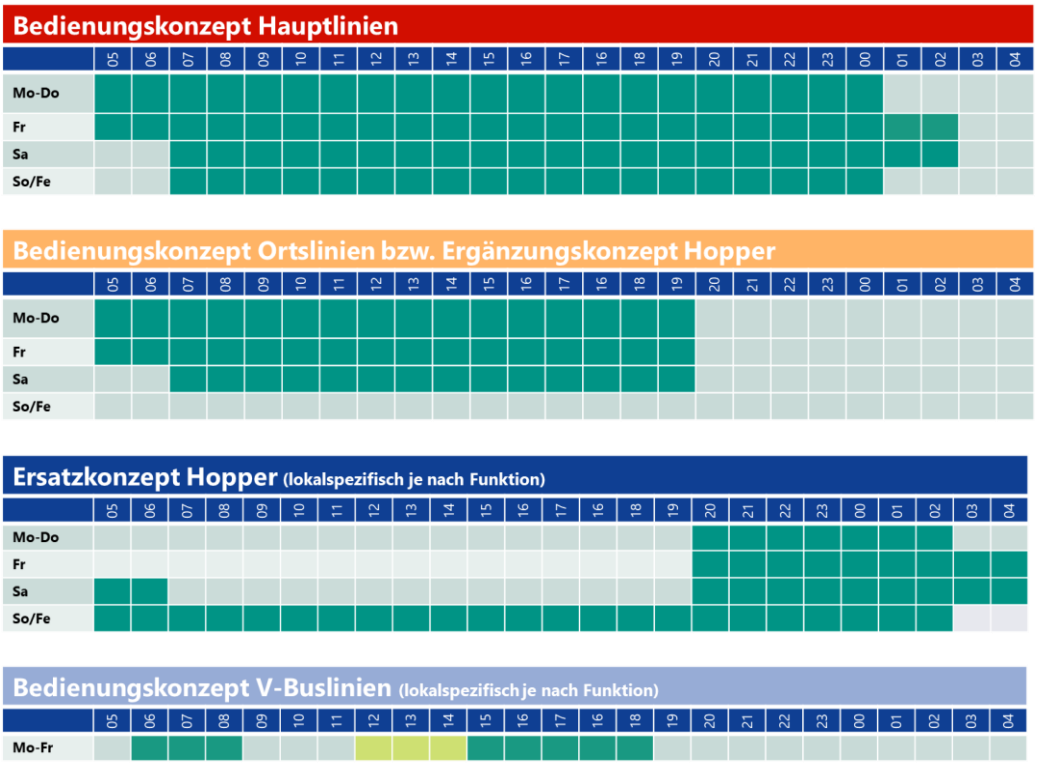


Tabelle 5: Bedienungszeiten Hauptlinien, Ortslinien, Hopper, V-Buslinien

Differenziert wird zwischen verschiedenen Verkehrszeiten, die aufgrund der unterschiedlichen Fahrgastnachfrage auf verschiedenen Relationen auf den einzelnen Linien zum Tragen kommen können:

- Tagesverkehrszeit (TVZ):
  Montag bis Freitag ab Betriebsbeginn bis ca. 21 Uhr,
  Samstag ab Betriebsbeginn bis ca. 18 Uhr,
  Sonn- und Feiertag ab ca. 10 Uhr bis ca. 18 Uhr
- Hauptverkehrszeit (HVZ) (bei ausgeprägten Nachfragespitzen):
  Montag bis Freitag zwischen ca. 6.30 und 8.30 Uhr und zwischen ca. 15.30 und 18.30 Uhr (teilweise auch zwischen ca. 12.00 und 14.00 Uhr bei spezifischem Nachfrageaufkommen v.a. im Schulverkehr)
- Schwachverkehrszeit (SVZ):
  Montag bis Freitag ab ca. 21 Uhr bis Betriebsende,
  Samstag ab ca. 18 Uhr bis Betriebsende,
  Sonn- und Feiertag ab Betriebsbeginn bis ca. 10 Uhr und ab ca. 18 Uhr bis Betriebsende

Lokalspezifische Besonderheiten (z. B. örtlich spezifisch ausgeprägte Nachfrageströme oder starke Aufkommensschwerpunkte wie die AirportCity) können zu Abweichungen der dargestellten Zeiträume im Einzelfall führen.

4.1.1.4 Bedienungsqualität

Entsprechend der Festlegungen des NVP 2016 ff. erfolgt die Definition der Bedienungsqualität in vier Qualitätsstufen.

- Stufe BASIS: Angebotsorientierte Auslegung mit einer Mindestbedienung im gesamten Kreis durch Buslinien als Grundversorgung für Personen ohne Pkw im Sinne des gesetzlichen Minimums (einschließlich Schülerverkehr)
- Stufe STANDARD: Nachfrageorientierte Auslegung mit zweckmäßiger Bedienung (räumlich und zeitlich) im Sinne eines attraktiven ÖPNV; Differenzierte Auslegung der Buslinien nach der Angebotsdichte, den Nachfragepotenzialen und möglichen Synergien
- Stufe SCHWERPUNKTE: Potenzial- und konkurrenzorientierte Auslegung mit einem gezielten Ausbau und Akzentuierung des ÖPNV auf nachfragestarken Korridoren bei günstiger Wettbewerbsstellung gegenüber dem MIV
- Stufe LOKALE ERGÄNZUNG: Zusätzliche Erschließung von weiteren Siedlungsgebieten oder Zielorten in der Verantwortung der Städte und Gemeinden

Die folgende Tabelle 6 zeigt die Zusammenhänge von Funktionen und Erschließung sowie die Anforderungen an Linienführung und an Reisegeschwindigkeiten für den SPNV, die Haupt- und Ortslinien.

	SPNV	HAUPTLINIE			ORTSLINIE	
		HAUPTLINIE DIREKTVERBINDUNG		HAUPTLINIE ERGÄNZUNG		
Funktionen Merkmale	**Rückgrat**	**Verbindung Städte**	**Zubringer Bahn**	**Anbindung zentraler Bereiche**	**Erschließung Aufkommens-schwerpunkte**	**Erschließung „Fläche"**
Erschließung • Punktbereich	•	•				
• Achse	(•)	•	•	(•)		
• Fläche			(•)	•	•	•
Linienführung		gestreckt, zügig	gestreckt, zügig	„flächig"	„flächig"	„flächig"
Reisege-schwindigkeit (Streckenlänge / Fahrzeit)	> 45 km/h	> 30 km/h	20-25 km/h	20-25 km/h	~ 15 km/h	~ 15 km/h

Tabelle 6: Anforderungen an Linienführung und Reisegeschwindigkeiten im SPNV und auf Haupt- und Ortslinien

Für die zuvor beschriebenen Qualitätsstufen gelten im NVP 2022 ff. folgende Festlegungen zur Bedienungsqualität:

	SPNV	HAUPTLINIE			ORTSLINIE	
		HAUPTLINIE DIREKTVERBINDUNG		HAUPTLINIE ERGÄNZUNG		
Funktionen Stufe	**Rückgrat**	**Verbindung Städte**	**Zubringer Bahn**	**Anbindung zentraler Bereiche**	**Erschließung Aufkommens-schwerpunkte**	**Erschließung „Fläche“**
Basis		T60	T60	T60 (tlw. ohne Fahrplan)	T60 (tlw. ohne Fahrplan)	(tlw. ohne Fahrplan)
Standard		T30	T30	T30 (tlw. ohne Fahrplan)	(tlw. ohne Fahrplan)	(tlw. ohne Fahrplan)
Schwerpunkte		T15	T15	T15 (tlw. ohne Fahrplan)	(tlw. ohne Fahrplan)	(tlw. ohne Fahrplan)
Lokale Ergänzungen				(tlw. ohne Fahrplan)	(tlw. ohne Fahrplan)	(tlw. ohne Fahrplan)

Tabelle 7: Anforderungen an die Bedienungsqualität im SPNV und auf Haupt- und Ortslinien

Die Anforderungen im Schulverkehr können zu zusätzlichen Fahrtenangeboten in den Zeiten des Schülerverkehrs führen, die das vorhandene Taktangebot ergänzen. Ziel ist ein streng vertaktetes Fahrplanangebot im 15- oder 30-Minuten-Takt mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- bzw. Abfahrtsminuten zu jeder Stunde, von denen nur in Ausnahmefällen z. B. wegen Schulanfangs- oder Schulschlusszeiten oder Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln abgewichen werden soll.

Insbesondere im Bereich des Stadt-Umland-Verkehrs zu den benachbarten Oberzentren, aber auch im Zulauf auf die Verknüpfungspunkte mit dem SPNV führt die parallele Bedienung mehrerer Linien in einzelnen Korridoren bzw. Orten zu einem deutlich höheren Fahrtenangebot, als es entsprechend der dargestellten Bedienungsstandards erforderlich wäre. Dies ist nicht als Überangebot zu werten, sondern resultiert aus der Bündelung verschiedener Angebote im Zulauf zu Verknüpfungspunkten und Nachfrageschwerpunkten. Hierdurch wird gewährleistet, dass die Fahrgäste aus den unterschiedlichen Orten ein attraktives, komfortables ÖPNV-Angebot nutzen können sowie dass eine direkte Anbindung an die Verknüpfungspunkte und Nachfrageschwerpunkte über die einzelnen Linien besteht.

Die Umsetzung der Maßnahmen des NVP 2016 ff. führte in weiten Teilen des Kreises Offenbach dazu, dass die Bedienungsqualitäten der Stufe Standard erreicht wurde. Auf einzelnen Relationen ist diese jedoch noch nicht umgesetzt. Eine Bilanzierung der Maßnahmen im Einzelnen ist in Kapitel 5.2 dargestellt.

Angesichts der aktuellen Zielsetzungen, die mit dem neuen NVP erreicht werden sollen (insbesondere der deutlichen Verlagerung von Wegen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und damit auch des ÖPNV; vgl. Kapitel 0), werden:

- Für den Kreis Offenbach wird im NVP 2022 ff. grundsätzlich ein Hauptliniennetz in der Qualitätsstufe Standard vorgesehen und damit das Regelangebot des 30 Minuten-Taktes in der Tagesverkehrszeit.
- Für ausgewählte Relationen oder Linien mit hoher Nachfrage und weiteren Nachfragepotenzialen wird als Zielsetzung die Umsetzung der Bedienungsqualitäten der

Qualitätsstufe Schwerpunkte und damit des 15 Minuten-Taktes mindestens in der Hauptverkehrszeit formuliert.

Mit der Ausweitung dieser Standards zur Bedienungsqualität im Kreis Offenbach erfolgt eine integrierte Umsetzung der Handlungsziele „Bündelung", „Einfachheit", „Transportkette" und „Zuverlässigkeit", wie sie für das Netz und Angebot in Kapitel 3.2.1 beschrieben sind. Mit einem durchgängigen Angebot im 30 Minuten-Takt, verdichtet auf den starken Achsen zum 15 Minuten-Takt, wird den Fahrgästen eine höhere Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und damit auch Anschlusssicherheit im ÖPNV-System – insbesondere auch für umsteigende Fahrgäste zwischen SPNV und Bus - gewährleistet.

4.1.2 Erschließungsqualität

Die Standards zur Erschließungsqualität legen fest, wie gut der Kreis Offenbach mit Stationen und Haltestellen erschlossen wird. Dies wird über die maximale Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle bzw. Station definiert. Im NVP 2016 ff. wurden folgende Festlegungen getroffen:

Verkehrsmittel	Qualität	Entfernung [max]
Bahn (SPNV):	generell	1.000 m
Bus (Hauptlinien)	Basis	500 m (Ausnahme: 1.000 m)
Bus (Hauptlinien)	Standard & Schwerpunkt	500 m
Bus (Ortslinien)	Lokale Ergänzung	300 m
Hopper (On-Demand)	Lokale Ergänzung / Ersatz	200 m

Tabelle 8: Anforderungen an die Erschließungsqualität

Die Anforderungen bleiben auch im NVP 2022 ff. bestehen. Sie werden ergänzt durch das Hopper-Angebot in den Kommunen, das eine verbesserte Erreichbarkeit durch die Bedienung sogenannter virtueller Haltestellen vorsieht.

4.1.3 Verknüpfungspunkte und Umsteigezeiten

Bei Umsteigeverbindungen sind an Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Bei der Fahrplangestaltung sollen grundsätzlich Umsteigemöglichkeiten beachtet werden. Hierdurch werden fahrplanmäßige Übergänge zwischen den Betriebsformen des ÖPNV und des SPNV an den definierten Verknüpfungspunkten eingerichtet und die Voraussetzung für eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette geschaffen.

Darüber hinaus hat das Taktangebot der sich verknüpfenden Linien eine besondere Bedeutung für die Anforderungen an die Verknüpfungspunkte. Insbesondere Umsteigeverbindungen in Zeiten mit begrenztem Angebot müssen im Busverkehr zuverlässig funktionieren. Bei Taktfolgen länger als 30 Minuten auf einer

anschlussrelevanten Linie ist an den Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerelationen eine betriebliche Anschlusssicherung vorzusehen, sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbußen für den übrigen Fahrweg zulässt und/oder keine unverhältnismäßig hohen Mehrkosten (z. B. ggf. zusätzliches Fahrpersonal/Fahrzeug wegen überschreiten Lenk-/Dienstzeit) entstehen.

Aufgrund der spezifischen räumlichen und verkehrlichen Situation der einzelnen Standorte (z. B. Entfernung der Bushaltestellen zum S-Bahnsteig) und der damit verbundenen baulichen Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte ergeben sich teilweise unterschiedliche Umsteigewege und Umsteigezeiten an Verknüpfungspunkten gleicher Art, die bei der Ausgestaltung der Fahrpläne zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die unterschiedlichen Nachfragegruppen verschiedene Ansprüche an das Umsteigen haben. So hat z. B. die hochmobile Altersgruppe (19- bis 25-Jährige) den Anspruch möglichst ohne Zeitverlust umzusteigen und bevorzugt knapp bemessene Umsteigezeiten. Senioren und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personengruppe benötigen fast immer mehr Zeit für den Umstieg und bevorzugen somit eher zeitlich großzügigere Umsteigezeiten. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die planmäßigen Umsteigezeiten auch einen gewissen Zeitpuffer (geringfügige Verspätungen oder Verlängerung des Umsteigeweges durch Pulkbildung an RE-/RB-/S-Bahnzugängen; Treppe/Unterführung o.ä.) enthalten müssen.

Vor dem Hintergrund der speziellen räumlichen Situation an den Verknüpfungspunkten und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ansprüche der Nutzergruppen an das Umsteigen, werden für die einzelnen Verknüpfungspunkte individuelle Zeiten definiert, die sich jedoch auf folgende Rahmenzeiten beziehen:

- 3 – 5 Minuten Übergangszeit bei Verknüpfungssituationen ohne nennenswerten Fußweg
- 5 – 10 Minuten Übergangszeit bei übrigen Verknüpfungssituationen

Von Bedeutung sind die Umsteigezeiten insbesondere bei Umsteigeverbindungen mit einer Taktdichte größer 15 Minuten.

4.1.4 Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung

Grundsätzliche Anforderungen

Die Festlegung der Netzhierarchie, der Bedienungs- und Erschließungsqualität (und darauf aufbauend dann das im Kapitel 6.1 dargestellt Maßnahmenkonzept zum Netz und Angebot) wird auf der Basis der Zielsetzungen (Kapitel 3) und des dort dargelegten Grundverständnisses des ÖPNV entwickelt.

Dies bezieht sich insbesondere auch auf die Anforderung, den ÖPNV auf möglichst viele Potenziale und konkrete Fahrgastsegmente auszulegen und so insgesamt eine möglichst große Nachfrage anzusprechen („Konfektion“, „Nachfrage“).

Auf der anderen Seite kann sich der ÖPNV nicht nach sehr spezifischen Nachfragebedürfnissen richten, insbesondere dann nicht, wenn dadurch das Angebot für andere Fahrgäste unattraktiv oder sehr schlecht benutzbar wird. Darunter würden etwa Abweichungen vom Takt fallen, aber auch Stichfahrten zu Zielorten wie Arbeits-platz- oder Schulstandorten, die für die übrigen (durchfahrenden) Fahrgäste sehr unattraktiv sind.

Diese spezifischen Nachfragebedürfnisse zeichnen sich meistens dadurch aus, dass die abseits der direkten Route gelegene Haltestelle tatsächlich nur zu bestimmten Tages- oder Jahreszeiten benutzt wird.

Aufgrund der obigen Überlegungen werden folgende Prioritäten vorgesehen:

- Abwicklung spezifischer Nachfragebedürfnisse möglichst weitgehend durch das Regelangebot, d.h. durch die entsprechende Linie und das Fahrplanangebot (bei flächendeckender Umsetzung der Angebotsstufe „Standard“ und damit des 30 Minuten-Taktes ist ein attraktives Grundangebot bereits vorhanden)
- Falls die Kapazitäten nicht ausreichend sind oder die Wartezeiten zu groß sind, soll eine Verdichtung des Regelangebots prioritär umgesetzt werden
- Abwicklung von sehr spezifischen Nachfragen (zum/vom Schulstandort) mit gesonderten Linienangeboten für die jeweiligen Schulstandorte.

Ferner ist bei der Fahrplangestaltung darauf zu achten, dass tagesdurchgängig gleiche Fahrzeitprofile umgesetzt werden, um den Fahrgästen ein einheitlich vertaktetes und leicht verständliches (und merkbares) Fahrplanangebot zu gewährleisten. Ausnahmen hiervon können im Einzelfall möglich sein, insbesondere dann, wenn auf einem Anschlussverkehrsmittel kein strenger Taktfahrplan umgesetzt ist.

Anforderungen im Schulverkehr

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die weiterführenden Schulen, bzw. auf die entsprechende Schulstufe. In ähnlicher Weise wie beim Stufenmodell sollten für die Planung maximale Werte für die Anmarschwege vom/zum Schulstandort und maximale Wartezeiten als Kriterien zugrunde gelegt werden. Vorgesehen werden – zumindest für weiterführende Schulen – folgende Werte:

- Maximale Anmarschwege ab Bahnhaltepunkt: grundsätzlich 1.000 m
- Maximale Anmarschwege ab Bushaltestelle: 500 m (auf überörtlichen Verbindungen; Hauptlinien)
- Maximale Wartezeit von 30 Min. zwischen Busankunft und Regelschulbeginn bzw. genereller Schulschluss (i.d.R. nach 6. Stunde) und Busabfahrt
- Umsteigen (an einem sicheren Haltepunkt) grundsätzlich zumutbar

Es werden bzgl. Anmarschwegen und dem Taktintervall dieselben Werte angenommen wie bei der Stufe „Standard“.

Grundsätzlich werden umsteigefreie Fahrten und Ein-/ Ausstieg direkt beim Eingang der Schule, der entsprechende Stichfahrten bedingt, aus planerischer Sicht hinterfragt – ebenso mit Blick auf die Finanzierung und hieraus zusätzlich entstehender Defizite. Spezielle Angebote für bestimmte Relationen zwischen Wohnort und entfernter gelegener Wahlschule sind nicht wirtschaftlich und werden deshalb nicht zusätzlich eingerichtet. Das gilt insbesondere auch für Schulen außerhalb der Zuständigkeit des Schulträgers, also außerhalb des Kreisgebiets.

4.1.5 Anforderungen an das Datenmanagement in der Fahrplanung

Im Bereich des Datenmanagements in der Fahrplanung werden folgende Anforderungen formuliert:

- Die Datenhaltung zur Fahrplanung von lokalen Linien erfolgt allein im Softwaresystem des Aufgabenträgers.
- Datenexporte zur Fahrplanung von lokalen Linien in die entsprechenden Folgesysteme (Businfrastruktur, Datendrehscheibe RMV, etc.) erfolgen allein durch den Aufgabenträger.
- Abgestimmte Linienkonzepte und Netzänderungen sind bis spätestens Ende Juni des Kalenderjahres schriftlich an den Aufgabenträger heranzutragen. Bei Ortslinien sind die Konzepte und Änderungen im PDF- oder Excel-Format inkl. Linienweg, Haltestellenabfolge, Fahrplan, Fahrzeiten, Streckenlängen und grafischem Linienverlauf schriftlich einzureichen.
- Abgestimmte Änderungen zu Haltestellen (Umbenennung, Verlegung, Neu-Einrichtung, Entfall) sind dem Aufgabenträger bis Ende Juni des Kalenderjahres schriftlich mitzuteilen. Bei Ortslinien sind die Änderungen im PDF- oder Excel-Format inkl. mast-scharfen Geokoordinaten, Standort und einem Vorschlag zum Haltestellennamen (gemäß Standard) einzureichen.
- Die Umlauf- und Dienstplanung von lokalen Linien zum jeweiligen Jahresfahrplan ist dem Aufgabenträger im PDF- oder Excel-Format bis Mitte Oktober eines Kalenderjahres durch die Verkehrsunternehmen zu übermitteln. Diese müssen gemäß Standard des Aufgabenträgers folgende Angaben enthalten:
  - Vollständige Anschrift des Betriebshofes / der Abstellorte von Fahrzeugen
  - Die von ihnen berechnete Fahrzeit der Ein- und Aussetzfahrten vom Betriebshof/ Abstellorte zur Haltestelle und umgekehrt.
  - Unternehmens-Logos
  - Umlaufplanung inklusive der Umlaufnummerierung nach Vorgabe (Dokument Umlaufnummerierung)

Für Linien in Zuständigkeit des Aufgabenträgers übernimmt dieser die Abstimmungen mit dem Verkehrsunternehmen. Für Ortslinien erfolgt dies durch die Stadtwerke bzw. beauftragte Dienstleister.

4.2 Handlungsfeld Betrieb

4.2.1 Fahrzeuge

Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge stellen ein wichtiges Merkmal für die Beförderungsqualität dar. Für die Fahrgäste muss der Aufenthalt im Fahrzeug angenehm sein. Die Ausstattung der Fahrzeuge muss daher den Kundenerwartungen an Sicherheit, Service, Komfort, Information und Barrierefreiheit entsprechen. Im Hinblick auf die Anforderungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) hat in den nächsten Jahren die Umstellung von fossilen auf alternative Antriebe zu erfolgen (vgl. Kapitel 2.1.2).

4.2.1.1 Grundanforderungen

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden.

Die Linienbusse haben während ihres Betriebes den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), des PBefG und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften und den Unfallverhütungsvorschriften zu entsprechen.

Die vorgeschriebene Sicherheitsausstattung muss stets funktionsfähig, frei zugänglich und gekennzeichnet sein.

Der Unternehmer gewährleistet gem. § 35 StVZO den Einsatz von Fahrzeugen mit angemessener Motorleistung entsprechend den räumlichen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben.

Die Siedlungsstruktur des Kreises Offenbach mit städtisch-örtlichem und ländlichem Charakter erfordert entsprechende Fahrzeuge, welche mit Verkehrs- und Bebauungssituationen gut zurechtkommen.

Künftig wird der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsarten erforderlich sein (vgl. Kapitel 2.1.2), welche die geographischen und fahrplanerischen Anforderungen im Kreis Offenbach sowie dieses NVP angemessen und dauerhaft erfüllen. Hierzu hat der Aufgabenträger bereits ein Gutachten bzgl. der Umstellung einer Linie (X99) auf Batteriebusse oder Wasserstoffbussein Auftrag gegeben, welches eine Empfehlung für den Einsatz von Batteriebussen ausspricht (vgl. EEBC 2022). Ab 2030 sollen im Kreis Offenbach keine Fahrzeuge eingesetzt werden, die ausschließlich mit Dieselkraftstoff betrieben werden können.

Im kreisweiten Verkehr sind Fahrzeugstandards einzuhalten, deren Bedarf der Aufgabenträger zunächst anhand von Marktrecherchen ermittelt und anschließend im Bereich seiner eigenen Zuständigkeit definiert hat (abhängig vom Profil des jeweiligen Verkehrs weichen diese teilweise in Details ab). Neben Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für den Kunden sind möglichst die höchsten am Markt verfügbaren Sicherheitssysteme zu implementieren.

Für den „Hopper gelten folgende Mindeststandards für die allgemein eingesetzten Fahrzeuge:

- Trittstufen
- Möglichst lokal emissionsfreier Antrieb

Auf mindestens 50 % der Wege müssen Spezialfahrzeuge eingesetzt werden, die für den Transport von mobilitätseingeschränkten Personen geeignet sind. Diese müssen im Vergleich zu den allgemein eingesetzten Fahrzeugen als zusätzliche Mindestanforderung Rampen aufweisen. Auch die Spezialfahrzeuge sollen möglichst lokal emissionsfrei angetrieben werden.

4.2.1.2 Umwelt- und Klimastandards

Ab dem Jahr 2024 wird die Busflotte im Kreis Offenbach im Zuge der anstehenden Ausschreibungen auf alternative Antriebsarten gemäß den Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG umgestellt.

Für die im Betrieb befindlichen Diesel- und Hybridfahrzeuge gelten folgende Mindeststandards:

- Einhaltung der Emissionsgrenzwerte entsprechend der zum Zulassungszeitpunkt gültigen Euro–Norm, mindestens jedoch entsprechend Euro 6e.
- Einhaltung des Partikel-Grenzwertes von 0,02 g/kWh im ESC-Prüfzyklus .
- Fahrgeräusch von maximal 78 dB(A) gemäß DIN ISO 362 und DIN ISO 5130

4.2.1.3 Erscheinungsbild der Fahrzeuge

Ein einheitliches Corporate Design der Fahrzeuge, die auf allen in lokaler Zuständigkeit befindlichen Linien fahren, ist wichtig für die Wahrung eines durchgängigen und unverwechselbaren Erscheinungsbildes. Eine kreisweit einheitliche Gestaltung der Fahrzeuge (außen und innen) ist vorgesehen. Das Design des Hopper ist ebenfalls einheitlich und mit RMV-Elementen versehen.

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.

Für die Fahrzeuge im Betrieb gelten darüber hinaus folgende Mindestanforderungen:

- Weiße Grundlackierung, beklebt mit den RMV-Designelementen Dach-banderole, RMV-Heck- und -Seitenlogo sowie RMV-Frontlogo. Die Designelemente (Klebefolien) werden vom RMV nach Anforderung durch den Unternehmer kostenfrei zur Verfügung gestellt.
- Grundsätzlich werbefrei. Etwaige Werbung ist vom Auftraggeber freizugeben.
- Beklebung von Fensterflächen nach Vorgaben des RMV
- Von den Aufgabenträgern kostenfrei zur Verfügung gestellte Informationen, insbesondere Linienverlaufs- oder Liniennetzpläne, sind vom Unternehmer im Fahrzeug anzubringen (max. 2 Aufkleber im Format DIN A 2 an jedem starren Fahrzeugteil).

Der kvgOF sind zur Anbringung von Eigenwerbung je Linienbündel zwei Busse zur Verfügung zu stellen. In enger Abstimmung zwischen dem Unternehmen und den Aufgabenträgern werden auch weitere Informationskonzepte umgesetzt (z.B. Nutzung von Infotainmentsystemen wie elektronischen Innenanzeigermonitoren und Werbeflächen in Fahrzeugen), solange dem Unternehmen kein wirtschaftlicher Schaden entsteht.

4.2.1.4 Kapazitäten

Für Gelenkbusse gelten folgende Mindestanforderungen:

- Länge max. 18,2 m
- Mindestens 41 Sitzplätze (Klappsitze nicht anrechenbar)
- Zwei eintragungsfähige Klappsitze in SNF plus ein weiterer als Mutter-Kind-Sitz in Rollstuhlanlehnfläche entgegen der Fahrtrichtung

Für Solobusse gelten folgende Mindestanforderungen:

- Länge max. 12,5 m
- Mindestens 32 Sitzplätze (Klappsitze nicht anrechenbar)
- Zwei eintragungsfähige Klappsitze in SNF plus ein weiterer als Mutter-Kind-Sitz in Rollstuhlanlehnfläche entgegen der Fahrtrichtung

Der Unternehmer hat für ausreichende Beförderungskapazitäten zu sorgen. Dabei ist entsprechend § 22 PBefG sicherzustellen, dass jeder Fahrgast mit der von ihm gewählten Fahrplanfahrt befördert werden kann. Bei Bedarf sind Verstärkerfahrzeuge einzusetzen, oder es ist eine Taktverdichtung vorzunehmen.

4.2.1.5 Fahrzeugausstattung

Für die Fahrzeuge im Betrieb gelten folgende Mindestanforderungen:

- Die für die Fahrzeugausstattung jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien des VDV, der EU/ ECE, der StVZO und der BOKraft werden eingehalten bzw. berücksichtigt.
- Das Fahrzeugalter der eingesetzten Busse wird bei Verkehrsverträgen mit langfristiger Dauer (i.d.R. sechs Jahre) durch die Vorgabe von Neufahrzeuge zu Vertragsbeginn begrenzt.
- Ausrüstung der Busse mit Anti-Blockier-System (ABS) und Anti-Schlupf-Regelung (ASR). Bei allen Fahrzeugen Türsicherung mit Anfahrsperre.
- Für Gelenkbusse im Ortsverkehr gelten folgende besondere Anforderungen:
  - Ausrüstung mit mindestens 3 Doppeltüren (2 fremdkraftbetätigte Doppeltüren im vorderen, 1 im hinteren Fahrzeugteil). Bei Gelenkbussen mit 4 Türen kann die hinterste Tür auch als Einfachtür ausgeführt sein.
- Für kreisweite Verkehre gelten folgende Anforderungen:
  - Ausrüstung der Gelenkbusse mit mind. 3 Doppeltüren (zwei fremdkraftbetätigte Doppeltüren im vorderen, eine im hinteren Fahrzeugteil)
  - Ausrüstung der Solobusse mit mind. 1 Einfachtür und 1 Doppeltür (als fremdkraftbetätigte Betriebstüren)
  - Prüfung der Einrichtung von Großraumabteilen in Gelenkbussen, um mehr Kapazitäten und damit verbesserte Bedingungen für die Fahrradmitnahme zu schaffen

- Für Verkehre im Schülerverkehr gelten folgende Anforderungen:
  - Ausrüstung der Gelenkbusse mit mind. 3 Doppeltüren (zwei fremdkraftbetätigte Doppeltüren im vorderen, eine im hinteren Fahrzeugteil).
  - Ausrüstung der Solobusse mit mind. 2 Doppeltüren (als fremdkraftbetätigte Betriebstüren). Hiervon kann abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird, dass auf dem Linienverlauf an jedem Haltepunkt die maximal im Fahrplan vorgesehene Fahrgastwechselzeit nicht überschritten wird. Hierbei ist nicht die Summe über alle Haltepunkte anzusetzen, sondern jeder Haltepunkt einzeln zu betrachten. Ansonsten gilt hierbei dem Fahrgastflussprinzip und einer effizienten, sowie zügigen Abwicklung der/dem Fahrscheinkontrolle/-verkauf den Vorrang zu geben.
  - Klassische Reisebusse sind auch als Verstärkerfahrzeuge im Schülerverkehr nicht zulässig; sogenannte Kombifahrzeuge sind gleichwohl eine wirtschaftliche Möglichkeit zur Mehrfachnutzung von Verstärkerfahrzeugen, sofern sie die o.g. Mindeststandards gewährleisten.
- Stufenfreier Einstieg an allen Betriebstüren, durchgängig stufenfreier Fahrgastraum von der Fahrertür bis ins Fahrzeugheck, Sitzpodeste und Stufen im Zugang zu den beiden hintersten Sitzreihen sind zulässig. Ausnahmen: Bei 4-türigen Gelenkbussen sind Innenstufen am hintersten Einstieg im hinteren Fahrzeugteil zulässig, bei 3-türigen Gelenkbussen Stufen im Fahrgastraum hinter der letzten Tür (low entry). Bei Einsatz von Solo-bussen sind Stufen im Fahrgastraum im Bereich hinter der mittleren Betriebstür zugelassen (low entry). Bei Linien mit besonderen Anforderungen (z. B. Flughafenverkehre) kann in Abstimmung mit den Aufgabenträgern ausnahmsweise auf Niederflurigkeit verzichtet werden. Dies kann auch für vereinzelte Verstärkerfahrten, welche dispositiv nicht in den übrigen Linienverkehr eingebunden sind oder Linienbündel mit geringer Kilometerleistung gelten und ist im Einzelfall mit dem Aufgabenträger abzustimmen.
- Max. Einstiegshöhe unabgesenkt: 300 - 360 mm; Absenkbarkeit der Einstiegskante bei Bussen um 60 – 80 mm (an Tür 1 und 2).
- Von Hand zu betätigende Rollstuhlrampe bei Bussen an Tür 1 oder Tür 2 (bei Positionierung an Tür 2 mit Außenruftaste an Tür 2).
- Mind. 1 Rollstuhlstellplatz je Bus nach den Bestimmungen von Anhang VII zur EU-Richtlinie 2001/85/EG (mind. 750x1300mm je Rollstuhlstellplatz). Auslegung der Rollstuhlplätze gemäß EU-Richtlinie 2001/85/EG, Anhang VII, Ziff. 3.8.3 mit Halte- oder Rückenlehne. Zusätzlich Ausrüstung mit Befestigungsmöglichkeit für Kinderwagen, mind. 1 Klappsitz für Begleitperson, vom Klappsitz und Rollstuhlstellplatz aus gut zugängliche Haltewunsch- und Ruftaste, Fensterschutzstange
- Waagrechte Decken-Haltestangen längs des Ganges mit ausreichend langen Halteschlaufen, senkrechte Haltestangen mit Haltewunschtasten an jeder Sitzreihe abwechselnd links und rechts des Ganges, sowie im Bereich der Türen. Handgriffe an den gangseitigen Sitzen, sofern keine senkrechte Haltestange vorhanden.
- Die Farbgebung im Innern des Fahrzeugs sollte den Weiterverkaufswert des Fahrzeuges nicht nachteilig beeinflussen, muss aber im Einklang mit den CI-Vorgaben des Aufgabenträges und des RMV entsprechen.
- Sitze mit gepolsterter Sitzfläche und Rückenlehnen sind in einheitlicher Farbgebung und Bemusterung, Einhaltung eines Abstandes «H» von 680 mm zwischen den Sitzen gemäß Abbildung 12 Anhang III zur EU-Richtlinie 2001/85/EG auszufertigen. Die Polsterung muss sicher gegen Vandalismus sein. Die CI-Vorgaben des Aufgaben-trägers und des RMV sind

einzuhalten. Im Weiteren sind die gepolsterten Sitzflächen und Rückenlehnen mit erhöhtem Komfortbedarf auszulegen.

- Für Omnibusse leistungsfähige Heizungs- und Lüftungsanlage, Klimaanlage für Fahrgastraum nach Vorgabe der VDV-Schrift 231 in der jeweils gültigen Form (ergänzt um den Maßstab eines voll besetzten Fahrzeuges) bei mindestens 80 % der Fahrplan-kilometerleistung eines Linienbündels, 100 % werden als Zielzustand angestrebt.
- Mindestens ein fest installierter Abfallbehälter in jedem starren Fahrzeugteil
- Fahrgast-Informationssysteme außen gemäß § 33 BOKraft über zentral vom VMS über mindestens die VDV-300 Schnittstelle steuerbare Anzeigen:
  - an der Fahrzeugfront (darstellbare Schrifthöhe mind. 200 mm, Sichtfeldbreite mind. 1500 mm)
  - an der Einstiegsseite (Möglichkeit zur zweizeiligen Darstellung mit einer Schrifthöhe von mind. 60 mm, Sichtfeldbreite mind. 1000 mm)
  - am Fahrzeugheck (Schrifthöhe mind. 150 mm, ausreichende Sichtfeldbreite für Darstellung von mind. 4 Ziffern)
  - Außenlautsprecher
  - Beleuchtung der Außenanzeigen bei Dunkelheit.
- Fahrgast-Informationssysteme innen:
  - Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage über Sprachspeicher.
  - Optische Haltestellenanzeige (elektronische Anzeige der nächsten Haltestelle und der Liniennummer sowie «Wagen hält») in jedem starren Fahrzeugteil.
  - Zusätzlich Anzeige der nächsten drei Haltestellen mit Umsteigemöglichkeiten; Bestandsfahrzeuge müssen nachgerüstet werden, soweit dies technisch möglich ist. Weiterhin dürfen nur elektronische Anzeiger zum Einsatz kommen, welche mit einer Vielzahl an Fahrzeugtypen und deren technischem Equipment (z.B. Verstärker, Verteiler und Steuergeräte) kompatibel sind.
- Die Ansteuerung der akustischen und optischen Informationseinrichtungen am und im Fahrzeug erfolgt über Schnittstelle nach Norm VDV 300 durch die Geräte des Verkehrsmanagementsystems (VMS). Die Lieferung der Ansage-/Anzeigetexte für das VMS erfolgt durch den Aufgabenträger. Inbetriebnahme bei Vorliegen aller notwendigen Daten erfolgt durch den Unternehmer auf seine eigenen Kosten.
- Beschleunigungstechnik gemäß Anforderung der kvgOF
- Fahrgastzählgeräte in den Fahrzeugen, bereitgestellt von der kvgOF
- Notruftaster beim Fahrpersonal
- kostenfreies WLAN im Fahrzeug
- Weitere Elemente im Hinblick auf barrierefreie Nutzbarkeit, wie z. B. kontrastierende Kennzeichnung der Türen von außen, kontrastierende Markierung von Stufen, Podesten und anderen im Fußbereich hervorstehenden Einbauten.

4.2.1.6 Sauberkeit und Schadensfreiheit von Fahrzeugen

Die Fahrzeuge sind außen grundsätzlich sauber und schadensfrei zu halten, so dass insgesamt ein ansehnlicher und gepflegter Eindruck vermittelt wird. Die Fahrzeuge sind frei von störendem Abfall, Staub, Schmutz und visuellen Beeinträchtigungen (z. B. Graffiti). Sie weisen einen möglichst angenehmen Geruch auf. Um dies sicherzustellen, müssen mindestens folgende Leistungen erbracht werden:

- Die Funktionsfähigkeit der Ausstattungskomponenten muss zum Betriebsbeginn vollumfänglich gewährleistet sein. Defekte müssen am Folgetag nach Entdeckung des Mangels beseitigt sein.
- Bei Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein. Dazu sind sie täglich innen zu reinigen. Von außen sind die Fahrzeuge, je nach Witterung, mindestens jedoch zweimal wöchentlich zu reinigen. Hierfür ist Kreislaufwasser (also aufbereitetes Brauchwasser) in Verbindung mit Regenwasser zu verwenden.
- Grobe Verunreinigungen (z. B. Zeitungen und Getränkebehälter) sind während des Betriebes durch das Fahrpersonal (z. B. in den Wendezeiten) zu entfernen.
- Grobe Vandalismusschäden sind kurzfristig, möglichst direkt, zu beseitigen.

4.2.2 Betriebshöfe

Sämtliche Fahrzeuge sind sicher in den hierfür vorgesehenen Betriebshöfen bzw. Betriebsanlagen oder mindestens auf abgezäunten Grundstücken abzustellen. In den Betriebshöfen sind jeweils ausreichend Räumlichkeiten für

- Verkehrsmanagement,
- Werkstatt,
- Ersatzvorhaltung,
- Datenerfassung/ Speicherung,
- das Personal (Sozialräume/Kantine) sowie
- ausreichend Stauraum für Fundsachen (Fundsachenmanagement und -ausgabe)
- Büro der verantwortlichen Ansprechperson

vorzuhalten.

4.2.3 Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Beschleunigung

4.2.3.1 Zuverlässigkeit

Die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Leistungsangebotes ist eine Basisanforderung für die Qualität des ÖPNV und für die Qualitätswahrnehmung der (potenziellen) Fahrgäste. Fahrgäste erleben verfrühte oder stark verspätete Fahrten als ausgefallene Fahrten. Ziel ist es, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt und/oder veröffentlicht sind.

Die Fahrleistung ist demnach wie im Fahrplan dargestellt zu erbringen, insbesondere vollständig und pünktlich. Fahrten gelten demnach als ausgefallen, wenn sie gar nicht, verfrüht bzw. nur teilweise (Teilausfälle) durchgeführt werden. Weiterhin gilt eine Fahrt bei einer Verspätung von mehr als 15 Minuten als ausgefallen. Eine „Fahrt“ wird hier definiert als Weg zwischen der im Fahrplan ausgewiesenen Starthaltestelle bis zur im Fahrplan ausgewiesenen Endhaltestelle einer jeweiligen Einzelfahrt.

Für einen zuverlässigen Betrieb ist eine ausreichende Fahrzeug- und Personalreserve vorzusehen. Abweichungen von den Linienwegen sind im Regelverkehr auf allen Fahrt- bzw. Kursvarianten unzulässig.

Bei geplanten Betriebsunterbrechungen werden die geänderten Routenführungen durchgeführt und entsprechende Informationen darüber bereitgestellt. Geplante Unterbrechungen sind z. B. Baustellen oder Großveranstaltungen, bei denen ein Umleitungsfahrplan mind. zwei Tage vor der Unterbrechung erstellt und veröffentlicht werden muss. Der Betreiber ist für das Umleitungsmanagement verantwortlich.

Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen erfolgt – soweit sinnvoll – unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch Ersatzverkehre oder Anschlussmöglichkeiten. Ungeplante Unterbrechungen treten ohne bzw. mit geringer Vorwarnzeit ein (z. B. Fahrzeugausfall, nicht gemeldete Demonstrationen, Unfall, Notarzteinsatz im Fahrzeug). Diese Unterbrechungen können sowohl im oder außerhalb des Einflussbereiches des Betreibers liegen und erfordern keinen Ersatzfahrplan. Jedoch ist eine entsprechende Kommunikation sicherzustellen (vgl. Kapitel 4.2.4).

4.2.3.2 Pünktlichkeit

Die Fahrgäste sollen sich darauf verlassen können, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt und veröffentlicht sind. Die Vorgaben zur Pünktlichkeit gelten ausdrücklich auch bei geplanten Abweichungen vom Regelfahrplan, für die ein Fahrplan erstellt und kommuniziert wird. Fahrzeuge fahren nicht zu früh von einer Haltestelle ab und haben nicht mehr als 2:59 Minuten Verspätung.

Für den Fahrgast ist es für seine Zufriedenheit nicht maßgebend, welche Art von Störung für die jeweilige Unpünktlichkeit verantwortlich ist. Auf der anderen Seite kann ein Verkehrsunternehmen nicht für Unpünktlichkeiten, die es nicht beeinflussen kann, verantwortlich gemacht werden.

Mit einem funktionierenden ITCS muss die laufende Verfolgung und Steuerung des Betriebs systematisch über alle Linien, Haltestellen und Fahrten möglich sein, um darüber die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu messen und auszuwerten. Aussagekräftige Ergebnisse können als Orientierungshilfe für künftige Zielsetzungen und auch zur Identifikation notwendiger Maßnahmen für Anpassungen im Fahrplan oder im Bereich der Busbeschleunigung dienen.

Mobilitätsgarantie

Für Verspätungen gilt die 10-Minuten-Garantie des RMV. Sie gilt für alle U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse im Bereich der Stadt Frankfurt, der Stadt und des Kreises Offenbach, der Stadt Darmstadt, des Landkreises Darmstadt-Dieburg und des Landkreises Groß-Gerau jeweils einschließlich der Regionalbusse des RMV. Der ‚Hopper' ist von der 10-Minuten-Garantie ausgenommen.

Anteilig erstattet werden die Fahrtkosten für die beanstandete Fahrt bei einer Verspätung am Ziel von über 10 Minuten. Anstelle der Rückerstattung des Fahrpreises kann der Kunde in den Abend- und Nachtstunden Taxikosten in begrenzter Höhe erhalten. Kombitickets fallen nicht unter diese Regelung. Ansprüche auf Fahrpreiserstattungen aufgrund höherer Gewalt sind ausgeschlossen. Die 10-Minuten-Garantie ist eine freiwillige Leistung der o. g. beteiligten Partner, für die kein Rechtsanspruch besteht.

4.2.3.3 Anschlusssicherung

Funktionierende Anschlüsse von einem auf das nächste Fahrzeug sind Voraussetzung für eine vollständige und komfortable Reisekette. Mit der Anschlusssicherung sollen Fahrgäste auch bei geringen Verspätungen direkt und möglichst ohne längere Wartezeit umsteigen können. Zentrale Frage ist dabei häufig, ob und wie lange ein Bus auf eine verspätete S-Bahn warten soll. Hier steht grundsätzlich der Anspruch auf Pünktlichkeit seitens der bereits im Bus befindlichen Fahrgäste gegen den Servicegedanken, umsteigenden Fahrgästen eine längere Wartezeit auf den nächsten Bus zu ersparen.

Ein zuverlässiges und flächendeckendes ITCS (vgl. Betriebssteuerung über das Intermodal Transport Control System (ITCS)) ist unabdingbare Voraussetzung für eine derartige Anschlusssicherung.

Bisher wurden im Kreis Offenbach entsprechende Maßnahmen zur Anschlusssicherung an den Verknüpfungspunkten zwischen Bus und S-Bahn durchgeführt. Für die Umsteigepunkte im Kreis Offenbach gibt es Regelungen in den jeweiligen Verkehrsserviceverträgen.

Folgende generelle Anforderungen gelten:

- Das Fahrpersonal von Anschlusslinien hat gemäß den Wartezeitvorschriften auf Anschlusslinien zu warten und ist entsprechend zu schulen.
- In einer Abwägungssituation muss dem gesicherten Anschluss Vorrang vor der Pünktlichkeit des Kurses gegeben werden.
- Wartezeiten „auf Sicht“ sind immer wahrzunehmen, also auf das jeweilige Fahrzeug zubewegende Umsteiger ist immer zu warten.
- Vereinbarte Wartezeitregelungen sind gegenüber den Fahrgästen zu kommunizieren.
- In den Verkehrsserviceverträgen ist vorzusehen, die nachgewiesene Nichteinhaltung von Wartezeitvorschriften zu sanktionieren.
- Eine Datenvorhaltung aller Ist-Zeiten zur Überprüfung der Einhaltung von Wartezeiten ist anzustreben.
- Die vereinbarte Messung der Pünktlichkeit ist in Fällen wahrgenommener Wartezeiten auszusetzen.

Neben den bestehenden Anlagen der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an allen Verknüpfungspunkten (auch Bus/Bus) sind die IST-Daten auch direkt am Arbeitsplatz des Fahrpersonals auf Smartphones oder entsprechend aufgerüsteten Fahrscheindruckern u. a. in kartografischer Darstellung bereitzustellen.

Sollte die erwartete Ankunftszeit des Anschlussverkehrsmittels wegen hoher Verspätung nach der mit maximaler Wartezeit spätestens möglichen Abfahrtszeit liegen, kann pünktlich abgefahren werden; ansonsten ist der Vorschrift entsprechend auf die Anschlussfahrt bis zum Ablauf der maximalen Wartezeit und den eventuell sich noch anschließenden Übergangsweg der Fahrgäste zu warten.

4.2.3.4 Beschleunigung und Bevorrechtigung

Für die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr im Kreis Offenbach werden aus Sicht der Nahverkehrsplanung folgende Anforderungen festgelegt.

Anforderungen

- Für das Gebiet des Kreises Offenbach wird eine grundsätzliche Busbevorrechtigung als Zielsetzung definiert. Die Störungen und Behinderungen für den Busverkehr sind möglichst umfassend durch ganzheitlich angelegte Maßnahmenprogramme zu minimieren. Der Schwerpunkt der Umsetzung von Busbeschleunigungsprogrammen wird prioritär auf den Hauptlinien, an neuralgischen Knotenpunkten und stark belasteten Streckenabschnitten im Kreisgebiet sowie auf den Zufahrtsrouten zu den benachbarten Oberzentren sowie zur AirportCity liegen.
- Koordiniert werden die vielfältigen Aufgaben zur Beschleunigung und Bevorrechtigung durch die kvgOF in Abstimmung mit den weiteren Planungspartnern und Akteuren.
- Mit Priorität zu beschleunigen sind Linien mit hoher Fahrgastzahl und hoher Bedienhäufigkeit bei gleichzeitig geringer Liniengeschwindigkeit und/ oder hoher Unpünktlichkeit.
- Die Beschleunigungsprogramme sollen auch vorsorglich zum Vermeiden von absehbaren Entwicklungen, z.B. Zunahme von Unpünktlichkeit oder Reduzierung der Geschwindigkeit, realisiert werden.
- Die Busbeschleunigungsprogramme sind ganzheitlich mit den Komponenten „Knotenpunkte“, „Strecke“ und „Haltestellen“ zu konzipieren und umzusetzen.

Umgang mit Planungskonflikten

- Die Maßnahmen zur Busbeschleunigung sollen die anderen Verkehrsarten nicht unnötig behindern. Planungs- und Zielkonflikte zwischen Busverkehr und anderen Verkehrsarten werden jedoch nicht unvermeidbar sein. Bei Konflikten mit dem MIV ist grundsätzlich der Busverkehr in der Abwägung zu bevorzugen, wenn es sich um Streckenabschnitte mit hoher Fahrgastnachfrage und/ oder dichter Taktfolge [mindestens 15-Minuten-Takt tagsüber] handelt.
- Bei Planungs- und Zielkonflikten zwischen Bus sowie Rad- und Fußgängerverkehr sind am jeweiligen Konfliktpunkt die spezifische Netzbedeutung sowie die Auswirkungen auf den Ressourceneinsatz und dem Nachhaltigkeits-Prinzip in der Abwägung zu berücksichtigen.
- In Streckenabschnitten mit sehr dichter Folge des Busverkehrs (10-Minuten-Takt und dichter) ist bei Konflikten zwingend der Busverkehr gegenüber dem MIV, dem Rad- und dem Fußgängerverkehr bevorzugt zu behandeln. Ausnahmen bedürfen einer gründlichen Prüfung und Begründung.

Grundsätze der Planung und Umsetzung

- Auf Streckenabschnitten mit ausgeprägten Störungen und Behinderungen ist der Busverkehr als Regellösung auf Sonderfahrstreifen oder nach dem Prinzip der „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ zu führen.
- Der Busverkehr soll auf seinen Strecken möglichst weitreichend als „Pulkführer“ bevorzugt geführt werden. Zur Flankierung dieses Prinzips sind technische Lösungen an LSA und an Haltestellen vorzusehen.
- Haltestellen sind unter den Gesichtspunkten eines störungsarmen Betriebes und auch der Barrierefreiheit i.d.R. als Buskap auszubauen.
- An Knotenpunkten ohne LSA mit Zeitverlustpotenzialen sind Lösungen zur störungsarmen Befahrung für den Bus zu realisieren (z.B. bedarfsabhängige Dunkel-Rot-LSA zur Freisperrung der Busführung).

- In Tempo-30-Zonen sind die Streckenführungen des Busses mit Vorfahrtsberechtigung zu versehen (Zeichen 301 „Vorfahrt“).
- In Abschnitten mit ausgeprägten Nutzungsüberlagerungen sind flankierende Maßnahmen der Verkehrsorganisation zur Minderung von Störungen und Konflikten umzusetzen (z.B. Ladezonen, Verbot Linksabbieger/ Wenden, Anlage von Angebotstreifen für Radverkehr).
- In (engen) Straßen mit permanenten Störungen und Behinderungen durch parkende Fahrzeuge sind Maßnahmen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs vorzusehen (z.B. Markierungen, Parkverbote)
- Entlang von innerörtliche Hauptverkehrsstraßen sind Vorkehrungen zu treffen, dass die Fahrzeuge des ÖPNV nicht durch parkende Autos und Lieferverkehre behindert werden

Etablierung eines Qualitätsmanagement-Systems bei Beschleunigungsprogrammen

Der messbare Erfolg von Beschleunigungsprogrammen hängt unmittelbar mit der anhaltenden Wirksamkeit zusammen. Die Funktionsfähigkeit der Anlagen und Maßnahmen muss ständig bzw. in kurzen Zyklen überprüft sowie die Qualität gesichert werden. Wichtig ist dazu ein permanentes Zusammenspiel der Akteure (kvgOF, Kreis Offenbach, RMV, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger, Verkehrsbehörden usw.).

Um die Wirksamkeit der umgesetzten Beschleunigungsprogramme sichern zu können ist die Entwicklung und Implementierung eines Qualitätsmanagementsystems (QMS) „Busbeschleunigung“ erforderlich. Die Federführung des QMS soll bei der kvgOF liegen. Folgende Mindestinhalte des QMS sind vorzusehen:

- Erfassung von Störungen durch das Fahrpersonal und die Leitstellen (kreisweit standardisierte Störungsmeldung),
- zentrale Datenbank zur Erfassung aller Störungen und zur Dokumentation des Bearbeitungsstands der Störungsbehebung (möglichst Zugänglichkeit für alle Beteiligte),
- zentrales technisches Analyse-/Kontroll-System Funktionalität LSA Beeinflussung
- Jour-Fixe der Beteiligten,
- zentral koordinierte Störungsanalyse mit Störungsbehebung (laufende Optimierung).

4.2.4 Störfallmanagement

Im Störungsfall stellt die Informationsweitergabe sowohl betriebsintern als auch in Richtung der Fahrgäste eine große Herausforderung dar, ist aber gleichzeitig eine große Chance, die Zufriedenheit der Fahrgäste sicherzustellen. Bei Störungen werden die Fahrgäste möglichst zeitnah mindestens über folgende Informationskanäle über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert (in Abhängigkeit des jeweiligen Störfalls / Dauer):

- Homepage, App, soziale Medien
- DFI (dynamische Fahrgastinformation) an Haltestellen oder über akustische Durchsagen
- Kundenzentrum
- Lokales Radio und Lokalpresse (auch online)

Im Fahrzeug sollte eine Erstinformation an die Fahrgäste schnellstmöglich erfolgen. Darauffolgend sollten die Fahrgäste kompetent und freundlich über das weitere Vorgehen bzgl. der Fahrt sowie über mögliche Reisealternativen informiert werden.

Durch entsprechende Weiterleitung der Meldungen an eine Leitstelle und über die Datendrehscheibe des RMV an die kvgOF bzw. direkt an vDDS ist eine unverzügliche Informationsbereitstellung in allen zur Verfügung stehenden aktuellen Medien für die Fahrgäste sicherzustellen. Die Betriebszentralen der Verkehrsunternehmen sollen auch für Kundenanfragen und -wünsche jederzeit erreichbar sein und künftig weitestgehend auf Weisung der zentralen Leitstelle die operative Umsetzung einleiten und durchführen.

Eine rasche Bereitstellung von Ersatzverkehren mittels unternehmensüber-greifender Disposition hat zu erfolgen. Die Einrichtung einer kreisweiten unternehmensübergreifenden Leitstelle – unter Einbezug der Bestellung und Abwicklung von nachfragegesteuerten On-Demand-Verkehren – wird für zweckmäßig erachtet und ist auf seine Umsetzung hin zu prüfen.

4.2.4.1 Baustellen- und Ersatzverkehre (geplante Störfälle)

Für alle straßengebundenen und ÖPNV-relevanten Baumaßnahmen im Kreis Offenbach ist die kvgOF zuständige Ansprechpartnerin sowohl für die Träger der Baumaßnahmen als auch für alle Verkehrsunternehmen.

Eine rechtzeitige und umfassende Information über die geplanten Baustellen vorausgesetzt, wird die kvgOF mit den Verkehrsunternehmen die notwendigen Anpassungen des Angebots abstimmen, bei Notwendigkeit die Fahrplandaten entsprechend anpassen und die einzelnen Folgesysteme fristgerecht versorgen. Dies erfolgt für Maßnahmen, die mindestens einen Tag lang andauern und die Bedienung von Ersatzhaltestellen beinhalten.

Für Baumaßnahmen über eine Dauer von vier Wochen und mehr sind (digitale) Ersatzfahrpläne von den Verkehrsunternehmen bereitzustellen.

Die kvgOF bereitet die Angebotsanpassungen für die rechtzeitige Information der Fahrgäste auf und stellt entsprechende Module für alle Medien bereit. In den Fahrzeugen sorgen die Verkehrsunternehmen für einen Aushang der von der kvgOF bereitgestellten Informationen über die Angebotsanpassungen; an den Haltestellen der betroffenen Linien erfolgt dies durch die kvgOF.

Im Fall einer Störung sind Ersatzverkehre (aus der Betriebsreserve), Störungsdienste etc. möglichst umgehend zu erbringen. Bei Abweichungen vom Regelfahrplan sind die Fahrgäste unverzüglich zu informieren.

Bei planbaren bzw. geplanten Betriebsunterbrechungen (Baustellen etc.) gilt ein Ersatzverkehr nach vorher kommuniziertem Fahrplan. Ziel der Ersatzverkehre ist es, eine dem Regelangebot vergleichbare Angebotsqualität anzubieten. Dabei können abweichende Fahrzeugstandards zum Tragen kommen, die jedoch bestimmte Mindestanforderungen erfüllen müssen:

- Niederflurtechnik
- Ticketkontrollsystem (Kontrollierter Vordereinstieg muss erfolgen),
- adäquate Be- und Entlüftung,
- grundlegende Fahrgastinformation (Fahrtziel, Liniennummer),
- technisch angemessene Kommunikationsmöglichkeit mit der Leitstelle.

4.2.4.2 Ungeplante Störfälle

Um bei unvorhersehbaren Ereignissen dauerhafte Störungen und Fahrtausfälle zu minimieren, sind erforderliche dispositive Maßnahmen unverzüglich umzusetzen bzw. eine entsprechende Personal- und Fahrzeugreserve zu bilden und vorzuhalten.

Die Fahrgäste werden unverzüglich mit aktuellen Informationen über Störungen und Ersatzverkehre versorgt (z. B. im Bus, an Haltestellen mit DFI, im Internet, über die Fahrplan-App, soziale Netzwerke). Sie werden über Ursache und voraussichtliche Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert. Je nach Art und Auswirkung der Störung sind darüber hinaus auch Print- und Hörfunkmedien bzw. soziale Medien einzubeziehen.

Mit Betreibern anderer Buslinien (z. B. auf/ vom Regionalverkehr) sind Abstimmungen im Störungs- bzw. Verspätungsfall bei Fahrgastbetroffenheit, soweit eine Abstimmung nicht unmittelbar zwischen den Fahrzeugen mit Funk möglich ist, mit deren Leitstelle herbeizuführen.

Bei ungeplanten Betriebsabweichungen bzw. Störungen des Regelverkehrs (durch plötzliche Ereignisse etc.) sind zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Verkehrsbedienung schnellstmöglich Ersatzverkehre bereit zu stellen.

4.2.5 Datenmanagement

Aufgrund der komplexer werden Anforderungen an Mobilität, an Mobilitätsangebote und Verknüpfungspunkte ist die systematische Erhebung, die Pflege und Aufbereitung von Verkehrs- und Nachfragedaten, Auslastungsdaten, Mobilitätskennwerten oder auch von Angaben zur vorhandenen Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für eine datenbasierte und damit effiziente und zielgerichtete Steuerung von Maßnahmen.

Die benötigten Datenbestände liegen im Kreis Offenbach allerdings derzeit vielfach nur lückenhaft vor, sind zum Teil widersprüchlich und müssen oftmals, um zielgerichtet genutzt werden zu können, erst unter noch erheblichem Aufwand aufbereitet und konsolidiert werden. Hinzu kommt die Problematik, dass ein Großteil der Daten auf verschiedenen Systemen und Plattformen gesammelt wird und diese nicht miteinander verknüpft sind.

Ziel ist daher der Aufbau einer einheitlichen und umfassenden Datenbank über den gesamten Kreis, um grundlegende Daten zur Beurteilung von Konzepten, Nachfragen sowie betrieblichen Rahmenbedingungen vorliegen haben, die für das zielgerichtete Agieren unverzichtbar sind.

Eine zentrale Aufgabe im Kreis Offenbach ist demnach der Aufbau eines effizienten Datenmanagements, für das folgende Aspekte geklärt werden müssen:

- Bestimmung der zu erfassenden Daten und deren Datenqualität (u. a. Übertragbarkeit, verarbeitbar) sowie jeweils deren Auswertungsform und Visualisierung sowie der jeweiligen Voraussetzungen (u. a. Datenschnittstellen)
- Bestimmung der Institutionen, welche die Daten erfassen und aufbereiten sowie Bestimmung der Institution, die das Datenmanagement koordiniert

- Bestimmung der Daten sowie deren Form, die Dritten zur Verfügung gestellt werden sowie Zeitpunkt sowie Art und Weise der Übertragung der Daten
- Bestimmung der Aufgaben für das zentrale Datenmanagement

4.2.6 Sicherheit

Das Thema Sicherheit ist von hoher Relevanz für die Fahrgäste. Ihr Anspruch ist es, dass sie sich jederzeit während der Nutzung des ÖPNV sicher fühlen. Um dies zu gewährleisten, sind mindestens folgende Leistungen zu erbringen:

- Linienfahrzeuge sind im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen mit einem Videoaufzeichnungssystem auszustatten.
- In den Fahrzeugen soll jederzeit die Möglichkeit bestehen, im Notfall Kontakt mit dem Fahrpersonal aufzunehmen.
- Das Fahrpersonal hat mindestens alle fünf Jahre an Deeskalations-Schulungen teilzunehmen.
- Die Haltestellen sind gut einsehbar, ausreichend und blendfrei beleuchtet (direkt oder indirekt; wartende Fahrgäste müssen vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein) und sauber zu halten.
- Haltestellen mit Sicherheitsproblemen sind, unter Beachtung datenschutzrechtlicher Regelungen und vorbehaltlich der Abstimmung mit der/dem zuständigen Datenschutzbeauftragten, mit Videoschutz auszustatten.
- Auf Notfälle wird umgehend reagiert.
  - Die Fahrzeuge – mindestens mit Einsatz im Nachtverkehr – sind mit Notfall-tastern auszustatten.
  - Es ist eine direkte Kommunikation der Leitstelle mit Polizei zu gewährleisten.

Um im Falle von Pandemien o. ä. schnell reagieren zu können, ist ein Maßnahmenplan (Pandemie- oder Krisenplan) vorzusehen, der zusätzlich zu den gesetzlichen Regelungen und Vorschriften sowie behördlichen Anordnungen temporäre (Hygiene-)Maßnahmen vorsieht, die maximalen Gesundheitsschutz für Personal und Fahrgäste gewährleisten.

4.2.7 Qualitätsmanagement

Im Kreis Offenbach bestehen vielfältige Zuständigkeiten für die Bestellung und Organisation von Verkehrsleistungen. Daher ist es umso wichtiger, kreisweit einheitlich Qualitätsstandards zu schaffen. Die Hauptaufgaben der kvgOF liegen in der Planung und Koordination des ÖPNV, die eigentliche Bestellkompetenz besitzt die kvgOF aktuell für sieben Linienbündel. Die übrigen Verkehre fallen als Stadtverkehre in die Bestellkompetenz kreisangehöriger Gemeinden, die wiederum Gesellschafter der kvgOF sind. Des Weiteren fallen mehrere Buslinien im Kreisgebiet als Regionallinien in die Zuständigkeit des RMV.

Die Definition von Qualitätsstandards sowie Steuerungsmechanismen hat folgende Ziele:

- Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes im Rahmen der Nahverkehrsplanung anhand klar formulierter Qualitätsstandards.
- Bewertung der aufgrund des Monitorings ermittelten Qualitätsdefizite sowie Ermittlung des Handlungsbedarfes für eine Beseitigung der Defizite.

- Basis für die Erarbeitung von zielgerichteten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems
- Basis für eine effiziente Erfolgskontrolle der vergebenen Verkehre durch den Aufgabenträger.

Voraussetzung für die Definition von einheitlichen Qualitätsstandards sowie für die Erreichung der Qualitätsziele ist ein gut funktionierendes Qualitätsmanagementsystem, welches ein detailliertes Monitoring sowie eine effiziente Steuerung erfordert. Auch hier besteht die Herausforderung darin, sowohl das Monitoring als auch die Steuerung über die verschiedenen Zuständigkeiten hinweg gut zu koordinieren. Aktuell führt jeder Verantwortliche für ÖPNV-Angebote im Kreis Offenbach entweder gar keine bzw. nur rudimentäre Qualitätsüberwachungen durch. Die kvgOF setzt aktuell zwei Systeme zur Überwachung/Monitoring von Leistungen ein. Eines der Systeme ist vollständig neu und befindet sich in der Testphase. Es soll im Laufe des Frühjahrs 2022 in den Regelbetrieb übergehen.

Die Verkehrsunternehmen selbst konzentrieren sich überwiegend auf die Erbringung der Leistungen und der Überwachung ihres Personals.

Grundsätzlich sind die Qualitätsstandards auf allen Linien im Kreis Offenbach anzuwenden. Dies gilt auch für von Nachauftragnehmern durchgeführte Leistungen. Die kvgOF wird anhand von kvgOF-Mindeststandards in der Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern auf eine bestmögliche Qualität der grenzüberschreitenden Verkehre hinwirken.

Die im NVP 2016ff. formulierten Qualitätsstandards werden unter Berücksichtigung der veränderten rechtlichen, raumstrukturellen, verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen hier entsprechend angepasst.

Zur Überprüfung der Qualitätsstandards können u. a. folgende Messverfahren in Anlehnung an die DIN EN Norm 13816:2002 verwendet werden:

- Analyse von Daten aus direkten Messungen, z. B. aus Betriebsleitsystemen (Direct Performance Measure, DPM) und
- regelmäßige stichprobenhafte, standardisierte Überprüfung der Qualitätsstandards durch so genannte Testkunden (Mystery Shopping Survey, MSS) und/oder standardisierte Stichprobenerhebung der im Verkehrsvertrag festgelegten Auflagen.

Konkrete Zielwerte sowie die jeweils angewandten Messverfahren, die zur Überprüfung der Einhaltung der Zielwerte eingesetzt werden, werden im Verkehrsvertrag benannt.

Des Weiteren soll perspektivisch die Kundensicht verstärkt ermittelt werden, z. B. durch die Teilnahme am Kundenbarometer, um neben den o. g. objektiven Messmethoden auch die subjektive Wahrnehmung der Kunden auf die Qualität des ÖPNV erheben und darstellen zu können.

Die Qualitätssteuerung soll künftig zuständigkeitsübergreifend für alle Verantwortlichen im Kreis Offenbach nach denselben Regeln und mit demselben System durchgeführt werden.

Aktuell werden über das Q-Daba-System des RMV Daten ausschließlich aus den Regionalbuslinien erfasst (lokale Buslinien sind noch ausgeschlossen). In diesem System

werden die objektiv messbaren Fakten wie Pünktlichkeit und Verspätung, aber auch subjektive Faktoren wie Sauberkeit des Fahrzeuges, Kompetenzen des Fahrers u.a. erfasst. Die Erfassung der letztgenannten Faktoren findet stichprobenartig im Jahresverlauf statt. Resultierend aus den Ergebnissen der automatisch verfügbaren Systemdaten, sowie der Erhebungsinformationen aus den Befragungen, werden jährlich Bonus oder Malus an die Verkehrsunternehmer weitergegeben und bei Nichterreichen des vertraglichen Minimums über Lenkungskreisgespräche Maßnahmen erörtert.

Die Überwachung weiterer Verpflichtungen aus den Verkehrsserviceverträgen findet über o.g. Systematik weder durch den RMV noch durch die kvgOF vor Ort statt. Vielmehr werden hier Beschwerden der Kunden und Beobachtungen von Mitarbeitern der LNO überwiegend bilateral mit dem Verkehrsunternehmer zur Klärung gebracht, wenngleich für einen Großteil der Missstände Regelungen und Sanktionen in den jeweiligen Verkehrsserviceverträgen verankert sind.

Infrastrukturelle Qualitätssicherung

Die Errichtung und Pflege der Haltestelleninfrastruktur im Kreis Offenbach obliegt den einzelnen Kommunen, auf deren Hoheitsgebiet die Haltestellen vorgehalten werden. Viele der Kommunen bedienen sich in Bezug auf den Betrieb und die Pflege der Haltestellenausrüstung der jeweiligen Stadtwerke, die wiederum auch die Pflege und Wartung der Haltestellenaufstellflächen übernimmt.

Ob und in welchem Umfang Vereinbarungen zwischen Kommune und Stadtwerke über die Qualitätssicherung an Haltestellen und ihrer jeweiligen Ausstattung bestehen, ist dem Aufgabenträger nicht bekannt.

Künftige Standards in der VSV-Qualitätssicherung

Insbesondere bei den vertraglich festgelegten Parametern ist künftig ein detaillierteres Monitoring im Rahmen der Qualitätssicherung zwingend erforderlich.

Die zum Teil veränderten oder auch verlagerten Qualitätsschwerpunkte der Verkehrsunternehmer in den letzten Jahren sowie die ausschreibungsbedingte Vielfalt an Verkehrsunternehmern machen es für den Aufgabenträger erforderlich, die im Qualitätsmanagement des RMV (Q-Daba) erfassten Parameter zu erweitern und deutlich genauer zu überwachen. Auch die Anschlusssicherung erhält zunehmend einen höheren Stellenwert, da aus Gründen des hohen Kostendrucks das Busnetz eine erhöhte Anzahl an Umsteigerelationen aufweist. Diese müssen künftig zwingend gesichert werden. Wenn nicht durch technische Infrastruktur möglich, dann zumindest durch entsprechendes Verhalten des Fahrpersonals.

Ziel muss es zunächst sein, einheitliche Kriterien für alle Verkehre im Kreis Offenbach festzulegen und dort, wo es bereits bekannte Defizite in der durchgeführten Qualitätsmessung gibt, mit detailliert auszuarbeitenden Maßnahmen entgegen zu wirken.

4.3 Handlungsfeld Infrastruktur

4.3.1 Stationen und Haltestellen

Stationen und Haltestellen haben eine besondere Bedeutung für den Nahverkehr. Sie stellen neben den Fahrzeugen die öffentlich sichtbare Visitenkarte des ÖPNV dar. Ihr Erscheinungsbild, ihr Zustand und ihr Ausstattungsgrad beeinflussen in besonderem Maße die Entscheidung des Fahrgastes, das öffentliche Verkehrsangebot zu akzeptieren und zu nutzen. Die Lage, die bauliche Ausführung und vor allem die Ausstattung von Stationen und Haltestellen müssen daher den Kundenerwartungen an Sicherheit, Service und Komfort, Information und Barrierefreiheit entsprechen.

Mehr und mehr stellen Stationen und Haltestellen nicht nur den reinen Zugang zum ÖPNV dar, sondern sie entwickeln sich zunehmend zu sog. Mobilitätsstationen, an denen auch die Infrastruktur für und der einfache Zugang zu Zu- und Abbringerverkehren eine immer wichtigere Rolle einnimmt. Insbesondere dort, wo der ÖPNV keine flächendeckende Erschließung bereitstellen kann, ist die Verknüpfung zu individuellen Verkehrsmitteln ein wesentlicher Aspekt in der Wegekette.

Für die Errichtung, Instandhaltung und den Betrieb der Haltestellen sind verschiedene Akteure zuständig: In erster Linie sind die Straßenbaulastträger für die Errichtung und Instandhaltung der Haltestellen inkl. Wartehallen zuständig, die kvgOF ist aktuell zuständig für die Informationsstelen und die Aushangflächen (Vitrinen, Kästen) entlang der Hauptlinie., Für die Haltestellen an den übergeordneten Straßen Außerorts ist HessenMobil verantwortlich, für Kreisstraßen der Kreis Offenbach. Insbesondere HessenMobil überträgt die Zuständigkeit teilweise an die Kommunen.

Trotz der diversen Zuständigkeiten für die Errichtung und den Betrieb von Haltestellen im Kreisgebiet gilt es, einheitliche Mindeststandards je Haltestellenkategorie zu definieren. Um dies zu gewährleisten ist eine Koordinierung im Sinne eines Zentralen Haltestellenmanagements, z. B. über eine Infrastrukturgesellschaft, erforderlich.

Einheitliche Anforderungen an die Ausgestaltung der Bushaltestellen dienen dem Ziel, langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Kreisgebiet zu schaffen. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung.

Haltestellenkategorien

Die Haltestellen im Kreis Offenbach wurden in Bezug auf eine Rangfolge für den barrierefreien Ausbau kategorisiert. Damit werden entsprechende Standards in Hinblick auf den barrierefreien Zugang beziehungsweise Übergang, die dynamische Fahrgastinformation und Vertrieb, Angebote zur Verknüpfung mit individuellen Verkehrsmitteln sowie Ausstattungsbestandteile zugeordnet und beschrieben. Die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung sind im Kapitel 4.5 dargestellt.

Mindestanforderungen

In Hinblick auf die planerischen Aspekte sind bei der Gestaltung von Haltestellen folgende Aspekte zu beachten:

- Haltestellen sollten lage- und verkehrsgünstig zu Quell- und Zielorten liegen und sich baulich in das Stadt- und Ortsbild integrieren. Standorte entlang der Hauptlinien sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen und durch diesen freizugeben.
- Haltestellen sind dabei als Gesamteinheit zu betrachten. Neben der eigentlichen Aufenthaltsfläche sind auch die Zuwegung und eine gesicherte Möglichkeit zur Querung im Abstand von max. 300m Entfernung in der Planung zu berücksichtigen.
- Haltestellen sollten hinsichtlich Erreichbarkeit und Aufenthalt verkehrssicher sein (gegenüber Gefahren durch den Straßenverkehr), z. B. durch querungsfreie oder gesicherte Zuwege, Tempolimits, gute Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit des Haltestellenbereichs.
- Fahrgästen sollte bei Zugang und Aufenthalt ein objektiv und subjektiv sicherer Eindruck vermittelt werden (verkehrliche und soziale Sicherheit), daher sollten die Warteflächen und Ausstattungselemente gut einsehbar sein.
- Konfliktsituationen zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen sollten vermieden werden, z. B. durch infrastrukturelle Maßnahmen, die die störungsfreien Wege der Fahrgäste unterstützen.
- Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind zu berücksichtigen bzw. einzuhalten.
- Im Sinne des hohen Wiedererkennungswert und einheitlicher Nutzung sind die Vorgaben des Aufgabenträgers hinsichtlich baulichen Standards und Ausstattungselementen umzusetzen.

Im Hinblick auf die Ausgestaltung der Wartehallen sind modulartige Modelle einzusetzen, um flexibel in der Ausgestaltung der Wartehallen an den einzelnen Standorten zu sein. Dabei bestehen folgende Mindestanforderungen:

- Rastermaß von 1,50 m - diese Feldbreite haben bereits heute viele Modelle, weshalb diese Breite auch auf den Regelausbauplänen berücksichtigt wurde. Die Anzahl der Felder kann den Örtlichkeiten und dem Fahrgastaufkommen angepasst werden. Regelfall ist eine 3-Feld-Wartehalle. Die Anordnung der Ausstattungselemente erfolgt nach klaren Vorgaben (Sitzbank ganz rechts, Vitrine in der Mitte).
- Empfohlene Tiefe von 1,90 m – diese Tiefe gilt das Standardmaß. Die Tiefe der Wartehalle ist aber grundsätzlich variabel sein, damit ein Einsatz an verschiedensten Örtlichkeiten möglich ist.
- Zu verwenden ist ein Kragarmsystem, welches ohne Seitenwände auskommen kann. In der Regel werden Seitenwände von 0,75 m bzw. 1,00 m eingesetzt. Falls die Gehwegbreite den Einsatz von Seitenwänden nicht zulässt, kann auf Seitenwände und Sitzbank verzichtet werden.
- Die Standardhöhe beträgt rund 2,30 m, die aktuell eingesetzten Wartehallen sind 2,50 m hoch, um den Fahrgast etwas mehr „Freiraum“ zu geben.
- Einheitliche Verwendung eines Pultdaches, idealerweise mit integrierter Entwässerung über eine der Stützen.
- Sämtliche Elemente sind in der RAL-Farbe 5002 (ultramarinblau) umzusetzen.

Bei den Ausstattungselementen der Wartehalle gelten folgende Vorgaben:

- Beim Dach ist Verbundsicherheitsglas in der Variante „Folie weiß mattiert“ (Milchglas) vorzusehen.
- Verwendung des RMV-Scheibendesigns.
- Eine LED-Beleuchtung ist jedem Unterzug (Rastermaß 1,50 m) vorzusehen.
- Bänke sind rechts (von vorne gesehen) in der Wartehalle anzubringen. Bei der 2- bzw. 3-Felder-Variante eine Bank, bei der 4-Felder-Variante zwei Bänke, bei 5-Feldern zwei bzw. drei Bänke (je nach Fahrgastaufkommen).
- Als Sitzbank ist gemäß RMV-Leitfaden eine durchgehende Bank zu verwenden, keine Einzelsitze. Grundsätzlich bietet sich aus Komfortgründen eine Holzlattung an, welche in Alu eingefasst ist, um Vandalismus vorzubeugen.
- Die Befestigung der Sitzbänke hat rückwärtig an den Stützen zu erfolgen, wodurch keine separaten Fundamente notwendig sind und eine bessere Reinigung der Haltestellenflächen möglich ist.
- Einsatz von beleuchteten DIN-A0 oder DIN-A1-Infovitrinen (je nach Linienanzahl). Diese sind quer im zweiten Feld (außer bei 2-Feld-Variante, hier ganz links) anzubringen und sollten idealerweise an den Stützen befestigt sein (nicht an den Glasscheiben). Als Feldbreite wird auch hier das Rastermaß 1,50 m angesetzt.
- Beim Schließsystem der Vitrinen zumindest „Dreikant“, besser noch den „Verkehrsbetriebeverschluss“ verwenden.
- Solarpaneels mit Speicherbatterie zur Versorgung der LED-Beleuchtung und Infovitrine ist an geeigneten Standorten zu prüfen, ansonsten ist eine kostenfreie Stromversorgung herzustellen.
- Sämtliche Elemente sind in der RAL-Farbe 5002 (ultramarinblau) umzusetzen

Wartehallen sind grundsätzlich in allen Haltekategorien einzusetzen, im Regelfall in beiden Fahrtrichtungen, mindestens aber in eine Fahrtrichtung. Ausnahmen können in Einzelfällen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger gewährt werden. Als Vorzugsmodell des Aufgabenträgers wird das Modell „Wartehallentyp C“ der Firma Mabeg benannt.

Zur Kundeninformation sind Haltestellenschilder an jeder Haltestelle aufzustellen. Folgende Standards gelten für das Aufstellen der Schilder, und folgende Informationen sind auf dem Haltestellenschild anzuzeigen:

- An Mobilitätsstationen und Verknüpfungspunkten sind hochwertigere Stelen einzusetzen, an den übrigen Haltestellen Fahnen.
- Bei mehreren Haltepositionen je Fahrtrichtung ist zunächst nur an der vordersten Position ein Haltestellenschild mit allen notwendigen Informationen aufzustellen. Sollte aus verkehrsbehördlicher Sicht ein weiteres Schild entlang der Kante benötigt werden, ist dieses ohne weitere Informationen zu ergänzen.
- Bei Haltestellen mit Wartehalle ist das Haltestellenschild in Flucht der Sitzbank mit einem Abstand von 2m entgegen der Fahrtrichtung von der Wartehalle aufzustellen. Bei Haltestellen ohne Wartehalle mit einem Abstand von 2m entgegen der Fahrtrichtung von der äußeren Kante des Auffindestreifens in der Mitte des Gehweges.
- Die Bestellung und Freigabe der Stelen und Fahnen erfolgt für Haltestellen entlang von Hauptlinien durch den Aufgabenträger. Für Ortslinien erfolgt die Bestellung durch die Kommunen bzw. Stadtwerke. Das Setzen der Bodenhülsen und Aufstellen der Stelen und Fahnen erfolgt durch die Kommunen und Stadtwerke. Ausnahmen bilden Förderanträge.

Hier kümmert sich das ausführende Bauunternehmen um die Abwicklung. Freigabe und Anordnung sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

- Das Haltestellen-H-Zeichen (StVO-Zeichen 224 – schmales H) ist an oberster Stelle mit einem Durchmesser von 35cm als Folienaufkleber reflektierend Typ RA 1/C aufzubringen.
- Die Angaben zur Stadt/Gemeinde sind in Schriftgröße 5cm unten dran auszuführen, darunter in eigener Zeile der Stadt-/Ortsteil in Schriftgröße 3cm. Mindestabstände sind einzuhalten.
- Der Haltestellenname ist in Schriftgröße 5cm auszuführen. Mindestabstand ist einzuhalten. Abkürzungen legt der Aufgabenträger fest.
- Logobalken mit RMV-Logo und Logobühne sind in einer Größe von 5cm mit den Farben 3M 80-1024 Bluet,Avery 944 Aqua und Avery 965 Mint über den Modulen zur Linienkennzeichnung auszuführen.
- Die Linienbezeichnung sind als Einzelmodule von 10cm austauschbar und bestehen aus Verkehrsmittelpiktogramm (Durchmesser 5cm), Liniennummer (Schriftgröße 3cm) und Zielangabe (erste Zeile: Kommune (Schriftgröße 3cm) +Stadtteil (Schriftgröße 2cm); zweite Zeile: Endhaltestelle (Schriftgröße 3cm)). Bei Endhaltestellen mit Bahn- oder S-Bahnanschluss sind die entsprechenden Piktogramme mit einem Durchmesser von 3,2 cm darzustellen (Bahn=3M 80-12 Black; S-Bahn=3M 80-1645 Intense Green).
- Die Anordnung der Module für die Linienbezeichnung erfolgt nach der Reihenfolge Verbundbus, Regionalbus, lokale Haupt-/Ortslinie, lokaler Verstärkerkurs sowie Ergänzungsverkehr mit absteigender Nummerierung von hoch nach niedrig. Das Buslogo im Regelverkehr ist in Farbe 3M 80-721 Bright Violet auszuführen, das Buslogo für lokale Verstärkerkurse in Farbe Avery 877 Bright Blue und die AST-Zeichen für Ergänzungsverkehre in Farbe 3M 80-12 Black.
- Der RMV Abschlussbalken ist in einer Höhe von 3cm in der Farbe Avery 944 Aqua zu gestalten. Darunter ist noch das LNO-Logo des Aufgabenträgers (kvgOF) in den Farben Avery 842 Teal, Avery 877 Bright Blue, Avery 832 Light Blue und 3M 80-12 Black in einer Höhe von 7,7cm aufzubringen.
- Sämtliche Schildereinheiten sind in RAL 9016 (Verkehrsweiß) auszuführen
- Sämtliche Schriften sind in 3M 80-1024 Bluet auszuführen.

Als Standardvariante wurde im Kreis Offenbach in den letzten Jahren das Modell „Modular-C“ der Firma Mabeg verwendet. Dieses Modell soll auch künftig zur Anwendung kommen.

An jeder Haltestelle ist darüber hinaus ein Mülleimer aufzustellen. Hierfür gelten folgende Vorgaben:

- Der Mülleimer ist in einem eigenen Fundament abseits der Wartehalle und des Haltestellenschildes anzubringen.
- Bei Haltestellen mit Wartehalle ist der Mülleimer in Flucht der Sitzbank mit einem Abstand von 1m entgegen der Fahrtrichtung von der Wartehalle aufzustellen. Bei Haltestellen ohne Wartehalle mit einem Abstand von 1m entgegen der Fahrtrichtung von der äußeren Kante des Auffindestreifens in der Mitte des Gehweges aufzubringen.
- Sämtliche Elemente sind in der RAL-Farbe 5002 (ultramarinblau) umzusetzen.

Ein Standardelement für den Einsatz in den Kommunen konnte sich in den letzten Jahren nicht hervortun. Es wurden zu unterschiedlichen Ansprüche an die Funktionen zur Entleerung in den Kommunen festgestellt.

4.3.2 Sauberkeit und Schadensfreiheit von Haltestellen

Unabhängig von den verschiedentlich geregelten Zuständigkeiten für die Sauberkeit und die Instandhaltung an und um die Haltestelle, kommt diesem Kriterium in der Wahrnehmung der Fahrgäste eine große Bedeutung zu. Für den Fahrgast ist relevant, dass eine hohe Aufenthaltsqualität an Haltestellen gewährleistet ist. Die Haltestellen des ÖPNV müssen daher ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild abgeben und frei von Schäden, Graffiti / Schmierereien sein. Um dies sicherzustellen, müssen mindestens folgende Leistungen erbracht werden:

- Die Haltestellen (inkl. Infrastruktur und Umfeld) sind regelmäßig (mindestens monatlich) zu reinigen.
- Grobe Verunreinigungen oder Schäden (insbesondere Vandalismusschäden) sind umgehend zu beseitigen, insbesondere solche, die die Sicherheit gefährden und die Kundenkommunikation einschränken. Ebenso ist Graffiti umgehend zu entfernen. Alle weiteren Schäden und Verunreinigungen sind innerhalb von drei Werktagen zu beseitigen.
- Beeinträchtigungen durch Schnee und Eis sind möglichst umgehend zu beheben.

Die Sicherstellung der Sauberkeit und Schadensfreiheit der Haltestellen erfolgt durch die Kommunen bzw. durch von ihm beauftragte Dritte. Ausnahmen bilden die Haltestellenschilder, Vitrinen und Aushängkästen entlang der Hauptlinien. Hierfür zeichnet sich der Aufgabenträger zuständig.

Der Aufgabenträger ist für die Reinigung der angebrachten Kundeninformationen entlang der Hauptlinien zuständig. Diese sind bedarfsabhängig zu reinigen. Zudem sind die Haltestellen hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit zu kontrollieren. Fehlende bzw. beschädigte Fahrgastinformationen sind unverzüglich durch den Aufgabenträger nach Erkennen bzw. nach Meldung durch Dritte zu ersetzen. Für Ortslinien zeichnen sich die Kommunen oder beauftragte Dritte verantwortlich.

Die Kommunen oder beauftragte Dritte sind für die regelmäßige Reinigung der Fahrgastunterstände zuständig. Gleiches gilt für die Reinigung der Haltestellenflächen (einschließlich Mülleimer). Zudem sind diese verantwortlich für die Reparatur von beschädigten Haltestellenflächen und Unterständen.

Dem Straßenbaulastträger obliegt die Verkehrssicherungspflicht (z. B. Winterdienst) im Bereich der Haltestellen.

4.3.3 Sanitäre Einrichtungen für das Fahrpersonal

Für das Fahrpersonal stehen sanitäre Einrichtungen an Endhaltestellen im Kreis Offenbach nicht in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Zudem bestehen bzgl. der bestehenden Einrichtungen unterschiedliche Regelungen, Ziel muss es daher sein, dass in Zusammenarbeit von Kommunen und Aufgabenträger an allen Endhaltestellen sanitäre Einrichtungen errichtet werden, die idealerweise nur dem Fahrpersonal zur Verfügung stehen. Folgende Anforderungen gelten demnach für die sanitären Einrichtungen für das Fahrpersonal:

- Verortung der sanitären Einrichtungen an allen Endhaltestellen im direkten Umfeld der Halteposition des Busses
- Zugang idealerweise nur für das Fahrpersonal (im Notfall öffentlich)
- Mindestgröße der Einrichtungen von 1,70x1,70 m, beleuchtet, mit WC und Urinal, Waschbecken, fließend Wasser, abschließbarer Tür und regelmäßiger Reinigung

4.3.4 Mobilitätsstationen

Angesichts sich verändernder Kundenbedürfnisse müssen sich die ÖPNV-Aufgabenträger ihrer Rolle als multi- und intermodaler Mobilitätsdienstleister für eine einfach zugängliche Mobilität unter Nutzung aller verfügbaren Verkehrsmittel bewusstwerden, diese (weiter-) entwickeln und ausbauen, um eine nahtlose Mobilität von Haus zu Haus («Tür- zu Tür-Bedienung» = Intermodalität) sicherzustellen. Eine einfache Nutzung sowie ein einfacher Zugang zur kompletten Reisekette des Umweltverbundes ist eine zwingende Voraussetzung für eine gelingende Mobilitätswende. Dies ist ein wesentliches und notwendiges Attraktivitätskriterium, um sog. Wahlfreien den Umstieg auf den Umweltverbund zu erleichtern. In immer mehr Kommunen werden daher sog. Mobilitätsstationen errichtet, an denen mehrere Mobilitätsangebote verfügbar sind und somit der Umstieg erleichtert wird.

Mobilitätsstationen führen verschiedene Mobilitätsangebote und Services an einem Ort räumlich zusammen und erleichtern so den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere. Sie dienen als sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbunds und vernetzten gleichzeitig systematisch verschiedene Mobilitätsangebote in direkter räumlicher Verbindung. Je nach Standort und räumlicher Lage können Mobilitätsstationen etwa in ländlichen oder städtischen Räumen unterschiedlich ausgestattet sein und unterschiedliche Anforderungen erfüllen.

Auch im Kreis Offenbach ist der Stellenwert der Verknüpfungspunkte in den letzten Jahren gestiegen. Durch Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel soll hier vorrangig eine Reduzierung des Anteils der Pkw-Nutzenden in die Arbeitsplatzschwerpunkte der Region erreicht werden. Der Einsatz von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen hat sich hierbei über Jahre hinweg bewährt und ist dabei immer stärker in den Fokus der Kunden gerückt. Überlegungen zu Systemen wie Car- und Bikesharing sollten in Zukunft zudem verstärkt mit in die Planung einbezogen werden.

Der Ausbau und die Erweiterung von geeigneten Bahnhöfen und Knotenpunkten des ÖPNV zu Mobilitätsstationen ist neben der tariflichen Verknüpfung von ÖPNV und anderen Mobilitätsdienstleistern sowie der Entwicklung digitaler Mobilitätsplattformen eine wesentliche Möglichkeit, diese Verknüpfung insgesamt, aber auch räumlich zu verbessern. Die Anforderungen an die Gestaltung und Flächennutzung solcher Mobilitätsstationen gehen daher deutlich über die bisherigen Ansätze intermodaler Verknüpfung in Form vor allem von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen sowie Taxistellplätzen hinaus. Neben der Integration von Sharing-Angeboten steht auch die Einbeziehung von Angeboten der für privat genutzte (Elektro-)mobilität, beispielsweise in Form von öffentlich nutzbarer Ladeinfrastruktur vor allem für Pedelecs, im Fokus der Diskussion zu Mobilitätsstationen.

Mindestanforderungen

Mobilitätsstationen und die dort jeweils sinnvollen Angebote müssen sich den örtlichen Gegebenheiten anpassen. Während etwa Fahrradangebote in der Regel immer sinnvolle Bestandteile einer Mobilitätsstation sind, ist dies bei anderen Angeboten differenziert zu betrachten.

Die Mobilitätsstation muss gut sichtbar und optisch als solche gut erkennbar sein, insbesondere dann, wenn diese nicht unmittelbar an einer Schienenverkehrsstation liegt, sondern an einer Bus-Haltestelle oder einem Straßenknoten. Um Verknüpfungspunkte entsprechend den Anforderungen der verschiedenen Kundengruppen und Verkehrsteilnehmenden zu gestalten, ist es letztendlich notwendig, den gesamten Bereich um die Stationen bzw. Haltestellen zu betrachten, also auch das Umfeld und das anschließende Wegenetz. So sollten Mobilitätsstationen, insbesondere die an Bahnhöfen gelegenen, möglichst in ein gut ausgebautes und sicheres Radwegenetz eingebunden und auch zu Fuß gut erreichbar sein. Haupt-Fußwege zum Bahnhof aus jeder Richtung sollten definiert sein und entsprechend ausgebaut werden. Die Wege zu den Mobilitätsstationen müssen für alle Verkehrsteilnehmenden gut erkennbar sein.

Bei Neubauplanungen bzw. bei Erneuerungsmaßnahmen im Bereich vorhandener Verknüpfungspunkte sind dabei folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Für alle Kunden ist ein geeigneter Zugang ohne größere Umwege zur Infrastruktur zu gewährleisten, der als solcher auch zu erkennen ist und an das angrenzende Wegenetz anschließt.
- Die Haltepunkte, Parkmöglichkeiten und Abstellanlagen sollten so gelegen sein, dass kurze Umsteigewege entstehen.
- Durch Wegweisung und ausreichende Informationen sollte eine schnelle und einfache Orientierung gewährleistet sein.
- Mögliche Standorte für Carsharing- oder Bikesharing-Fahrzeuge sowie für sonstige Sharing-Fahrzeuge sollen abgeklärt werden.
- Bei Verknüpfungen sollten digitale Echtzeitinformationen zu den Anschlussverkehrsmitteln bereitgestellt werden.

Die Ausstattungs-Mindeststandards der Verknüpfungspunkte orientieren sich an der Kategorisierung von Mobilitätsstationen des RMV, die sich an der Größe der Station, deren jeweiligen Verkehrsaufkommen sowie an der der Einbindung der Station ins Umfeld und der Einbindung in Fuß- und Radwegenetze orientiert. Die Kategorie „Mini“ hat dabei den Charakter eines Haltepunktes mit geringem Verkehrsaufkommen. Dafür wäre neben dem Automaten sowie statischen und dynamischen Informationsangeboten zum Beispiel die Vorhaltung von Fahrradbügeln, wenn möglich überdacht, und ein Stellplatz für Mobilitätseingeschränkte ausreichend. Dagegen sollten S-Bahn-Stationen im Umfeld zumindest die Ausstattungsmerkmale „Basis“ aufweisen. Im Einzelnen hängen die Ausstattungsmöglichkeiten von Mobilitätsstationen von der jeweiligen Flächenverfügbarkeit vor Ort ab und sind demnach jeweils zu prüfen.

Einordnung von Mobilitätsstationen					
	Mini	Basis	Komfort	Extra	Extra-Plus
Öffentliche Verkehrsmittel					
RE	(X)	(X)	X	X	X
RB	X	X	(X)	(X)	-
S-Bahn	X	X	X	X	X
Stadtbahn (U-Bahn, Tram)	X	X	(X)	(X)	(X)
Bus	X	(X)	(X)	(X)	(X)
AST	-	(X)	(X)	(X)	(X)
Taxi	-	-	(X)	X	X
Fahrradbezogene Angebote					
Fahrradbügel	X	(X)	(X)	(X)	(X)
Fahrradbügel, überdacht	(X)	X	X	X	X
Fahrradboxen	-	-	(X)	(X)	(X)
Fahrradboxen mit E-Lademöglichkeit	-	(X)	(X)	(X)	(X)
Fahrradsammelgarage	-	(X)	(X)	(X)	(X)
Fahrradparkhaus	-	-	-	(X)	X
Fahrradwerkstatt/Fahrradgeschäft	-	-	-	(X)	(X)
Fahrradverleih/Bike-Sharing	-	-	-	(X)	(X)
e-Bike-Sharing	-	(X)	(X)	X	X
Sharing für Lastenräder	-	(X)	(X)	(X)	(X)
Angebote für den motorisierten Individualverkehr					
Kiss+Ride	-	-			
Kurzzeitparkplätze	-	(X)	(X)	X	X
Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte	(X)	X	X	X	X
Park+Ride	-	(X)	(X)	(X)	(X)
Elektro-Ladestation für Pkw	-	-	(X)	(X)	X
Car-Sharing-Station	-	-	(X)	(X)	(X)
Pkw-Verleih-Station	-	-	-	(X)	(X)
Informationsbezogene Angebote					
Dynamische Fahrgastinformation	X	X	X	X	X
Informieren und Buchen -Stele (Leihfahrrad, Car-Sharing etc)	-	(X)	X	X	X
Informieren und Buchen - App mobiles Endgerät (Leihfahrrad, Car-Sharing etc)	X	X	X	X	X
Service-Angebote					
überdachte Warte-/Sitzmöglichkeiten	(X)	X	X	X	X
Schließfächer	(X)	(X)	(X)	X	X
Toilette/barrierefrei	-	-	(X)	X	X
Automat für Getränke/Süßwaren	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
Kiosk	-	(X)	(X)	(X)	X
Gaststätte/Imbiss	-	(X)	(X)	(X)	(X)
Packstation	-	-	(X)	(X)	(X)
EC-Automat	-	-	(X)	X	X
Sicherheitsempfinden/soziale Kontrolle					
Beleuchtung	X	X	X	X	X
Info-/Notrufsäule	X	X	X	X	X
Video-Überwachung	-	(X)	(X)	X	X
Telefon	(X)	(X)	X	X	X

(X) = Prüfung im Einzelfall

Abbildung 34: Kategorisierung von Mobilitätsstationen des RMV (s. RMV 2020, Seite 407ff)

Als Basis-Ausstattung ist der einfache Zugang zu Fahrradabstellanlagen und ggf. zu Parkplätzen sowie zu Taxiständen erforderlich. Des Weiteren soll – falls diese Angebote bestehen – die Nutzung von Leihfahrrädern, Car-Sharing oder sonstigen Leihfahrzeugen möglich sein. Weitere Anforderungen sind

- leicht zugängliche Informationen zu den Mobilitätsangeboten, zum Ort oder Ortsteil (Stadt- oder Umgebungsplan) sowie ggf. zu Serviceangeboten,
- gute Einsehbarkeit, gute Beleuchtung und Notruf-/Info-Möglichkeit,

- Serviceangebote (u. a. Ladestationen für Pkw und Fahrräder, Schließfächer, Werkstätten, Packstationen)

Da Mobilitätsstationen kreisweit einheitlich gestaltet sein sollten, damit der Netzcharakter deutlich wird, ist für die Errichtung, den Betrieb und die Finanzierungeine kreisweite Koordination erforderlich.

Für den Kreis Offenbach wurde im Hinblick auf die Kategorisierung der Mobilitätsstationen des RMV eine Zuordnung der Kategorien auf die Haltestellen und Verknüpfungspunkte des Kreises vorgenommen (s. Tabelle 9). Zusätzlich zu den Kategorien des RMV wurde eine Standard-Variante eingeführt, die explizit die Verknüpfung Bus/Rad enthält.

	Verknüpfungs-punkt	Mobilitätsstationen				
Kategorie	Standard	Mini	Basis	Komfort	Extra	Extra-plus
Funktion	Verknüpfung Bus / Rad	zwingend Verknüpfung Bus/Bus kein RB/S-Bahn-Halt in der Regel auf der Strecke	zwingend RB/S-Bahn-Halt nicht zwingend Bus; Endpunkt / Aufenthalt Bus nicht zwingend zentral gelegen	zwingend RB/S-Bahn-Halt; Verknüpfung Bus in der Regel Endpunkt/Aufenthalt Bus in der Regel zentral gelegen	zwingend RE-Halt	zwingend RE-Halt
Ausstat-tung	Bügel / Boxen (elektrisch)	Bügel / Boxen (elektrisch)	Bügel / Boxen (elektrisch)	Boxen (elektisch) / Sammelparker	Sammel-parker/ Parkhaus	Parkhaus
			(P+R)	P+R	P+R	P+R
				Elektro-stellplätze	Elektro-stellplätze	Elektro-stellplätze
		(Car-Sharing?)	(Car-Sharing)	Car-Sharing	Car-Sharing	Car-Sharing
		DFI	DFI	DFI	DFI	DFI
	Überdachte Wartehalle	überdachte Wartehalle	überdachte Wartehalle	überdachte Wartehalle	überdachte Wartehalle	überdachte Wartehalle
				Toilette (auch für ÖPNV)	Toilette (auch für ÖPNV)	Toilette (auch für ÖPNV)

Tabelle 9: Kategorisierung von Mobilitätsstationen im Kreis Offenbach

4.3.5 Park+Ride-Anlagen (P+R)

P+R-Anlagen dienen in erster Linie Pendlerinnen und Pendlern, eine Haltestelle des ÖPNV oder SPNV mit dem privaten Pkw anzusteuern, in der Nähe der Haltestelle den Pkw auf einer hierfür ausgewiesenen Fläche abzustellen und daraufhin mit dem ÖPNV oder SPNV zum eigentlichen Ziel des Wegs zu gelangen. Ziel von P+R-Anlagen ist es dabei, durch den Umstieg vom privaten Pkw auf den ÖPNV in den Außen- und Randbereichen von Ballungsräumen die Innenstädte dieser Ballungsräume von privaten Fahrzeugen zu

entlasten. Aufgrund der Lage und Struktur der Pendelndenströme des Kreis Offenbach haben P+R-Anlagen einen hohen Stellenwert.

Im Sinne einer optimierten intermodalen Verknüpfung der Verkehrsträger erschließen P+R-Anlagen somit regionale ÖPNV- Bereiche, in denen der lokale ÖPNV nicht alle Mobilitätsbedürfnisse abdeckt bzw. diese nicht zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sind.

Die Verantwortung für P+R-Anlagen liegt aktuell bei den Kommunen. Standards für die Dimensionierung und die Gestaltung von P+R- und B+R-Anlagen enthält der Leitfaden des Landes Hessen (vgl. HSVV 2001), weitere Informationen in den „Hinweisen zu Park+Ride und Bike+Ride“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (vgl. FGSV 2018) (vgl. RMV 2020, Seite 135 ff.).

Im Jahr 2016 hat der RMV einen Maßnahmenplan zum Thema Park+Ride veröffentlicht (vgl. RMV 2016; Kapitel 2.1.3), der unter anderem die im 2014 beschlossenen RNVP genannten Inhalte und Vorgaben zum Thema Park+Ride konkretisiert, Standards benennt und zudem stationsbezogen Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Park+Ride-Angebotes an allen SPNV-Stationen im RMV-Gebiet unterbreitet.

Demnach gelten folgende Mindeststandards für P+R-Anlagen:

Standards	Erläuterung
Grundanforderungen	Gut einsehbar, übersichtlich, Informationsstele, Wegweisung, datenschutzkonforme Erfassung zur Auslastung
Lage und Zugänglichkeit	Dezentral, an möglichst vielen Bahnhöfen, nah an der Reisequelle, Minimierung der Anwohner-Belästigung
Größe der Anlage	Ausrichtung nach Bedarf (Kapazität: 15 % über Bedarf), Parkhäuser individuell nach Anforderung
Beleuchtung und Sicherheit	Ggf. Videoüberwachung, personenbediente Kontrolle
Service	Ggf. Lademöglichkeiten
Betreibermodell	Öffentliches Betreibermodell oder Privatwirtschaftlicher Betrieb
Gebühren	Keine oder minimale Nutzungsgebühren, in Abstimmung mit B&R-Anlagen

Tabelle 10: Mindeststandards Park+Ride-Anlagen

Grundsätzlich gilt es, dass P+R-Anlagen mit einer einheitlichen Marke auftreten und Doppel- und Dreifachangebote an einem Ort vermieden werden. Ebenso sind Informationen zur Auslastung an zentraler Stelle im Kreis für die Nutzenden bereitzustellen. Hierzu ist eine übergreifende Koordination sinnvoll und einzurichten, um z. B. Fördermaßnahmen zu koordinieren und einheitliche Standards zu gewährleisten. Die Auslastung der Anlagen ist künftig durch den Aufgabenträger zu monitoren und in das zentrale Datenmanagement zu integrieren. Bei kommunalen Überlegungen zum Ausbau ist der Aufgabenträger einzubeziehen und die Daten zur Bewertung heranzuziehen. Ein einheitliches Gebührenmodell über den Kreis ist anzustreben.

4.3.6 Bike+Ride-Anlagen (B+R)

Die Bedeutung von B+R-Anlagen hat insgesamt, aber auch im RMV-Gebiet in den letzten Jahren deutlich zugenommen (vgl. RMV 2020, Seite 63). Der Ausbau von B+R-Anlagen kommt auch dem ÖPNV zugute und ist hinsichtlich Platzbedarf und Investitionskosten pro Stellplatz erheblich geringer als P+R-Anlagen. Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer nutzen häufig auch den ÖPNV – daher ist eine gute Verknüpfung beider Verkehrssysteme zentral für die Förderung des Umweltverbundes.

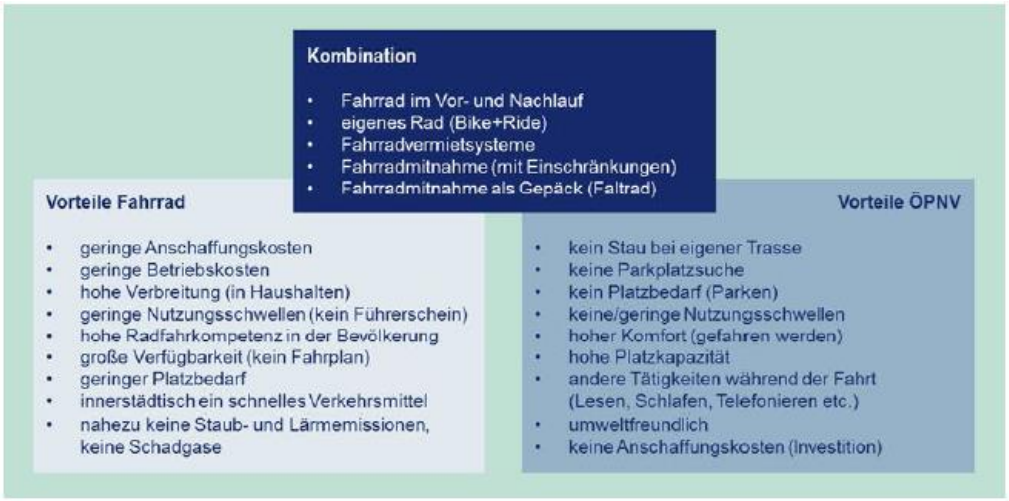


Abbildung 35: Vorteile von Fahrrad- und ÖV-Nutzung sowie ihrer Kombination (RMV 2020, S. 63)

Durch den zunehmenden Anteil an elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs und E-Bikes) vergrößert sich einerseits der Einzugsbereich von Radfahrerinnen und Radfahrern, gleichzeitig wächst auch der Bedarf an qualitativ hochwertigen Abstellanlagen (diebstahlsicher, witterungsgeschützt, ggf. Ladevorrichtung), an denen auch hochpreisige Fahrräder über mehrere Stunden sicher und witterungsgeschützt abgestellt werden können.

Für B+R-Anlagen sind in Hessen zunächst einmal die jeweiligen Kommunen verantwortlich. Die Anlagen werden entsprechend den gültigen Richtlinien durch das Land Hessen gefördert. Die Kommunen haben dabei einen Eigenanteil zu tragen. Ihnen obliegt zudem der Betrieb der Anlagen. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, dass auch Aufgabenträger die Infrastruktur (B+R-Boxen, Fahrradparkhäuser) bereitstellen und diese gemeinsam mit den Kommunen betreiben.

Es gelten folgende Mindeststandards für B+R-Anlagen:

Standards	Erläuterung
Grundanforderungen	Standsicherheit, Diebstahlschutz, ausreichendes Platzangebot je Stellplatz
Lage und Zugänglichkeit	Barrierefreier Zugang, kurze Wege zur Haltestelle und Radwegenetz
Größe der Anlage	Ausrichtung nach Bedarf, Fahrradparkhäuser individuell nach Anforderung

Standards	Erläuterung
Information, Beschilderung	Informationsstele, Wegweisung, datenschutzkonforme Erfassung zur Auslastung
Witterungsschutz	Überdachung
Beleuchtung und Sicherheit	Dynamisch, ggf. Videoüberwachung, personenbediente Kontrolle
Service	Ggf. Lademöglichkeiten, Schließfächer, Werkstätten
Betreibermodell	Öffentliches Betreibermodell, Privatwirtschaftlicher Betrieb, Soziales Betreibermodell, Eigenbetrieb kvgOF
Gebühren	Keine oder minimale Nutzungsgebühren, in Abstimmung mit P&R-Anlagen

Tabelle 11: Mindeststandards Bike+Ride-Anlagen

Bei der Dimension und Ausgestaltung von B+R-Anlagen sind die Besonderheiten der jeweiligen Station sowie das Fahrradaufkommen in der jeweiligen Kommune zu beachten. Allerdings sollen bis zum Jahr 2026 an jeder Mobilitätsstation (ausgenommen die Kategorie „Mini“) überdachte Fahrradabstellanlagen mit ausreichender Anzahl an Stellplätzen errichtet sein. Darüber hinaus sind Informationen zur Auslastung hochwertigerer Abstellmöglichkeiten (B+R-Boxen, Fahrradparkhaus) an zentraler Stelle im Kreis für die Nutzer bereitzustellen. Ähnlich wie überdachte Abstellanlagen sollten ebenso an jeder Station B+R-Boxen bzw. Fahrradparkhäuser entstehen, die sich ins bisherige System des Aufgabenträgers einfügen. Die Vermarktung dieser Angebote erfolgt auf einer einheitlichen Plattform und nach einem einheitlichen Gebührenmodell.

Grundsätzlich gilt es, dass B+R-Anlagen mit einer einheitlichen Marke auftreten. Hierzu ist eine übergreifende Koordination sinnvoll und einzurichten, um z. B. Fördermaßnahmen zu koordinieren und einheitliche Standards zu gewährleisten.

4.3.7 Geteilte Mobilitätsangebote (Sharing-Angebote)

Sharing-Angebote erweitern das Mobilitätsangebots-Spektrum um weitere Komponenten. So werden in Deutschland – in erster Linie in größeren Städten – Pkw, Lieferwagen, Fahrräder, Pedelecs, Lastenräder, Leichtkrafträder und Tretroller von diversen Unternehmen angeboten und an hierfür vorgesehenen Stationen oder frei auf der Straße zur Nutzung angeboten. Gegen eine Gebühr können registrierte Nutzende diese Fahrzeuge nutzen. In diesen Angeboten wird zum einen ein Potenzial als Baustein der Reisekette (= Intermodalität) gesehen, mit denen „die letzte Meile“ zurückgelegt werden kann. Zum anderen unterstützen diese Angebote auch eine Mobilität derjenigen, die nicht über einen privaten Pkw verfügen und mit verschiedenen Verkehrsmitteln unterwegs sind (= Multimodalität).

Im Kreis Offenbach gibt es bislang Carsharing-Angebote, und es wird über die Einrichtung von Bikesharing beraten. Solange Sharing-Systeme eigenwirtschaftlich betrieben werden, hat die öffentliche Hand wenig Einflussnahme auf Standards. Sie kann jedoch auch gezielt Systeme ausschreiben und in den Ausschreibungsunterlagen Anforderungen (u. a. in Bezug auf das Geschäftsgebiet, Stationen, Qualitätsstandards) beschreiben.

Als Mindeststandards können daher im NVP 2022 ff. nur folgende beschrieben werden, die dann für die einzelnen Fahrzeugkategorien differenzierter betrachtet und beschrieben werden müssen:

- Standards bzgl. des Abstellens der Fahrzeuge: Beachtung der Verkehrssicherheit und der Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern und Mobilitätseingeschränkten; ggf. Definition von Parkverbotszonen
- Standards bzgl. der Fahrzeuge: u. a. hohe Qualitäts- und Nachhaltigkeitsstandards, Langlebigkeit der Komponenten
- Standards bzgl. der Datenweitergabe an die öffentliche Hand, u. a. Nutzungsdaten, Ausleih- und Rückgabeschwerpunkte, Beschwerdeschwerpunkte

4.4 Handlungsfeld Service (Vertrieb und Kundenservice)

Dem Vertrieb und Kundenservice kommt eine besondere Bedeutung zu, da hier der unmittelbare Kontakt zum Kunden besteht, Kundenbindung erfolgt sowie neue Kunden gewonnen werden können. Die Entwicklungen im Bereich Vertrieb und Kundenservice haben sich in den vergangenen Jahren, insbesondere aufgrund der zunehmenden Bedeutung digitaler Vertriebskanäle, einmal mehr beschleunigt. Eine sich schnell wandelnde Vertriebslandschaft, die sich weiter ausdifferenzierenden gesellschaftlichen Mobilitätsanforderungen wie auch der demographische Wandel setzen die Rahmenbedingungen. Die Einlösung des Versprechens, vor Ort, unterwegs, aber auch in der virtuellen Sphäre „nah am Kunden“ zu sein, stellt eine der wesentlichen Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr dar.

Ein multimedialer Auftritt ist ebenso wie die Einbindung gezielter Werbemaßnahmen ein unabdingbares Instrument, den ÖPNV im Kreis Offenbach zu akzentuieren, ihn für eine breitere Masse zugänglich zu machen und ihn somit als eine attraktive Alternative im Rahmen der Mobilitätswende zu positionieren. Es gilt damit zum einen, Stammkunden des ÖPNV hinreichend und über alle zur Verfügung stehenden Kanäle mit Informationen zu versorgen, dem Beratungsbedarf der Kunden insbesondere im Hinblick auf neu eingeführte digitale Angebote gerecht zu werden und zum anderen potenzielle Neukunden vom Angebot des ÖPNV zu überzeugen und mittel- bis langfristig für sich zu gewinnen.

Eine weitere Herausforderung stellt sich den personenbedienten Vorverkaufsstellen. Die oben beschriebenen Entwicklungen hinsichtlich sich ausdifferenzierender Mobilitätsbedürfnisse setzen voraus, dass geschultes Personal zum Einsatz kommt, welches in fachlicher wie auch in sozialkommunikativer Hinsicht Kompetenzen aufweist, derer es im Rahmen einer Beratung im Allgemeinen wie auch beim Fahrscheinverkauf im Besonderen bedarf.

Tarifliche Belange, deren Zuständigkeit beim RMV liegt, stellen seit jeher eine große Herausforderung im öffentlichen Verkehr dar. Aktuell ist die Tariflandschaft z. T. unverständlich und mit den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen im Kreis Offenbach nicht in Einklang zu bringen. 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. Der Kreis Offenbach tritt gleichsam für eine Vereinfachung des Tarifsystems ein und beabsichtigt dabei auch, punktuell mit eigenen Lösungen nachzusteuern.

Die diversen Zuständigkeiten für verschiedene Vertriebs- und Servicewege und -funktionen erfordern für die Kunden auch an der Stelle eine Vereinfachung. Sie sollen überall jedes Produkt kaufen oder zurückgeben können oder z. B. Strafbelege bezahlen, unabhängig davon welches Verkehrsunternehmen kontrolliert hat.

4.4.1 Vertriebsstellen

Die Vertriebsstellen umfassen die stationären, personenbedienten Vorverkaufsstellen, den Fahrscheinverkauf in den Bussen, Fahrkartenautomaten sowie den Online-Vertrieb.

Zur Sicherung einer einheitlichen Qualität des Vertriebs sind in Zusammenarbeit mit den am Vertrieb beteiligten Partnern im Kreis Offenbach gemeinsame Standards zu definieren und anzuwenden. Dies umfasst einheitliches Auftreten nach außen sowie einheitliche Standards nach innen.

Der Fahrscheinverkauf in den Bussen ist flächendeckend zu ermöglichen, indem alle Stadtbus-, Regional- und Verbundbusverkehre eine einheitliche Vertriebstechnik erhalten.

Die Vorverkaufsstellen werden in drei Kategorien unterteilt:

- Mobilitätszentrale
- Vertriebsstelle plus
- Vertriebsstellen

Die RMV-Mobilitätszentrale nimmt als direkte Anlaufstelle für die Anliegen der Kundinnen und Kunden mit kompetenter Beratung und Auskunft einen hohen Stellenwert in der Kundenkommunikation und im Vertrieb bei der kvgOF ein. Das Personal in der Mobilitätszentrale wird von der kvgOF gestellt und bezahlt. Die Öffnungszeiten der bisher einzigen Mobilitätszentrale in Dietzenbach sind Montag bis Freitag durchgehend von 09:00 bis 17:00 Uhr, samstags von 10:00 bis 13:00 Uhr.

„Vertriebsstellen plus“ liegen bzgl. der Standards zwischen der Mobilitäts-zentrale und den weiteren Vertriebsstellen. Sie sind in bestehende Einrichtungen (z. B. Reisebüros) integriert, in denen die Beratung und der Vertrieb für den ÖPNV mit übernommen wird. Aktuell besteht eine „Vertriebsstelle plus“ im Reisebüro Azzurro in Seligenstadt. Weitere sollen eingerichtet werden.

Weitere Vertriebsstellen gibt es in jeder Kommune des Kreises mit Ausnahme der Gemeinden Heusenstamm und Rödermark. Neben dem Fahrkartenverkauf werden kleinere Beratungen angeboten. Diese Vorverkaufsstellen werden entweder von der kvgOF oder lokalen Stadtwerke-partnern initiiert und betreut. Es handelt sich in der Regel um Läden des täglichen Bedarfs (Kiosk, kleinere Einzelhändler etc.) oder Servicestellen der Stadtwerke. Die kvgOF stellt kein unmittelbares Personal in den Kiosken, die mit ihrem eigenen Personal diesen Service leisten und dafür eine Provision auf den Preis der verkauften Tickets erhalten.

In Bezug auf die Tarifprodukte gelten für die unterschiedlichen Vertriebskanäle unterschiedliche Standards (s. Tabelle 12):

		Personenbedienter, stationärer Vertrieb			Mobiler Vertrieb	Automaten-Vertrieb*	Online-Vertrieb**	
Tarif	Tarifprodukt (Papier- und e-Ticket)	Mobilitätszentrale Dietzenbach	Vertriebsstelle Plus	Vertriebsstelle	Fahrerkasse im Bus	Fahrkarten-automat****	RMV-Ticket-Shop	Handy-ticket
RMV-Tarif***	Bartarif I und II	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Zeitkarten I und II	Ja	ja	Erstausstellung mit Berechtigung nicht möglich, Folgefahrkarten im Azubitarif möglich	Erstausstellung mit Berechtigung nicht möglich, Folgefahrkarten im Azubitarif möglich	Erstausstellung mit Berechtigung nicht möglich, Folgefahrkarten im Azubitarif möglich	Ja	Ja
	Zeitkarten III	Ja	ja	nein	nein	nein	ja	Nein
	Sonstige Fahrkarten (z. B. Großgruppenkarten	Ja	nein	nein	nein	nein	nein	Nein
/	eTicket RheinMain	Ja	ja	ja	Nein	Ja, teilweise	Ja	Nein
BB DB Produktklasse C (Nahverkehr) bzw. Nachfolgetarif DTV	Normalpreis	Nein	Nein	Nein		ja		Ja
	Zeitkarten, Abonnements	Nein	Nein	Nein		nein		
BB DB Produktklasse A und B (Fernverkehr)	Flexpreis, Sparpreise	nein	Nein	Nein		nein		Ja
	Zeitkarten, Abonnements	nein	Nein	Nein		nein		nein
	BahnCard-Verkauf	nein	Nein	Nein		nein		nein
Sonstiges	Reservierungen	nein	Nein	Nein		nein		nein

** Der Automatenvertrieb liegt im Zuständigkeitsbereich des RMV*

*** Vertriebsplattform wird vom RMV gestellt, Vertragspartner und für die Abrechnung und Betreuung zuständig ist die kvgOF*

**** Die RMV-Tarifprodukte: https://www.kvgof.de/fahrkarten-und-tarife/alle-fahrkarten-im-ueberblick/*

***** Am Automaten kann auf ein vorhandenes eTicket z. B. eine Zeitkarte aufgespielt werden. Ein neues E-Ticket kann nicht am Automaten erworben werden.*

Tabelle 12: Vertriebsmatrix Kreis Offenbach

Für die Mobilitätszentrale gelten folgende Mindeststandards:

- Barrierefreier Zugang
- Ausstattung mit Informationsmaterial gemäß RMV-Standard (Bestellung durch kvgOF)
- Fahrplanauskünfte / Mobilitätsberatung sowie Ticket-/Abo-Verkauf und -umtausch
- Weitergabe von Sonderinformationen (Baustellen, Störungen etc.)
- Information und Vermittlung ergänzender Mobilitätsangebote (z. B. Carsharing)
- Entgegennahme von Beschwerden und Weiterleitung an das Beschwerdemanagement
- Verwendung des gleichen, von der kvgOF gesteuerten Hintergrundsystems
- Verwendung des aktuell gültigen Fahrkartenlayouts bzw. der aktuell gültigen Fahrkartenbewertung gemäß RMV-Richtlinien
- Akzeptanz der Zahlungsmittel Barzahlung (Münzen und Banknoten) und EC- und Kreditkarte
- Regelmäßige Schulung des Vertriebspersonals auf den Gebieten Tarif, Beförderungsbedingungen und Systembedienung

Für die weiteren Vertriebsstellen gelten folgende Mindeststandards:

- Lage in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen
- Ausstattung mit Informationsmaterial gemäß RMV-Standard (Bestellung durch kvgOF)
- (eingeschränkt) Fahrplanauskünfte sowie Ticketverkauf
- Verwendung des gleichen, von der kvgOF gesteuerten Hintergrundsystems
- Verwendung des aktuell gültigen Fahrkartenlayouts bzw. der aktuell gültigen Fahrkartenbewertung gemäß RMV-Richtlinien
- Akzeptanz der Zahlungsmittel Barzahlung (Münzen und Banknoten) und EC-Karte
- Regelmäßige Schulung des Vertriebspersonals auf den Gebieten Tarif, Beförderungsbedingungen und Systembedienung

Für den Fahrkartenverkauf im Bus gelten folgende Mindeststandards:

- Verwendung des gleichen, von der kvgOF gesteuerten Hintergrundsystems
- Verwendung des aktuell gültigen Fahrkartenlayouts bzw. der aktuell gültigen Fahrkartenbewertung gemäß RMV-Richtlinien
- Akzeptanz der Zahlungsmittel Barzahlung (Münzen und Banknoten) und EC-Karten
- Regelmäßige Schulung des Fahrpersonals auf den Gebieten Tarif, Beförderungsbedingungen und Systembedienung

Mindeststandards für den Hopper

Die Bezahlung erfolgt ausschließlich bargeldlos. Bei Buchungen über die Hopper-App erfolgt die Bezahlung über die im Profil hinterlegte Kreditkarte, per PayPal oder per EC-Karte im Fahrzeug. Der Fahrpreis wird bei Buchung über die Hopper-App bereits vor Abschluss der Buchung in der App angezeigt.

Bei telefonischer Buchung besteht die Möglichkeit, im Fahrzeug bargeldlos mit EC-Karte oder Kreditkarte zu bezahlen. Bei telefonischer Buchung teilt die Telefonzentrale dem buchenden Fahrgast den im Fahrzeug zu entrichtenden Fahrpreis mit.

4.4.2 Information, Marketing, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Aktuelle, vollständige, verständliche, gut aufbereitete und leicht zugängliche Informationen sind für Kunden ein wesentliches Qualitätsmerkmal des ÖPNV. Dies gilt sowohl für den Normalbetrieb als auch bei Betriebsabweichungen. Grundsätzlich kann zwischen drei Phasen der Informationsvermittlung unterschieden werden:

- Informationen vor Fahrtantritt
- Informationen an Haltestellen
- Informationen während der Fahrt

Von besonderer Bedeutung sind die Informationen im Störungsfall.

Insbesondere für neue/ potenzielle Fahrgäste, für mobilitätseingeschränkte Menschen, aber auch für regelmäßige den ÖPNV Nutzende muss eine einfache Orientierung im ÖPNV-System ermöglicht werden. Eine gute Informationslage und Orientierung sorgt für eine hohe Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem ÖPNV.

Die Bereitstellung der Informationen erfolgt über alle gängigen Medien und Informationskanäle. Dies sind gedruckte Informationen, wie Fahrplaninformationen an den Haltestellen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon, Internet und Smartphone-App. Im Zuge der Digitalisierung verlieren Printmedien tendenziell an Bedeutung, wohingegen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung gewinnen. Im Rahmen der fortlaufenden Digitalisierung sind diese Informationswege stetig weiterzuentwickeln, dabei ist der Einsatz von Systemen der dynamischen Fahrgastinformation hinsichtlich eines wirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu prüfen. Dennoch sind auch „klassische“ Informationen in gedruckter Form weiterhin erforderlich und gegenüber den digitalen Informationsmedien nicht zu vernachlässigen. Ein Teil der ÖPNV-Fahrgäste kann weiterhin nicht auf digitale Informationen zugreifen, beispielsweise aufgrund von bestimmten Behinderungen oder altersbedingten Einschränkungen, oder entscheidet sich bewusst dagegen.

Die digitalen Kanäle erfordern eine besondere Betreuung und Beratung der Kunden. Technische Probleme, Probleme in der Anwendung, Änderung der persönlichen Daten oder Probleme mit der Abrechnung oder der Bezahlart (z. B. Hinterlegung oder Änderung der Kreditkarte) haben zur Folge, dass der Personalaufwand im Vertrieb nicht geringer, sondern erhöht wird.

4.4.2.1 Information vor Fahrtantritt

Zur Fahrtvorbereitung benötigen Fahrgäste Zugang zu Informationen darüber, wie er den ÖPNV nutzen kann, um sein Ziel zu erreichen. Dies gilt sowohl für den Normalbetrieb als auch für Fahrplanänderungen aufgrund kurzfristig auftretender Störungen oder längerfristig geplanten Baumaßnahmen und/oder Umleitungen.

Die Informationen sind mindestens über folgende Medien/Kanäle bereitzustellen:

- RMV- und kvgOF-homepage / RMV-App inkl. elektronische Fahrplanauskunft mit Linienfahrplänen und Netzplänen

- Klassische Printmedien (z. B. Fahrplanbuch, Fahrplanhefte, Kartenmaterial)
- Lokale Medien (Radio und Presse) insb. bei längerfristigen Baumaßnahmen und/oder Umleitungen
- Mobilitätszentrale und weitere Vertriebsstellen
- Plakate im Bus
- Informationsveranstaltungen

4.4.2.2 Information an Haltestellen

Informationen an der Haltestelle sind eine der wichtigsten Informationsquellen, sowohl für Selten- und Nichtnutzende als auch für regelmäßig Nutzende und geben Orientierung über Abfahrtszeiten, Anschlussverkehrsmittel, Verspätungen und Tarife. Weiterhin sorgt ein Umgebungsplan dafür, wie Ankommende zu ihrem Ziel gelangen können.

Die Informationen an den Haltestellen sind daher stets aktuell zu halten und mindestens über folgende Medien bereitzustellen:

- Fahrplanaushang
- Tarifaushang
- Plakate und Faltblätter, z. B. zu Baumaßnahmen
- DFI oder vergleichbare Systeme (dynamische Fahrgastinformation) im Zwei-Sinne-Prinzip (optische und akustische Wiedergabe); mindestens an den hierfür vorgesehenen Haltestellen sowie an wichtigen Umsteigepunkten
- Umgebungsplan

4.4.2.3 Information während der Fahrt

Die Fahrgäste benötigen während der Fahrt die Information, wo sie sich auf dem Linienweg befinden, wo sie umsteigen müssen und ob bzw. welche Fahrplanabweichungen es gibt. Informationen während der Fahrt sollen über das Fahrpersonal, über eine angemessene Fahrzeugausstattung sowie über gängige Medien (Homepage, App) bereitstellt werden.

Ziel ist, dass die Fahrgäste während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV informiert sind und die Informationen vollständig, aktuell, verständlich und barrierefrei sind.

Im Fahrzeug sind die o. g. Informationen mindestens über folgende funktionierende visuelle und akustische Informationssysteme bereitzustellen:

- Fahrzeuganzeige außen
- Linienfahrplan, Linienband
- Netzpläne (schematisch)
- Haltestellenanzeige
- Haltestellenansage
- Ansagen bei Störungen / Abweichungen vom Linienweg

Das Fahrpersonal gibt den Fahrgästen fachkompetent und freundlich bei Bedarf Auskunft über Fahrwege, Tarif, Umsteigemöglichkeiten. In besonderen Fällen (Störungen, Umleitungen, Anschlussbeziehungen o. ä.) gibt das Fahrpersonal diese Informationen auf akustischem Weg an die Fahrgäste weiter.

4.4.2.4 Informationen im Störungsfall

Die Informationen im Störungsfall stellen die größte Herausforderung dar, da sie nicht planbar sind. Sie stellen bei guter Umsetzung jedoch eine große Chance dar, die Zufriedenheit der Fahrgäste sicherzustellen.

Bei Störungen werden die Fahrgäste möglichst zeitnah mindestens über folgende Informationskanäle über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert (in Abhängigkeit des jeweiligen Störfalls / Dauer):

- Internet, App, soziale Medien
- DFI (dynamische Fahrgastinformation) an Haltestellen oder über akustische Durchsagen
- Mobilitätszentrale
- Lokale Presse, auch online

4.4.2.5 Zielgruppenorientierte Informationsveranstaltungen

Für die Neukunden-Gewinnung sowie zur Kundenbindung und Erhöhung der Sicherheit bei der Nutzung des ÖPNV sind regelmäßig stattfindende, zielgruppenspezifische Aktionen und Schulungen durchzuführen.

Für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 8 wird angeboten, sich zu ehrenamtlichen RMV-Bus&Bahn-Begleiterinnen bzw. -Begleiter ausbilden zu lassen. Damit soll Vandalismus im Bus und an Haltestellen vermieden sowie Rangeleien unter Schülerinnen und Schülern entgegengewirkt werden.

Auf Grund des demografischen Wandels sind Seniorinnen und Senioren eine immer größer werdende und nicht zu vernachlässigende Gruppe. Zusammen mit dem RMV bildet die kvgOF ehrenamtliche RMV-MobiPartner aus, die anderen älteren Menschen bei der Nutzung des ÖPNV durch Rat und Tat behilflich sind. Ein Lehrfilm (= Bestandteil des Schulungskonzepts, erhältlich auf der kvgOF-homepage und in der Mobilitätszentrale) soll älteren Menschen den Zugang zum ÖPNV erleichtern und gedankliche Barrieren abbauen. Es wird gezeigt, wie und wo Fahrkarten gekauft werden können, welche Informationen man an einer Haltestelle vorfindet und wie man sich beim Einstieg in den Bus verhält, insbesondere mit einem Rollstuhl oder Rollator.

Pro Quartal ist eine Schulung / Informationsveranstaltung für Seniorinnen und Senioren von der kvgOF durchzuführen. Eine Unterstützung und Beteiligung an weiteren Veranstaltungen und Aktionen im Kreisgebiet ist vorgesehen.

Perspektivisch sollen weitere Zielgruppen in Schulungen und Informationsveranstaltungen angesprochen werden, z. B. Mobilitätseingeschränkte oder Neubürgerinnen bzw. Neubürger.

4.4.3 Personal

Rückmeldungen und Beschwerden von Kunden machen deutlich, dass Qualifikation und Auftreten des eingesetzten Personals von herausragender Bedeutung für die Kundenzufriedenheit sind. Das Verhalten des Personals (im Bus, in Vertriebsstellen und

Mobilitätszentrale) wird oft gleichgesetzt mit der Leistungsfähigkeit des ÖPNV an sich. Die Serviceorientierung des im ÖPNV tätigen Personals hat direkten Einfluss darauf, wie der ÖPNV wahrgenommen wird.

Daher gelten folgende Mindeststandards für das Personal:

- Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschluss-beziehungen, zum RMV-Tarif und Fahrkartensortiment sowie zur örtlichen Situation
- Gepflegtes, freundliches, kommunikatives und kompetentes Erscheinungsbild, Tragen von Dienstkleidung sowie eines darauf sichtbaren Merkmals (z. B. Name des Betreibers)
- sichere Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift. Das Personal muss bei Auskünften und Ansagen sprachlich ebenso sicher sein wie bei Störungen oder in Konfliktsituationen. Fremdsprachenkenntnisse sind wünschenswert.
- kundenorientiertes, höfliches und hilfsbereites Verhalten den Fahrgästen gegenüber, auch in Konflikt- und Stresssituationen
- ruhiger, besonnener und angemessener Umgang mit Beschwerden und Störungen, mit Anregungen, Kritik und Lob
- eigenverantwortliches und verbindliches Verhalten
- besondere Hilfestellung und Rücksichtnahme gegenüber mobilitätseingeschränkten Fahrgästen

Personal in den Bereichen Fahrbetrieb, Verkauf und Vertrieb, Kundenbetreuung, Beschwerdemanagement oder Fahrscheinprüfungen muss über die grundsätzlichen Anforderungen hinaus eine besonders ausgeprägte Kundenorientierung aufweisen.

Das Personal hat regelmäßig an den Schulungen der kvgOF für Fahrpersonale sowie an den Tarifschulungen des RMV und bei Trainern des Verkehrsunternehmens teilzunehmen, die die RMV-Fachtrainer-Ausbildung absolviert haben. Entsprechende Teilnahme-Bestätigungen sind dem Aufgaben auf Nachfrage nachzuweisen.

Weiterhin gilt es zwischen den spezifischen Anforderungen des Personals im Fahrdienst, im Verkauf/Vertrieb und Prüfdienst zu differenzieren.

4.4.3.1 Fahrpersonal

Das Fahrpersonal muss mindestens die nachfolgend definierten Anforderungen erfüllen:

- Die Ausbildung des Personals auf Omnibussen erfolgt durch und auf Kosten des Unternehmers. Jeder Unternehmer hat mindestens einen, ab 50 Mitarbeitenden im jeweiligen Linienbündel eingesetzten Fahpersonalen einen zweiten RMV-Fachtrainer ausbilden zu lassen. Genauere Angaben zur Ausbildung als Fachtrainer gibt der Verkehrsverbund oder der Aufgabenträger.
- Das Verhalten des Fahrpersonals unterliegt grundsätzlich den Anforderungen der allgemeinen Verkehrssicherheit, hierzu gehört beispielsweise die Prüfung der Betriebsfähigkeit vor Fahrtbeginn und die Praktizierung eines sicheren und ausgeglichenen Fahrstils unter Einhaltung der Vorgaben der StVO und BOKraft.
- Fahrerinnen und Fahrer müssen mit den Grundzügen der Technik des jeweiligen Fahrzeuges vertraut sein und kleine Schäden wie beispielsweise Türstörungen möglichst selbst beheben können.

- Das Fahrpersonal hat grundsätzlich den Fahrplan einzuhalten, sofern verkehrliche und betriebliche Belange dem nicht entgegenstehen.
- Im Falle von Betriebsstörungen hat das Fahrpersonal seine betriebliche Leitstelle und die Fahrgäste zu informieren und im Rahmen der Möglichkeiten zur Beseitigung der Störung beizutragen.
- Dem Fahrpersonal ist es grundsätzlich während der Dienstzeit untersagt im Fahrzeug zu rauchen, Musik zu hören, während der Fahrt zu telefonieren und Kopfhörer oder andere Medien zu benutzen.
- Bei Ausfall der automatischen Haltestellenansage hat das Fahrpersonal die Haltestellen anzusagen. Das Fahrpersonal muss die nachrichtentechnischen Komponenten im Fahrzeug beherrschen.
- Für den Fall, dass im Fahrzeug das elektronische Ansagegerät ausgefallen ist, muss das Fahrpersonal während des Betriebs akustische Haltestellenansagen und Sonderinformationen zu Verspätungen, Betriebsstörungen und Anschlussproblemen vornehmen.
- Das Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass das Fahrpersonal in den Themen Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz, für die Zulassung, Aus- und Weiterbildung im Fahrdienst mit Bussen sowie zu technischen Neuerungen vor dem ersten Einsatz rechtzeitig und während des Einsatzes regelmäßig geschult wird.
- Personalschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung sind regelmäßig, mindestens einmal jährlich, durchzuführen. Zusätzlich sind bei den Verkehrsunternehmen regelmäßig Schulungen zur Arbeitssicherheit durchzuführen.
- Deeskalations- und Erste-Hilfe-Schulungen sollen mind. alle fünf Jahre erfolgen.
- Die Unternehmer im Omnibusverkehr haben dem Infrastrukturunternehmen spätestens vier Wochen vor der Betriebsaufnahme die verantwortlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Schulung und Einweisung des Fahrpersonales in das VMS schriftlich unter Angabe des Namens zu benennen
- Der Unternehmer darf das tarifvertraglich vereinbarte Niveau für das private Omnibusgewerbe des Landesverbands Hessischer Omnibusunternehmer e.V. (LHO) in der jeweils gültigen Fassung während der Laufzeit der Konzession nicht unterschreiten. Dies gilt auch bei Beauftragung von Unterauftragnehmern.

4.4.3.2 Ticketprüfpersonal

Das Ticketprüfpersonal kommt direkt mit den Fahrgästen in Kontakt und erfüllt damit neben der reinen Fahrausweiskontrolle weitere Funktionen: Es ist Repräsentant des Verkehrsunternehmens, es stellt Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer, vermittelt Sicherheit und soll in konfliktreichen Situationen souverän und gleichzeitig freundlich sein.

An das Ticketprüfpersonal bestehen folgende Mindestanforderungen:

- Persönliche Eignung, wie z. B. die sichere Beherrschung der deutschen Sprache und ein sicheres, vorschriftsmäßiges und freundliches Auftreten auch in extremen Stresssituationen.
- Fachliche Eignung, wie z. B. sichere Kenntnis des Tarifs und des Fahrkartensortiments sowie der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen, der Umgang mit Krisensituationen (Konfliktmanagement) und eine gute Orts-, Netz- und Streckenkenntnis.

- Die Qualifikation des Prüfpersonals ist regelmäßig in Unterweisungen und Schulungen aufzufrischen.

4.4.3.3 Servicepersonal Mobilitätszentrale

Trotz des fortschreitenden digitalen Vertriebs spielt der personalbediente Vertrieb insbesondere bei individuellen Fragestellungen eine wichtige Rolle. Zudem tragen Mobilitätszentralen mit ihrem Personal dazu bei, Präsenz vor Ort zu zeigen.

Das Servicepersonal muss mindestens die nachfolgend definierten Anforderungen erfüllen:

- Es muss über umfassende Ortskenntnis sowie über umfassende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen, zum RMV-Tarif und Fahrkartensortiment sowie zur örtlichen Situation verfügen.
- Es muss kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden eingehen.
- Es ist im Verkauf trainiert.
- Über die reinen Verkaufstätigkeiten hinaus steht das Personal den Kunden beratend zur Seite, z. B. im Hinblick auf Tarif- und Fahrplanfragen (Mobilitätsberatung).
- Das Personal ist umfassend über weitere Mobilitätsangebote informiert (z. B. Sharing-Angebote) und kann darüber kompetent Auskunft erteilen.
- Es nimmt Beschwerden entgegen und leitet diese und weitere Anliegen, die in der Mobilitätszentrale nicht abschließend bearbeitet werden können, an die jeweils zuständige Stelle weiter.
- Die Beherrschung der deutschen Sprache ist für die genannten Beschäftigtengruppen im Sinne einer reibungslos laufenden Kommunikation verpflichtend.
- Das Vertriebs- und Servicepersonal in den Kundenzentren hat ein ansprechendes Erscheinungsbild und ist einheitlich gekleidet (Dienstkleidung).
- Das Personal wird regelmäßig zu Themen wie Kundenorientierung, Tarif und zu neuen Produkten geschult.

4.4.4 Beschwerdemanagement

Hinweise der Fahrgäste sind oftmals wichtige Indikatoren für mögliche Probleme im Betrieb oder bei der Infrastruktur. Daher sollte es zum einen für die Fahrgäste möglichst einfach sein, Hinweise und Beschwerden einzureichen. Zum anderen ist eine zügig erteilte Antwort wichtig, damit sich die Fahrgäste in ihrer Angelegenheit ernst genommen fühlen. Das zentrale Beschwerdemanagement wird über den RMV abgewickelt (https://www.rmv.de/elpub/creator), dennoch müssen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen Hinweise und Beschwerden entgegennehmen und weiterleiten.

Mindestanforderungen an das Beschwerdemanagement:

- Die Kanäle und Regularien des Beschwerdemanagements sind auf der Homepage und in den Printmedien des lokalen Aufgabenträgers aufzuführen bzw. werden über die Hotline vermittelt. Des Weiteren müssen die Mobilitätszentrale und das Personal Kundenhinweise und -beschwerden entgegennehmen und weiterleiten.

- Alle eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise sind aufzunehmen.
- Die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise sind EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren.
- Auf Beschwerden und Hinweise ist innerhalb von vier Werktagen, in Form einer Beantwortung oder eines Zwischenbescheides, zu reagieren. Eine endgültige Antwort soll möglichst umgehend erfolgen.
- Die Kundenresonanzen sind halbjährlich aufzubereiten.

4.4.5 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement kann als systematischer Ansatz zur Entwicklung, Förderung und Vermarktung einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen multimodalen Mobilität verstanden werden. Personen sollen durch gezielte Anreize angeregt werden, auf umweltfreundliche Mobilitätsangebote umzusteigen. Maßnahmen und Angebote des Mobilitätsmanagements zielen dabei auf Einstellungen und Verhaltensmuster ab und basieren im Wesentlichen auf Information, Kommunikation und Organisation und bedürfen eines entsprechenden Marketings.

Lokale Nahverkehrsorganisationen und örtliche Organisationen sind dabei gefragt, definierte Zielgruppen anzusprechen, z. B. Arbeitgeber. Eine Einbindung in regionale Konzepte ist zu empfehlen, um Erfahrungswerte und Ansätze anderer Standorte mit einbinden zu können. Die ivm bietet hierzu beispielsweise eine Plattform für den Austausch zwischen den beteiligten Gesellschaftern, den verschiedenen Akteuren und fungiert als Schnittstelle zu bundesweiten Aktivitäten und Programmen. Der Aufgabenträger engagiert sich hierbei im regionalen Programm „einfach zur Arbeit“.

Folgende Anforderungen gelten für das Mobilitätsmanagement

- Nutzung der Daten zum Mobilitätsverhalten definierter Zielgruppen zur Potenzialanalyse und als Basis für Maßnahmen
- Stärkung bestehender zielgruppengerichteter Maßnahmen z. B. im Schüler- und Senioren-Verkehr
- Entwicklung von Maßnahmen für Mobilitätseingeschränkte und für Unternehmen (betriebliche Mobilitätsmanagement)

4.5 Querschnittsthema Barrierefreiheit

Als grundsätzliche Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV gilt, dass die Erreichbarkeit von Infrastruktur und deren Nutzung ohne quantitative und qualitative Hindernisse gegeben ist. Dies bedeutet, dass Haltestellen erreichbar sind, ein problemloser Zugang zum Verkehrsmittel gewährleistet wird und auch eine bedarfsgerechte und sichere Nutzung des Verkehrsmittels selbst möglich ist.

Grundsätzlich kann beim Thema Barrierefreiheit zwischen vier Themenschwerpunkten unterschieden werden:

- Haltestelleninfrastruktur,
- Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge,
- Kommunikation mit den Kunden sowie
- Betrieb und Unterhaltung der Anlagen.

4.5.1 Anforderungen bestimmter Nutzergruppen

Die unterschiedlichen Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen und deren wesentliche Anforderungen an die Barrierefreiheit sind in der nachfolgenden Tabelle 13 zusammengefasst.

Bei der Zusammenstellung der zentralen Aspekte ist allerdings zu beachten, dass sich die Anforderungen durchaus widersprechen können, da der Vorteil einer Nutzergruppe nicht zwingend auch vorteilhaft für andere Nutzergruppen ist. Hieran wird noch einmal deutlich, dass es oftmals Kompromissen in der Ausgestaltung bedarf.

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung[1]	Wesentliche Grundanforderung an Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe[2]
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	• Niveaugleiche (Stufe <5 cm), nahezu spaltfreie (Spalt <5 cm) sowie neigungsarme (<6 %) Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen, Fahrzeuge und Infrastrukturelemente (ausreichende Bewegungsflächen)
Blinde und sehbehinderte Personen	• durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung in den Verkehrsanlagen und Fahrzeugen • (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Elemente • Informationen im «Zwei-Sinne-Prinzip»3
Personen mit Rollstuhl	• niveaugleiche (Stufe <5 cm), nahezu spaltfreie (Spalt <5 cm) sowie neigungsarme (<6 %) Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen, Fahrzeuge und

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung[1]	Wesentliche Grundanforderung an Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe[2]
	Infrastrukturelemente (ausreichende Bewegungsflächen) • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm)
Gehörlose Personen	• Informationen im «Zwei-Sinne-Prinzip» • Visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Personen	• Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichen Aufwand • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
Greifbehinderte Personen	• Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe der Bedienelemente)
Kleinwüchsige Personen	• Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen, Sitzmöglichkeiten und Handläufen/ Festhaltemöglichkeiten
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	• Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen, usw. • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	• ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten
Personen mit geistiger Behinderung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	• einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von Informationen
Bemerkungen: [1] nach: BMVBS 2008 [2] nach: BMVBS 2008 und DBR [3] Wesentliche Informationen und Orientierungshilfen sind mindestens zwei der drei Sinne «Hören», «Sehen» und «Tasten» darzureichen. (siehe: BMVBS 2008)	

Tabelle 13: Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkung (Quelle: BMVBS, 2008)

4.5.2 Standards zur Barrierefreiheit bei Haltestellen

Die im NVP 2016 ff. formulierten Standards für den barrierefreien Ausbau werden beibehalten und konkretisiert:

Bushaltestellen sollten in der Regelausbildung als Buskap oder als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebildet werden. Hierbei ist eine Sicherstellung der bordsteinparallelen Anfahrbarkeit zu gewährleisten. Bei der Ausgestaltung von Busbuchten sind die Varianten des Baseler Modells aufgrund ihrer geringeren Ausbaulängen zu Anwendung zu bringen. Weitere Ausstattungsmerkmale:

- Die Ausbaulänge des Hochbordes beträgt entlang von Hauptlinien 18m Länge, entlang von Ortslinien 12m-Länge zzgl. Notwendiger Übergangssteine. Die Mindestlänge des Hochbordes beträgt 9m-Länge zzgl. Übergangssteine.
- Ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg (Reststufe/Restspalte < 5 cm) ist mindestens an den ersten beiden Türen zu gewährleisten (Toleranz von bis zu 10 mm bei neuen/erneuerten Reifen bzw. Rädern sowie geringer Fahrgastbesetzung (geringe Belastung der Federung), nach Möglichkeit an allen Türen der eingesetzten Busse.
- Zur Sicherstellung der Ausbauhöhe (Höhe mind. 22 cm) sind entsprechende Buskapsteine / Sonderborde zu verwenden – der Einsatz des Kasseler Sonderbordes Plus ist Standard im Kreis Offenbach.
- Verwendung eines verstärkten Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen.
- Einhaltung von 2,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten, Durchgangsbreiten mind. 1,50 m, Mindestdurchgangsbreite an Hindernissen von 0,90 m.
- Bereitstellung von ausreichenden Bewegungsräumen für Personen mit Rollstuhl (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der zweiten Tür mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskragung der Rampe)
- Verwendung von taktil und visuell kontrastierenden Leitsystemen (Bodenindikatoren):
  - Auffindestreifen (aus Rippen parallel zur Einstiegskante, mind. 90 cm breit, über die gesamte Breite des Gehweges bis zur Gebäudekante bzw. zu Grundstücksbegrenzungen), möglichst ohne Unterbrechung durch Radwege o. ä.
  - Einstiegsfeld (90 x 90 cm Rippenfeld, Rippen parallel zur Einstiegskante)
  - Leitstreifen (Rippen parallel zur Einstiegskante, 30 cm breit, gesamte Länge der Haltestellenkante)
  - Beidseitige Einfassung von Auffindestreifen, Einstiegsfeld und Leitstreifen in 30cm breiten grauen Platten
  - Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)
  - visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten
  - taktile Wegweisung mit Abzweigfeld (Noppen) und Leitstreifen (Rippen) rechtwinklig vom haltestellenkanten-parallelen Leitstreifen
  - Beleuchtung der Haltestellen

Die kvgOF hat einen Leitfaden zur Umsetzung der Barrierefreiheit erstellt. Dieser wird derzeit aktualisiert und wird Mitte 2022 in einer überarbeiteten Fassung vorliegen. Regelpläne für den barrierefreien Umbau von Haltestellen sind im Anhang dargestellt.

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann aus Sicht des Aufgabenträgers verzichtet werden, wenn

- die Haltestelle im Zuge einer absehbaren Baumaßnahme (Straßensanierung, Umgestaltung Straßenraum, Umfeldveränderung, etc.) bis zum Jahre 2025 barrierefrei umgebaut wird,
- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 20 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag), sofern kein Bedarf durch im Umfeld lebende mobilitätseingeschränkte Personen besteh
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist,
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegänderungen ausgelassen werden soll,
- es sich um eine temporäre Ersatzhaltestelle handelt (z. B. wegen Baustellen: ab einer Einsatzdauer von mehr als sechs Monaten ist die Herstellung einer provisorischen barrierefreien Haltestelle erforderlich, sofern keine anderen Abstimmungen getroffen wurden),
- es sich um Haltestellen im Probebetrieb handelt oder,
- es sich um sogenannte virtuelle Haltestellen (Bedienung mit flexiblen Bedarfsverkehrssystem) handelt.

Die kvgOF hat ein Haltestellenausbaukonzept erstellt, in dem die Haltestellen kategorisiert und für den barrierefreien Umbau priorisiert werden (vgl. Abbildung 36).

Entwicklung eines Haltestellenausbaukonzeptes
Schritt 2: Kategorisierung der künftigen Haltestellen

Ableitung nach 2 Kriterien

	Haltestellenfunktion	Verknüpfung	Mischform	Erschließung	Sondernutzung*
Bedeutung der Haltestelle	Fahrgastaufkommen und/oder	>150 /Tag	50-150 /Tag	< 50 /Tag	
	bedienende Buslinien	≥ 3	≥ 2	1	
Lage im Siedlungs-raum	Stadt-/Stadtteilzentrum Einkaufszentrum Wohngebiet	Kategorie 1	Kategorie 4	Kategorie 7	Kategorie 10
	Naherholungsgebiet Mischgebiet	Kategorie 2	Kategorie 5	Kategorie 8	
	Außerhalb von Bebauung Gewerbegebiet Industriegebiet	Kategorie 3	Kategorie 6	Kategorie 9	

* z.B. Schule, Krankenhaus, …

Abbildung 36: Haltestellenkategorisierung

Alle Haltestellen im Kreisgebiet sind entsprechend dieser Kategorisierung in Priorisierungslisten dargestellt mit dem Hinweis, ob sie bereits umgebaut oder noch umzubauen sind oder aber im Einzelfall zunächst eine Ausnahme von der Zielsetzung des barrierefreien Umbaus vorliegt. Dies ist nur bei Haltestellen der Fall, die nur durch einzelne Schülerfahrten bedient werden und daher über eine sehr geringe Nachfrage verfügen. Die Priorisierungslisten sind im Anhang 4.1 dargestellt.

4.5.3 Standards zur Barrierefreiheit bei Fahrzeugen

Alle im Kreis Offenbach im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge sind grundsätzlich entsprechend der in diesem NVP definierten Standards barrierefrei nutzbar und zugänglich, soweit nicht nachfolgend Ausnahmen benannt werden. Bei neu zu genehmigenden Linien muss grundsätzlich fahrzeugseitig eine barrierefreie Nutzbarkeit gewährleistet sein. Dies umfasst auch Fahrzeuge für Verkehre gemäß § 8 Abs. 2 PBefG, die den Linienverkehr ergänzen.

Folgende Ausnahmen können aus Sicht des Aufgabenträgers bestehen:

- Für Fahrzeuge auf Verstärkerfahrten im Schulverkehr sowie in Probebetrieben können linienspezifische bzw. räumlich ausgeprägte Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit formuliert werden, soweit diese Linien keine besonderen Ansprüche unter dem Gesichtspunkt der Inklusion aufweisen. Zu beachten sind bei jeder Einzelfallentscheidung, inwieweit die Leitsätze zur Barrierefreiheit ggf. über alternative Mobilitätsangebote erreicht werden können.
- Im Fall von Schienenersatzverkehren können im Ausnahmefall auch nicht oder nicht in allen Punkten barrierefreie Busse eingesetzt werden, wenn nicht ausreichend den Standards entsprechende barrierefreie Fahrzeuge verfügbar sind. Es muss jedoch pro ersetzter S-Bahn bzw. Zug mindestens ein Bus eine barrierefreie Beförderung ermöglichen.

4.5.4 Standards zur Barrierefreiheit bei der Fahrgastinformation

Fahrgastinformationen sind über die gesamte Reisekette im ÖPNV hinweg erforderlich – vor Fahrtantritt, bei Fahrtantritt, während der Fahrt und bei ggf. erforderlichen Umsteigevorgängen. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind Informationen noch mehr als für andere Fahrgäste von erheblicher Bedeutung und entsprechend barrierefrei vorzuhalten.

Alle Fahrgastinformationen sind grundsätzlich so weit wie möglich im Zwei-Sinne-Prinzip bereitzustellen und müssen jeweils auch über die Barrierefreiheit der Verbindungen informieren. Die Gestaltung und Zugänglichkeit aller Fahrgastinformationen müssen sich mindestens an folgenden Anforderungen orientieren:

- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32974 Akustische Signale im öffentlichen Bereich
- DIN 1450 Schriften und Leserlichkeit, DIN EN ISO 24505 Farbkombinationen unter Berücksichtigung altersbedingter Veränderungen der menschlichen Farbwahrnehmung
- VDV Schrift 725 Gestaltung von Aushangfahrplänen
- Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV 2.0), soweit es sich um Informationen in elektronischen Medien (Internet, Apps, Smartphones etc.) handelt

Die konkrete Umsetzung der Vorgaben erfolgt in Abstimmung mit der/dem Behindertenbeauftragten des Kreises Offenbach auch unter Berücksichtigung der Klarheit (Akustik) sowie Verständlichkeit (leichte Sprache) und Nutzbarkeit.

- Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen müssen sich vor Antritt einer Fahrt informieren können:
  - Ob und in welcher Form die von ihnen gewünschte Verbindung barrierefrei ist und
  - welche Alternativen es ggf. bei einer Störung oder Ausfall von Fahrten oder für die barrierefreie Nutzung erforderlicher Infrastruktur gibt.
- An Haltestellen soll die gute Lesbarkeit (z.B. Schriftgröße, Beleuchtung, Entspiegelung der Glasscheiben) sowie die Aushang-Höhe der Informationen Beachtung finden.
- Bei Bushaltestellen, an denen mehrere Linien oder Linien mit unterschiedlichen Endpunkten verkehren, ist die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips über alternative Formen der akustischen Information herzustellen. Folgende grundlegende Alternativen sind zu prüfen:
  - Außenansagen von Fahrtziel und Liniennummer durch fahrzeugseitige Lautsprecher
  - Akustische Informationsmöglichkeit an der Haltestelle, integriert in ein DFI-System zur Fahrgastinformation, die „sprechende Haltestelle“;
  - App-basierte Lösung, bei der Fahrgäste mittels Smartphones die entsprechenden Informationen erhalten können (nicht als alleinige Lösung)
- Im Fahrzeug sind die nächsten Haltestellen rechtzeitig akustisch verständlich und visuell erkennbar anzukündigen.
- Auskünfte und Beschwerden für Belange mobilitätseingeschränkter Menschen sollen bei einer verbundweiten zentralen Anlaufstelle eingeholt bzw. eingereicht werden können.

Ausnahmen in der barrierefreien Fahrgastinformation betreffen vor allem das Zwei-Sinne-Prinzip. Dieses lässt sich nicht uneingeschränkt auf alle Formen der Fahrgastinformation übertragen. Generell sind Ausnahmen vom Zwei-Sinne-Prinzip zulässig, wenn eine Umsetzung aufgrund der Menge der bereitgestellten Information nicht praktikabel (bspw. in der für eine Ansage verfügbaren Fahrzeit zwischen zwei Haltestellen nicht realisierbar) oder technisch nicht möglich ist. Darunter fallen:

- Akustische Information zu konkreten Echtzeit-Anschlüssen an der jeweils nächsten Haltestelle;
- akustische Informationen zu einzelnen Anschlusslinien an großen Knotenpunkten, hier ist je nach Anzahl der Linien eine Beschränkung bspw. auf bestimmte bedeutsame Linien oder die Nennung der Verkehrsmittel zulässig;
- Aushangfahrpläne an Haltestellen, hier soll über QR-Codes oder andere Formen der Standortidentifizierung die Möglichkeit der akustischen Information über mobile Endgeräte gewährleistet werden;
- visuelle Informationen auf DFI-Anzeigen in Fahrzeugen bei operativen Umleitungen und kurzfristigen Störungen; in diesen Fällen reicht aus, wenn visuell zumindest auf die Existenz einer Unregelmäßigkeit hingewiesen wird.
- Informationen durch Fahrpersonal und Mitarbeiter in Mobilitätszentralen, Servicecentern und Beschwerdestellen müssen nicht für gehörlose Menschen übersetzt werden. Nach Möglichkeit sind entsprechende Informationen schriftlich mittzuteilen.

4.5.5 Standards zur Barrierefreiheit im Betrieb

Für den Betrieb gelten folgende Grundsätze:

- Barrierefreies Anfahren von Haltestellen, sodass die Spaltbreite auf ein Minimum reduziert wird. Das Fahrpersonal wird hierzu geschult.
- Bei Schulungen werden ebenfalls Inhalte zum kundenorientierten Verhalten inkl. notwendiger Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte Personen behandelt.
- Bei geplanten Störungen sind Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip zu entsprechenden Änderungen bereitzustellen. Die Beförderung erfolgt im geplanten Störungsfall ebenfalls barrierefrei.
- Bei ungeplanten Störungen sind Informationen soweit wie möglich im Zwei-Sinne-Prinzip bereitzustellen (Innen- und Außenraum).
- Bedarfsverkehre werden barrierefrei betrieben und können telefonisch, per App oder SMS angemeldet werden.

Ausnahmen können bestehen:

- Im Fall von ungeplanten Störungen im Betriebsablauf können im Ausnahmefall auch nicht oder nicht in allen Punkten barrierefreie Busse eingesetzt werden, wenn nicht ausreichend den Standards entsprechende barrierefreie Fahrzeuge verfügbar sind. Diese sollen jedoch nicht aufeinanderfolgend eingesetzt werden, sodass mindestens jede zweite Fahrt barrierefrei angeboten wird. Fahrgäste müssen darüber informiert werden, ob eine bestimmte Fahrt barrierefrei nutzbar ist.
- Bei ungeplanten Störungen sind Ausnahmen des Zwei-Sinne-Prinzips zulässig.

4.6 Prozessthema Organisation

Um den öffentlichen Nahverkehr mit den zukünftigen Herausforderungen bei gleichzeitig begrenzten finanziellen Mitteln bewältigen und dabei ein hohes Maß an Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen zu können, ist in den kommenden Jahren ein hohes Maß an Optimierung, Koordinierung und Kreativität erforderlich. Daher sind auch die organisatorischen Strukturen in Bezug auf die Mobilität im Kreis Offenbach zu betrachten und ggf. auch organisatorische Anpassungen zu prüfen.

Vor dem Hintergrund der Anforderung, das Mobilitätsangebot zu diversifizieren, der zunehmenden Digitalisierung und insbesondere auch vor dem Hintergrund der anstehenden Umstellung der Busse auf alternative Antriebe verändern sich die bisherigen Aufgaben von lokalen Nahverkehrsorganisationen, und es kommen neue hinzu – ebenso wie die Anforderungen und Standards. Im Folgenden werden die Anforderungen für einen zukünftigen Mobilitätsdienstleister beschrieben:

- Koordinierung kreisweiter Standards und Projekte (u. a. Mobilitätsstationen, Einbinden von Mobilitätsangeboten in Tarif- und Vertriebssystem sowie ins Marketing),
- Planung / Entwicklung von Beschleunigungsmaßnahmen (kreisweit einheitlich),
- Radverkehrsplanung im Zusammenhang mit baulichen Planungen/Maßnahmen
- Betrieb Fahrradabstellanlagen und Fahrradverleihsystem,
- Kreisweites Daten- und Mobilitätsmanagement,
- Haltestellenmanagement, Haltestellenkataster …
- Verkehrslenkung allg., d. h. Bündelung und Koordinierung aller Planungen im Straßenbereich
- Planung und Umsetzung von Infrastrukturen zur Umsetzung alternativer Antriebe
- Planung und Umsetzung der betrieblichen und technischen Voraussetzungen zur Durchführung eines modernen On-Demand-Verkehrs

Im Ergebnis werden signifikante technische und finanzielle Herausforderungen auf die kvgOF und alle übrigen lokalen Nahverkehrsorganisationen im RMV zukommen – sie stehen praktisch schon vor der Tür. Die strikte Trennung von Bestellern und Erstellern – der sogenannte ‚Hessische Weg' aus den 1990er Jahre – ist mittlerweile an seine Grenzen gestoßen und bedarf einer grundlegenden Reformierung.

Das zentrale Thema wird in diesem Zusammenhang die formelle Überprüfung und entsprechende Schlussfolgerung zu diesen beiden Fragen sein:

- Welche Leistungen überlassen die lokalen Aufgabeträger künftig weiterhin externen Dienstleistern und Verkehrsunternehmen zur Vermeidung von wirtschaftlichen und betrieblichen Belastungen und Risiken?
- Welche Leistungen übernehmen zukünftig die die lokalen Aufgabeträger selbst zur Schaffung von wirtschaftlichen Effizienzen und technisch-betrieblicher Kernkompetenz sowie höherer Qualität und Flexibilität im Betrieb der Busse und On-Demand-Verkehre?

4.7 Prozessthema Finanzierung

Die Finanzierung des ÖV wird in den kommenden Jahren eine weitere große Herausforderung darstellen. Die Rettungsschirme, die die Einnahmeausfälle aufgrund der Corona-Pandemie aufgefangen haben, werden eingestellt werden. Zudem hat die Branche zum einen mit steigenden Betriebskosten (u. a. Energie, Personal) zu rechnen, zum anderen sind Mehrleistungen zu finanzieren. Beides wird spätestens ab den nächsten Ausschreibungen spürbar werden. Eine gesicherte Finanzierung ist daher notwendig, damit der ÖV einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten kann.

Folgende Anforderungen bestehen daher für die Finanzierung:

- Sicherung und stufenweise Erhöhung der ab 1. Januar 2022 geltenden Finanzierung über die Kreisumlage gemäß des ermittelten Finanzierungsbedarfs und angesichts der anstehenden Ausschreibungen und den Anforderungen aus der CVD.
- Prüfung ergänzender Finanzierungsquellen insbesondere auf kommunaler Ebene, gemeinsam mit den regionalen Akteuren (u. a. RMV, Nachbarkreise).
- Entfall der Übergangsfinanzierungen von lokalisierten Linien für eine Vergabeperiode durch den RMV bei erneuter Ausschreibung.
- Umgang mit den kommunalen Beiträgen zur Partnerschaftsfinanzierung für die Schienenangebote durch den RMV in Abstimmung mit dem Land Hessen.

5 Wo stehen wir heute?

5.1 Überblick über die aktuelle Situation

Der NVP 2016 ff. wurde in den Jahren 2013 bis 2015 erarbeitet und im Dezember 2015 durch den Kreistag des Kreises Offenbach beschlossen. Dieser hat die kvgOF aufgefordert, den Nahverkehrsplan 2016 ff. insbesondere im Hinblick auf eine Neuordnung der finanziellen Lastenverteilung, der Klärung der künftigen Organisation und Finanzierung des Schülerverkehrs, der sachgerechte Zuordnung von Zuständigkeiten auf die kvgOF einerseits und die lokalen Stadtbusbetreiber andererseits sowie einen praxistauglichen Terminplan für die Umsetzung der im NVP enthaltenen Vorschläge zu überarbeiten.

Mit diesem Auftrag zur Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen wurde im Frühjahr 2016 begonnen und sukzessive konkretisiert, an neue Rahmenbedingungen angepasst und fortgesetzt. Noch im Dezember 2021 sind verschiedene Maßnahmenbausteine des NVP 2016 ff., u.a. die Neuordnung des Bedienungsangebotes im Westkreis durch die Lokalisierung von Verkehren vom RMV, umgesetzt worden. Dies zeigt, dass die Umsetzung von Maßnahmen im ÖPNV-Angebot aufgrund der z. T. langlaufenden Vergabezeiträume einen langen Zeitraum einnehmen kann. Dies gilt insbesondere auch für die Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen z. B. zum Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten, aber auch zur Einrichtung von Beschleunigungsmaßnahmen im Liniennetz. Hierzu konnten nur vereinzelt Maßnahmen zur Verbesserung der Nutzbarkeit und der Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV-Systems erfolgreich umgesetzt werden (vgl. Abbildung 37 und 38).

5.2 Umsetzung des NVP 2016 ff: Was haben wir erreicht?

Das Maßnahmenkonzept des NVP 2016 ff. umfasst knapp 200 Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern. Die folgenden Übersichten über das Kreisgebiet zeigt wichtige ausgewählte Maßnahmen und deren Umsetzungsgrad Anfang 2022 (grün: umgesetzt; gelb: teilweise umgesetzt; rot: nicht umgesetzt).

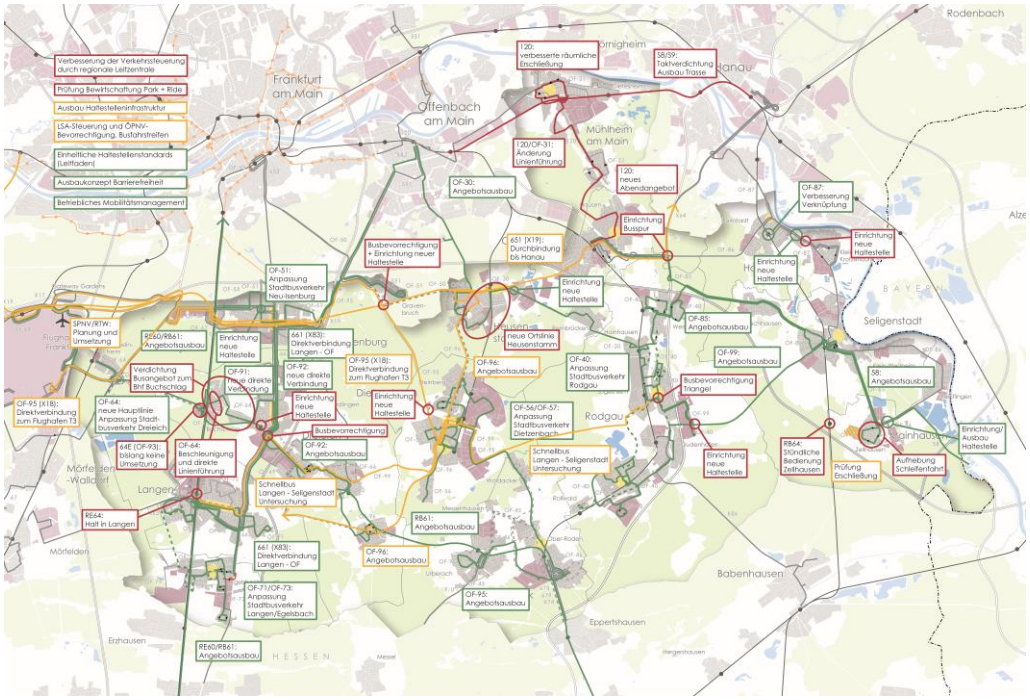


Abbildung 37: Überblick über die Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2016 ff. (die Karten sind in hoher Auflösung im Anhang 1 (Kartenband) zu finden)

Kategorie		Maßnahmen gesamt	Geringer Umsetzungsgrad -> Hoher Umsetzungsgrad
Angebot (Ausbau, Erschließung, Verbindung, Verknüpfung)	Nord	8	
	Ost	12	
	Rodgau	6	
	Mitte	20	
	West	40	
Strategische Maßnahmen, Prozesse		21	
Infrastruktur, u.a. ÖPNV-Beschleunigung Barrierefreiheit		52	
Service + Information		23	
SPNV		10	
Gesamt		**192**	

Abbildung 38: Überblick über den Umsetzungsgrad von Maßnahmen nach Kategorien

5.2.1 Handlungsfeld Netz und Angebot

Wichtige Umsetzungsprojekte der vergangenen Jahre waren:

- Umsetzung des neuen Bedienungskonzepts im Ostkreis
- Einrichtung der neuen kreisgrenzenüberschreitenden Buslinie nach Aschaffenburg
- Umsetzung des neuen Bedienungskonzeptes im Westkreis
- Einrichtung bzw. Ausweitung der X-Buslinien des RMV
- Einführung On-Demand-Verkehrsangebot „Hopper“ im Ostkreis
- Ausweitung des SPNV-Angebotes auf der Linie RE60 und der Dreieichbahn
- Beschluss zur veränderten Finanzierung des ÖPNV im Kreis ab 2022
- Verschiedene Anpassungen im Liniennetz und im Bedienungsangebot in den Stadtbusverkehren

Nicht umgesetzt wurden im Handlungsfeld Netz und Angebot v.a. die im NVP 2016 ff. vorgesehenen Maßnahmen auf der Linie 120 im Raum Mühlheim und Obertshausen mit einer neuen Linienführung in Mühlheim in Verbindung mit einer geänderten Führung der Stadtbuslinie OF-31. Ferner konnte keine direkte Verbindung von Dietzenbach zum Terminal 1 in der AirportCity umgesetzt werden, da dies aus Sicht des RMV im Konflikt mit der geplanten Regionaltangente West stehen würde. Auch der geplante 15 Minuten-Takt zwischen Sprendlingen und dem Bahnhof Buchschlag (durch Einführung der geplanten Linie OF-64E, nun OF-93) wurde bislang nicht realisiert, nicht zuletzt aufgrund der späteren Inbetriebnahme des Terminal 3 am Flughafen.

Taktausweitungen auf den Regionalbuslinien fanden auf verschiedenen Strecken, insbesondere auch mit Einführung der Expressbuslinien, statt; auf der Linie 653 ist der durchgängige 30 Minuten-Takt jedoch nicht umgesetzt.

Nur teilweise umgesetzt wurden die vorgesehenen Angebotsverdichtungen auf einen durchgängigen 30 Minuten-Takt auf Buslinien im Teilraum Mitte (OF-96). Für eine schnelle Kreisquerverbindung wurde eine Untersuchung zur geeigneten Linienführung erstellt.

Ferner wurden verschiedene Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur und des Netzes im SPNV nicht umgesetzt, z. B. die stündliche Bedienung des Haltepunktes Zellhausen, ein Halt der Odenwaldbahn in Langen und der zweigleisige Ausbau der S-Bahn zwischen Offenbach und Hanau.

Wichtige Analyseergebnisse

Das aktuelle Liniennetz im Kreis Offenbach mit Fahrplanstand 2022 ist in der folgenden Kartenübersicht dargestellt.

Abbildung 39: Liniennetz im Kreis Offenbach (Fahrplanstand 2022) (die Karten sind in hoher Auflösung im Anhang 1 (Kartenband) zu finden)

Durch die Lokalisierung ehemals regionaler Buslinien ist das Busliniennetz in der Verantwortung der kvgOf in den vergangenen Jahren gewachsen. Die nachfolgende Grafik gibt einen Überblick über die Linien in der Aufgabenträgerschaft des Kreises Offenbach (inklusive der Stadtbusverkehre) und der Regionalbusverkehre des RMV sowie Verkehre benachbarter Aufgabenträger.

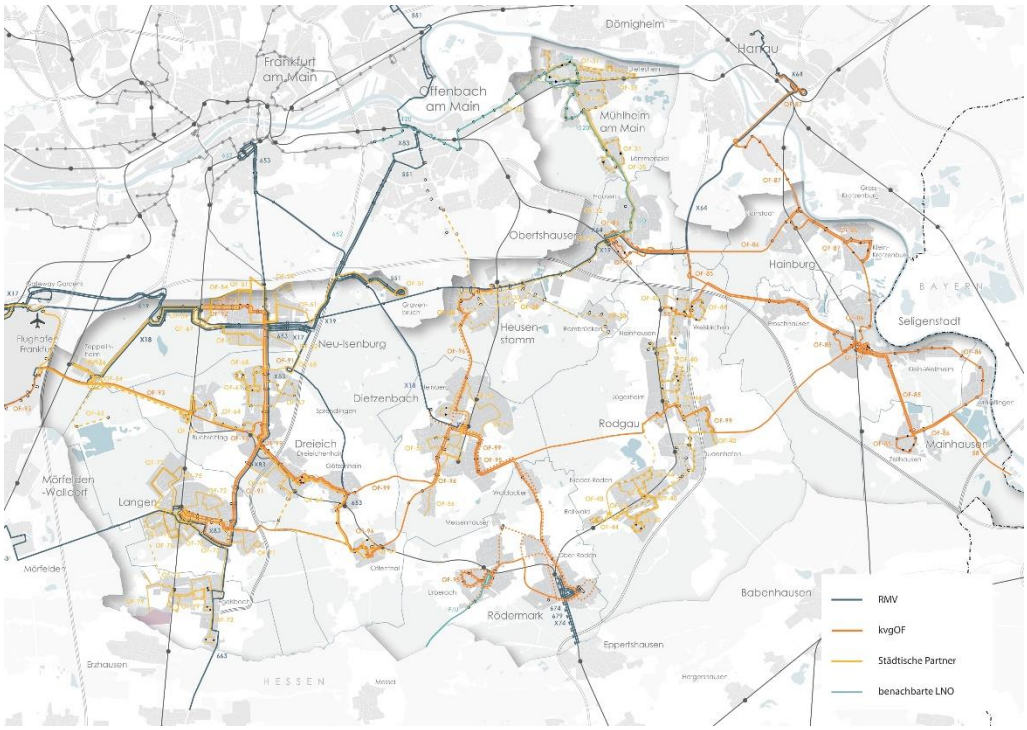


Abbildung 40: Überblick die lokale und regionale Zuständigkeit im Busverkehr (die Karten sind in hoher Auflösung im Anhang 1 (Kartenband) zu finden)

Aufgrund der bereits guten Abdeckung des Schienennetzes im Kreis Offenbach ist die Erschließung durch die Angebote des SPNV (S-Bahn, RE- und RB-Züge) im Kreisgebiet positiv zu bewerten.

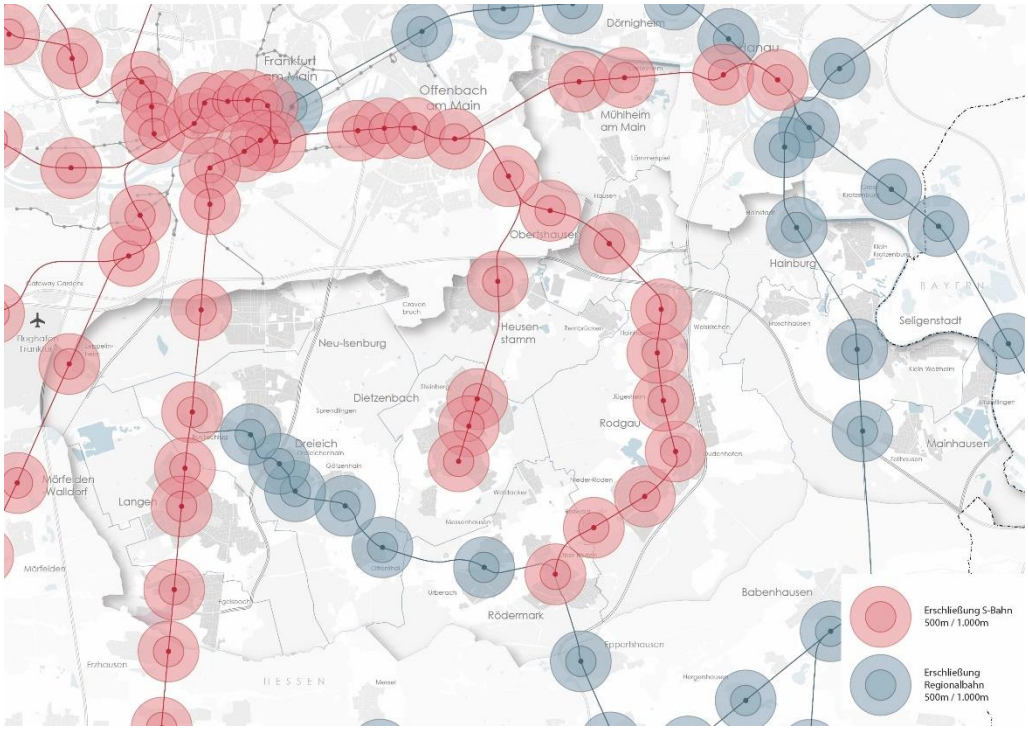


Abbildung 41: Haltepunkte und Erschließungswirkung des SPNV (die Karten sind in hoher Auflösung im Anhang 1 (Kartenband) zu finden)

- Die Bahn bildet das ÖPNV-Rückgrat, mit direkten Verbindungen nach Frankfurt, Offenbach und Darmstadt.
- Mit dem 30 Minuten-Takt und der Verdichtung zum 15 Minuten-Takt sind im RE-/RB-/S-Bahn-Netz von der zeitlichen Verfügbarkeit her optimale Voraussetzungen gegeben.
- Die häufigen Verspätungen im gesamten S-Bahn-Netz (bis zu Zugausfällen) schmälern den Stellenwert der Bahn und des gesamten ÖPNV-Systems massiv.

Insbesondere die in Teilen unzureichende Betriebsqualität im SPNV-Angebot hat jedoch entscheidende Bedeutung auch für die Zuverlässigkeit und Verlässlichkeit des gesamten ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste. Für die im NVP angestrebte Stärkung der Transportkette – durch die Ausrichtung der Buslinien auf die Bahn – ist dies ein entscheidendes Qualitätskriterium. Gerade auf kurzen Distanzen ist die Pünktlichkeit ausschlaggebend und wird zum Wettbewerbsvorteil für die Bahn.

Der RMV arbeitet deshalb gemeinsam mit DB Netz und den Betreibern an einer möglichst hohen Betriebsqualität. Gleichwohl soll das Busnetz auch im Hinblick auf seine Eignung als temporäre Rückfallebene bei Störungen des Bahnverkehrs betrachtet und weiterentwickelt werden, z. B. durch die Einrichtung neuer direkter Verbindungen zu den benachbarten Oberzentren mit neuen Verknüpfungsmöglichkeiten in das S-/U-Bahn- oder Straßenbahnnetz der benachbarten Städte. Damit sind jedoch keine direkten Parallelverkehre zu vorhandenen Bahnangeboten gemeint, sondern Ausweichmöglichkeiten auf anderen Routen durch die Netzwirkung und gute Verknüpfung der Linien an den Anschlusspunkten.

Die Busrouten folgen in der Regel den regionalen bzw. den innerörtlichen Hauptachsen. Mit der Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2016 ff. wurden bereits einige Schwachpunkte in der Direktheit der Linien beseitigt, z. B. die Begradigung der Linienführung der Linie OF-30 in Heusenstamm. Ferner wurden durch die Einrichtung von Expressbuslinien wie z.B. der Linie X83 zwischen Langen, Dreieich, Neu-Isenburg und Offenbach direkte Fahrtmöglichkeiten geschaffen.

Insgesamt wird durch das Zusammenspiel der Hauptlinien sowie der Stadtbuslinien in Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Egelsbach, Dietzenbach, Mühlheim und Rodgau eine gute Erschließung im Kreisgebiet erreicht. Der Hopper im Ostkreis (und geplant in weiteren Kommunen) komplettiert die gute Erreichbarkeit durch die Einrichtung zahlreicher weiterer virtueller Haltestellen.

Das Angebot der Buslinien beruht grundsätzlich auf der Systematik des 30 Minuten-Taktes. Angebotslücken gibt es auf folgenden Abschnitten:

- Auf der Linie OF-87 Hanau – Klein-Krotzenburg wird nur der 60 Minuten-Takt angeboten.
- Die Linie OF-85 verkehrt nur stündlich und wird nur in den Hauptverkehrszeiten und teilweise während der Schulzeiten zum 30 Minuten-Takt verdichtet
- Die Linie OF-96 Heusenstamm – Dietzenbach – Langen verkehrt vormittags und mittags nur im Stundentakt.
- Die regionalen Expressbuslinien X18 (Dietzenbach – Neu-Isenburg – Flughafen Terminal 3 – Walldorf), X83 (Langen – Dreieich – Neu-Isenburg – Offenbach) sowie die Regionalbuslinien 653 (Neu-Isenburg – Frankfurt Südbahnhof) und 662 (Mörfelden – Langen – Egelsbach – Darmstadt-Arheilgen) verkehren nur in den Hauptverkehrszeiten im 30 Minuten-Takt, sonst stündlich.
- Die Linie X64 (Heusenstamm – Obertshausen – Hanau) verkehrt generell nur stündlich.

Verdichtungen zu einem (angenäherten) 15 Minuten-Takt finden bereits auf einigen wenigen Abschnitten statt, auf denen mehrere Buslinien in einem integrierten Fahrtenangebot zusammen verkehren, z. B. zwischen Dreieich und Neu-Isenburg durch das Zusammenwirken der Linien OF-91 und OF-92 oder zwischen Langen und Neu-Isenburg mit den Linien OF-91 und X83.

5.2.2 Handlungsfeld Betrieb

In den vergangenen Jahren wurden zunehmend auf den durch die kvgOF verantworteten Verkehren eine einheitliche Verkaufsinfrastruktur mit entsprechenden Infotainmentkomponenten aufgebaut und den Verkehrsunternehmen bereitgestellt, um die Funktionalität der Verkäufe und Kundeninformation samt Bereitstellung der Technik zur Andienung der LSA-Infrastruktur sicherzustellen. Damit einhergehen auch Möglichkeiten zur Auswertung des Fahrbetriebs z. B. zur Pünktlichkeitsanalyse oder zur Anschlussqualität.

Viele wichtige betriebliche Begleitmaßnahmen an verkehrsbelasteten Knotenpunkten und auf stau- und verspätungsanfälligen Streckenabschnitten, deren Notwendigkeit im NVP 2016 ff. beschrieben wurden, sind nicht erfolgt.

Die zahlreich aufgeführten Prüfaufträge zur Einrichtung von Busfahrstreifen als Instrument der ÖPNV-Beschleunigung (z. B. am Tannenmühlkreisel, in Heusenstamm, Langen,

Mühlheim, Obertshausen, Rodgau, auf Zufahrtsachsen zur AirportCity etc.) wurden bislang nicht umgesetzt. Nur vereinzelt wurden in den vergangenen Jahren Maßnahmen zur Busbevorrechtigung an Lichtsignalanlagen wie z. B. entlang der B 459 in Dietzenbach) umgesetzt. . Dies liegt neben sehr langwierigen und schwierigen Abstimmungen mit den zuständigen Straßenbaulastträgern auch an den fehlenden personellen Kapazitäten bei der kvgOF und den kreisangehörigen Kommunen.

5.2.3 Handlungsfeld Infrastruktur

Insbesondere Maßnahmen zur Einrichtung neuer Haltestellen, aber auch zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des Busverkehrs im Kreis Offenbach erfordern einen langen Zeitraum für die Konzeption, Abstimmung zwischen den verschiedenen Akteuren und der Umsetzung - insbesondere bei Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen in der Zusammenarbeit mit Hessen Mobil. So wurden unter anderem die geforderte Neueinrichtung der Haltestelle in Rodgau-Dudenhofen im Bereich des Logistikgebietes (OF-99) oder auch in Dietzenbach im Bereich der Waldorfschule (OF-95/X18) nicht umgesetzt.

Die Umsetzungsbilanz der Maßnahmen des NVP 2016 ff. zeigt daher auch, dass im Themenfeld Infrastruktur und Betrieb nur wenige Umsetzungsfortschritte erzielt werden konnten, während im Themenfeld Netz und Angebot mit der Einrichtung neuer Linien und Angebotsverbesserungen wesentliche Maßnahmen umgesetzt werden konnten. Daher sind auch die Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Projekten und Maßnahmen im Handlungsfeld Infrastruktur deutlich zu verbessern.

Mobilitätsstationen

Für den Kreis Offenbach wurde im Hinblick auf die Kategorisierung der Mobilitätsstationen des RMV eine Zuordnung der Kategorien auf die Haltestellen und Verknüpfungspunkte des Kreises vorgenommen (s. Kapitel 4.3.4). Bestehende Mobilitätsstationen sind in der nachfolgenden Übersicht dargestellt.

	Verknüpfungs-punkt			Mobilitätsstationen		
	Standard	Mini	Basis	Komfort	Extra	Extra-plus
Dietzen-bach			Dietzenbach Bf.	Dietzenbach Bf. Mitte		
			Dietzenbach Bf. Steinberg			
	Ernst-Reuter-Schule					
Dreieich		Sprendlingen Bürgerhaus	Dreieich-Sprendlingen	Dreieich-Buchschlag		
			Dreieich-Dreieichenhain			
			Dreieich-Götzenhain			
Egels-bach	Am Bachgrund		Egelsbach Bf.			

	Verknüpfungs-punkt			Mobilitätsstationen		
	Standard	Mini	Basis	Komfort	Extra	Extra-plus
Hainburg			Hainburg-Hainstadt Bf.			
Heusen-stamm				Heusenstamm Bf.		
Langen		Langen Darmstädter Str.	Langen Flugsicherung		Langen Bf	
		Langen Lutherplatz				
Main-hausen	Zellhausen Keilmannplatz		Mainhausen-Zellhausen			
Mühl-heim			Mühlheim Dietesheim	Mühlheim Bf.		
Neu-Isenburg		Neu-Isenburg Isenburgzen-trum Süd	Neu-Isenburg Zeppelinheim Bf.	Neu-Isenburg Bf.		
		Neu-Isenburg Isenburgzen-trum West				
Oberts-hausen	Obertshausen Vogelsbergstr.			Obertshausen Bf.		
Rodgau			Rodgau-Nieder-Roden Bf.	Rodgau-Jügesheim Bf.		
			Rodgau-Weiskirchen Bf.	Rodgau-Dudenhofen Bf.		
			Rodgau-Hainhausen Bf.			
			Rodgau-Rollwald Bf.			
Röder-mark		Rödermark-Waldacker		Rödermark-Ober-Roden Bf.		
				Rödermark-Uberach Bf.		
Seligen-stadt				Seligenstadt Bf.		

Tabelle 14: Bestehende Mobilitätsstationen im Kreis Offenbach

P+R-Anlagen

Die bestehenden P+R-Anlagen sind gut ausgelastet, sie stellen aktuell allerdings keine Steuerungsmöglichkeit, den MIV in Richtung ÖPNV zu lenken, was das wesentliche Ziel dieser Anlagen darstellt. Aktuell stehen keine Daten bzgl. der Auslastung der P+R-Anlagen zur Verfügung, wodurch keine verlässlichen Angaben für eine Steuerung der Anlagen

vorhanden sind. Im Rahmen des Datenmanagements besteht das Ziel, diese Daten zentral zu erfassen und auch den Nutzenden zur Verfügung zu stellen.

B+R-Anlagen

B+R-Anlagen in Form von Fahrradboxen gibt es aktuell in Dietzenbach, Rodgau-Dudenhofen, Seligenstadt, Egelsbach und demnächst in Mainhausen. Sie können von den (potenziellen) Nutzenden über eine Webseite gebucht werden, welche alle bundesweiten Standorte beinhaltet (https://www.bikeandridebox.de). Verantwortlichkeiten, Zugänge und Preise unterscheiden sich derzeit noch von Ort zu Ort. Es besteht keine einheitliche Statistik über die Auslastung der Anlagen. Zielsetzung ist daher, alle Bestands- und Neuboxen in das bestehende Softwaresystem zu integrieren und somit ein stimmiges Gesamtsystem im Zugang, Buchung, Tarif und Statistik zu erhalten.

5.2.4 Handlungsfeld Service

Der Vertrieb von RMV-Fahrkartenprodukten erfolgt im Kreis Offenbach sowohl über die Fahrkartenautomaten des RMV als auch über die sogenannten personenbedienten Vorverkaufsstellen:

- Die RMV-Mobilitätszentrale in Dietzenbach, welche durch die kvgOF in Kooperation mit den Stadtwerken Dietzenbach betrieben wird.
- Die „Vertriebsstelle plus“ im Reisebüro Azzuro in Seligenstadt
- Weitere Vertriebsstellen (Kioske, Schreibwarenläden und kleine spezialisierte Einzelhändler in einigen Kommunen). Diese Vorverkaufsstellen befinden sich in ÖPNV-strategisch günstiger Lage und werden entweder von der kvgOF oder von den lokalen Stadtwerkepartnern verantwortet.
- Einige Stadtwerke vertreiben zudem selber RMV-Fahrkarten in ihren Servicecentern.

Weiterhin findet der personenbediente Fahrkartenverkauf im Bus statt.

An den Stationen des SPNV (S-Bahn und Regionalbahnen) im Kreisgebiet ist über Fahrkartenautomaten der DB der Vertrieb von Fahrkarten möglich. Ebenfalls betreiben die Stadtwerke Langen einen eigenen Ticketautomaten am Busbahnhof Langen.

Der Vertrieb des Fahrkartensortiments im Kreis Offenbach ist gegenwärtig je nach Vertriebsweg unterschiedlich. Mit Ausnahme von reinen DB-Schienenprodukten werden in der RMV-Mobilitätszentrale der kvgOF alle RMV Tarifprodukte vertrieben und betreut. In den personenbedienten Vorverkaufsstellen können alle klassischen Tarifprodukte in Papierform erworben werden. Ebenso ist der Erstverkauf von eTickets dort möglich.

Zudem bestehen als weitere Vertriebsformen im Kreis Offenbach der TicketShop (per Internet) und das „HandyTicket“ des RMV.

In der personenbedienten Vertriebslandschaft des Kreises besteht weitestgehend ein einheitlicher Kassenstandard. Dieses System verfügt über ein gemeinsames Hintergrundsystem mit Schnittstelle zum verbundweiten Hintergrundsystem des RMV (vHGS). Selbiges gilt für die Stadtbusverkehre in den Kommunen. Die eingesetzten Busdrucker arbeiten ebenfalls mit demselben Hintergrundsystem, können neben den

klassischen Fahrkarten-produkten auf Papier ebenfalls eTickets kontrollieren und aktualisieren. Auch ist die Prüfung von Handytickets möglich.

5.2.5 Prozessthema Organisation

Die Organisation des ÖPNV im Kreis Offenbach ist geprägt von vielen Akteuren, die für gleiche oder unterschiedliche Aufgaben zuständig sind, u. a. RMV, kvgOF, Kommunen, daneben die Stadtwerke und Verkehrsunternehmen.

Die kvgOF hat bereits in den vergangenen Jahren in ihrer Funktion als lokale Nahverkehrsorganisation für den Kreis koordinierende (Management-) Aufgaben auch für kreisangehörige Kommunen wahrgenommen, z. B. bei der Initiierung und Betreuung von kreisweiten Themen der Fahrzeugausstattung, der Busbevorrechtigung, der Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen der Kommunen.

Bei der kvgOF bündeln sich daher viele dieser Aufgaben. Angesichts der zu bewältigenden neuen Herausforderungen und Themen ist die kvgOF bereits heute nicht mit ausreichenden Kompetenzen sowie personellen und finanziellen Kapazitäten ausgestattet.

5.2.6 Prozessthema Finanzierung

Mit dem Beschluss des Kreistages des Kreises Offenbach im Juli 2021 zum FINORG-Konzept beauftragte dieser die kvgOF, den neuen NVP 2022 ff. unter diesen finanziellen Prämissen zu erstellen sowie die künftige Finanzierung über den Kreishaushalt im NVP 2022 ff. zu verankern.

Unabhängig von der Neuorganisation der Finanzierung zeigt sich, dass die kvgOF angesichts der zuvor beschriebenen Herausforderungen (u.a. hinsichtlich des Angebotsausbaus und der Umstellung auf alternative Antriebe) und künftigen Aufgaben im Bereich der Organisation und Koordination der verschiedenen Prozesse bislang nicht mit ausreichender Finanzierung ausgestattet ist.

Ein aktuelles Gutachten im Auftrag des RMV über den Finanzierungsbedarf des ÖPNV in der Region Frankfurt Rhein-Main für die zur Erreichung der Klimaziele notwendigen Leistungssteigerungen im ÖPNV kommt zu dem Ergebnis, dass die Platzkilometer im ÖPNV um 40 % und im SPNV um 34 % bis 2030 gesteigert werden müssen (vgl. Roland Berger/Florenus 2021). Gepaart mit begleitenden Push-Maßnahmen führt der Angebotsausbau gemäß dem Gutachten zu einem Mehrbedarf an öffentlichen Finanzmitteln i.H.v. 4,86 Mrd. Euro für den RMV und 3,62 Mrd. Euro für die Kommunen in den Jahren 2023-2027. Es ist daher eine wichtige und nicht auf lokale Belange reduzierte Aufgabe, die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel aus öffentlicher Hand zu sichern. Sowohl der Bund hat hierzu mehr Mittel bereitzustellen, aber auch die Länder und Kommunen werden Eigenmittel zur Finanzierung des ÖPNV aufbringen müssen.

Zugleich wird es erforderlich sein, die Umsetzung neuer Finanzierungsquellen, z. B. durch Instrumente der Nutznießerfinanzierung (u. a. Parkraumbewirtschaftung, Bürgerticket, City-Maut) zu prüfen. Hierbei ist ein regional abgestimmtes Vorgehen zusammen mit den benachbarten Gebietskörperschaften und dem RMV sinnvoll und notwendig.

5.2.7 Querschnittsthema Barrierefreiheit

Im Handlungsfeld Infrastruktur sind an zahlreichen Stellen in den Kommunen Haltestellen barrierefrei ausgebaut worden. Einen Überblick über den aktuellen Sachstand geben die Übersichtstabellen der kvgOF (siehe Anhang 4.1).

Aufgrund des hohen Ausbauvolumens von rund 700 Haltestellenpositionen im Kreisgebiet wurde für die Laufzeit des NVP 2016 ff. durch den Aufgabenträger festgelegt, primär die Kategorien 1 bis 4 in den barrierefreien Umbau zu bringen (ca. 50% des Gesamtvolumens) und andere Kategorien zu berücksichtigen, sofern es das Finanzvolumen der Kommunen zulässt bzw. bauablauftechnisch sinnvoll erscheint.

Trotz der Bemühungen aller Beteiligten stellt sich die Situation in den einzelnen Kommunen im Jahr 2022 recht unterschiedlich dar. In nur einer Kommune (Heusenstamm) wird die gesetzlich geforderte vollständige Barrierefreiheit im Laufe des Jahres 2022 erreicht werden. In anderen Kommunen (u.a. Neu-Isenburg, Seligenstadt, Dietzenbach) wurden die Vorgaben aus dem NVP 2016 ff. weitestgehend erfüllt und es sind insbesondere im Hauptliniennetz klar erkennbare Fortschritte zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit zu erkennen. In Verbindung mit den bedingt barrierefreien Haltestellen werden im Laufe des Jahres 2022 knapp zwei Drittel der Haltepositionen den Vorgaben entsprechend ausgebaut sein. Im Ortsliniennetz wird der Anteil dagegen unter zehn Prozent liegen. Hier sind zunächst die weiteren Entwicklungen durch die Einführung des On-Demand-Verkehres abzuwarten, inwieweit die bestehenden Haltestellen der Ortslinien künftig noch benötigt werden.

Im Außerortsbereich lässt sich feststellen, dass die Haltepositionen in Zuständigkeit des Kreises den Vorgaben entsprechend umgebaut wurden. Im Bereich der Bundes- und Landesstraßen ist dagegen keine besonders große Fortentwicklung bei der Umsetzung der Barrierefreiheit zu erkennen. Der Anteil an barrierefreien Haltestellen ist nach wie vor sehr gering.

Im Bereich der Fahrzeugausstattung sind durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen die Anforderungen an die Barrierefreiheit fahrzeugseitig erfüllt. Im Bereich der Fahrgast- und Kundeninformation sowie im Betrieb sind die bereits erfolgten Maßnahmen z. B. zur Verbesserung der Haltestelleninformationen und einer barrierefreien Kommunikationskette weiter zu intensivieren.

5.3 Handlungsbedarf für die Weiterentwicklung

Die Betrachtung der wesentlichen Herausforderungen für das künftige Mobilitätsangebot im Kreis Offenbach, der Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems sowie die Analyseergebnisse zu den verschiedenen Handlungsfeldern zeigt den Handlungsbedarf deutlich auf:

Der Nahverkehr im Kreis Offenbach steht vor großen Herausforderungen, für deren Bewältigung alle Kräfte gebündelt werden müssen. Folgende wesentliche Fragestellungen sind daher im Maßnahmenkonzept des NVP 2022 ff. vorzusehen und mit Projekten bzw. Prüfaufträgen konkret zu hinterlegen:

- Deutliche Forcierung des Infrastrukturausbaus auf Schiene und Straße und Verbesserung der Betriebsqualität, z. B. Einrichtung einer Schienenverbindung oder eines höherwertigen Bussystems auf potenzialstarken Achsen, Bevorrechtigung- und Beschleunigungsprogramme, Umsetzung der Barrierefreiheit, Ausbau von Verknüpfungspunkten und Mobilitätsstationen als multimodale Schnittstellen
- Umstellung der Busflotten auf emissionsfreie Antriebe bis 2030 im Zuge der anstehenden Neuausschreibungen. Es wird festgelegt, dass ein Anteil von X % bis Ende 2027 (und damit dem Gültigkeitszeitraum des NVP 2022 ff.) erreicht werden soll.
- Ausbau und Attraktivierung des ÖPNV durch ein umfassendes Planungskonzept, u. a. durch
  - Kreisweite Umsetzung der Angebotsstufe "Standard“ des 30-Minuten-Takts auf allen Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden und zu den benachbarten Zentren, auf nachfragestarken Verbindungen mindestens in der Hauptverkehrszeit des 15-Minuten-Takts (Angebotsstufe „Schwerpunkt“)
  - Einführung hochwertigerer Bussysteme und lokaler Expressbuslinien, die schnellere Verbindungen im Kreisgebiet und auch zu benachbarten Oberzentren ermöglichen (auch als Vorläuferbetrieb für S-Bahn- und Straßenbahnausbauten)
  - Kreisweite Umsetzung des „Hopper“: Flexible Bedarfsverkehre als Bedienungsmodelle in den Nebenzeiten und/ oder Ergänzung zur Feinerschließung (ggf. Ergänzung durch V-Linien im Pendler- und Schulverkehr)
  - Task-Force Bevorrechtigung: Konzeption, Koordination und Umsetzung von Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsmaßnahmen (Bustrassen und –spuren, LSA-Beeinflussung, Haltestellenausbau)
- Umfassende und koordinierte Planung, Kommunikation und Vermarktung neuer Angebote, Produkte und aktueller Projekte zum ÖPNV, zu ergänzenden Mobilitätsangeboten und deren Schnittstellen sowie zu weiteren Mobilitätsthemen im Kreisgebiet, z. B. in Form einer internetbasierten Mobilitätsplattform und einer Mobilitätsdatenbank, um auch auf diesem Wege ein breit verfügbares und leicht verständliches Informationsangebot über das Mobilitätsgeschehen, das ÖPNV-System und bestehende Alternativen zu schaffen und auch auf diesem Wege das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger verändern zu können
- Initiierung von Pilotprojekten im Hinblick auf neue Tarifmodelle, Technologien und Mobilitätsangebote.
- Kreisweite Koordination der übergreifenden Themen zur Weiterentwicklung und zum (emissionsfreien) Ausbau öffentlicher Mobilitätsangebote, der dafür erforderlichen

Infrastrukturen und Schnittstellen durch die kvgOF, um kreisweit einheitliche Standards sicherstellen zu können, und damit zusammenhängend:

- Weiterentwicklung der Kreisverkehrsgesellschaft zu einer Mobilitätsgesellschaft mit spezifischen Aufgaben eines Verkehrsunternehmens, um sowohl von der Bezeichnung her aber auch hinsichtlich der organisatorischen, personell-kapazitativen und finanziellen Ausstattung dem ausgeweitetem Aufgabenspektrum Rechnung zu tragen.
- Prüfung der Gründung und Integration einer Infrastrukturgesellschaft durch die kvgOF, u. a. um die Anforderungen der Antriebswende zu bewältigen.
- Unterstützung von Experimentierräumen, um neue Angebote auch hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit im Kreis Offenbach und zu erzielender Nachfragepotenziale erproben zu können – wie es mit dem Hopper bereits erfolgreich durchgeführt wurde.

6 Diese Projekte und Themen gehen wir an

In diesem Kapitel wird die Maßnahmenkonzeption zu den verschiedenen Handlungsfeldern, dem Querschnittsthema Barrierefreiheit und den Prozessthemen Organisation und Finanzierung im Detail beschrieben. Übergeordnetes Ziel der Maßnahmenkonzeption ist mindestens die Ausgestaltung und Umsetzung der Ziele und Anforderungen an den ÖPNV im Kreis Offenbach entsprechend den Festlegungen des Anforderungsprofils des Nahverkehrsplans.

Die Maßnahmenkonzeption umfasst Projekte und Prüfaufträge:

- Projekte sind konkrete (Planungs-) Vorhaben zur Verbesserung und Weiterentwicklung des multimodalen Mobilitätssystems im Kreis Offenbach, die im Zeitraum von fünf Jahren (2022 – ca. 2027, jedoch abhängig von vergaberechtlichen Laufzeiten ggf. auch nach 2027) umgesetzt werden sollen. Die Umsetzung von Projekten hängt ab insbesondere von der finanziellen Leistungsfähigkeit des Kreises Offenbach. Die konkrete Konzeption der einzelnen Projekte (z. B. Fahrplankonzeption oder Umsetzungsplanung auf Basis des NVP) und insbesondere die damit verbundenen verkehrlichen, infrastrukturellen, betrieblichen und weiteren Wirkungen und die damit einhergehenden finanziellen Wirkungen werden daher jeweils in den Gremien der kvgOF beraten und die Umsetzung der einzelnen Projekte beschlossen.
- Prüfaufträge sind Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht. Dazu können z. B. weitere Nachfrage- und/ oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zählen sowie die Prüfung möglicher umfangreicherer Umsetzungskonzepte und Verknüpfungen mit Linien in benachbarten Verkehrsräumen.

Die Darstellung insbesondere der linienbezogenen Maßnahmen sowie der zeitlich vorgesehenen Umsetzung erfolgt teilraumbezogen im Kapitel 6.9.

6.1 Handlungsfeld Netz und Angebot

Neben den nachfolgend konkret beschriebenen Projekten und Prüfaufträgen mit weiterem Untersuchungsbedarf im Handlungsfeld Netz und Angebot bestehen zum Ausbau des Netzes und Angebotes im SPNV Forderungen und Anregungen des Kreises Offenbach.

6.1.1 Weiterentwicklung des SPNV-Angebots

Im Kapitel 2.1.2 sind die relevanten planerischen Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes im Kreis Offenbach benannt, wie sie im RNVP des RMV dargestellt sind.

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

Fernbahntunnel Frankfurt

Der Kreis Offenbach begrüßt die Planungen des Fernbahntunnels zu Beschleunigung und Kapazitätserweiterung für den Fernverkehr durch den Bau eines Fernbahntunnels mit viergleisiger Station am Frankfurter Hbf., 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 Hbf. sind Kapazitätserweiterungen vorzusehen, die auch die notwendigen neuen Angebote des SPNV berücksichtigen. Der Knoten Hanau Hbf. ist als Verbindung zur ABS/NBS nach Gelnhausen - Fulda und zur ABS nach Aschaffenburg und Würzburg leistungsfähig umzubauen.

Regionaltangente

- Die Planungen zur Führung der RTW bzw. der Bau nach Neu-Isenburg Ost und Dreieich-Buchschlag – Langen sollen fortgesetzt werden.
- Der Kreis 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 im S-Bahntunnel eine leistungsfähige Alternative, um eine Verbindung aus dem mittleren Kreis Offenbach in das Zentrum von Frankfurt auch in solchen Fällen (mit Verknüpfung zum U-Bahnnetz) anbieten zu können.

S-Bahn Rhein-Main und Dreieichbahn

- Die Betriebsqualität der S-Bahnlinie S2 ist auch im Vergleich mit anderen S-Bahnlinien ausgesprochen schlecht. Neben erheblichen Verspätungen kommt es auf der S2 gerade am Linienende in Dietzenbach wegen vorzeitigen Wenden in Offenbach-Ost oder gar in Dietzenbach-Steinberg zu zahlreichen Zugausfällen Der geplante Bau einer zweiten

Bahnsteigkante zur Realisierung von überschlagenen Wenden in Niedernhausen und damit dem Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugumlaufs könnte zu einer erheblichen Stabilisierung der Betriebsqualität der S2 auch am anderen Linienende in Dietzenbach beitragen. Er sollte daher schnellstmöglich realisiert werden. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität (z. B. zweigleisiger Ausbau zwischen Dietzenbach Mitte und Dietzenbach Bahnhof) sowie die Einrichtung einer weiteren S-Bahn-Station in Heusenstamm Süd sind – in Abhängigkeit der Ausbauplanungen Richtung Ober-Roden – zu prüfen.

- Die Untersuchungen zu einer Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der S2 von Dietzenbach über Rödermark-Urberach und Ober-Roden nach Dieburg werden vom Kreis Offenbach sollten zügig durchgeführt werden. Insbesondere für den Richtung Offenbach und Frankfurt Ost schlecht angebundenen Stadtteil Rödermark-Urberach würden sich mit einer solchen Verbindung große Angebotsverbesserungen und Fahrzeitverkürzungen im ÖPNV ergeben. Weiterhin werden in diesem Korridor zusätzliche Siedlungsflächenpotentiale leistungsfähig mit dem ÖPNV erschlossen und an die Oberzentren angebunden. Die untersuchte Verlängerung der S2 über Dieburg hinaus nach Darmstadt Hbf. wird als neue umsteigefreie, leistungsfähige und schnelle Verbindung des mittleren Kreis Offenbach – insbesondere von Dietzenbach und beiden großen Stadtteilen von Rödermark – ins Oberzentrum Darmstadt ausdrücklich begrüßt. Dieses Projekt steht im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Angebotes auf der Dreieichbahn (Verkürzung bis Ober-Roden, wenn die verlängerte S2 die Bedienung nach Dieburg übernimmt, mit gemeinsamer Bedienung des Abschnitts Urberach – Ober-Roden, Elektrifizierung der gesamten Strecke, Anpassung der Bahnsteighöhen auf den Fahrzeugeinsatz der S-Bahn, Einsatz neuer Fahrzeuge).
- 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. Die Realisierung dieser Maßnahme sollte daher mit Nachdruck erfolgen.
- Die Ausschleifung aus der Riedbahn südlich der Station Zeppelinheim zur AirportCity (Terminal 3) für die Bedienung durch die S7 und den RE70 soll weiterverfolgt werden.

Odenwaldbahn

Die Anstrengungen zum Ausbau der Odenwaldbahn (Angebotsausbau, Bahnsteigverlängerungen für den Einsatz längerer Züge, zumindest abschnittsweise Elektrifizierung und Einsatz von lokal emissionsfreien Zügen) sind fortzusetzen, um die bestehenden Kapazitätsengpässe im Netz und Angebot abzubauen und damit für den Ostteil des Kreises Offenbach weitere Verbesserungen im SPNV-Angebot erzielen zu können. Der zweigleisige Ausbau des Abschnitts südlich des Bahnhofs Hainstadt ist für eine Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Betriebs zu prüfen, alternative Finanzierungsmöglichkeiten sind hierfür zu suchen.

Generelle Themen

- Um die benötigten Fahrzeuge im SPNV uneingeschränkt einsatzfähig zu halten, sollen die Kapazitäten für die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge erheblich gesteigert werden.
- Die in den 1990er und 2010er-Jahren modernisierten S-Bahnstationen im Kreis Offenbach sind daraufhin zu überprüfen, ob sie dem aktuellen Standard der Barrierefreiheit entsprechen. Dabei ist zum Beispiel zu berücksichtigen, dass die Stationen entlang der Strecke nach Hanau (1995 in Betrieb genommen) und der Strecke nach Darmstadt (1998 in Betrieb genommen) u.E. über kein taktiles Leitsystem verfügen. Die Bahnhöfe und Haltepunkte sowie deren Umstiegs- und Zustiegswege sind daher, sofern noch nicht umgesetzt, sukzessiv barrierefrei auszubauen. Dabei soll auch das generelle Erscheinungsbild verbessert werden.
- Die Fahrgastinformation (z.B. Wegeführung zu den Bushaltestellen) an Bahnhöfen und Haltepunkten soll verbessert werden. Dabei soll auch der Fahrscheinverkauf an Servicestellen bzw. die Bereitstellung von Fahrscheinautomaten in ausreichender Anzahl geprüft werden.
- Eine Verbesserung der Pünktlichkeit ist anzustreben. Im Verspätungsfall sollen Kunden an den betreffenden Bahnhöfen rechtzeitig und ausreichend informiert werden.

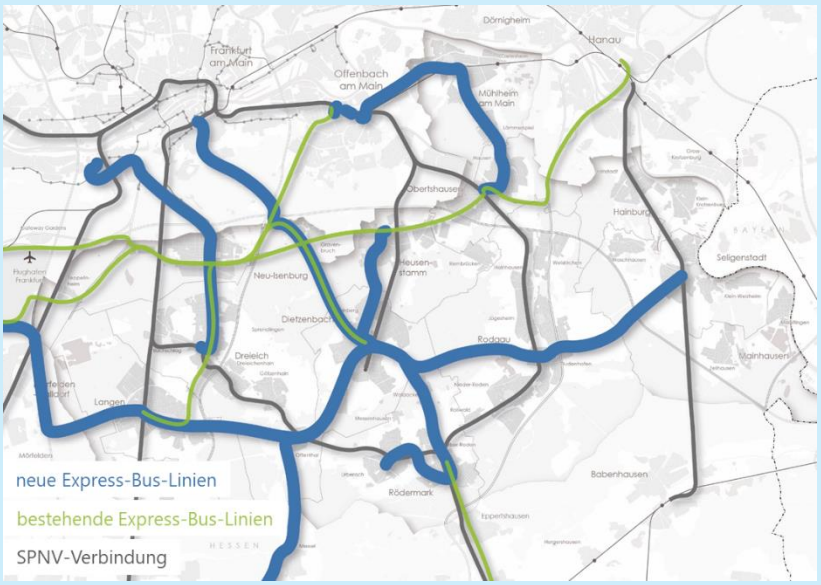
6.1.2 Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV

Im Bereich des straßengebundenen ÖPNV sind folgende Projekte und Prüfaufträge vorgesehen.

6.1.2.1 Projekte im Handlungsfeld Netz und Angebot

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Netz und Angebot“ umfasst folgende Projekte:

Einführung Expressbuslinien im Kreis Offenbach	
Beschreibung	Vorgesehen ist die Einführung von lokalen Expressbuslinien mit • direkter Linienführung, • hoher Reisegeschwindigkeit, • einem Angebot im 30 Min.-Takt montags bis samstags in der Haupt- und Tagesverkehrszeit, • Halt an ausgewählten Haltestellen, bevorzugt mit Mobilitätsstationen ausgestattet, und • Bevorrechtigungen und Beschleunigungsmaßnahmen. Diese Linien sowie die Achsen sollen (neben weiteren) bevorzugt als hochwertiges Bussystem im Kreis Offenbach ausgebaut werden. Die Umsetzung ist vorgesehen für folgende neue X-Bus-Strecken im Kreis Offenbach: • X32: Obertshausen – Mühlheim - Offenbach • X91: Egelsbach – Langen - Dreieich – Neu-Isenburg – Frankfurt Niederrad • X95: (Rödermark-Ober-Roden-) Dietzenbach – Frankfurt Süd

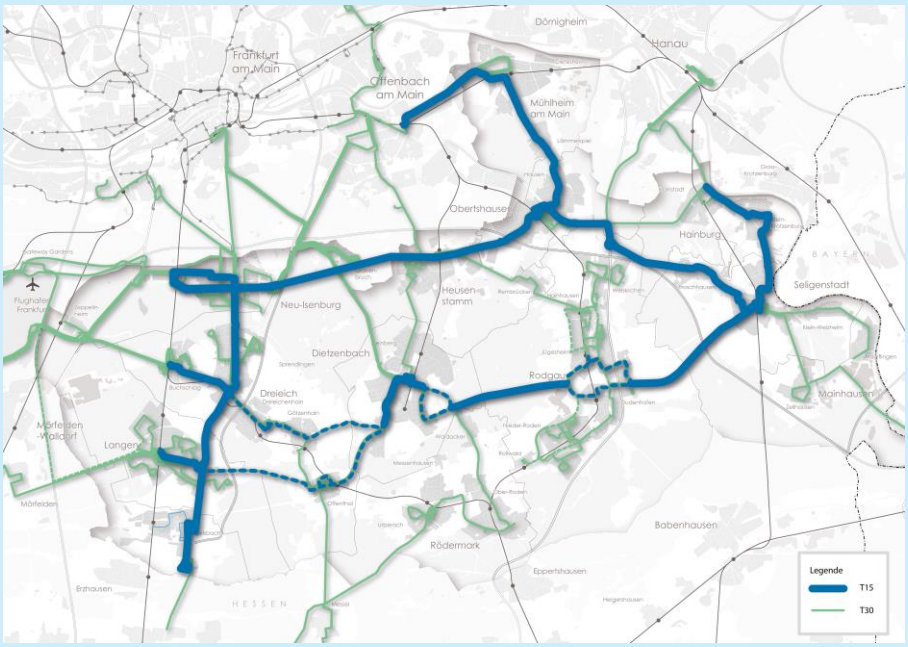
	• X96: (Heusenstamm-) Dietzenbach – Dreieich-Offenthal – Darmstadt • X99: Seligenstadt – Rodgau – Dietzenbach – Dreieich-Offenthal – Langen (-Flughafen T3) 
Weitere betroffene Akteure	• RMV • Benachbarte Aufgabenträger
Bewertung	• Stärkung der Verbindungen zwischen den Kommunen und zu den benachbarten Zentren Frankfurt, Darmstadt und Offenbach durch Einrichtung neuer schneller und umsteigefreier Verbindungen • Stärkung der Beförderungskapazitäten auf den Hauptachsen, um zusätzliche Fahrgäste mit einem attraktiven Angebot befördern zu können
Umsetzung / Hinweise	• Die Einrichtung neuer Angebote muss im Zusammenhang mit vorhandenen Angeboten und bestehenden Ausbauplanungen anderer Verkehrsmittel (z. B. im SPNV) gesehen werden und die Auswirkungen auf Bestandsverkehre sowie bereits in der Detailplanung oder im Bau befindlichen Maßnahmen und den betreffenden Nutzen-Kosten-Untersuchungen betrachtet werden. Denkbar ist auch die Einrichtung neuer Angebote als Vorlaufbetrieb, bis neue Schienenverbindungen oder Schienentrassen umgesetzt werden. Erfahrungsgemäß erfordert die Umsetzung solcher Schienenmaßnahmen einen Zeitraum von häufig 5 bis 15 Jahren oder noch länger, so dass in dieser Phase ein neues Angebot z. B. im Busverkehr bereits sehr gut geeignet ist, deutlich schneller neue Fahrgastgruppen entsprechend der Zielsetzungen des Kreises Offenbach zur Umsetzung der Verkehrswende ansprechen zu können. • Im Rahmen der Umsetzungsplanung ist eine weitere Abstimmung mit dem RMV und den betroffenen Aufgabenträgern zu den möglichen

Auswirkungen auf Bestandsverkehre und vorhandene Planungen zur Einrichtung neuer Angebote, zu Linienführung, Haltepunkten, Finanzierung sowie über die Einrichtung von Stand- bzw. Wendemöglichkeiten vorzunehmen.

- Ferner muss eine Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Haltestellenpositionen an systemrelevanten bestehenden Haltestellen erfolgen.

  Beabsichtigte Umsetzung gemäß Umsetzungsplan, ggf. in Ausbaustufen

Angebotsausweitungen auf Hauptlinien im Kreis Offenbach	
Beschreibung	Die Umsetzung der Angebotsstufe „Standard“ (30 Min.-Takt montags bis samstags in der HVZ und TVZ) und auf nachfrage- und potenzialstarken Strecken der Angebotsstufe „Schwerpunkt“ (15 Min.-Takt montags bis freitags mindestens in der HVZ) ist u. a. auf folgenden Strecken vorgesehen: • Neue Städtelinie im Norden: Neu-Isenburg - Heusenstamm - Obertshausen – Mühlheim – Offenbach Ost (gemeinsames verdichtetes Angebot der Linien X19 und OF-32 zwischen Neu-Isenburg und Obertshausen, der Linien X32 und OF-32 zum 15 Min.-Takt in der HVZ zwischen Obertshausen und Mühlheim sowie der Linien 120 und X32 zum 15 Min.-Takt in der HVZ zwischen Mühlheim und OF-Ost) • Stärkung Kreisquerverbindung: Langen – Dietzenbach – Rodgau (Jügesheim / Dudenhofen) – Seligenstadt (gemeinsames verdichtetes Angebot der Linien X99 und OF-99 auf einzelnen Abschnitten) • Stärkung S-Bahn-/Schienenanbindung im Ostkreis: Seligenstadt – Obertshausen (Verdichtung Linie OF-85 zum 15 Min.-Takt in der HVZ), weiter bis Aschaffenburg im 30 Min.-Takt sowie Stärkung der Verbindung nach Hanau mit Linie OF-87 zum 30 Min.-Takt und damit Verdichtung der Bedienung auf dem Abschnitt Hainburg – Seligenstadt (gemeinsames Angebot der Linien OF-86 und OF-87) • Starke Städteachse im Westen: Integriertes Bedienungsangebot zwischen Egelsbach, Langen, Dreieich und Neu-Isenburg mit (mind.) 15 Min.-Takt auf gemeinsam bedienten Abschnitten der Linien OF-91 und OF-92 sowie X91 und X83 sowie Stärkung der Verbindung zwischen Sprendlingen und S-Bahnhof Dreieich-Buchschlag und weiter Richtung AirportCity Dies umfasst Angebotsausweitungen und Angebotsveränderungen auf folgenden Linien: • OF-32: Bedienung der Hauptachse Neu-Isenburg - Heusenstamm – Obertshausen – Mühlheim im 30 Min.-Takt (Abschnitt Neu-Isenburg – Heusenstamm nur in der HVZ) • OF-85: Bedienung der Hauptachse Obertshausen – Seligenstadt – Aschaffenburg im 30 Min.-Takt sowie Bedienung der Achse Obertshausen – Seligenstadt in der HVZ im 15 Min.-Takt • OF-87: Bedienung der Hauptachse Hanau – Hainburg – Seligenstadt im 30 Min.-Takt • OF-93: Einrichtung der neuen Hauptlinie und Bedienung der Hauptachse Sprendlingen Gewerbegebiet – S-Bahnhof Dreieich-Buchschlag Flughafen Terminal 3 im 30 Min.-Takt; Endpunkt der Linie im Gewerbegebiet Sprendlingen (Max-Planck-Str.); Ziel ist eine durchgängige Linienführung über den S-Bahnhof Buchschlag hinaus, dies ist in Abhängigkeit der Befahrbarkeit der Bahnunterführung und der Fahrzeughöhe zu prüfen • OF-96: Bedienung der Hauptachse Heusenstamm – Dietzenbach im 30 Min.-Takt

	
Weitere betroffene Akteure	• RMV • Benachbarte Aufgabenträger • Fraport
Bewertung	• Stärkung der Verbindungen zwischen den Kommunen und zu den benachbarten Zentren Frankfurt, Darmstadt und Offenbach durch Einrichtung zusätzlicher Fahrtmöglichkeiten • Umsetzung eines einheitlichen Bedienungsangebotes im Kreis Offenbach und damit zu einer verlässlicheren Bedienung für die Fahrgäste (bei Anschlussverlust verringert sich die Wartezeit auf die nächste Fahrtmöglichkeit)
Umsetzung / Hinweise	• Die Einrichtung neuer Angebote muss im Zusammenhang mit vorhandenen Angeboten und bestehenden Ausbauplanungen anderer Verkehrsmittel (z. B. im SPNV) gesehen werden und die Auswirkungen auf Bestandsverkehre sowie bereits in der Detailplanung oder im Bau befindlichen Maßnahmen und den betreffenden Nutzen-Kosten-Untersuchungen betrachtet werden. Denkbar ist auch die Einrichtung neuer Angebote als Vorlaufbetrieb, bis neue Schienenverbindungen oder Schienentrassen umgesetzt werden. Erfahrungsgemäß erfordert die Umsetzung solcher Schienenmaßnahmen einen Zeitraum von häufig 5 bis 15 Jahren oder noch länger, so dass in dieser Phase ein neues Angebot z. B. im Busverkehr bereits sehr gut geeignet ist, deutlich schneller neue Fahrgastgruppen entsprechend der Zielsetzungen des Kreises Offenbach zur Umsetzung der Verkehrswende ansprechen zu können. • Im Rahmen der Umsetzungsplanung ist eine weitere Abstimmung mit dem RMV und den betroffenen Aufgabenträgern zu den möglichen Auswirkungen auf Bestandsverkehre und vorhandene Planungen zur Einrichtung neuer Angebote, zu Linienführung, Haltepunkten, Finanzierung sowie über die Einrichtung von Stand- bzw. Wendemöglichkeiten vorzunehmen.

- Ferner muss eine Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Haltestellenpositionen an systemrelevanten bestehenden Haltestellen erfolgen.
- Beabsichtigte Umsetzung gemäß Umsetzungsplan

Einführung Hopper im gesamten Kreisgebiet	
Beschreibung	Der Hopper-Einsatz in den Kommunen des Kreises Offenbach soll den bestehenden ÖPNV ergänzen und in Teilen auf kommunaler Ebene ersetzen und in Bereichen und Zeiten mit geringer Nachfrage ein attraktives Angebot schaffen. Dabei kann der Hopper zwei Funktionen übernehmen: • Erschließungsangebot: tagsüber Erschließung von Bereichen, die nicht durch Haupt- oder Ortslinien bedient werden mit Ergänzung des bestehenden Angebotes. • Ergänzungsangebot: Der Hopper ergänzt das vorhandene ÖPNV-Angebot in den schwach frequentierten Randzeiten mit teilweisem Ersatz von einzelnen Fahrten; Nachtangebot in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag Es sollen folgende neue Hopper-Angebote geschaffen werden: • Hopper Mühlheim: Erschließungsangebot mit Verdichtung durch V-Linie im Tagesverkehr sowie Ergänzungsangebot in den Randzeiten • Hopper Obertshausen: Erschließungsangebot im Tagesverkehr sowie Ergänzungsangebot in den Randzeiten • Hopper Heusenstamm: Erschließungsangebot im Tagesverkehr sowie Ergänzungsangebot in den Randzeiten • Hopper Dietzenbach: Erschließungsangebot mit Verdichtung durch V-Linie im Tagesverkehr sowie Ergänzungsangebot in den Randzeiten • Hopper Rödermark: Erschließungsangebot mit Verdichtung durch V-Linie im Tagesverkehr sowie Ergänzungsangebot in den Randzeiten • Hopper Neu-Isenburg: innerörtliche Erschließung als Ergänzungsangebot in den Randzeiten • Hopper Dreieich: innerörtliche Erschließung als Ergänzungsangebot in den Randzeiten • Hopper Langen + Egelsbach: innerörtliche Erschließung als Ergänzungsangebot in den Randzeiten • Hopper Rodgau: innerörtliche Erschließung als Ergänzungsangebot in den Randzeiten Das Hopper-Angebot im Ostkreis (Hainburg, Seligenstadt und Mainhausen) mit einem Erschließungsangebot im Tagesverkehr sowie Ergänzungsangebot in den Randzeiten bleibt weiter bestehen. Die neuen Hopper-Angebote (und ggf. neu eingerichtete V-Buslinien) ersetzen zum Teil bestehende Stadtbus- und AST-Verkehre, hierzu zählen: • Linien OF-31, AST-35 und AST.38 in Mühlheim, Obertshausen und Heusenstamm

	• Linien OF-43 und OF-44 in Rodgau • Linien OF-56 und OF-57 in Dietzenbach • Linien OF-66, OF-68 und OF-69 in Dreieich • Linien OF-75, OF-76, OF-77, OF-78 und OF-79 in Langen und Egelsbach
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen (und Stadtwerke) • Benachbarte Aufgabenträger (insb. Hanau)
Bewertung	• Gewinnung neuer Fahrgastpotenziale • Stärkung der innerörtlichen Erschließung und Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV-Angebots • kreisweit einheitlich funktionierendes Angebot und Stärkung der Marke Hopper • Ergänzung durch Verstärker-Linien (V-Buslinien), um ausreichende Kapazitäten in den nachfragestärkeren Zeiten bereitzustellen
Umsetzung / Hinweise	• Die Nachfrage und Akzeptanz der neuen Hopper-Angebote sollten in regelmäßigen Abständen evaluiert werden und das Angebot ggf. angepasst werden • Beabsichtigte Umsetzung gemäß Umsetzungsplan • Im Rahmen der Einführung sind Abstimmungen mit den Kommunen notwendig

Einführung von V-Buslinien	
Beschreibung	Als Ergänzung zum Haupt- Ortslinien- und Hopper-Angebot sollen auf lokalen Achsen mit hoher Nachfrage V-Buslinien (Verstärker-Linien) eingerichtet werden. Diese sollen insbesondere für den Schul- und Pendelverkehre ausreichende Kapazitäten im Linienverkehr (Betrieb i.d.R. mit Standard- oder Gelenkbussen, bei geringerer Fahrgastnachfrage aber auch mit kleineren Fahrzeugen) zur Verfügung stellen. Die Fahrpläne werden auf die Schulanfangs- und -endzeiten sowie auf die Anschlüsse vom/zum SPNV und dem Haupt-Busnetz ausgerichtet. Die ergänzenden Linienführungen der V-Buslinien sollen dabei weitere Siedlungsbereiche neben den Hauptachsen erschließen. Als Bedienungszeiträume können nach Bedarf folgende Zeiträume vorgesehen werden: • 6.30 – 8.30 Uhr, • 12.30 – 14.30 Uhr und • 15.30 – 18.30 Uhr Folgende V-Buslinien werden vorgesehen: • V-32: Schulverkehrsfahrten in Mühlheim (Rote Warte, Dietesheim, Markwald) und Obertshausen und zur Adolf-Reichwein-Schule in Heusenstamm • V-75: Schulverkehrsfahrten in Langen mit Anbindung Neurott • V-79: Schulverkehrsfahrten in Egelsbach mit Anbindung Kammereck an W.-Leuschner-Schule • V-86: Nebenachse Mainflingen – Babenhausen mit Bedienungsangebot im 60 Min.-Takt in der HVZ. • V-95: Schulverkehrsfahrten in Rödermark und nach Heusenstamm • V-96: Schulverkehrsfahrten in Dietzenbach sowie Pendlerfahrten (v.a. Anbindung Hexenberg und Gewerbegebiet Nord) von/zur S-Bahn
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen
Bewertung	• Mit dem Angebot der V-Buslinien werden zusätzliche Kapazitäten in den Spitzenstunden geschaffen. • Der Einsatz der V-Linien ermöglicht auf Schulzeiten und auf Verknüpfungen mit dem SPNV und dem Busangebot auf den Hauptachsen abgestimmte Verbindungen
Umsetzung / Hinweise	• Die Einführung der Linien erfolgt parallel zur Einstellung der betreffenden Stadtverkehre • Beabsichtigte Umsetzung gemäß Umsetzungsplan

- Im Laufe der Einführung sollten Nachfrage und Kundenzufriedenheit evaluiert und das Angebot ggf. angepasst werden

Anpassungen in der Linienführung	
Beschreibung	Auf verschiedenen Linien sind Anpassungen in der Linienführung vorgesehen, um eine bessere Anbindung und Erschließung z. B. von Wohn- und Gewerbegebieten oder eine neue direkte Verbindung zwischen benachbarten Orten und Zielen zu erreichen: • OF-32: Linie wird als Hauptlinie zwischen Heusenstamm, Obertshausen und Mühlheim BF. Nordseite/ Stadtmitte mit direkter Linienführung gestärkt und verkehrt künftig im 30 Min.-Takt, in der HVZ wird auch der Abschnitt Neu-Isenburg – Heusenstamm bedient (in Ergänzung zur Linie X19); die Bedienung der Markwald-Siedlung in Mühlheim wird vom Hopper übernommen; Einzelfahrten übernehmen die Anbindung des DHL Logistikzentrums in Obertshausen • OF-40 (Ortslinie): Verlängerung der Stadtbuslinie bis Rollwald • OF-64: Neuer Endpunkt der Linie am Berliner Ring in Dreieich-Sprendlingen, Linienführung über Sprendlingen Süd und Bahnhof, Bedienung im 30 Min.-Takt; Ziel ist eine durchgängige Linienführung über den S-Bahnhof Buchschlag hinaus, dies ist in Abhängigkeit der Befahrbarkeit der Bahnunterführung und der Fahrzeughöhe zu prüfen • OF-72 (Ortslinie): Anbindung des Neubaugebiets Nordend mit Bedienung zweier neuer Haltestellen • OF-87: Verlängerung des Linienwegs über Hainburg hinaus bis Seligenstadt und Bedienung im 30 Min.-Takt • OF-95: Linienweg Dietzenbach Mitte – Waldacker – Ober-Roden – Urberach mit Weiterführung als X95 nach Frankfurt Südbahnhof • OF-96: Linienweg: Heusenstamm – Dietzenbach Mitte mit Weiterführung als X96 nach Darmstadt Innenstadt (Linienast nach Langen wird von Linie X99 übernommen) • OF-97: Verlängerung der Linie über neues Wohngebiet Rodgau-West und Jügesheim zum neuem Verknüpfungspunkt in Dudenhofen • 120: Bedienung im 30 Min.-Takt zwischen Mühlheim Bf. Nordseite und Offenbach City
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • Benachbarte Aufgabenträger und RMV
Bewertung	• Verbesserung der Erschließungsqualität • Verbesserung der Verbindung zwischen Kommunen
Umsetzung / Hinweise	• Beabsichtigte Umsetzung gemäß Umsetzungsplan

Anpassungen im Bedienungsangebot und in den Bedienungszeiten	
Beschreibung	Neben der Ausweitung des Bedienungsangebotes auf den Linien der Hauptachsen ist auf verschiedenen weiteren Linien eine Verdichtung des Bedienungsangebotes bzw. eine Ausweitung der Bedienungszeiten vorgesehen: • OF-93: Bedienungsangebot Mo-SA in TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt. Integriertes Angebot mit OF-64 zwischen Sprendlingen Mitte und S-Bahnhof Buchschlag zum 15 Min.-Takt • OF-99: Bedienung Abschnitt Seligenstadt – Rodgau nur in der HVZ und SVZ, da neue Linie X99 die Relation Seligenstadt – Rodgau (und weiter nach Dietzenbach – Langen) ebenfalls bedient • 551: Verdichtung des Bedienungsangebots Mo-SA in TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt zwischen Offenbach und Gravenbruch • 653: Verdichtung des Bedienungsangebots Mo-SA in TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt zwischen Neu-Isenburg und Frankfurt Südbahnhof • 662: Verdichtung des Bedienungsangebots Mo-SA in TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt zwischen Mörfelden, Langen und DA-Arheilgen • X 18: Verdichtung des Bedienungsangebots Mo-SA in TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt zwischen Dietzenbach, Neu-Isenburg, Flughafen T3, CargoCitySüd und Walldorf • X64: Verdichtung des Bedienungsangebots Mo-SA in TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt zwischen Obertshausen und Hanau (der Abschnitt Heusenstamm – Obertshausen wird bereits durch die Linie OF-32 verdichtet) • X 74: Verdichtung des Bedienungsangebots Mo-SA in TVZ und HVZ im 60 Min.-Takt zwischen Ober-Roden und Darmstadt (Vorlaufbetrieb S-Bahn-Verlängerung S2) • X 83: Verdichtung des Bedienungsangebots Mo-SA in TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt zwischen Langen und Offenbach
Weitere betroffene Akteure	• RMV • Benachbarte Aufgabenträger
Bewertung	• Verbesserung der Bedienung und Verbindung auf weiteren Relationen im Kreisgebiet sowie zu benachbarten Zentren
Umsetzung / Hinweise	• Beabsichtigte Umsetzung gemäß Umsetzungsplan

Verbesserung und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten	
Beschreibung	Mit der Einführung der Expressbuslinien im Kreis Offenbach und dem Angebotsausbau auf den Hauptachsen werden Umsteigeverbindungen verbessert und häufigere Anschlussmöglichkeiten durch das dichte Zu- und Abbringernetz für die Fahrgäste geschaffen. Zentrale Anschlussknoten mit viertelstündlichen Umstiegsmöglichkeiten von der S-Bahn zum Bus bzw. umgekehrt entstehen dadurch u.a. in Dietzenbach Mitte, in Obertshausen und Neu-Isenburg am S-Bahnhof. Die Infrastruktur an diesen Verknüpfungspunkten wird effizienter genutzt. Durch diese optimierten, systematischen Übergänge innerhalb der verschiedenen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs wird ein „Fahren im System“ erreicht. Gemäß den Festsetzungen des Anforderungsprofils gelten die definierten Umsteigezeiten an den Verknüpfungspunkten. Zur Verbesserung der Übergänge sollen folgende Maßnahmen ergriffen werden: • Nutzung der Echtzeitdaten im Busverkehr für die Umsetzung von Anschlusssicherungsmaßnahmen • Umsetzung eines Konzeptes zur Gewährleistung der Anschlusssicherung an ausgewählten Verknüpfungspunkten zur Sicherstellung des Anschlusses der letzten Fahrtmöglichkeiten eines Betriebstages • Prüfung der Verbesserung von Anschlüssen an relevanten Umsteigepunkten
Weitere betroffene Akteure	• RMV • Verkehrsunternehmen
Bewertung	• Verbesserung der Umstiegs- und Anschlusssituation und damit der Netzwirkung im ÖPNV-System im Kreis Offenbach (und auf den Relationen zu den benachbarten Zentren)
Umsetzung / Hinweise	• Umsetzung bei künftigen Angebotsveränderungen (abhängig von Vergabezeitplänen)

Empfehlungen zu Ortslinien

Die in den Projekten dargestellten Maßnahmen zu den Ortslinien wurden im Vorfeld mit den betreffenden Kommunen in den Regionalkonferenzen abgestimmt und sind als qualifizierte Empfehlungen der kvgOF zu verstehen. Sie sollen den Kommunen als Grundlage für eigene Überlegungen zur etwaigen Anpassung der Ortserschließung dienen.

Die dargestellten Projekte führen zu einem neuen Liniennetz im Kreis Offenbach, das in der nachfolgenden Karte dargestellt ist.

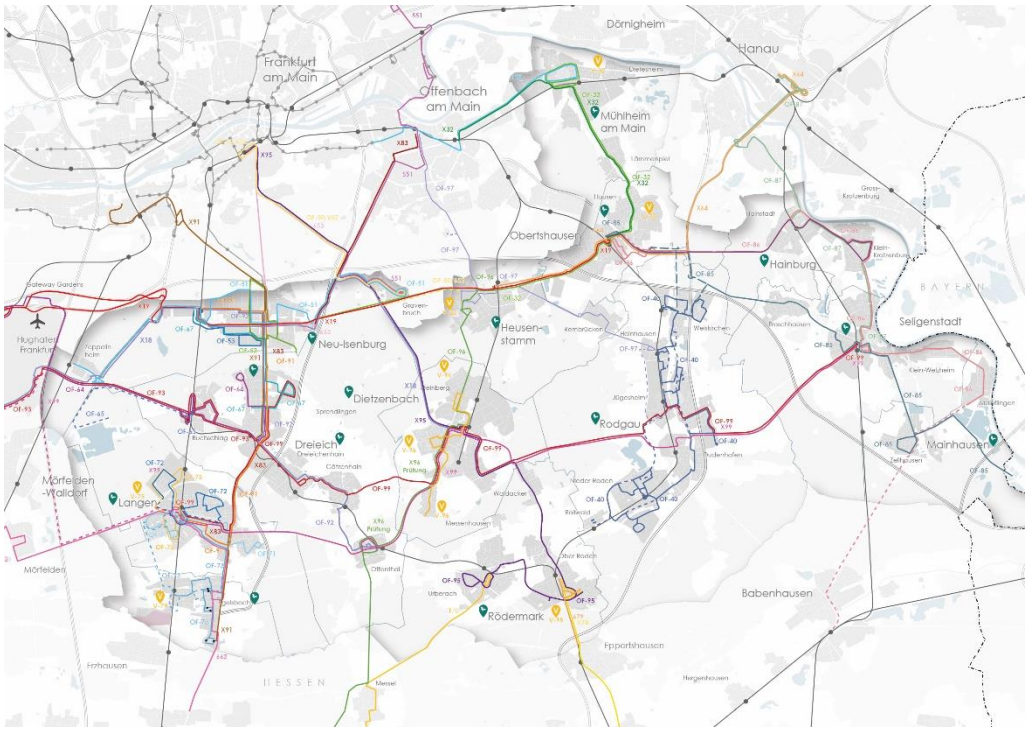


Abbildung 42: Konzept Gesamtdarstellung (die Karten sind in hoher Auflösung im Anhang 1 (Kartenband) zu finden)

6.1.2.2 Prüfaufträge im Handlungsfeld Netz und Angebot

Folgende Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des ÖPNV werden formuliert, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht.

Prüfung des Weiterbetriebs des Hopper über das Jahr 2024 hinaus	
Beschreibung	Der Hopper ist als Pilotprojekt zunächst bis Ende 2024 angelegt und soll bis Sommer 2023 in allen Kommunen des Kreises eingeführt und bis Ende 2024 getestet werden. Die vorliegenden Ergebnisse aus dem Ostkreis sowie die bundesweiten Entwicklungen zur Mobilität deuten darauf hin, dass eine grundsätzlich dauerhafte Implementierung des Hopper als On-Demand-Service und ‚dritte Säule' des ÖPNV – neben dem Linienbus und dem regionalen Bahnverkehr – sinnvoll und nützlich ist. Vor einem Weiterbetrieb des Hopper über das Jahr 2024 hinaus ist zu prüfen, welche Optimierungen für das Jahr 2025 ff hinsichtlich der Angebotszeiten, der Fahrpreise, der Verfügbarkeit und der generellen Wirtschaftlichkeit erforderlich sind. Zudem ist das Zusammenspiel zwischen dem Hopper und den beiden anderen o.g. Säulen des ÖPNV im Kreis Offenbach kontinuierlich zu prüfen und ggf. zu optimieren. Dies betrifft auch die Weiterführung und ggf. Anpassung der Ortslinien in einzelnen Kommunen. Grundlage der Bedienung eines angemessenen und leistungsfähigen ÖPNV sind dabei die Vorgaben und Standards im Kap. 4.1. Mit der Entscheidung Anfang 2024 über einen Weiterbetrieb des Hopper über das Jahr 2025 hinaus ist somit auch eine Weichenstellung über den künftigen Linienbusbetrieb verbunden – sowohl auf kommunaler als auch auf kreisweiter Ebene. Deshalb ist die Prioritätensetzung der Maßnahmen darauf ausgerichtet, dass etwaige Anpassungen und Ausschreibungen im Linienbuskonzept erst nach einer finalen Festlegung zu Art und Ausmaß den künftigen Hopper-Betriebs ab 2025 getroffen werden müssen. Hier sind deshalb in einigen Kommunen die dargestellten ‚Übergangskonzepte' vorgesehen. Lediglich im Ostkreis ist mit der Neuvergabe des Linienbündels LOF Ost bereits mit der Ausschreibung zur Vergabe Ende 2024 eine Festlegung Ende 2023 über den Weiterbetrieb des Hopper erforderlich. Die Verträge mit den Dienstleistern sind auf diesen Zeitpunkt hin ausgerichtet und zunächst bis Ende 2023 befristet, allerdings mit einer Verlängerungsoption für maximal 2 Jahren.
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen

Umsetzung BHLS-System: Detailbetrachtung und Begleitstudien für einzelne geeignete Achsen	
Beschreibung	Auf verschiedenen Hauptachsen im Kreisgebiet sowie zu benachbarten aufkommensstarken Zentren und Zielen verkehren Buslinien bereits im dichten Takt. Maßnahmen zum Angebotsausbau werden im Handlungsfeld Netz und Angebot für eine Reihe von Linien dargestellt. Neben der Verdichtung des Bedienungsangebotes sind jedoch auch betriebliche und infrastrukturelle Maßnahmen erforderlich, insbesondere um den ÖPNV auf seinen Achsen für die Fahrgäste zu beschleunigen. Dies erfordert große Anstrengungen bei der Umsetzung von Bevorrechtigungsmaßnahmen. Damit einher gehen soll die Prüfung, welches Verkehrssystem auf den stark frequentierten Achsen in der Zukunft die bestmögliche Bedienung aus Fahrgastsicht, aber auch aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht erzielen kann. Neben schienengebundenen Verkehrssystemen kann hier auch die Einrichtung hochwertiger Bussysteme (hier BHLS-System genannt) diesen gewünschten Effekt erzielen. Dieser Prüfauftrag umfasst daher die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Detailbetrachtung geeigneter Korridore für die Einrichtung alternativer hochwertiger Verkehrssysteme und die Erarbeitung entsprechender Begleitstudien. Beispielhaft wurde bereits für die Kreisquerverbindung eine solche Untersuchung in den vergangenen Jahren durchgeführt, die zum Ergebnis führte, eine beschleunigte Linie X99 zwischen Seligenstadt, Rodgau, Dietzenbach und Langen einzurichten mit Verlängerung Richtung AirportCity (Terminal 3 im Südbereich). Begleitet werden soll die Umsetzung mit Bevorrechtigungsmaßnahmen entlang der Strecke. Berücksichtigt werden dabei auch Planungen anderer Verkehrsträger in den zu untersuchenden Korridoren, z.B. zur Verlängerung der Straßenbahn entlang der B3-Achse oder zu den projektierten Radschnellwegen in der Rhein-Main-Region.
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger

Prüfung weiterer Angebotsverbesserungen	
Beschreibung	Im Zuge der Erarbeitung des NVP 2022 ff. wurden weitere Anregungen und Hinweise zu Verbesserungen beim Bedienungsangebot, betrieblicher oder infrastruktureller Maßnahmen formuliert, für deren Umsetzung noch weitergehende Erhebungen, Auswertungen und/oder Detailuntersuchungen erforderlich sind: • Einrichtung einer direkten ÖPNV-Verbindung von Langen zum Strandbad am Waldsee • Prüfung eines alternativen Linienwegs zwischen Seligenstadt und Obertshausen unter Vermeidung des stau- und verspätungsanfälligen Streckenabschnitts über den Tannenmühlkreisel; denkbare neue Streckenführungen sind dabei die Führung über Weiskirchen Daimlerstr. – Hauptstr. – Udenhoutstr. – L 3117 oder über eine neue Bustrasse über die Kläranlage und Tannenmühle • Linien OF-64 und OF-93: Prüfung eines auch künftig umsetzbaren Angebotskonzept mit durchgehenden Fahrtmöglichkeiten im Bereich des Bahnüberganges und der Bahnunterführung am S-Bahnhof Dreieich-Buchschlag bei Einsatz von Bussen mit Dachaufbauten • Linie 662: Führung der Linie als Expresslinie zwischen Langen, Egelsbach und weiter nach Darmstadt-Arheilgen mit ausgewählten Halten zur Beschleunigung der Fahrtzeit
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger

Förderung geteilter Mobilitätsangebote (Sharing-Angebote)	
Beschreibung	Entwicklung eines kreisweiten Konzepts für Sharing-Angebote, unterteilt nach Fahrzeugkategorien. In diesem Konzept sollten u. a. folgende Fragen gestellt und geprüft werden: • Welche Standards gelten im Kreis bzgl. des Abstellens der Fahrzeuge? Dabei gilt u. a. zu beachten: Verkehrssicherheit und Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern und Mobilitätseingeschränkten; ggf. Definition von Parkverbotszonen • Welche Standards gelten bzgl. der Fahrzeuge? Dazu sollten u. a. hohe Qualitäts- und Nachhaltigkeitsstandards (für Carsharing z. B. „Blauer Engel“) sowie Langlebigkeit / Recyclebarkeit der Komponenten beachtet werden • Welche Standards bzw. Anforderungen sollen bzgl. der Datenweitergabe an die öffentliche Hand gelten, u. a.

	Nutzungsdaten, Ausleih- und Rückgabeschwerpunkte, Beschwerdeschwerpunkte?
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • Straßenbaulastträger • Ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger

Einrichtung eines Fahrradverleihsystems light	
Beschreibung	Prüfung der Einrichtung eines Fahrradverleihsystems light an S-Bahn-Stationen für die verbesserte Anbindung von Gewerbegebieten. Denkbar ist die Vorhaltung gebrauchter Fahrräder, die in Absprache mit den ortsansässigen Unternehmen beschafft werden. Voraussetzung sind attraktive und sichere Fahrradabstellanlagen sowohl an den Stationen als auch bei den Unternehmen. Die Umsetzung ist im Rahmen der Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement zu prüfen.
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • Ortsansässige Firmen und Unternehmen • Ggf. DB AG

6.2 Handlungsfeld Betrieb

Für die Verbesserung der betrieblichen und infrastrukturellen Bedingungen werden verschiedene Maßnahmen und Prüfaufträge formuliert, die insbesondere Verbesserungen in der Reisezeit für die Fahrgäste, aber auch in der Stabilität des Betriebs und damit der Verlässlichkeit des Fahrplans erreichen sollen.

6.2.1 Projekte im Handlungsfeld Betrieb

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Betrieb“ umfasst folgende Projekte:

Sukzessive Umstellung der Busse auf alternative Antriebe	
Beschreibung	• Gemäß des SaubFahrzeugG müssen die für den Linienverkehr eingesetzten Busse auf emissionsarme/-freie Antriebe umgestellt werden. Im Kreis Offenbach wird dies sukzessive im Zuge der anstehenden Ausschreibungen geschehen (ab 2024). • Aktuell befindet sich der Kreis Offenbach bei der Prüfung und Auswahl, auf welche Antriebsform umgestellt werden wird. Daran hängen weitere Fragestellungen insbesondere in Bezug auf die Infrastruktur zur Ladung oder Betankung der Fahrzeuge (Betriebshöfe, Zwischenladungen bzw. –betankung), aber auch auf Ausschreibungsthemen (Einsatzdauer der Fahrzeuge etc.). Ein Gutachten, welches die Umstellung einer Linie im Kreis (X99) auf Batteriebusse oder Wasserstoffbusse geprüft hat, empfiehlt den Einsatz von Batteriebussen sowie den Ausbau der entsprechenden Ladeinfrastruktur im Depot sowie an Endhaltestellen (Pantographen). • Je nach Entscheidung im Kreis über die Alternative Antriebsform gilt es, sowohl die organisatorischen, die finanziellen als auch die technischen Rahmenbedingungen für das gesamte Kreisgebiet zu konkretisieren.
Weitere betroffene Akteure	• kvgOF, Kreisverwaltung, Kommunen, Stadtwerke
Bewertung	• Zwingend notwendig auf Grund der rechtlichen Rahmenbedingungen
Umsetzung / Hinweise	• Umsetzung sukzessive ab 2024

Umsetzung von ganzheitlichen Busbeschleunigungsprogrammen	
Beschreibung	Zur Verminderung der Verspätungsanfälligkeit und somit zur Stabilisierung des Busbetriebes im Kreis Offenbach sowie auf den Hauptachsen zu den benachbarten Zentren sind Beschleunigungsprogramme umzusetzen. Hierfür wird eine „Task-force Beschleunigung und Bevorrechtigung“ bei der kvgOF eingerichtet, die die erforderlichen Schritte und Arbeiten koordiniert. Handlungsbedarf besteht hier • sowohl aus Sicht der Fahrgäste, die hinsichtlich der Reisezeiten, der Pünktlichkeit und der Anschlussqualität einen attraktiven ÖPNV erwarten, • als auch aus Sicht der Betriebsdurchführung, da (weiter) zunehmende Verlustzeiten die Wirtschaftlichkeit negativ beeinflussen. Der Verzicht auf Beschleunigungsmaßnahmen würde dagegen mittelfristig zu erhöhten Betriebskosten führen, da die Fahrplanzeiten an die zunehmenden Fahrzeiten angepasst werden müssten. Die übliche Strategie der ÖPNV-Bevorrechtigung mit Fokussierung auf Ampelanlagen (LSA - Lichtsignalanlage) gewährleistet eine wirksame Beschleunigung an Knotenpunkten. Verlustzeiten entstehen jedoch nicht nur an den Ampelanlagen, sondern in unterschiedlichster Ausprägung auch an Haltestellen und auf der Strecke. Eine optimal wirksame ÖPNV-Beschleunigung ist in der Konsequenz ganzheitlich anzulegen, d. h. über den klassischen Ansatz der Bevorrechtigung an LSA hinaus. Im Gebiet des Kreises Offenbach soll die Umsetzung in zwei Stufen erfolgen: • kurzfristig: ÖPNV-Beschleunigung auf Schwerpunktstrecken und an Schwerpunktknoten, • mittelfristig: linien- und streckenweise ÖPNV-Beschleunigung zum optimalen Ausschöpfen der Beschleunigungspotenziale. Maßnahmenrepertoire Für die ÖPNV-Beschleunigung steht ein breites Spektrum an wirksamen und bewährten Maßnahmen zur Verfügung. Die Maßnahmen sind ausgerichtet auf die Verminderung bzw. Beseitigung von Verlustzeiten in Folge • interner Störquellen • und externer Störquellen ÖPNV-Sonderfahrstreifen (Busspuren) entfalten die höchste Wirksamkeit zur Verminderung der Behinderungen/ Störungen durch den MIV auf den Streckenführungen. Die Realisierung von Busspuren ist jedoch meist mit längeren Planungs- und Abstimmungsverfahren verbunden, häufig wirken ausgeprägte Akzeptanzprobleme umsetzungshindernd. Sind Busspuren nicht oder nur langfristig realisierbar, sind Lösungen vorzusehen, die in ihrer Wirksamkeit der Bestlösung möglichst nahekommen.

	Als (jedoch nicht gleichwertige) Alternative für die Einrichtung von Busspuren ist die Realisierung der „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ anzusehen. Das Prinzip beruht auf einer temporären Trennung der Verkehrsarten im Verlauf eines Streckenabschnittes mit Mischverkehr Bus/ MIV. Der Bus wird dazu an LSA und Haltestellen (meist als sog. „Busschleusen“) bevorrechtigt und kann anschließend als Pulkführer den nachfolgenden Abschnitt durchfahren. Bei konsequenter Anwendung im Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen (insbesondere Kaphaltestelle in Verbindung mit Busschleusen vor den Knotenpunkten) kann in begrenzten Streckenabschnitten der Bus störungsarm geführt werden. Busspuren bedürfen der Sicherstellung eines störungsfreien Betriebes, d.h. das Befahren und/ oder Beparken durch den MIV und durch Lieferverkehr ist konsequent zu unterbinden. Handlungsansätze sind: • bauliche Trennung zwischen Busspur und MIV-Spuren, • Optimierung der Ein- und Ausfahrten, insbesondere durch Signalisierung, • Abbau der Behinderungen durch widerrechtlich auf den Busspuren parkende und haltende Fahrzeuge (z.B. Halteverbote, Einrichtung von [ggf. temporären] Ladezonen, bauliche Abtrennung der Bussonderfahrstreifen). Erarbeitung, Abstimmung und Umsetzung von Busbeschleunigungsprogrammen Für die möglichst umfassende und wirksame Realisierung der Busbeschleunigung in Form von linien- oder strecken-/korridorbezogenen Busbeschleunigungsprogrammen sollten erfahrungsgemäß drei Jahre für • die Planung, • die Abstimmung, • die Fördermittelbeantragung, • die Klärung der Finanzierung, • die Ausschreibung der Leistungen • und konkrete Realisierung eingeplant werden.
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • Straßenbaulastträger • Ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger
Bewertung	• Forcierung der Bemühungen, den ÖPNV mittels Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsprogrammen attraktiver zu machen • Stärkung der koordinierenden, unterstützenden und umsetzenden Rolle der kvgOF
Umsetzung / Hinweise	• Umsetzung ab dem Jahr 2022

Koordination und Qualitätssicherung von Beschleunigungsmaßnahmen	
Beschreibung	Die Umsetzung von Busbeschleunigungsprogrammen bedarf eines intensiven Abstimmungsprozesses mit verschiedenen Partnern, neben den Verkehrsunternehmen sind dies insbesondere die Städte und Gemeinden sowie die staatlichen Straßenbauämter. Eine landkreisweite Koordinierung der Busbeschleunigung „aus einer Hand“ ist hierzu von hoher Bedeutung. Der messbare Erfolg von Beschleunigungsprogrammen hängt unmittelbar mit der anhaltenden Wirksamkeit zusammen. Dies betrifft sowohl die Sicherung der Funktionsfähigkeit der Busvorrangschaltungen an den LSA als auch die Einhaltung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen. Die Funktionsfähigkeit der Anlagen und Maßnahmen muss ständig überprüft sowie die Qualität gesichert werden. Dazu ist die Implementierung eines kontinuierlichen Qualitätsmanagementsystems unverzichtbar. Das Qualitätsmanagementsystem sollte folgende Bausteine umfassen: • Schaffung einer zentralen, koordinierenden Stelle bei der kvgOF • permanente und systematische Erfassung von Störungen durch das Fahrpersonal und die Leitstellen (standardisierte Störungsmeldung), • zentrale Datenbank zur Erfassung aller Störungen und zur Dokumentation des Bearbeitungsstands der Störungsbehebung (Zugänglichkeit für alle Beteiligte) • Jour-Fixe der Beteiligten • zentral koordinierte Störungsanalyse mit Störungsbehebung (laufende Optimierung) Insbesondere die ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen stellt, sowohl in der Projektierung und Umsetzung wie aber auch in der Qualitätssicherung, einen technologisch anspruchsvollen und arbeitsintensiven Prozess dar, der einen wesentlichen Einfluss auf die Nachhaltigkeit der Busbeschleunigung sowie durch die Minimierung der (Ziel-)Konflikte des Verkehrsablaufes auf die Akzeptanz der ÖPNV-Bevorrechtigung insgesamt hat. Als Voraussetzung für die Umsetzung weiterer Beschleunigungsprojekte im Kreis Offenbach gilt die Schaffung einer Leitungs- und Koordinierungseinheit bei der kvgOF. Diese soll in Form einer personellen Ressource die Koordinierung, Leitung und Sicherstellung der nachhaltigen Wirksamkeit in der „Kümmerer-Funktion“ qualitativ und quantitativ übernehmen.

Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • Straßenbaulastträger • Verkehrsunternehmen • Ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger
Bewertung	• Verbesserung der Qualitätskontrolle bereits eingeführter Maßnahmen zur Beschleunigung und Bevorrechtigung
Umsetzung / Hinweise	• Umsetzung ab dem Jahr 2022

Sicherstellung sanitärer Einrichtungen für das Fahrpersonal	
Beschreibung	• Aufgrund der unzureichenden Toiletteninfrastruktur sind an allen Endhaltestellen und großen Verknüpfungspunkten sind für das Fahrpersonal sanitäre Einrichtungen gemäß den Standards (vgl. Kapitel 4) sicherzustellen. • Die genaue Standortfestlegung sowie die Festlegung der des jeweilig einzusetzenden WC-Container-Typs erfolgt in Abstimmung mit den Kommunen bzw. Straßenbaulastträger. • Abstimmung zwischen Aufgabenträger und Kommune über die Aufgabenverteilung (Finanzierung, Errichtung (Tiefbau), Reinigung)
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • Straßenbaulastträger • Verkehrsunternehmen • Ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger
Bewertung	• Verbesserung der Bedingungen für das Fahrpersonal
Umsetzung / Hinweise	• Sukzessive in den Jahren 2022 – 2024 sowie bei Veränderungen im Liniennetz

Flächendeckender Einsatz eines Fahrgastzählsystems und Reporting	
Beschreibung	• Alle auf den Linien im Kreis Offenbach eingesetzten Fahrzeuge sollen mit automatischen Fahrgastzählsystemen ausgestattet werden • Ermittlung der relevanten Nachfragedaten für die Analyse der Nutzung und Planung der Verkehre • Erstellung einer Datengrundlage für das Reporting und eine Erfolgsmessung von Maßnahmen im NVP und zur Ableitung von Anpassungen und Veränderungen im Netz und Angebot
Weitere betroffene Akteure	• Verkehrsunternehmen • Ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger
Bewertung	• Verbesserung des Datenmanagements
Umsetzung / Hinweise	• Sukzessive bei den kommenden Vergabeverfahren bis zum Jahr 2027

Kreisweites Datenmanagement	
Beschreibung	Erstellung eines Konzepts sowie Aufbau eines effizienten Datenmanagements, welches folgende Anforderungen erfüllen muss: • Bestimmung der zu erfassenden Daten (z. B. infrastrukturelle Bestandsdaten, Verkehrs- und Nachfragendaten, sozialdemografische Daten, ggf. auch Pünktlichkeit, Auslastung, Fahrkartenverkauf, P+R-Daten, B+R-Daten) und deren Datenqualität (u. a. Übertragbarkeit, verarbeitbar) sowie jeweils deren Auswertungsform und Visualisierung sowie der jeweiligen Voraussetzungen (u. a. Datenschnittstellen) • Bestimmung der Institutionen, welche die Daten erfassen und aufbereiten sowie Bestimmung der Institution, die das Datenmanagement koordiniert • Bestimmung der Daten sowie deren Form, die Dritten zur Verfügung gestellt werden sowie Zeitpunkte und Art und Weise der Übertragung der Daten • Bestimmung der Aufgaben für das zentrale Datenmanagement und für Reportings (Qualitätsberichte) • Aufbau einer Datenbank sowie eines Datenmanagementsystems, u. a. zur Erfassung von Auslastungsdaten bei der kvgOF • Kreisweite Bereitstellung der Daten
Weitere betroffene Akteure	• Institutionen und Planungsträger im Kreis Offenbach und in der Region, die über entsprechend relevante Daten verfügen • Ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger
Bewertung	• Verbesserung der Datengrundlagen für künftige Planungen, Auswertungen, Qualitätsmessungen und -bewertungen
Umsetzung / Hinweise	• Sukzessive in den Jahren 2022 – 2024

6.2.2 Prüfaufträge im Handlungsfeld Betrieb

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Betrieb“ umfasst folgende Prüfaufträge:

Prüfung der verbesserten Fahrradmitnahme im ÖPNV	
Beschreibung	Geprüft werden sollen Möglichkeiten, in Bussen und Bahnen ein Fahrrad (auch Pedelecs) verlässlich mitnehmen zu können. Die Prüfung muss die Anforderungen an eine sichere Beförderung, auch bei einer starken Belegung der Fahrzeuge durch Fahrgäste, beinhalten. Denkbar ist die Nutzung weiterer Flächen in der S-Bahn sowie die Mitführung von Fahrradkoffern oder Fahrradanhängern bei Bussen oder die Einrichtung größerer Mehrzweckabteile in Gelenkbussen. Die Auswirkungen auf eine möglichst schnelle Beförderung der Fahrgäste insgesamt und einen störungsfreien Betrieb sowie die Sicherheit beim Verladen der Fahrräder müssen dabei betrachtet werden.
Weitere betroffene Akteure	• Verkehrsunternehmen • RMV

6.3 Handlungsfeld Infrastruktur

6.3.1 Projekte im Handlungsfeld Infrastruktur

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Infrastruktur“ umfasst folgende Projekte:

Pflege Haltestellenkataster	
Beschreibung	Das bestehende Haltestellenkataster der kvgOF dient der Bestandserfassung aller Haltestellen im Kreis Offenbach. Das Haltestellenkataster bietet die Grundlage für einen Maßnahmenplan zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur – insbesondere der Barrierefreiheit. Die systematische und flächendeckende Erfassung der Ausstattungsmerkmale wird kontinuierlich fortgesetzt, neue oder sich in der Lage veränderte Haltestellen werden fortlaufend aktualisiert. Die Daten ließen in eine umfassendere Mobilitätsdatenbank ein. Bei Veränderungen an Haltestellen (z.B. in Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau) übermitteln die Baulastträger (i.d.R. Städte und Gemeinden) der kvgOF entsprechende Informationen, um das Haltestellenkataster aktuell zu halten.
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • Straßenbaulastträger • Ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger
Bewertung	• Verbesserung der Datengrundlagen für künftige infrastrukturelle Maßnahmen und die Umsetzung der Barrierefreiheit
Umsetzung / Hinweise	• Sukzessive in den Jahren 2022 – 2024

Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüpfungspunkten	
Beschreibung	Die Verbesserung der Ausstattungsmerkmale an Haltestellen und Verknüpfungspunkten wird sukzessive auf der Grundlage der im NVP formulierten Anforderungen vorgenommen. Grundlage hierzu sind die Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau (Programm zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen entsprechend den Standards im Anforderungsprofil) sowie zur Verbesserung der Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität. Maßnahmen sind z. B. • Begrünung der Wartehallen • Kälte- und Wärmeschutz in den Warteräumen, beheizte Sitzflächen, ggf. in Kombination mit Solarpanels auf den Dächern • qualitativer Ausbau der Haltestellen nicht nur an den Verknüpfungspunkten, sondern auch im Außenbereich • Prüfung und Einsatz von Systemen der dynamischen Fahrgastinformation, die in einem wirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen • Umsetzung der Haltestellen-Standards an allen Haltestellen (insbesondere dort, wo ein zeitnaher barrierefreier Umbau nicht erfolgt)
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • Straßenbaulastträger • Ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger
Bewertung	• Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten
Umsetzung / Hinweise	• Sukzessive in den Jahren 2022 – 2024

Einrichtung von Mobilitätsstationen	
Beschreibung	• Prüfung der vorgenommenen Kategorisierung für Mobilitätsstationen für den Kreis Offenbach (vgl. Kapitel 5) • Gemäß der Kategorisierung der Mobilitätsstationen Ausbau der dort benannten Haltestellen und Verknüpfungspunkte (siehe nachfolgende Übersicht) • Planung und Errichtung einer zentralen Mobilitätsstation in Dietzenbach im Kreuzungspunkt der Buslinien mit Ladeinfrastruktur • Einrichtung von mindestens je einer Mobilitätsstation in den Kommunen mit zentralen Haltestellen und / oder S-Bahnhöfen • Benennung und Prüfung weiterer haltestellenbezogenen und planerisch sinnvollen Standorte für Mobilitätsstationen durch die kvgOF in Abstimmung mit den Kommunen • Aufbau einer Dachmarke für Mobilitätsstationen mit der Definition einheitlicher Standards, koordiniert durch die kvgOF • Prüfung, ob Zuständigkeit z. B. für die Koordination von Planungsprozessen, Förderung etc. für die Mobilitätsstationen von den Kommunen an die kvgOF übergehen kann • Integration von B+R-Anlagen in das Konzept der Mobilitätsstationen
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • Straßenbaulastträger • Ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger
Bewertung	• Verbesserung der multimodalen Schnittstellen im Kreisgebiet
Umsetzung / Hinweise	• Sukzessive in den Jahren 2022 – 2024

	Verknüpfungs-punkt	Mobilitätsstationen				
	Standard	Mini	Basis	Komfort	Extra	Extra-plus
Dietzen-bach	Rathaus		Dietzenbach Bf.	Dietzenbach Bf. Mitte		
	Waldorfschule		Dietzenbach Bf. Steinberg			
	Ernst-Reuter-Schule					

	Verknüpfungs-punkt	Mobilitätsstationen				
	Standard	Mini	Basis	Komfort	Extra	Extra-plus
	Waldackerkreuzung (neu)					
	Forsthaus					
Dreieich	Sprendlingen Am Hirschsprung	Sprendlingen Bürgerhaus	Dreieich-Sprendlingen	Dreieich-Buchschlag		
	Götzenhain Goethering	Sprendlingen Süd / Hainer Chaussee	Dreieich-Dreieichenhain			
	Offenthal In der Quelle		Dreieich-Götzenhain			
Egelsbach	Am Bachgrund		Egelsbach Bf.			
Hainburg	Klein-Krotzenburg Platz der Rep.		Hainburg-Hainstadt Bf.			
Heusenstamm	Wiesenbornweg					
	Alte Line					
	Theodor-Heuss-Str					
	Bastenwald			Heusenstamm Bf.		
Langen	Ludwig-Erk-Schule	Langen Darmstädter Str.	Langen Flugsicherung		Langen Bf.	
	Mörfelder Landstr.	Langen Lutherplatz				
Mainhausen	Mainflingen Bürgerhaus					
	Mainflingen Ketteler Str					
	Zellhausen Wiesenstr.					
	Zellhausen Keilmannplatz		Mainhausen-Zellhausen			
Mühlheim	Mühlheim Am Anger					
	Lämmerspiel Rathaus		Mühlheim Dietesheim	Mühlheim Bf.		
Neu-Isenburg	Neuhöfer Str.	Neu-Isenburg Isenburgzentrum Süd	Neu-Isenburg Zeppelinheim Bf.	Neu-Isenburg Bf.		

	Verknüpfungs-punkt	Mobilitätsstationen				
	Standard	Mini	Basis	Komfort	Extra	Extra-plus
	Forsthaus	Neu-Isenburg Isenburgzen-trum West		Neu-Isenburg Gewerbegebiet Ost (neu - RTW)		
	Herzogstr.					
	Stadthaus					
	Stadtwerke					
Oberts-hausen	Hausen Marktplatz					
	Obertshausen Vogelsbergstr.			Obertshausen Bf.		
Rodgau	VGP-Park (neu)		Rodgau-Nieder-Roden Bf.	Rodgau-Jügesheim Bf.		
			Rodgau-Weiskirchen Bf.	Rodgau-Dudenhofen Bf.		
			Rodgau-Hainhausen Bf.			
			Rodgau-Rollwald Bf.			
Röder-mark	Ober-Roden Siedlung Breidert	Rödermark-Waldacker		Rödermark-Ober-Roden Bf.		
	Ober-Roden Friedhof			Rödermark-Uberach Bf.		
Seligen-stadt	Seligenstadt Niederfeld					
	Seligenstadt Trieler Ring			Seligenstadt Bf.		

schwarz=Bestand; blau = neue Standorte; (neu)= neue Haltestelle notwendig

P+R-Anlagen	
Beschreibung	• Aufbau einer einheitlichen Datenerfassung durch den Aufgabenträger zur Bewertung der Anlagen (Auslastung über den Tag, Ankunft/Abfahrt der Nutzer, Dauer des Aufenthaltes, Dauerparker) • Analyse des Nutzerverhaltens für weitere Ausbau-/ Neubauvorhaben • Abgestimmte Einbindung der Daten in regionale Plattformen • Bereitstellung der Daten und Begleitung von kommunalen Entscheidungen • Abgleich mit Entwicklungen im ÖPNV • Prüfung und Festlegung eines Gebührenmodells im Abgleich mit den Gebühren der B+R-Anlagen mit dem Ziel einer Vereinheitlichung oder Ausrichtung zugunsten B+R-Anlagen • Stellen von Förderanträgen
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • Straßenbaulastträger • Ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger
Bewertung	• Verbesserung der multimodalen Schnittstellen im Kreisgebiet
Umsetzung / Hinweise	• Sukzessive in den Jahren 2022 – 2024

B+R-Anlagen	
Beschreibung	• Ausstattung aller benannten / geeigneten Mobilitätsstationen, Verknüpfungspunkte und Haltestellen mit B+R-Anlagen (Abstellanlagen, Boxen, Garage, Parkhaus) • Einbindung der B+R-Anlagen in die bestehende Buchungsplattform des Aufgabenträgers • Aufbau einer eigenen Webseite für Anlagen im Kreis Offenbach • Prüfung der Weiterentwicklung/Integration in eine App • Prüfung der Einbindung in die Plattform RMVPlus • Prüfung Technische Weiterentwicklung des Zugangsmechanismus mittels eTicket oder Kundenkarte (ggf. Rabatte) • Erstellung eines Vermarktungskonzepts • Überprüfung der Gebühren von B+R-Anlagen mit dem Ziel einer Vereinheitlichung mit P+R-Anlagen und Ausrichtung zugunsten B+R-Anlagen
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • Straßenbaulastträger • Ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger
Bewertung	• Verbesserung der multimodalen Schnittstellen im Kreisgebiet
Umsetzung / Hinweise	• Sukzessive in den Jahren 2022 – 2024

6.3.2 Prüfaufträge im Handlungsfeld Infrastruktur

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Infrastruktur“ umfasst folgende Prüfaufträge:

Prüfung von infrastrukturellen Aus- und Umbauten für die Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV	
Beschreibung	Die Umsetzungsbilanz des NVP 2016 ff. zeigt, dass im Kreis Offenbach nur sehr wenige infrastrukturellen Aus- und Umbauten in den vergangenen Jahren umgesetzt wurden, die zu einer Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV geführt haben. Ein weiterer Angebotsausbau ist daher mit entsprechenden Ausbaumaßnahmen zu verknüpfen, da sich sonst die Verspätungsanfälligkeit im ÖPNV weiter erhöht und damit die Reise mit dem ÖPNV für die Fahrgäste zunehmend unattraktiver und unzuverlässiger wird. Geprüft werden soll an verschiedenen bereits bekannten neuralgischen Abschnitten und Standorten im Kreis Offenbach, mit welchen Maßnahmen eine spürbare Verbesserung der Zuverlässigkeit der Befahrung und der Fahrzeit für den ÖPNV erreicht werden kann. Damit sind nicht nur Vorteile für den Fahrgast, sondern auch betriebliche Effekte (insbesondere ein zuverlässiger und effizienter Fahrzeugeinsatz) verbunden. Nach derzeitigem Stand sollen für folgende Abschnitte bzw. Standorte Aus- und Umbaumaßnahmen geprüft werden: • Tannenmühlkreisel: Prüfung eines alternativen Linienwegs zwischen Seligenstadt und Obertshausen unter Vermeidung des stau- und verspätungsanfälligen Streckenabschnitts über den Tannenmühlkreisel; denkbare neue Streckenführungen sind dabei die Führung über Weiskirchen Daimlerstr. – Hauptstr. – Udenhoutstr. – L 3117 oder über eine neue Bustrasse über die Kläranlage und Tannenmühle • Abschluss der Prüfung und Festlegung der Alternativen bis Anfang 2023 als Vorbereitung der Ausschreibung für die Buslinien im Ostkreis
Weitere betroffene Akteure	• Straßenbaulastträger • Kommunen • Verkehrsunternehmen • RMV

Prüfung von innovativen multimodalen Anschlüssen und Netzschlüssen für die verbesserte Anbindung der ersten und letzten Meile	
Beschreibung	Neben den Maßnahmen zum Angebots- und Infrastrukturausbau im ÖPNV ist die Verbesserung multimodaler Reiseketten eine wichtige Voraussetzung, weitere Menschen für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu gewinnen. Geprüft werden soll an ausgewählten Beispielrelationen, in welcher Form neue verknüpfte Angebote und (kleinere) infrastrukturelle Maßnahmen zu einer verbesserten Anbindung aufkommensstarker Ziele (z.B. Arbeitsplatzstandorte, Freizeitziele, Einkaufszentren, Bildungsstandorte und weitere) führen und die multimodale Reisekette mit Bus und Bahn und ergänzenden Mobilitätsangeboten stärken können. Nach derzeitigem Stand sollen für folgende Relationen entsprechende Umsetzungsmöglichkeiten geprüft werden: • ScooterLane Neu-Isenburg: Einrichtung einer gesicherten und vom MIV weitgehend getrennten Trasse zwischen dem S-Bahnhof Neu-Isenburg und dem Gewerbegebiet südlich der Carl-Ulrich-Straße • Leihrad Gewerbegebiet Dietzenbach: Einrichtung eines Bike+Ride-Angebotes mit Leihfahrrädern in Zusammenarbeit mit ortsansässigen Unternehmen und Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement
Weitere betroffene Akteure	• Straßenbaulastträger • Kommunen • Firmen und Unternehmen vor Ort • Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen

6.4 Handlungsfeld Service

6.4.1 Projekte im Handlungsfeld Service

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Service“ umfasst folgende Projekte:

Maßnahmen im Bereich Vertrieb, Tarif, Kundenservice, Marketing	
Beschreibung	• Prüfung der Einrichtung einer weiteren „Vertriebsstelle plus“ • Zentrale Beschaffung der Vertriebstechnik durch den Aufgabenträger • Verbesserung der Einbindung in die RMV-App • Kontinuierliche Schulung des Fahr- und Vertriebspersonals (Service-, Angebots- und Tarifschulung, auch über ÖPNV-Fragen hinaus) • Vermittlung von geeigneten Tarif- und Fahrkartenmodellen in den RMV-Gremien. • Zielgruppengerechte Kommunikation von neuen Tarifen. • Vermittlung Ziele und Maßnahmen des NVP über verschiedene Medien • Einstellung des Fahrplanbuchs • Personelle Verstärkung für Pflege und der Social-Media-Kommunikation zur Verbesserung der Präsenz auf diesen Kanälen, des Marketings und der Imagepflege • Teilnahme und Unterstützung von regionalen Veranstaltungen und Veröffentlichungen
Weitere betroffene Akteure	• RMV
Bewertung	• Verbesserter Kundenservice • Mehr Öffentlichkeit für die kvgOF – kvgOF bewerben • Verbesserte digitale Angebote und VermittlungVerbesserte Schulungen für Fahr- und Vertriebspersonal • Attraktivere Gestaltung von aktuellen und potenziellen neuen Vertriebsstellen für
Umsetzung / Hinweise	• Fortlaufende Umsetzung ab dem Jahr 2022

Mobilitätsmanagement	
Beschreibung	Die bereits durchgeführten Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement im Kreis Offenbach werden weiter ausgebaut und intensiviert. Betriebliches Mobilitätsmanagement • Fortführung der Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement • Ermittlung Einbindung relevanter Grundlagendaten in Mobilitätsdatenbank zur Analyse (insbesondere unter planerischen Gesichtspunkten) • Fortführung des Austauschs im lokalen/regionalen Netzwerk • Prüfung, ob für neue Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmer an einem Standort ein Schnupperticket (z.B. für vier Wochen) die kostenfreie Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote eingeführt werden kann Schulisches Mobilitätsmanagement • Fortführung der Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement • Quartalsweise Schulungs- und Informationsangebote für die Zielgruppen Schüler und Senioren. Entwicklung von Schulungs- und Informationsangeboten für Mobilitätseingeschränkte und Neubürger inkl. Schulungsmaterialien (Filme, Werbe- und Schulungsmaterialien) • Prüfung Einrichtung eines Runden Tisches Schülerverkehr mit Schulleitern, um planerische Aspekte und Kapazitäten besser koordinieren und austauschen zu können
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen und Schulen • Firmen und Unternehmen • Wohnungsbaugesellschaften • IHK, ivm
Bewertung	• Verbesserung der Information zu den vorhandenen Nutzungsmöglichkeiten im ÖPNV und den multimodalen Mobilitätsangeboten • Verbesserte Datengrundlage zur Bewertung von planerischem Angebot und Maßnahmen • Verbesserte Kommunikation zwischen Beteiligten • Bessere Beratung von Firmen und Unternehmen
Umsetzung / Hinweise	• Fortlaufende Umsetzung ab dem Jahr 2022 • Die Stärkung des Mobilitätsmanagements benötigt ausreichende personelle und finanzielle Kapazitäten bei der kvgOF

6.4.2 Prüfaufträge im Handlungsfeld Service

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Service“ umfasst folgende Prüfaufträge:

Einrichtung einer multimodalen Mobilitätskarte/ App	
Beschreibung	Geprüft werden soll die Einführung einer multimodalen Mobilitätskarte/ App, mit der aller öffentlichen Mobilitätsangebote im Kreis Offenbach (und ggf. darüber hinaus) genutzt werden können (z. B. ÖPNV, Sharingangebote, Bike+Ride- und Park+Ride-Plätze) Verbunden sein soll diese multimodale Buchungsmöglichkeiten mit durchgehenden Tarifangeboten/Flatrate für die Nutzung der multimodalen Reisekette
Weitere betroffene Akteure	• RMV • Anbieter multimodaler Mobilitätsangebote

Entwicklung einer Mobilitätsplattform Kreis Offenbach	
Beschreibung	Mit der Zunahme von Mobilitätsangeboten und Mobilitätsanbietern nimmt auch die Zahl der zur Verfügung stehenden Informationsangebote stetig zu. Die wichtigen Informationen zu Fahrtangeboten von Bus und Bahn, Bike+Ride-Standorte, die Buchung des Hopper-Angebotes, die aktuelle Verkehrsbelastung von stauanfälligen Straßenabschnitten, die Auslastung von Park+Ride-Angeboten oder Informationen zu aktuellen Verspätungen oder Baumaßnahmen sind auf unterschiedlichen Webseiten und in verschiedenen Apps einzelner Anbieter zu finden. Daneben finden sich Informationen z.B. zu den Zielsetzungen der kvgOF, des Kreises Offenbach, des RMV, des Planungsverbandes oder der Kommunen auf den jeweiligen Webseiten der Institutionen, sind aber häufig nicht aufeinander verlinkt, nicht immer aktuell und widersprechen sich womöglich auch in ihren inhaltlichen Aussagen. Geprüft werden soll die Einrichtung einer Mobilitätsplattform für den Kreis Offenbach als • zentrale Informations- Auskunfts- und Buchungsplattform für alle Mobilitätsangebote im Kreisgebiet (und ggf. darüber hinaus), aber auch als • Austausch- und Beteiligungsplattform für die Bürgerinnen und Bürger, um sich z. B. über das Leitbild des Kreises zur Mobilitätsentwicklung, über den aktuellen NVP (und den Umsetzungsstand einzelner Maßnahmen) und konkrete

	Umsetzungsprojekte und Planungen (wie z. B. zur Einführung einer Straßenbahn im Westkreis oder der Einführung von Expressbuslinien auf der Kreisquerverbindung) informieren zu können sowie • als Schnittstelle zu weiteren Datenplattformen und Anbietern von relevanten Planungs-, Angebots- und Nachfragedaten. Als zentrale Schalt- und Koordinierungsstelle sollte hier die kvgOF alle wichtigen Daten und Informationen bündeln.
Weitere betroffene Akteure	• Kommunen • RMV • Planungsinstitutionen der Region

6.5 Querschnittsthema Barrierefreiheit

6.5.1 Projekte im Querschnittsthema Barrierefreiheit

Das Maßnahmenkonzept im Querschnittsthema „Barrierefreiheit“ umfasst folgende Projekte:

Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	
Beschreibung	• Alle Haltestellen im Untersuchungsraum werden in einem Haltestellenkataster aufgenommen und gepflegt. • Alle Haltestellen werden entsprechend den Ausstattungsmerkmalen und Kategorien im Anforderungsprofil zugeordnet. • Entsprechend der Haltestellenkategorisierung und der Anforderungen an die barrierefreie Umsetzung (Standards im Anforderungsprofil) wird der barrierefreie Haltestellenausbau vorgenommen. Der von der kvgOF entwickelte Leitfaden zur Herstellung der Barrierefreiheit findet Anwendung. Die aktuelle Umsetzungsliste ist im Anhang dargestellt. • Hierbei wird deutlich welche Haltestellen in welchen Zeiträumen vollständig barrierefrei hergestellt werden sollen/können. • Beim barrierefreien Ausbau sind die Anforderungen im Zwei-Sinne-Prinzip umzusetzen. • Die vollständige Barrierefreiheit beim Haltestellenausbau soll bis zum Jahr 2028 abgeschlossen sein (100% der Haltestellen abzüglich der Ausnahmen).

	• Der barrierefreie Umbau soll anhand der ermittelten Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen schrittweise erfolgen.
Weitere betroffene Akteure	• Straßenbaulastträger • Kommunen
Bewertung	• verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen • Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG • Optimierung der Umsteigesituation • Beschleunigung des Fahrgastwechsels
Umsetzung / Hinweise	• laufend

Barrierefreie Fahrgastinformationen	
Beschreibung	Im Rahmen der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV, gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation. Barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt, an Haltestellen sowie im Fahrzeug muss für alle Gruppen bereitgestellt werden, jedoch sind insbesondere bei physischen Fahrplanmedien ggf. alternative Instrumente zu nutzen): • Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten): zwei der drei Sinne sollen angesprochen werden • Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache, entspiegelt • Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplantabellen (Piktogramm, ob jeweilige Fahrt barrierefrei bzw. nicht barrierefrei angeboten wird) • Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV ("Barrierefreie Informationstechnik Verordnung") (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile) • Mit der Digitalisierung werden zur Erlangung der vollständigen Barrierefreiheit weitere Hilfsmittel nutzbar werden. Unter Beachtung der Möglichkeiten und des aktuellen Stands der Technik sind weitere Instrumente (beispielsweise Apps mit Ansagen, Orientierungshilfen über Blindenstock…) im Zusammenspiel mit den Leistungen des ÖPNVs zu fördern
Weitere betroffene Akteure	• Straßenbaulastträger • Kommunen
Bewertung	• verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen • Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG • Optimierung der Umsteigesituation • Beschleunigung des Fahrgastwechsels
Umsetzung / Hinweise	• laufend

Schulung Fahrpersonal (Schwerpunkt Barrierefreiheit)	
Beschreibung	Im Rahmen der Beteiligung von Verbänden zum Thema Barrierefreiheit wurde deutlich, dass das Fahrpersonal im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen weiterhin geschult werden muss. Daher sollen Aktivitäten, wie der Dialogprozess (Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Behindertenverbände) in regelmäßigen Abständen wiederholt werden, um Defizite festzustellen und aufzulösen. Das Fahrpersonal muss zur korrekten Anwendung der technischen Einrichtungen der Fahrzeuge wie Rampenbedienung, das punktgenaue Anfahren an die vorgesehenen Einstiegs-/Aufmerksamkeitsfelder für Blinde und Sehbehinderte sowie das möglichst nahe Heranfahren an die Hochborde oder auch an die noch nicht erhöhten Bordsteine geschult und hingewiesen sein, um Unfällen vorzubeugen. Das Fahrpersonal muss darauf achten, dass Ansagen und Anzeigen der Haltestellen mit den Örtlichkeiten übereinstimmen, um Seh- und Hörbehinderten sowie Ortsfremden die Orientierung zu ermöglichen. • Entsprechende Schulungen sind in regelmäßigen Abständen durchzuführen. Die Verkehrsunternehmen sind hierfür verantwortlich.
Weitere betroffene Akteure	• Verkehrsunternehmen
Bewertung	• verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen • Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG • Optimierung der Umsteigesituation • Beschleunigung des Fahrgastwechsels
Umsetzung / Hinweise	• laufend

6.5.2 Prüfaufträge im Querschnittsthema Barrierefreiheit

Das Maßnahmenkonzept im Querschnittsthema „Barrierefreiheit“ umfasst folgende Prüfaufträge:

Mobilitätstraining für Seniorinnen und Senioren sowie mobilitätseingeschränkte Personen	
Beschreibung	Ein Mobilitätstraining für Senioreninnen und Senioren sowie für mobilitätseingeschränkte Personen soll im Kreis Offenbach angeboten werden. Dieses Training ist auf die Bedürfnisse älterer Nutzer im Allgemeinen ausgerichtet, behandelt aber auch die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Menschen. Neben dem kostenlosen Training mit speziell ausgebildetem Personal wird auch eine seniorengerecht gestaltete Broschüren ausgegeben, sodass auch im Nachhinein Bestandteile des Trainings selbstständig wiederholt oder nachgelesen werden können. Ziel des Trainings ist die Sicherung der Mobilität im Alter – auch ohne Pkw. Unsicherheiten und Berührungsängste mit dem für einige Nutzer fremden ÖPNV sollen dadurch abgebaut und gleichzeitig Lust auf Entdeckungsfahrten in der Region gemacht werden. Als Multiplikator und Kooperationspartner werden u.a. Seniorenbeiräte mit einbezogen.
Weitere betroffene Akteure	• Verkehrsunternehmen • Kommunen
Bewertung	• verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen • Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG • Optimierung der Umsteigesituation • Beschleunigung des Fahrgastwechsels
Umsetzung / Hinweise	• laufend

6.6 Prozessthema Organisation: Prozesse und Zuständigkeiten

Die Herausforderungen an das künftige Mobilitätsangebot im Kreis Offenbach erfordern eine Erweiterung der bereits im NVP 2016 ff. formulierten Zielsetzungen und Anforderungen, wie in den zuvor dargestellten Kapiteln bereits formuliert.

Eine erfolgreiche Umsetzung der genannten Zielsetzungen verlangt deutlich umfangreichere Anstrengungen in der Konzeption, Planung und Abstimmung der einzelnen Maßnahmen und Themenfelder als bisher. Neben den kreisangehörigen Städten und Gemeinden, Straßenbaulastträgern, Planungsinstitutionen und dem RMV sind zahlreiche weitere Akteure im Kreis Offenbach und darüber hinaus einzubinden und zu koordinieren.

Der Kreis Offenbach sieht die Zuständigkeit dieser Aufgaben bei der kvgOF.

Die kvgOF hat bereits in den vergangenen Jahren in ihrer Funktion als lokale Nahverkehrsorganisation für den Kreis koordinierende (Management-) Aufgaben auch für kreisangehörige Kommunen wahrgenommen. Diese koordinierende und prozesssteuernde Funktion soll die kvgOF künftig stärker wahrnehmen, um Kompetenzen und Knowhow zu allen Fragen des öffentlichen Mobilitätsangebotes mehr als bislang in einer Hand zu bündeln und die Effizienz der Abläufe und Strukturen zu optimieren.

Für das die genannten Handlungsfelder unterstützende und begleitende Prozessthema „Organisation“ sind daher Entscheidungen zu wichtigen Veränderungen in den Prozessen und Zuständigkeiten der kvgOF vorzunehmen:

kvgOF als Mobilitätsdienstleister und Weiterentwicklung zu einer Mobilitätsgesellschaft

Um die in diesem NVP benannten Anforderungen und Aufgaben erfolgreich umsetzen zu können, ist das Kompetenz- und Aufgabenportfolio der kvgOF zu erweitern. Wichtige Themen sind hier:

- Koordinierung kreisweiter Standards und Projekte (u. a. Mobilitätsstationen, Einbinden von Mobilitätsangeboten in Tarif- und Vertriebssystem sowie ins Marketing),
- Planung / Entwicklung von Beschleunigungsmaßnahmen (kreisweit einheitlich),
- Radverkehrsplanung im Zusammenhang mit baulichen Planungen/Maßnahmen
- Betrieb Fahrradabstellanlagen und Fahrradverleihsystem,
- Kreisweites Daten- und Mobilitätsmanagement und Aufbau einer Mobilitätsplattform,
- Haltestellenmanagement, Haltestellenkataster …
- Verkehrslenkung allg., d. h. Bündelung und Koordinierung aller Planungen im Straßenbereich

Zu prüfen ist die Weiterentwicklung der kvgOF zu einer Mobilitätsgesellschaft inklusive der Übernahme von spezifischen Aufgaben eines Verkehrsunternehmens, die künftig neben der Rolle der lokalen Nahverkehrsorganisation auch weitere Aufgaben in der Planung, Umsetzung und dem Betrieb z. B. von Serviceangeboten im Mobilitätsbereich für den Kreis Offenbach und den kreisangehörigen Kommunen anbietet.

Im Zuge der Einführung des Hopper auch in den übrigen Kreisteilen, aber auch mit der Einführung alternativer Antriebe im Kreisgebiet ergeben sich weitere Aufgabenfelder, die eine Mobilitätsgesellschaft des Kreises Offenbach wahrnehmen kann:

Aufgabe einer Betriebs- und Infrastrukturgesellschaft

- Umsetzung des Migrationskonzeptes zur Umstellung des ÖPNV-Systems auf alternative Antriebe, Koordinierung der anstehenden Arbeiten und der Vielzahl an Akteuren
- Errichtung notwendiger Infrastruktur (u. a. Bau neuer Betriebshöfe und Stationen mit Lade- und/oder Tankinfrastruktur)
- Unterstützung bei Förderanträgen
- Weitere mögliche Aufgaben sind z. B. der Betrieb von Park+Ride-Anlagen und Bike+Ride-Anlagen oder einer Fahrzeugbereitstellungsgesellschaft, die Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern Fahrzeuge für den ÖPNV und den Hopper zur Verfügung stellt und wartet

Aufgaben einer kreisweiten Betriebsleitstelle

Definition, Prüfung und Umsetzung einer Einrichtung einer Verkehrsunternehmen-übergreifenden zentralen Verkehrsleitstelle, die u. a. folgende Aufgaben hätte:

- Laufende Überwachung der Betriebsdurchführung
- Automatische Pünktlichkeitserfassung
- Unternehmens- und verkehrsmittelübergreifende Anschlusssicherung
- Betrieb dynamischer Fahrgastinformations-Anzeigen

Die technisch-betrieblichen Grundlagen sind mit Umsetzung einer Harmonisierung der fahrzeugseitigen technischen Infrastruktur (GPS-System, Drucker etc.) und der entsprechenden Software bei der kvgOF (‚IVU-System') bereits gegeben. Die Durchführung dieser Aufgaben bei der kvgOF erfordert eine Neufestlegung der bislang festgelegten Kompetenzen und Zuständigkeiten sowie eine Ausweitung der personellen Kapazitäten zur Betreuung dieser Leitstelle. Hier sind ggf. Synergien zwischen dem Busbetrieb und dem Hopper-Betrieb zu berücksichtigen.

6.7 Prozessthema Finanzierung: Prozesse und Zuständigkeiten

Die in den Handlungsfeldern dargestellten Projekte insbesondere zum Ausbau des Angebotes im Kreis Offenbach führen zu einer deutlichen Leistungsausweitung und damit zu deutlich höheren Kosten im Vergleich zum aktuellen Stand. Auch die Umsetzung von Projekten der weiteren Handlungsfelder wird zu weiteren erheblichen Finanzierungsbedarfen führen.

Die Entscheidungen zur Weiterentwicklung der Organisation der kvgOF zu einer Mobilitätsgesellschaft, ggf. mit weiteren Aufgaben einer Betriebs- und Infrastrukturgesellschaft und dem Aufbau einer kreisweiten Betriebsleitstelle, erfordern eine gezielte Anpassung des Personaltableaus hinsichtlich Anzahl und Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Damit einhergehen muss eine am neuen Aufgabenspektrum ausgerichtete ausreichende Finanzierung der neuen Mobilitätsgesellschaft.

Zur künftigen Finanzierung des Angebotsausbaus im Kreis Offenbach, der Projekte zur Verbesserung des Betriebs, der Infrastruktur und des Services sowie zur Weiterentwicklung der kvgOF zu einer Mobilitätsgesellschaft sind (neben der Eruierung und Wahrnehmung von Fördermöglichkeiten aus Bundes- und Landesebene) alternative Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen. Die kvgOF wird hierzu zusammen mit dem Kreis Offenbach (und mit ebenfalls betroffenen benachbarten Aufgabenträgern) Verhandlungen mit dem Land Hessen führen und sich für eine deutlich verbesserte finanzielle Ausstattung der Aufgabenträger einsetzen.

6.8 Bewertung und Wirkung

6.8.1 Verkehrliche Bewertung

Der ÖPNV soll als integraler Bestandteil des Verkehrssystems im Kreis Offenbach wesentlich dazu beitragen, die Standortqualität zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region – Einwohner wie auch Gäste – zu befriedigen. Dazu gehört auch eine Alternative zum MIV anzubieten, um die Verkehrsproblematiken im Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main anzugehen. Im Mittelpunkt steht dabei das Ziel einer ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltigen Abwicklung des Verkehrs im Kreis Offenbach. Dies beinhaltet einen effizienten Einsatz der finanziellen Mittel und der sonstigen Ressourcen, die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen sowie den Schutz von Mensch und Umwelt vor negativen Folgewirkungen des Verkehrs.

Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten. Auf den Hauptkorridoren, auf denen hohe Marktpotenziale ausschöpfbar sind, soll der ÖPNV konsequent in seiner Attraktivität gepflegt und verbessert werden. Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit des ÖPNV für die Menschen. Sie bezieht sich auf das Fahrplanangebot, die Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen sowie der eingesetzten Fahrzeuge, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf leicht verständliche und transparente Informationen über das Angebot.

Mit den dargestellten Handlungsfeldern der Maßnahmenkonzeption, insbesondere den konkreten Maßnahmen im Bereich Netz und Angebot sowie Infrastruktur und Betrieb und der Bearbeitung der weiteren Handlungsfelder, werden die formulierten Ziele in den kommenden Jahren umgesetzt.

Die wesentlichen verkehrlichen Wirkungen im gesamten Kreis Offenbach durch die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes des NVP 2022 ff. sind:

- Einrichtung neuer und direkter Verbindungen durch Expressbusse
- Angebotsausbau auf den Linien der Hauptachsen und weiterer Relationen
- Beschleunigung der ÖPNV-Verbindungen
- Einführung des Hopper in allen Kreisteilen
- Verbesserung der Bedienungsangebote im Abend- und Nachtverkehr sowie am Wochenende
- Steigerung der Zuverlässigkeit der Angebote und der Anschlüsse
- Verbesserung des Zugangs und der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen
- Verbesserung der Fahrgastinformation und des Vertriebsangebotes

Darüber hinaus werden verkehrliche Wirkungen auch durch die Umsetzung von Maßnahmen in den übrigen Handlungsfeldern erwartet.

Abschätzung der Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption

Für die Abschätzung der Fahrgastnachfrage wird die Wirkung der Umsetzung der in den einzelnen Handlungsfeldern benannten Maßnahmen berücksichtigt. Die Prüfaufträge in den einzelnen Handlungsfeldern werden hier nicht bewertet, da für deren Umsetzung noch weitere Untersuchungen erforderlich sind und daher die verkehrlichen Auswirkungen und Veränderungen in der Fahrgastnachfrage zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös abgeschätzt werden können.

Verbesserungen im ÖPNV-Angebot führen zu einer Steigerung der Fahrgastnachfrage und damit auch der Einnahmen. Wesentliche Angebotsverbesserungen werden durch nachfolgende Maßnahmen erwartet:

- Einrichtung von Expressbuslinien
- Verdichtung des Bedienungsangebotes auf einen durchgängigen 30 Minutentakt sowie in der Hauptverkehrszeit auf einen 15 Minuten-Takt auf den nachfragestarken Hauptlinien bzw. in Überlagerung durch Linien auf nachfragestarken Abschnitten
- Eine verbesserte Erreichbarkeit auch der Gebiete abseits der Hauptachsen durch die Einführung des Hopper in allen Kommunen, damit auch Verbesserung der Anbindung in den frühen Morgenstunden wie in den späten Abend- bzw. Nachtstunden und am Wochenende.
- Weitere Maßnahmen, die eine verbesserte Fahrtenhäufigkeit, Anbindung oder Erschließung beinhalten.
- Die Beschleunigung des ÖPNV-Angebots zur Stabilisierung und Verkürzung der Reisezeiten (auch mit Vorteilen gegenüber dem MIV).
- Eine Vielzahl von begleitenden Maßnahmen (in den Bereichen Infrastruktur, Marketing, Mobilitätsmanagement, Fahrgastinformation usw.).

Für die Abschätzung der Fahrgastveränderungen werden bei den einzelnen Maßnahmen (bei verschiedenen Maßnahmen werden die Auswirkungen auf mehrere Linien gemeinsam betrachtet) die Veränderungen des ÖPNV-Angebotes mittels Analogieschluss mit den Auswirkungen ähnlicher Veränderungen im Kreis Offenbach in der Vergangenheit sowie mit Auswirkungen in anderen Verkehrsräumen bewertet.

Die größten Zuwächse in der Fahrgastnachfrage sind dabei bei den relevanten Angebotsverbesserungen in der Hauptverkehrszeit bei Verkehren mit Ausrichtung auf die benachbarten Zentren bzw. die Verknüpfungspunkte zum SPNV sowie bei einer deutlich verbesserten Anbindung von wichtigen Arbeitsplatzstandorten zu erwarten.

Die Stärkung der schnellen Relationen im Kreisgebiet sowie nach Frankfurt, Darmstadt und Offenbach sowie zur AirportCity führen erfahrungsgemäß dort zu größeren Zuwächsen in der Fahrgastnachfrage, wo schnellere Verbindungen im Busverkehr im Vergleich mit den bisherigen Fahrwegen insbesondere über die S-Bahn-Strecken entstehen.

Im Frühjahr 2022 ist die Fahrgastnachfrage im Vergleich zur Zeit vor Beginn der Pandemie noch längst nicht wieder auf dem gleichen Stand wie im Winter 2019/2020. Wichtiges Ziel bleibt zunächst, Fahrgäste wiederzugewinnen, die aus Angst vor einer Ansteckung oder aber aufgrund eines (z. B. durch verstärktes Arbeiten im Homeoffice) nicht mehr passendem Tarifangebot dem ÖPNV fernbleiben. Dies wird nach Einschätzungen der Verkehrsbranche

nach Abklingen der aktuellen Inzidenzzahlen sicherlich noch ein bis zwei Jahre in Anspruch nehmen. Eine Abschätzung der künftigen Fahrgastnachfrage durch die Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen insbesondere im Bereich des Handlungsfeldes Netz und Angebot ist daher nur mit großen Unsicherheiten möglich.

Basierend auf den Fahrgastzahlen vor Pandemiebeginn wird eine Steigerung der Gesamtnachfrage im ÖPNV (ohne S-Bahn) im Kreis Offenbach um ca. 15-25 % geschätzt bei Umsetzung der gesamten Maßnahmenkonzeption.

Zu berücksichtigen ist, dass Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch Angebotsverbesserungen erst nach einer ausreichenden Erprobungsphase und umfangreichen Informations- und Marketingmaßnahmen zu erwarten sind.

6.8.2 Finanzielle Wirkungen der Maßnahmenkonzeption

Abschätzung der Veränderungen der Betriebsleistung und des finanziellen Aufwandes im ÖPNV

Für die Abschätzung der erforderlichen Betriebskostenzuschüsse werden die ermittelten Leistungsveränderungen sowie die Abschätzung der Veränderung der Einnahmesituation zugrunde gelegt.

Die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Netz und Angebot führt zu Leistungsveränderungen auf den einzelnen Linien, bezogen auf die derzeit im Kreis Offenbach verkehrenden Leistungen und Fahrplankilometer.

	Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]
Expressbuslinien	+ 1.900.000 km
davon Anteil im Kreis Offenbach	+ 1.300.000 km
Angebotsverdichtung Hauptachsen	+ 1.000.000 km
davon Anteil im Kreis Offenbach	+ 800.000 km
Angebotsverbesserungen auf Linien des RMV	+ 600.000 km
davon Anteil im Kreis Offenbach	+ 200.000 km
Weitere Angebotsverbesserungen	+ 1.000.000 km
davon Anteil im Kreis Offenbach	+ 900.000 km
Summe Gesamt	+ 4.500.000 km
davon Anteil im Kreis Offenbach	+ 3.200.000 km

Tabelle 15: Abschätzung Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption Busverkehr

Insgesamt werden für die Maßnahmen (für derzeit lokale und regionale Linien jeweils auf der gesamten Linienlänge und damit auch mit Streckenanteilen bei benachbarten

Aufgabenträgern) Mehrleistungen in Höhe von rund 4,5 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr ermittelt. Der Anteil dieser Mehrleistungen auf dem Gebiet des Kreises Offenbach liegt bei rund 75% und somit bei ca. 3,2 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr.

Unter Annahme durchschnittlicher Kilometerkostensätze für Buslinienverkehre (4,00 Euro/km) wird durch die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption eine Steigerung der Betriebskosten in Höhe von rund 18 Mio. Euro pro Jahr im Busverkehr für die Gesamtleistung abgeschätzt, für den Anteil auf dem Gebiet des Kreises Offenbach von rund 12,8 Mio. Euro pro Jahr (die Annahme erfolgt auf der Grundlage pauschalierter Kostensätze für den gesamten Kreis). Diese Werte berücksichtigen noch keine gegengerechneten Einnahmen.

Für die vollständige Ausweitung des Hopper-Angebotes im Kreis Offenbach werden Aufwendungen für externe Dienstleistungen und Fahrzeuge in einem höheren 7-stelligen EURO-Bereich abgeschätzt. Die Einnahmenseite ist in hohem Maße vom Umgang des RMV mit den Tarifen und der Einnahmenzuscheidung des On-Demand-Verkehrs abhängig.

Für die Umsetzung der Maßnahmen bei den Expressbus-Linien sowie auf regionalen Linien sind Abstimmungen mit dem RMV und den benachbarten Gebietskörperschaften über eine Mitfinanzierung zu führen. Eine Priorisierung der Maßnahmen ist in Kapitel 6.10 dargestellt.

Die vorgenannten Angaben sind als Richtwerte bzw. Größenordnung zu verstehen und stellen keine Preise dar, wie sie durch Verkehrsunternehmen kalkuliert werden. Veränderungen der Fahrzeugumläufe und der Fahrpersonaleinsätze, die in der Bearbeitungstiefe des NVP nicht ermittelbar sind, können zu abweichenden Preisen und damit auch Kosten führen. Ferner sind beispielsweise Leistungen in der Hauptverkehrszeit in der Regel mit deutlich höheren Kosten als in übrigen Zeiten verbunden. Darüber hinaus hängt die Umsetzung von Maßnahmen ab von der Leistungsfähigkeit des Kreises Offenbach. Die konkrete Fahrplankonzeption (Umsetzungsplanung auf Basis des NVP) wird daher jeweils im Aufsichtsrat der kvgOF beraten und beschlossen.

Abschätzung der erforderlichen Betriebskostenzuschüsse

Aus den erwarteten Mehrkosten für den ÖPNV-Betrieb (ohne Investitionskosten) im Busverkehr und einem abgeschätzten durchschnittlichen Kostendeckungsgrad von ca. 40 bis 50% können die erforderlichen Betriebskostenzuschüsse nach Umsetzung des kompletten Maßnahmenkonzeptes ermittelt werden.

Abschätzung Steigerung Betriebskosten im Kreis Offenbach im Busverkehr	+ 12,8 Mio. Euro/ Jahr
Abschätzung Steigerung Betriebskostenzuschuss im Kreis Offenbach im Busverkehr (nach Umsetzung des kompletten Maßnahmenkonzeptes)	+ 6,4 Mio. bis 7,7 Euro/ Jahr
hinzu kommen Aufwendungen für die vollständige Ausweitung des Hopper-Angebotes im Kreisgebiet	

Tabelle 16: Abschätzung Betriebskosten und Betriebskostenzuschuss

Abschätzung der Kosten für die Umstellung auf alternative Antriebe

Die Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe führen in einer ersten Abschätzung zu Mehrkosten von rund 1,00 Euro/km gegenüber den aktuellen Kilometerkostensätzen im Dieselbetrieb (aktuell ca. 4,00 Euro/km).

Bei einer Elektrifizierung aller ca. 150 Busse wird die Einrichtung mehrerer Betriebshöfe mit Lademöglichkeiten im Kreisgebiet für Elektrobusse erforderlich sein. Genaue Anzahl und Dimension steht in Abhängigkeit der tatsächlich auszuschreibenden Elektrobusse. Für die Einrichtung mehrere Betriebshöfe mit Lademöglichkeiten im Kreisgebiet für Elektrobusse wird aus vorliegenden Erfahrungswerten heraus mit Kosten in Höhe von rund 300.000 Euro/Bus zu rechnen sein. Die Einbeziehung lokaler Partner ist hierbei sinnvoll, um Synergien mit weiteren Anwendungsfällen zu nutzen.

Durch die frühzeitige und gezielte Nutzung von Förderprogrammen ist eine Reduzierung der Kosten (nur Investitionen, nicht Betrieb) möglich (ausreichendes Fördermittelvolumen und erfolgreiche Beantragung vorausgesetzt): Fahrzeuge bis zu 80 % der Investitionsmehrkosten, Lade- und Betankungsinfrastruktur bis zu 40 % der Investitionskosten, Studien/Analysen zum Einsatz von E-Bussen bis zu 50 %.

Abschätzung der Investitionskosten

Die Städte und Gemeinden des Kreises Offenbach planen Investitionsmaßnahmen in den kommenden Jahren. Hierzu zählt insbesondere der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen. Für die weiteren Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen entsprechend den Standards im Anforderungsprofil kann noch keine Kostenabschätzung erfolgen. Hierfür muss zunächst eine Detail- (Vorentwurfs-) Planung der einzelnen Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte vorgenommen werden. Jedoch können als pauschaler Richtwert Ausbaukosten von ca. 30.000 bis 60.000 Euro pro Halteposition angenommen werden. Der barrierefreie Ausbau von 492 Haltepositionen (größtenteils in Zuständigkeit der Kommunen) würde damit rund 30 Mio. Euro kosten.

Für die Investitionsplanung erfolgt eine jährliche Abfrage der vorgesehenen Planungen der Städte und Gemeinden durch die kvgOF.

Für die in den Kapiteln 6.3.1 ff. beschriebenen investiven Infrastrukturüberlegungen können innerhalb des NVP keine Abschätzungen zu den Kosten angestellt werden. Hierfür sind weitere Detailuntersuchungen notwendig und zum Teil bereits in Arbeit.

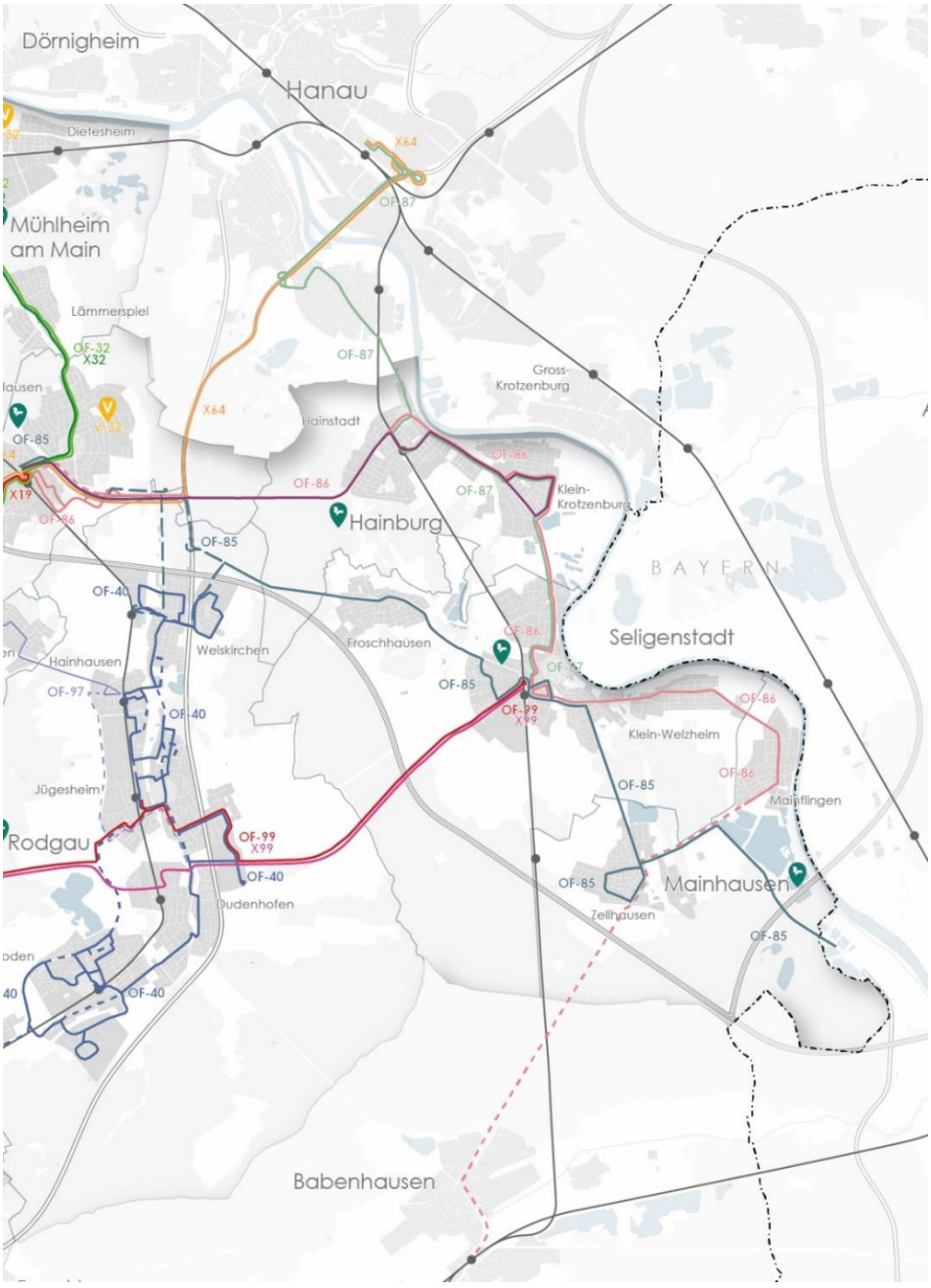
Weitere Kosten

Für die weiteren Maßnahmen und Prüfaufträge außerhalb des Handlungsfeldes Netz und Angebot sind zusätzliche Planungs-, Verwaltungs-, Personal-, Marketing- sowie Infrastrukturkosten zur Umsetzung des NVP notwendig.

6.9 Teilraumbezogene Darstellung der Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Angebot und Linienbündelung

6.9.1 Teilraum Ost

Teilraum Ost: Übersichtskarte



Teilraum Ost: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
OF-40	Ortslinie im Stadtverkehr Rodgau: Weiskirchen – Hainhausen – Jügesheim – Dudenhofen – Nieder-Roden
Maßnahme	■ Anpassung des Bedienungsangebotes: Verlängerung der Stadtbuslinie bis Rollwald ■ Angebot Mo-Fr in TVZ und HVZ im T30 ■ Ergänzung durch Hopper
OF-43	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper
OF-44	Linie entfällt
Maßnahme	Ersatz durch Hopper
OF-85	Hauptachse Obertshausen – Seligenstadt – Mainhausen - Aschaffenburg
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt zwischen Obertshausen und Aschaffenburg, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt ■ Verdichtung zum 15 Min.-Takt in der HVZ zwischen Obertshausen und Seligenstadt ■ Zusammenlegung des Angebotes mit der Linie 58 ■ Anschlussstern Obertshausen: Ausrichtung am S-Bahnhof Obertshausen auf die S1 von/nach Offenbach und Ober-Roden
Prüfung	■ Linienweg über Weiskirchen Daimlerstr. – Hauptstr. – Udenhoutstr. – L 3117 oder über neue Bustrasse Kläranlage/Tannenmühle
OF-86	Hauptachse Obertshausen – Hainburg – Seligenstadt - Mainflingen
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt ■ Beibehaltung der heutigen Taktlage ■ Infrastrukturelle Anpassung am Tannenmühlkreisel erforderlich ■ Ausrichtung am S-Bahnhof Obertshausen auf die S1 von/nach Offenbach
V-86	Nebenachse Mainflingen - Babenhausen

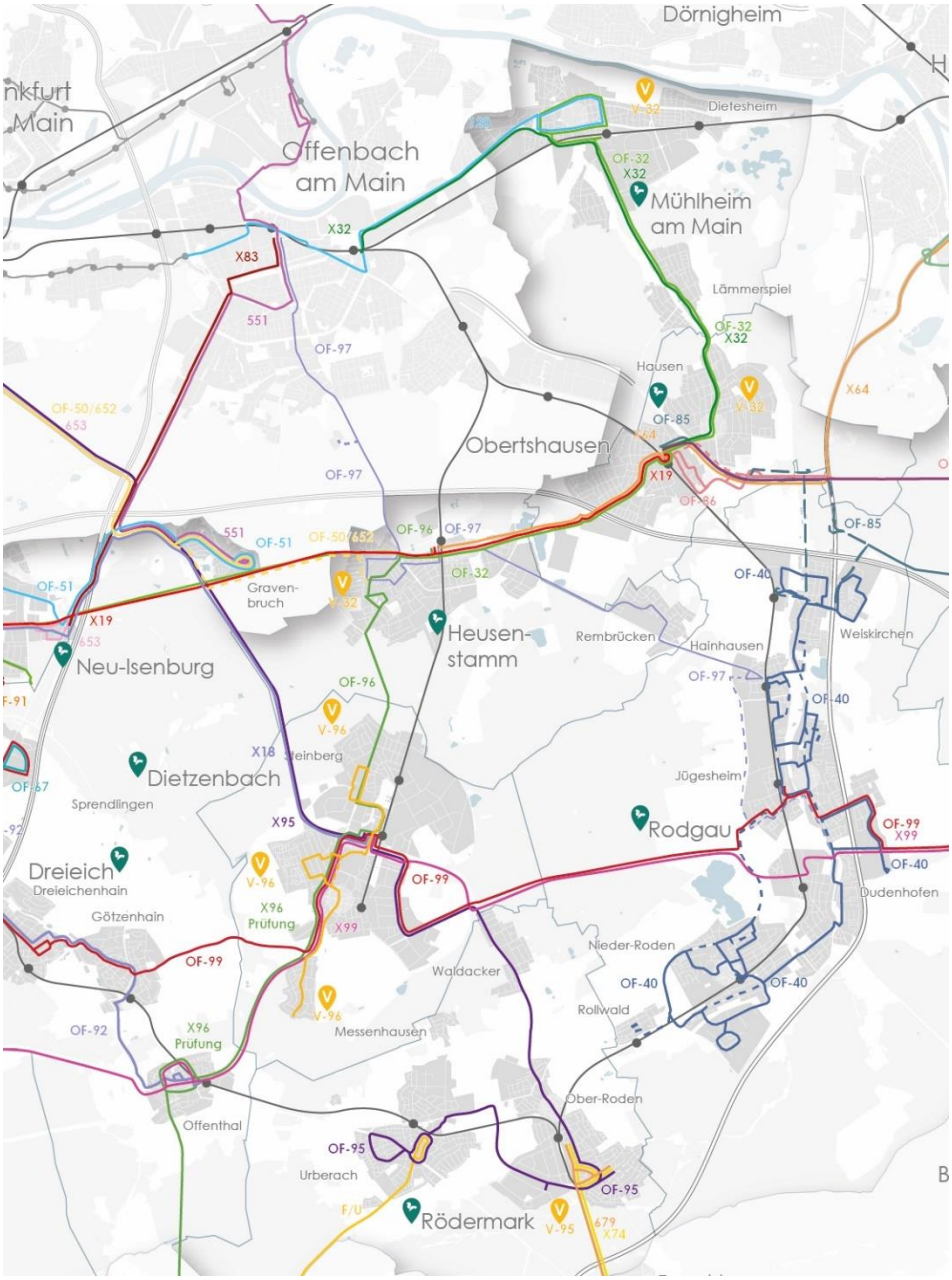
Teilraum Ost: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
Maßnahme	■ Einrichtung einer neuen Verbindung zwischen Mainflingen und Babenhausen ■ Bedienungsangebot im 60 Min.-Takt in der HVZ
OF-87	Hauptachse Hanau – Hainburg – Seligenstadt
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt ■ Verlängerung des Linienwegs bis Seligenstadt und Verdichtung des Angebots
Prüfung	■ Anpassung der Fahrzeiten, um Verspätungen abzubauen (Anschlussverlust S-Bahn Hanau)
OF-97	Hauptachse: Dudenhofen – Hainhausen – Heusenstamm - Offenbach
Maßnahme	■ Verlängerung der Linie über neues Wohngebiet Rodgau-West und Jügesheim zum neuem Verknüpfungspunkt in Dudenhofen an der Hegelstraße ■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt
OF-99	Hauptachse: Langen – Dreieich – Dietzenbach – Rodgau (- Seligenstadt)
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt (Zeitlage und Linienweg unverändert) ■ Bedienung Abschnitt Rodgau – Seligenstadt nur in der HVZ und SVZ (Ersatz durch neue Linie X99), Endpunkt der Linie in Rodgau im Bereich VGP
X 99	Expressbuslinie: Langen – Offenthal - Dietzenbach – Rodgau Dudenhofen – Seligenstadt
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt (in beiden Richtungen um 15 Min. zeitlich versetzt zur Linie OF-99 in Dietzenbach Mitte) ■ Führung in Dudenhofen über Mainzer Str. und Hegelstr.
Prüfung	■ Neuer Verknüpfungspunkt im Bereich Haltestelle Hegelstr.

Teilraum Ost: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
	■ Verlängerung der Linie über Langen Bf hinaus über B 486 und BAB A3 zum Flughafen T3
58	Linie entfällt
Maßnahme	Zusammenlegung des Angebotes mit der Linie OF-85
BG 1	Nebenachse: Kleinwallstadt – Niedernberg – Großostheim – Schaafheim – Babenhausen – Rodgau-Dudenhofen
Maßnahme	■ Neue lokale Buslinie der DADINA ■ Neuer Linienweg im Landkreis Darmstadt-Dieburg seit Dezember 2021 ■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 60 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 120 Min.-Takt
Prüfung	■ optionaler Baustein mit Verdichtung zum 30 Min.-Takt am Vor- und Nachmittag zur verbesserten Verknüpfung SPNV nach Darmstadt und Aschaffenburg zum SPNV in Babenhausen
Hopper Ostkreis	Hainburg, Seligenstadt und Mainhausen
Maßnahme	■ Beibehaltung des Hopper-Angebots im Ostkreis ■ Der Hopper bedient außerhalb der Kreisgrenzen nur Klein-Auheim und den Hanauer Hauptbahnhof. In Großauheim/ Klein-Auheim wird künftig der „mainer“ als neues On-Demand-Verkehrsangebot der Hanauer Straßenbahn GmbH verkehren.
Hopper Rodgau	Rodgau
Maßnahme	■ Hopper als Ergänzungsangebot in den Randzeiten ■ Innerörtliche Erschließung in Rodgau

Teilraum Ost: Übersicht Bedienungsangebot Verkehrszeiten							
Linien	Bedienungsangebot						
	Mo-Fr			Sa		So	
	TVZ	HVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
OF-40	T30	T30	-	-	-	-	-
OF-43	Linie entfällt						
OF-44	Linie entfällt						
OF-85	T30	T15/T30	T60	T30	T60	T60	T60
OF-86	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
V-86		T60					
OF-87	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
OF-97	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
OF-99	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
X 99	T30	T30	-	T30	-	-	-
58	Linie entfällt						
BG 1	T60	T60	T60	T120	T120	T120	T120
Hopper Ostkreis	On Demand						
Hopper Rodgau	On Demand						

6.9.2 Teilraum Mitte

Teilraum Mitte: Übersichtskarte



Teilraum Mitte: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
OF-31	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper und Linien OF-32, X32 sowie V 32
OF-32	Hauptachse: Mühlheim – Obertshausen – Heusenstamm (- Neu-Isenburg)
Maßnahme	■ Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt zwischen Mühlheim Bf. Nordseite (Stadtmitte) und Heusenstamm über Lämmerspiel und Obertshausen, Verlängerung bis Neu-Isenburg Bahnhof in der HVZ (integriertes Angebot zwischen Obertshausen und Neu-Isenburg mit Linie X19); in der übrigen TVZ und SVZ Bedienung im 60 Min.-Takt ■ Anbindung Logistikzentrum DHL mit Einzelfahrten ■ Rücknahme der Linie 120 auf den Abschnitt Offenbach – Mühlheim Bf. Nordseite, Bedienung der Markwald-Siedlung durch Hopper
V 32	V-Buslinie in Mühlheim
Maßnahme	■ Schulverkehrsfahrten in Mühlheim (Rote Warte, Dietesheim, Markwald) und Obertshausen und zur Adolf-Reichwein-Schule in Heusenstamm
X 32	Expressbuslinie: Obertshausen – Mühlheim – Offenbach Ost
Maßnahme	■ Neue Expressbus-Linie ■ Bedienung in der HVZ im 30 Min.-Takt (versetzt zur Linie OF-32, dadurch gemeinsames Taktangebot) zwischen Obertshausen Bf. und Offenbach Ost (über Mühlheim Bf. Südseite)
OF-35	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper
OF-38	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper
OF-56	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper und Linie V 96

Teilraum Mitte: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
OF-57	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper und Linie V 96
OF-95	Hauptachse: Dietzenbach Mitte – Waldacker – Ober-Roden – Urberach
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt ■ Weiterführung über Dietzenbach Mitte hinaus als Linie X-95 nach Frankfurt Südbahnhof
V 95	V-Buslinie in Rödermark und Heusenstamm
Maßnahme	■ Schulverkehrsfahrten in Rödermark und nach Heusenstamm
X 95	Expressbuslinie: Dietzenbach Mitte – Frankfurt Südbahnhof
Maßnahme	■ Neue Expressbus-Linie ■ Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt ■ Weiterführung der Linie OF-95 von Urberach über Dietzenbach ■ Neue Direktverbindung nach Frankfurt ■ Führung auf direktem Linienweg mit Halt an ausgewählten Haltestellen ■ Weitere Prüfungen und Abstimmungen mit RMV und benachbarten Aufgabenträgern erforderlich (siehe Hinweise in Projektsteckbrief in Kapitel 6.1.1)
OF-96	Hauptachse: Heusenstamm – Dietzenbach
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt ■ Keine Führung mehr nach Langen (wird von Linie X99 übernommen) ■ Weiterführung als X-96 nach Darmstadt
V 96	V-Buslinie Dietzenbach
Maßnahme	■ Pendler- und Schulverkehrsfahrten (v.a. Anbindung Hexenberg und Gewerbegebiet Nord) von/zur S-Bahn und zu Schulstandorten

Teilraum Mitte: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
X 96	Expressbuslinie: Dietzenbach Mitte – Offenthal – Darmstadt Innenstadt
Maßnahme	■ Neue Expressbus-Linie ■ Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt ■ Weiterführung der Linie OF-96 von Heusenstamm über Dietzenbach ■ Neue Direktverbindung nach Darmstadt als Vorläuferbetrieb zur Verlängerung der S-Bahn-Linie S2 ■ Führung auf direktem Linienweg mit Halt an ausgewählten Haltestellen ■ Weitere Prüfungen und Abstimmungen mit RMV und benachbarten Aufgabenträgern erforderlich (siehe Hinweise in Projektsteckbrief in Kapitel 6.1.1)
OF-97	Hauptachse: Dudenhofen – Hainhausen – Heusenstamm - Offenbach
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt ■ Verlängerung der Linie über neues Wohngebiet Rodgau-West über Jügesheim zum neuem Verknüpfungspunkt in Dudenhofen an der Hegelstraße
OF-99	Hauptachse: Langen – Dreieich – Dietzenbach – Rodgau (- Seligenstadt)
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt (Zeitlage und Linienweg unverändert) ■ Bedienung Abschnitt Rodgau – Seligenstadt nur in der HVZ und SVZ (Ersatz durch neue Linie X99) mit Endpunkt in Rodgau am VGP
X 99	Expressbuslinie: Langen – Offenthal - Dietzenbach – Rodgau Dudenhofen – Seligenstadt
Maßnahme	■ Neue Expressbus-Linie ■ Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt (in beiden Richtungen um 15 Min. zeitlich versetzt zur Linie OF-99 in Dietzenbach Mitte) ■ In Dudenhofen über Mainzer Str. und Hegelstr.
Prüfung	■ Neuer Verknüpfungspunkt im Bereich Haltestelle Hegelstr.

Teilraum Mitte: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
	■ Verlängerung der Linie über Langen Bf hinaus über B 486 und BAB A3 zum Flughafen T3
120	Hauptachse: Mühlheim – Offenbach
Maßnahme	■ Anpassung des Linienweges auf den Abschnitt zwischen Mühlheim Bf. Nordseite und Offenbach ■ Bedienungsangebot Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt ■ Bedienung mit heutiger Fahrplanlage ■ Fahrtabschnitt Mühlheim – Obertshausen wird von der Linie OF-32 und X32 übernommen, Bedienung Markwald mit Hopper
F/U	Hauptachse: Darmstadt – Oberwaldhaus – Messel – Rödermark-Urberach
Maßnahme	■ unverändertes Angebot (Bedienungsangebot Mo-Fr TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, TVZ Samstag und SVZ im 60 Min.-Takt)
679	Nebenachse: Ober-Roden – Dieburg – Groß-Zimmern - Reinheim
Maßnahme	■ Unverändertes Angebot (Bedienungsangebot Mo-Fr TVZ im 60 Min.-Takt, in der HVZ im 30 Min.-Takt, TVZ Samstag und SVZ im 120 Min.-Takt) ■
X 18	RMV-X-Bus-Linie: Dietzenbach – Neu-Isenburg Bf. – Frankfurt Flughafen T3 – Walldorf Bahnhof
Maßnahme	■ Verdichtung des Bedienungsangebotes: Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt ■ Bedienung auf dem gesamten Linienweg und damit durchgängige Verbindung zu den Arbeitsplatzstandorten im Bereich der AirportCity (Terminal 3 und CargoCitySüd) sowie nach Walldorf im Kreis Groß-Gerau

Teilraum Mitte: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
X 19	RMV X-Bus-Linie: Obertshausen – Heusenstamm – Neu-Isenburg – Ffm-Flughafen
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Sonntag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der SVZ im 60 Min.-Takt ■ integriertes Angebot zwischen Obertshausen und Neu-Isenburg im 15 Min.-Takt zusammen mit Linie OF-32
Prüfung	■ Übernahme durch lokale Linie OF-32 bis Neu-Isenburg (RTW/Bahnhof) ■ Anpassung des Bedienungsangebotes bei Inbetriebnahme der RTW (vsl. Ende 2028)
X 64	RMV X-Bus-Linie: Heusenstamm – Obertshausen – Hanau
Maßnahme	■ Verdichtung des Bedienungsangebots: Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt
Prüfung	■ Prüfung eines integrierten Angebotes zusammen mit den Linien OF-32 und X19 auf dem Abschnitt Heusenstamm – Obertshausen
X 74	RMV X-Bus-Linie: Darmstadt - Münster - Eppertshausen - Ober-Roden
Maßnahme	■ Anpassung des Bedienungsangebotes: Verdichtung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 60 Min.-Takt zwischen Ober-Roden und Darmstadt (Vorlaufbetrieb S-Bahn-Verlängerung S2)
Bahnhof direkt	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper
Hopper Dietzenbach	Neues Hopper-Angebot
Maßnahme	■ Erschließungsangebot (Tagesverkehr) und Ergänzungsangebot (Randzeiten) ■ Innerörtliche Erschließung durch den Hopper (Ersatz der Stadtbuslinien) ■ Verdichtung durch V-Buslinien für Pendelnde und im Schulverkehr

Teilraum Mitte: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
Hopper Mühlheim + Obertshausen + Heusenstamm	Neues Hopper-Angebot
Maßnahme	■ Erschließungsangebot (Tagesverkehr): Innerörtliche Erschließung in Mühlheim (Ersatz Stadtbus), Obertshausen und Heusenstamm ■ Verdichtung durch V-Buslinie im Schulverkehr ■ Ergänzungsangebot (Randzeiten): Innerörtliche Erschließung in Mühlheim, Obertshausen und Heusenstamm Bedienung zwischen Mühlheim und Obertshausen
Hopper Rödermark	Neues Hopper-Angebot
Maßnahme	■ Erschließungsangebot (Tagesverkehr) und Ergänzungsangebot (Randzeiten) ■ Innerörtliche Erschließung durch den Hopper ■ Verdichtung durch V-Buslinien im Schulverkehr

Teilraum Mitte: Übersicht Bedienungsangebot Verkehrszeiten							
Linien	Bedienungsangebot						
	Mo-Fr			Sa		So	
	TVZ	HVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
OF-31	Linie entfällt						
OF-32	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
V 32		T60					
X 32	-	T30	-	-	-	-	-
OF-35	Linie entfällt						
OF-38	Linie entfällt						
OF-56	Linie entfällt						
OF-57	Linie entfällt						
OF-95	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
V 95		T60					
X 95	T30	T30	T30	T30	T30	T30	T30
OF-96	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
V 96		T60					
X 96	T30	T30	-	T30	-	-	-
OF-97	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
OF-99	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
X 99	T30	T30	-	T30	-	-	-
120	T30	-	T30	T30	-	-	-
F/U	T30	T30	T60	T60	T60	T60	T60
674	Linie entfällt						
679	T60	T30	T60	T120	T120	T120	T120
X 18	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
X 19	T30	T30	T60	T30	T60	T30	T30
X 64	T30	T30	-	T30	-	-	-
X 74	T60	T60	-	T60	-	T60	-
Bahnhof direkt	Linie entfällt						
Hopper Dietzenbach	On Demand						
Hopper Mühlheim + Obertshausen + Heusenstamm	On Demand						
Hopper Rödermark	On Demand						

6.9.3 Teilraum West

Teilraum West: Übersichtskarte

Teilraum West: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
OF-51	Ortslinie im Stadtbusverkehr Neu-Isenburg: Gravenbruch – Neu-Isenburg Bahnhof
Maßnahme	■ unverändertes Angebot (Bedienungsangebot Montag bis Samstag in der HVZ und TVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt, teilweise nur auf Linienabschnitten) ■ Ergänzung durch Hopper
OF-52	Ortslinie im Stadtbusverkehr Neu-Isenburg: Neu-Isenburg Waldfriedhof – Straßenbahn – Neu-Isenburg Bahnhof - Zeppelinheim
Maßnahme	■ unverändertes Angebot Bedienungsangebot Montag bis Sonntag in der HVZ, TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt, teilweise nur auf Linienabschnitten, Ersatz des Anruf-Sammel-Taxi-Verkehrs durch den Hopper) ■ integriertes Angebot zum 30 Min.-Takt zusammen mit Linie OF-54 ■ Ergänzung durch Hopper
OF-53	Ortslinie im Stadtbusverkehr Neu-Isenburg: Neu-Isenburg Bahnhof – Gewerbegebiet Süd – Neu-Isenburg Bahnhof
Maßnahme	■ unverändertes Angebot (Bedienungsangebot Montag bis Samstag in der TVZ im 30 Min.-Takt, in der HVZ im 10 Min.-Takt, Ersatz des Anruf-Sammel-Taxi-Verkehrs durch den Hopper) ■ integriertes Angebot zum 30 Min.-Takt zusammen mit Linie OF-52 ■ Ergänzung durch Hopper
OF-54	Ortslinie im Stadtbusverkehr Neu-Isenburg: Neu-Isenburg Berliner Straße – Straßenbahn – Neu-Isenburg Bahnhof - Zeppelinheim
Maßnahme	■ unverändertes Angebot Bedienungsangebot Montag bis Sonntag in der HVZ, TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt, teilweise nur auf Linienabschnitten und als Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr) ■ Ergänzung durch Hopper
OF-64	Hauptachse: Dreieich – Gateway Gardens – Flughafen T1
Maßnahme	■ Verdichtung des Bedienungsangebotes Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt ■ Linie beginnt am Berliner Ring in Dreieich-Sprendlingen, Linienführung über Sprendlingen Süd und Bahnhof

Teilraum West: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
	■ integriertes Angebot mit OF-93 zwischen Sprendlingen Mitte und S-Bahnhof Buchschlag zum 15 Min.-Takt ■ Ziel ist eine durchgängige Linienführung über den S-Bahnhof Buchschlag hinaus, dies ist in Abhängigkeit der Befahrbarkeit der Bahnunterführung und der Fahrzeughöhe zu prüfen ■ Einrichtung einer Mobilitätsstation Zeppelinheim an der Landesstraße
Prüfauftrag	■ Führung der Linie über Terminal 2 (neue Haltestellen am Hugo-Eckener-Ring) anstelle Gateway Gardens prüfen ■ nach Einführung der RTW bis Bahnhof Buchschlag und Inbetriebnahme des PTS zwischen Terminal 3 und Terminal 1: Führung der Linie OF-64 nach Flughafen T3 und CargoCitySüd
OF-65	Freizeitlinie: Buchschlag Bahnhof- Langen Waldsee
Maßnahme	■ unverändertes Angebot (Mo-Fr in hessischen Sommerferien sowie Samstag und Sonn-/Feiertag von Mai bis September bei Badewetter in der HVZ und TVZ im 30 Min.-Takt) ■ Anbindung regionales Freizeitziel
Prüfung	■ direkte Anbindung von Langen zum Strandbad Waldsee
OF-66	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper
OF-67	Ortslinie Stadtbus Dreieich: Neu-Isenburg Bahnhof – Sprendlingen Bürgerhaus
Maßnahme	■ Beibehaltung der Linienführung und des Bedienungsangebotes (Bedienungsangebot Montag – Freitag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt) ■ Ergänzung durch Hopper
OF-68	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper

Teilraum West: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
OF-69	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper
OF-71	Ortslinie im Stadtbus Langen: Langen Linden – Oberlinden – Langen Bahnhof - Steinberg
Maßnahme	■ Beibehaltung der Linienführung und des Bedienungsangebotes (Bedienungsangebot Montag – Freitag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, Samstag in der TVZ im 30/60 Min.-Takt) ■ Ergänzung durch Hopper
OF-72	Ortslinie Hauptachse im Stadtbus Langen: Langen Lutherplatz – Nordend – Langen Bahnhof - Neurott
Maßnahme	■ Beibehaltung der Linienführung und des Bedienungsangebotes (Bedienungsangebot Montag – Freitag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, Samstag in der TVZ im 30/60 Min.-Takt) ■ Anbindung Neubaugebiet Nordend (2 Haltestellen geplant) ■ Ergänzung durch Hopper
OF-73	Ortslinie Hauptachse im Stadtbus Langen/Egelsbach: Langen Bahnhof – Bayerseich – Egelsbach Bahnhof
Maßnahme	■ Beibehaltung der Linienführung und des Bedienungsangebotes (Bedienungsangebot Montag – Freitag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt zwischen Egelsbach S-Bahnhof und Bayerseich, auf dem übrigen Abschnitt 60 Min.-Takt, Ergänzung durch Schulverkehrsfahrten; Samstag in der TVZ im 30/60 Min.-Takt) ■ Ergänzung durch Hopper
OF-75	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper
V 75	V-Buslinie in Langen
Maßnahme	■ Anbindung Neurott
OF-76	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper

Teilraum West: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
OF-77	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper
OF-78	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper
OF-79	Linie entfällt
Maßnahme	■ Ersatz durch Hopper
V 79	V-Buslinie in Egelsbach
Maßnahme	■ Anbindung Kammereck an W.-Leuschner-Schule
OF-91	Hauptachse: Langen – Dreieich – Neu-Isenburg
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt ■ integriertes Taktangebot mit Linie OF-92 bzw. X83: gemeinsamer 15 Minuten-Takt zwischen Langen und Neu-Isenburg Isenburgzentrum bzw. Neu-Isenburg Bahnhof
X 91	Expressbuslinie: Egelsbach Morgensternstr. – Langen - Sprendlingen - Neu-Isenburg Isenburgzentrum – Straßenbahn - Isenburger Schneise - Frankfurt -Niederrad
Maßnahme	■ Neue Expressbus-Linie ■ Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt ■ Führung auf direktem Linienweg mit Halt an ausgewählten Haltestellen vom/zum Arbeitsplatzschwerpunkt Niederrad ■ Vorläuferbetrieb zur Straßenbahn ■ Prüfung der Linienführung im Zusammenhang mit dem künftigen Angebot der RTW zwischen Neu-Isenburg und Frankfurt Stadion ■ Weitere Prüfungen und Abstimmungen mit RMV und benachbarten Aufgabenträgern erforderlich (siehe Hinweise in Projektsteckbrief in Kapitel 6.1.1)

Teilraum West: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
OF-92	Hauptachse: Offenthal – Dreieich – Neu-Isenburg
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt (sowie Schülerfahrten zu den Schulen in Sprendlingen) ■ integriertes Taktangebot mit Linie OF-91: gemeinsamer 15 Minuten-Takt zwischen Sprendlingen und Neu-Isenburg Bahnhof
OF-93	Hauptachse: Dreieich-Sprendlingen – Flughafen T3
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt ■ Verlängerung des Linienweges in das Gewerbegebiet Sprendlingen (Max-Planck-Str.) ■ integriertes Angebot mit OF-64 zwischen Sprendlingen Mitte und S-Bahnhof Buchschlag zum 15 Min.-Takt ■ Ziel ist eine durchgängige Linienführung über den S-Bahnhof Buchschlag hinaus, dies ist in Abhängigkeit der Befahrbarkeit der Bahnunterführung und der Fahrzeughöhe zu prüfen
Prüfung	■ nach Einführung der RTW bis Bahnhof Buchschlag und Inbetriebnahme des PTS zwischen Terminal 3 und Terminal 1: Zusammenführung mit Linie OF-64 nach Flughafen T3 und CargoCitySüd
OF-96	Hauptachse: Heusenstamm – Dietzenbach
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt ■ Änderungen des Linienwegs ■ Keine Führung mehr nach Langen (wird von Linie X99 übernommen) ■ Weiterführung als X-96 nach Darmstadt
OF-99	Hauptachse: Langen – Dreieich – Dietzenbach – Rodgau (- Seligenstadt)
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt (Zeitlage und Linienweg unverändert)

Teilraum West: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
	■ Bedienung Abschnitt Rodgau – Seligenstadt nur in der HVZ und SVZ (Ersatz durch neue Linie X99)
X 99	Expressbuslinie: Langen – Offenthal - Dietzenbach – Rodgau Dudenhofen – Seligenstadt
Maßnahme	■ Neue Expressbus-Linie ■ Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt (in beiden Richtungen um 15 Min. zeitlich versetzt zur Linie OF-99 in Dietzenbach Mitte) ■ In Dudenhofen über Mainzer Str. und Hegelstr.
Prüfung	■ Neuer Verknüpfungspunkt im Bereich Haltestelle Hegelstr. ■ Verlängerung der Linie über Langen Bf hinaus über B 486 und BAB A3 zum Flughafen T3
551	RMV Regiobus: Bad Vilbel – Frankfurt – Offenbach – Gravenbruch
Maßnahme	■ Verdichtung des Bedienungsangebotes: Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt
Prüfung	■ Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit
652	RMV Regiobus: Gravenbruch – Frankfurt Südbahnhof
Maßnahme	■ unverändertes Angebot (Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt)
653	RMV Regiobus: Neu-Isenburg – Frankfurt Südbahnhof
Maßnahme	■ Verdichtung des Bedienungsangebotes: Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt
662	RMV Regiobus: Darmstadt Arheilgen – Langen – Mörfelden
Maßnahme	■ Verdichtung des Bedienungsangebotes: Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt

Teilraum West: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
Prüfung	■ Führung der Linie als Expressbus mit ausgewählten Halten
X 17	RMV X-Bus-Linie: Hofheim - Hattersheim – Frankfurt Flughafen Terminal 1 - Neu-Isenburg
Maßnahme	■ unverändertes Angebot (Bedienung auf dem Abschnitt Flughafen T1 – Neu-Isenburg Montag bis Freitag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, am Samstag in der TVZ im 60 Min.-Takt) ■ integriertes Angebot mit Linie X19 zum 15 Min.-Takt auf dem gemeinsamen Abschnitt zwischen Flughafen Terminal 1 und Neu-Isenburg
Prüfung	■ Anpassung des Bedienungsangebotes bei Inbetriebnahme der RTW nach Neu-Isenburg
X 18	RMV X-Bus-Linie: Dietzenbach – Neu-Isenburg Bf. – Frankfurt Flughafen T3 – Walldorf Bahnhof
Maßnahme	■ Verdichtung des Bedienungsangebotes: Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt ■ Bedienung auf dem gesamten Linienweg und damit durchgängige Verbindung zu den Arbeitsplatzstandorten im Bereich der AirportCity (Terminal 3 und CargoCitySüd) sowie nach Walldorf im Kreis Groß-Gerau
X 19	RMV X-Bus-Linie: Obertshausen – Heusenstamm – Neu-Isenburg – Ffm-Flughafen
Maßnahme	■ Bedienungsangebot Montag – Sonntag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der SVZ im 60 Min.-Takt ■ integriertes Angebot zwischen Obertshausen und Neu-Isenburg im 15 Min.-Takt zusammen mit Linie OF-32
Prüfung	■ integriertes Angebot mit Linie X17 zum 15 Min.-Takt auf dem gemeinsamen Abschnitt zwischen Neu-Isenburg und Flughafen Terminal 1 ■ Übernahme durch lokale Linie OF-32 bis Neu-Isenburg (RTW/Bahnhof)

Teilraum West: Übersicht Linien, Maßnahmen und Prüfaufträge	
Linie	Beschreibung
X 83	RMV X-Bus-Linie: Langen – Dreieich – Neu-Isenburg – Offenbach
Maßnahme	■ Verdichtung des Bedienungsangebotes: Bedienung Montag bis Samstag in der TVZ und HVZ im 30 Min.-Takt, in der übrigen TVZ und SVZ im 60 Min.-Takt ■ integriertes Angebot mit Linie OF-91 zum 15 Min.-Takt auf dem gemeinsamen Abschnitt zwischen Langen und Neu-Isenburg Isenburgzentrum
Hopper Dreieich	Neues Hopper-Angebot
Maßnahme	■ Ergänzungsangebot (Randzeiten): Innerörtliche Erschließung in Dreieich
Hopper Langen + Egelsbach	Neues Hopper-Angebot
Maßnahme	■ Ergänzungsangebot (Randzeiten): Innerörtliche Erschließung in Langen und Egelsbach
Hopper Neu-Isenburg	Neues Hopper-Angebot
Maßnahme	■ Ergänzungsangebot (Randzeiten): Innerörtliche Erschließung in Neu-Isenburg

Teilraum West: Übersicht Bedienungsangebot Verkehrszeiten							
Linien	Bedienungsangebot						
	Mo-Fr			Sa		So	
	TVZ	HVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
OF-51	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
OF-52	T60	T60	Hopper	T60	Hopper	T60	Hopper
OF-53	T30	T10	-	T30	-	--	-
OF-54	T60	T60	Hopper	T60	Hopper	T60	Hopper
OF-64	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
OF-65	T30 (Mo-Fr in hess. Sommerferien und Sa-So/Fe von Mai bis Sep. bei Badewetter)						
OF-66	Linie entfällt						
OF-67	T30	T30	-	-	-	-	-

Teilraum West: Übersicht Bedienungsangebot Verkehrszeiten							
Linien	Bedienungsangebot						
	Mo-Fr			Sa		So	
	TVZ	HVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
OF-68	Linie entfällt						
OF-69	Linie entfällt						
OF-71	T30	T30	T60	T30	T60		
OF-72	T30	T30	T30	T30	T60		
OF-73	T30/T60	T30/T60	T60	T30/T60	T60		
OF-75	Linie entfällt						
V 75		T60					
OF-76	Linie entfällt						
OF-77	Linie entfällt						
OF-78	Linie entfällt						
OF-79	Linie entfällt						
V 79		T60					
OF-91	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
X 91	T30	T30	-	T30	-	-	-
OF-92	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
OF-93	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
OF-96	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
OF-99	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
X 99	T30	T30	-	T30	-	-	-
551	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
652	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
653	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
662	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
X 17	T30	T30	-	T60	-	-	-
X 18	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
X 19	T30	T30	T60	T30	T60	T30	T60
X 83	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
Hopper Dreieich	On Demand						
Hopper Langen + Egelsbach	On Demand						
Hopper Neu-Isenburg	On Demand						

6.10 Umsetzungsplan für Projekte und Prüfaufträge

Das Maßnahmenkonzept enthält zahlreiche Projekte und Prüfaufträge in verschiedenen Handlungsfeldern. In der Regel sind die einzelnen Handlungsfelder stark miteinander verwoben und können nur schwerlich getrennt betrachtet werden. Da die einzelnen Projekte in den Handlungsfeldern jedoch unterschiedliche Prioritäten aufweisen, werden nachfolgend die dringlichsten Aufgaben für die Umsetzung benannt.

Erste Priorität: Diese Projekte und Prüfaufträge sind besonders wichtig!

Die Stärke des ÖPNV im Kreis Offenbach liegt in der Verknüpfung der einzelnen Linien und Verkehrsmittel miteinander sowie in den die letzten Jahre bereits ausgeweiteten Verbindungen. Diese Stärke kann der ÖPNV vor allem dann nutzen, wenn die Fahrzeuge pünktlich sind (Verzögerungen im ÖPNV über die gesamte Reiseweite führen zu deutlich größeren Verspätungen als im MIV, z.B. bei Anschlussverlust) und mit einer hohen Reisegeschwindigkeit (im besten Fall sogar Reisezeitvorteile gegenüber dem MIV) die Beförderung übernehmen. Wenn der ÖPNV in der Lage ist, stetig und störungsfrei zu verkehren und damit Anschlüsse gehalten werden bzw. keine Reisezeitnachteile entstehen, kann er gegenüber dem MIV als attraktive Alternative auftreten, weshalb die Beschleunigung des ÖPNV sowohl für vorhandene Verkehre aber im Besonderen auch für die zukünftigen Expressbuslinien als prioritäre Aufgabe in der Umsetzung des Nahverkehrsplans gilt.

Die dargestellten Projekte und Prüfaufträge im Handlungsfeld “Betrieb” und des infrastrukturellen Ausbaus mit

- der Einrichtung von Beschleunigungsmaßnahmen, Busspuren und Bustrassen,
- dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten,
- der Ausweitung der Kapazitäten an Verknüpfungspunkten und Haltestellen,
- der Einrichtung von ausreichend dimensionierten Wendemöglichkeiten und Wartepositionen,

im Kreis Offenbach, aber auch auf den Achsen zu den benachbarten Zentren, gelten daher als unabdingbare Maßnahmen, die dringlich vorbereitet und umgesetzt werden müssen, um den weiteren umfangreichen ÖPNV-Ausbau im Kreis Offenbach durchführen zu können.

Hohe Priorität haben auch die vorbereitenden Arbeiten zur Umsetzung der Antriebswende im Kreis Offenbach.

Ferner werden Angebotsausweitungen und damit die wichtigen Projekte zur Umsetzung der Angebotsstufe „Standard“ sowie auf den nachfragestarken Relationen der Angebotsstufe „Schwerpunkt“ im Kreis Offenbach (und den benachbarten Verkehrsräumen) als prioritäre Aufgabe gesehen. Hier stehen besonders folgende Angebotsausweitungen im Fokus und werden als prioritäre Aufgabe gesehen:

- Einrichtung der Expressbuslinien X32, X91, X95, X96 und X99
- Einrichtung der neuen Städtelinie im Norden (Umsetzung neues Angebot auf Linie OF-32)
- Stärkung der S-Bahn-Anbindung im Ostkreis (Taktverdichtung Linie OF-85)

- Taktverdichtung zwischen Heusenstamm und Dietzenbach auf einen durchgängigen 30 Minuten-Takt tagsüber auf der Linie OF-96
- Einrichtung der Linie OF-93 zum Terminal 3 und zur CargoCitySüd
- Taktverdichtung auf den regionalen Linien zu den benachbarten Zentren Frankfurt, Offenbach und Darmstadt sowie Richtung AirportCity (Linien 551, 653, 662, X18, X83)
- Einführung des Hopper-Angebotes im übrigen Kreisgebiet

Mit 1. Priorität sollten daher die Verbesserungen des Bedienungsangebotes auf den zuvor dargestellten Linien umgesetzt werden.

Für die mit höchster Priorität umzusetzenden Projekte ergibt sich folgende Abschätzung der Mehrleistungen im Busverkehr und damit des Zuschussbedarfs:

Projekte Priorität 1	Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]
Expressbuslinien	+ 1.900.000 km
davon Anteil im Kreis Offenbach	+ 1.300.000 km
Angebotsverdichtung Hauptachsen	+ 1.000.000 km
davon Anteil im Kreis Offenbach	+ 800.000 km
Angebotsverbesserungen auf Linien des RMV	+ 600.000 km
davon Anteil im Kreis Offenbach	+ 200.000 km
Summe Gesamt	+ 3.500.000 km
davon Anteil im Kreis Offenbach	+ 2.300.000 km

Tabelle 17: Abschätzung Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption Busverkehr im Kreis Offenbach (Umsetzung Priorität 1)

Unter Annahme durchschnittlicher Kilometerkostensätze für Buslinienverkehre (4,00 Euro/km) wird durch die Umsetzung der Projekte mit höchster Priorität eine Steigerung der Betriebskosten in Höhe von rund 14,0 Mio. Euro pro Jahr im Busverkehr für die Gesamtleistung abgeschätzt, für den Anteil auf dem Gebiet des Kreises Offenbach von rund 9,2 Mio. Euro pro Jahr.

Aus den erwarteten Mehrkosten für den ÖPNV-Betrieb (ohne Investitionskosten) und einem abgeschätzten durchschnittlichen Kostendeckungsgrad von ca. 40 bis 50% können die erforderlichen Betriebskostenzuschüsse nach Umsetzung des kompletten Maßnahmenkonzeptes ermittelt werden.

Projekte Priorität 1 Abschätzung Steigerung Betriebskosten im Kreis Offenbach im Busverkehr	+ 9,2 Mio. Euro/ Jahr
Abschätzung Steigerung Betriebskostenzuschuss im Busverkehr (nach Umsetzung des kompletten Maßnahmenkonzeptes Priorität 1)	+ 4,6 Mio. bis 5,5 Mio. Euro/ Jahr
hinzu kommen Aufwendungen für die vollständige Ausweitung des Hopper-Angebotes im Kreisgebiet	

Tabelle 18: Abschätzung Betriebskosten und Betriebskostenzuschuss (Umsetzung Priorität 1)

Hinzu kommen die dargestellten Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Organisation der kvgOF als künftige Mobilitätsgesellschaft. Die Fülle der Aufgaben, die der NVP 2022 ff. beschreibt, kann nur in einer deutlich gestärkten Steuerungs- und Koordinierungseinheit für die künftigen Aufgaben der Mobilitätsgestaltung im Kreis Offenbach geleistet werden.

Zweite Priorität: Umsetzung weiterer Projekte und Prüfaufträge

In 2. Priorität sind die Maßnahmen zur Angebotsausweitung auf den übrigen Relationen und Linien umzusetzen. Ferner sind die Projekte und Prüfaufträge der übrigen Handlungsfelder anzugehen.

Konkrete Vorschläge zur Umsetzung der Projekte auf den einzelnen Linien, die die zuvor genannten Kriterien für eine Priorisierung berücksichtigen, sind in der nachfolgenden Übersichtstabelle dargestellt. Der Umsetzungszeitpunkt von Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Angebot hängt stark mit den Vertrags- und Konzessionslaufzeiten der Linien bzw. Linienbündel zusammen. Entsprechend sollen Netzumstrukturierungen im Rahmen von Neuvergaben von Linienbündeln erfolgen. Bei Netzumstrukturierungen mit unterschiedlichen Konzessionslaufzeiten sind Änderungen entsprechend vorabbekanntzumachen bzw. Laufzeiten zu harmonisieren. Sofern vergaberechtlich eine Ausweitung des Angebots einer Linie bzw. eines Linienbündels möglich ist, können einzelnen Maßnahmen auch innerhalb der Konzessionslaufzeit einer Linie umgesetzt werden, wenn die Bedeutung und der verkehrliche Nutzen entsprechend hoch sind (oder in Zusammenhang mit anderen Maßnahmen steht).

Die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und Aktivitäten im Marketing und Mobilitätsmanagement sind Aufgaben, die im Rahmen der Umsetzung des NVP 2022 ff. stetige Begleiter sein werden.

Grundsätzlich erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten (z.B. Städte und Gemeinden, RMV, Vertretern der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, benachbarten Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulast- und Schulträgern, Interessensvertretern wie den Behindertenverbänden etc.) sowie durch den Beschluss des Aufsichtsrates der kvgOF.

Beim Vergabezeitraum der Expressbuslinien soll u.a. eine mögliche Harmonisierung der mit diesen räumlich zusammenhängenden Buslinien Beachtung finden, um ggf. sinnvolle Anpassungen gebündelt umsetzen zu können.

Folgende Zeithorizonte sind für die Umsetzung der Maßnahmen vorgesehen:

Teilraum Ost: Umsetzungskonzept										
Linien	2022	2023	2024	2025	2026	2027/1	2027/2	2028	2029	2030
OF-40	Bestand									Zielkonzept
OF-43	Dez. Wegfall									
OF-44	Dez. Wegfall									
OF-85	Bestand			Zielkonzept						
OF-86	Bestand			Zielkonzept						
V-86	Bestand			Zielkonzept						
OF-87	Bestand			Zielkonzept						
OF-97	Bestand							Zielkonzept		
OF-99	Bestand			Zielkonzept						
X 99			Dez. Start	Zielkonzept						
58	Bestand		Dez. Wegfall							
BG 1	Bestand									
Hopper Ostkreis	Bestand			Übergangskonzept				Zielkonzept		
Hopper Rodgau		Juli Start		Übergangskonzept				Zielkonzept		

Tabelle 19: Umsetzungskonzept Teilraum Ost

Teilraum Mitte: Übersicht Umsetzungskonzept										
Linien	2022	2023	2024	2025	2026	2027/ 1	2027/ 2	2028	2029	2030
OF-31	Redu-zie-rung	Weg-fall								
OF-32	Juli Aus-bau	Übergangskonzept			Zielkonzept					
V-32	Aus-bau	Übergangskonzept			Zielkonzept					
X 32						Juli Start		Zielkonzept		
OF-35	Dez. Weg-fall									
OF-38	Dez. Weg-fall									
OF-56	Be-stand	Weg-fall								
OF-57	Be-stand	Weg-fall								
OF-95	Bestand							Zielkonzept		
V-95	Bestand							Zielkonzept		
X 95						Juli Start		Zielkonzept		
OF-96	Bestand							Zielkonzept		
V-96		Juli Start	Übergangskonzept					Zielkonzept		
X 96						Juli Start		Zielkonzept		
OF-97	Bestand							Zielkonzept		
OF-99	Bestand			Zielkonzept						
X 99			Dez. Start	Zielkonzept						
120	Bestand				Zielkonzept					
F/U	Bestand									
Bahnhof direkt	Juli Weg-fall									
Hopper Dietzenbach		Juli Start		Übergangskonzept				Zielkonzept		
Hopper Mühlheim + Obertshausen + Heusenstamm	Juli Start			Übergangskonzept				Zielkonzept		
Hopper Rödermark	Juli Start			Übergangskonzept				Zielkonzept		

Tabelle 20: Umsetzungskonzept Teilraum Mitte

Teilraum West: Übersicht Umsetzungskonzept										
Linien	2022	2023	2024	2025	2026	2027/ 1	2027/ 2	2028	2029	2030
OF-51	Bestand					Zielkonzept				
OF-52	Bestand					Zielkonzept				
OF-53	Bestand					Zielkonzept				
OF-54	Bestand					Zielkonzept				
OF-64	Bestand						Zielkonzept			
OF-65	Bestand						Zielkonzept			
OF-66	Be-stand	Weg-fall								
OF-67	Bestand						Zielkonzept			
OF-68	Be-stand	Weg-fall								
OF-69	Be-stand	Weg-fall								
OF-71	Bestand						Zielkonzept			
OF-72	Bestand						Zielkonzept			
OF-73	Bestand						Zielkonzept			
OF-75	Juli Weg-fall									
V-75	Juli Start	Übergangskonzept					Zielkonzept			
OF-76	Juli Weg-fall									
OF-77	Juli Weg-fall									
OF-78	Juli Weg-fall									
OF-79	Juli Weg-fall									
V-79	Juli Start	Übergangskonzept					Zielkonzept			
OF-91	Bestand							Zielkonzept		
X 91			Dez. Start	Zielkonzept						
OF-92	Bestand							Zielkonzept		
OF-93	Bestand							Zielkonzept		
OF-96	Bestand							Zielkonzept		
OF-99	Bestand			Zielkonzept						
X 99			Dez. Start	Zielkonzept						
Hopper Dreieich		Juli Start		Übergangskonzept				Zielkonzept		

Teilraum West: Übersicht Umsetzungskonzept										
Linien	2022	2023	2024	2025	2026	2027/ 1	2027/ 2	2028	2029	2030
Hopper Langen + Egelsbach	Juli Start			Übergangskonzept				Zielkonzept		
Hopper Neu-Isenburg		Juli Start		Übergangskonzept				Zielkonzept		

Tabelle 21: Umsetzungskonzept Teilraum West

6.11 Konzept zur Linienbündelung

Zentrale Grundlage der Linienbündelung ist eine optimale Produktion der Verkehrsleistungen, insbesondere die Sicherung eines im Rahmen der Angebotsplanung hergeleiteten optimalen Fahrzeugumlaufes. Im NVP 2016 ff. wurden Grundsätze, Zielsetzungen und Rahmenbedingungen für die Linienbündelung im Kreis Offenbach formuliert.

Für das Liniennetz 2022 ff. werden – unter Berücksichtigung der im Maßnahmenkonzept vorgesehenen Änderungen im Liniennetz - folgende betrieblich zusammenhängende Linienbündel festgelegt:

Linienbündel	Linien	Vergabezeitpunkt	Anmerkungen
LOF-West 2	OF-91, X91, OF-92, V75, V79	11.12.2027	Optionen Verlängerung 1x0,5 Jahre + 2x1 Jahre
LOF-Mitte 1	OF-95, V95, X95	11.12.2027	Optionen Verlängerung 1x0,5 Jahre + 2x1 Jahre
LOF-Mitte 2	OF-96, X96, V96, OF-97	11.12.2027	Optionen Verlängerung 1x0,5 Jahre + 2x1 Jahre
LOF-Ost	OF-85, OF-86, V86, OF-87	14.12.2024	
LOF-Süd	OF-99, X99	14.12.2024	
Linie 58	58	entfällt	
LOF-Nord	OF-32, X32, V32	14.12.2023	
Stadtbus Mühlheim	OF-31	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch Hopper
Stadtbus Dietzenbach	OF-56, OF-57	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch Hopper
Stadtbus Rödermark	OF-45, OF-46	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch

Linienbündel	Linien	Vergabezeitpunkt	Anmerkungen
			Hopper
Stadtbus Langen / Egelsbach	OF-71, OF-72, OF-73, OF-74 SV, OF-75	30.06.2027	
Stadtbus Dreieich	OF-64, OF-67, OF-93	30.06.2027	
Stadtbus Neu-Isenburg	OF-51, OF-52 (Bus+AST), OF-53, OF-54 (Bus+AST)	12.12.2026	
Stadtbus Rodgau	OF-40	08.12.2029	
AST OF-35	OF-35	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch Hopper
AST OF-43	OF-43	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch Hopper
AST OF-44	OF-44	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch Hopper
AST OF-64	OF-64	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch Hopper
AST OF-66	OF-66	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch Hopper
AST OF-68	OF-68	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch Hopper
AST OF-69	OF-69	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch Hopper
AST OF-76	OF-76	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch Hopper
AST OF-77	OF-77	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch Hopper
AST OF-78	OF-78	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch Hopper
AST OF-79	OF-79	entfällt	Linienbündel entfällt künftig, Ersatz durch Hopper

Linienbündel	Linien	Vergabezeitpunkt	Anmerkungen
Hopper Ostkreis	Hopper Ostkreis	befristet bis Dezember 2024	
Hopper Mitte und West	Alle übrigen Hopper	Juli 2022 bzw. Juli 2023	

Tabelle 22: Linienbündel Kreis Offenbach

7 Blick in die Zukunft: Was ist zu tun?

In den vorherigen Abschnitten des NVP 2022 ff. wurden die Herausforderungen benannt, die bereits heute im Kreis Offenbach für die künftige Entwicklung des multimodalen Mobilitätsangebotes bestehen, Handlungsziele und konkrete Anforderungen und Standards an die Ausgestaltung des Mobilitätssystems formuliert und schließlich ein umfangreiches Maßnahmenkonzept zu den verschiedenen Handlungsfeldern erarbeitet und bereits mit einem Umsetzungsplan hinterlegt.

Aber das alleine reicht nicht! Der vorliegende NVP 2022 ff. ist nur ein (wenn auch wichtiger) Zwischenschritt hin zur Umsetzung der Maßnahmen – mit dem Ziel, deutliche Verbesserungen für die Menschen im Kreis Offenbach auf ihren Wegen im Umweltverbund zu erreichen.

Dieses Ziel hält der Kreis Offenbach aufrecht, auch wenn angesichts der aktuellen Lage der Pandemie und der Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine erhebliche Unsicherheiten bestehen, wie sich das Mobilitätsverhalten der Menschen und damit die Nachfrage im öffentlichen Verkehr, aber auch die Entwicklung des Dieselkraftstoffpreises und die Möglichkeiten der künftigen Finanzierung des öffentlichen Mobilitätsangebotes in den kommenden Monaten und Jahren entwickeln wird.

Das Aufgabenspektrum, das die kvgOF für eine erfolgreiche Umsetzung künftig zu bewältigen hat, erweitert sich mit den in den vorhergehenden Kapiteln beschriebenen Handlungserfordernissen erheblich. Im nachfolgenden Zielbild ist eine erste Übersicht verschiedener Aufgaben und Tätigkeitsfelder enthalten, die eine gestärkte Mobilitätsgesellschaft künftig bewerkstelligen muss:

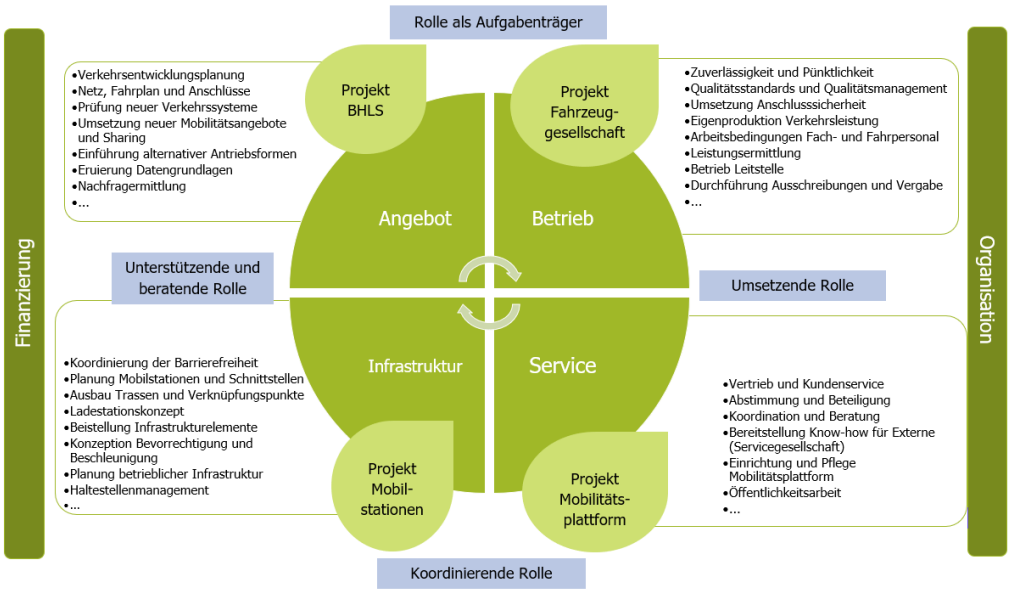


Abbildung 43: Tätigkeitsfelder Mobilitätsgesellschaft

Die Weiterentwicklung der kvgOF zu einer Mobilitätsgesellschaft muss einhergehen mit der Rolle einer federführenden Koordinatorin für die Belange eines künftig deutlich gestärkten multimodalen Mobilitätssystems im Kreis Offenbach. Dies beinhaltet neben der Planung, Steuerung und Umsetzungsbegleitung der verschiedenen Projekte in den unterschiedlichen Handlungsfeldern sowie der Abstimmung mit allen relevanten Akteuren im Kreisgebiet sowie auf Regionsebene auch die Eruierung von neuen Finanzierungsquellen und Fördermöglichkeiten für die Umsetzung des Infrastruktur- und Angebotsausbaus im Netz, Angebot und Betrieb.

Die Bewertung der Wirkungen des Maßnahmenpakets zeigt, dass der Finanzierungsaufwand für die Ausgestaltung des ÖPNV-Systems und der multimodalen Schnittstellen in den kommenden Jahren erhebliche finanzielle Anstrengungen erfordert. Daher sind die Finanzierungsmittel des Bundes und des Landes Hessen für die Umsetzung der Mobilitätswende deutlich zu steigern und alternative Finanzierungsquellen zu suchen.

Dies allein wird jedoch nicht ausreichen. Um in diesem NVP aufgezeigten Angebotsausweitungen und Antriebsumstellungen bewältigen zu können, müssen die finanziellen Mittel für den ÖPNV und die ergänzenden Mobilitätsangebote auch im Kreis Offenbach in den kommenden Jahren deutlich aufgestockt werden.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:Zeitplan für die Fortschreibung des lokalen NVP des Kreises Offenbach 2022 ff. (Stand: Februar 2022) 9

Abbildung 2:3-Ebenen-Modell im RMV [RMV, 2020]; SPNV = Schienenpersonennahverkehr; BPNV = Buspersonennahverkehr 10

Abbildung 3:Verlauf des Verkehrsaufkommens aus Basis von Mobilfunkdaten (Quelle: DLR 2021) 13

Abbildung 4:Selbsteinschätzung der Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln (Quelle: DLR 2021) 14

Abbildung 5:Anteil der Modalgruppen vor Corona und im Verlauf der Pandemie (Quelle: DLR 2021) 14

Abbildung 6:Auswirkungen von Corona auf den Besitz von ÖPNV-Zeitkarten (Quelle: DLR 2021) 15

Abbildung 7:Gründe für eine seltenere ÖV-Nutzung (Quelle: DLR 2021) 15

Abbildung 8:Mindestbeschaffungsquoten für Busse laut CVD in Deutschland (Quelle: KCW-Darstellung nach https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1161&from=EN) 18

Abbildung 9:Modal-Split nach MiD 2017 und Ziel-Modal-Split 2030 [Planungsverband FrankfurtRheinMain, Mobilitätsstrategie, 2020]21

Abbildung 10: Zielsystem und Leitlinien für das Leitbild Mobilität [Kreis Offenbach, Leitbild für die Mobilität der Zukunft im Kreis Offenbach, 2020] 23

Abbildung 11: Bedienungsstandards des RMV für den Schienenverkehr [RMV, 2020] 24

Abbildung 12: Produktklassifizierung Bus [RMV, 2020] 25

Abbildung 13: Netzgrafik S-Bahn-Zielkonzept 2030 [RMV, 2020] 26

Abbildung 14: Kapazitätsreserven Park+Ride-Plätze [RMV 2017] 27

Abbildung 15: Einsatzgebiet Hopper Frühjahr 2022 30

Abbildung 16: Erfolgte und geplante Umsetzung des Hopper je Kommune bis Mitte 2023 [eigene Darstellung kvgOF] 31

Abbildung 17: BHLS – Kombination B1, Vo+ (Dietzenbach) und V1 (Rodgau) 32

Abbildung 18: Systementwurf Batteriebus für die Linie X 99 [EEBC, März 2022]33

Abbildung 19: Systementwurf Wasserstoffbus für die Linie X 99 [EEBC, März 2022] 33

Abbildung 20: Vergleich durchschnittliche Kosten je Fahrplan-km für Gesamtzeitraum von acht Jahren [EEBC, März 2022] 33

Abbildung 21: Gesamtfazit zum Einsatz lokal emissionsfreier Antriebstechnik für die lokale Schnellbuslinie X 99 der kvgOF [EEBC, März 2022] 34

Abbildung 22: Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden (Stand 30.06.2021) [Hessisches Statistisches Landesamt] 37

Abbildung 23: Siedlungsstrukturen und wichtige Zielorte (die Karten sind in hoher Auflösung im Anhang 1 (Kartenband) zu finden) 40

Abbildung 24: Pendelbeziehungen innerhalb des Kreises Offenbach (Stand 31.12.2020) (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, 2021). Kenngröße: Pendelnde sozialversicherungspflichtige Menschen insgesamt 43

Abbildung 25:Kreisgrenzen übergreifende Pendelbeziehungen des Kreises Offenbach (Stand 31.12.2020) (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, 2021). Kenngröße: Pendelnde sozialversicherungspflichtige Menschen insgesamt 44

Abbildung 26: Entwicklung der Fahrgastzahlen im RMV zwischen 2012 und 2018 (in Millionen Fahrten) [RMV, 2020] 44

Abbildung 27: Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im RMV-Gebiet und Vergleich zwischen 2008 und 2017 [RMV, 2020] 45

Abbildung 28: Modal-Split – Verkehrsmittelnutzung nach Anteilen [RMV, 2020]45

Abbildung 29: Wegezwecke nach Anteilen im RMV-Gebiet [RMV, 2020] 46

Abbildung 30: Bevölkerungsentwicklung der Städte und Landkreis im RMV-Gebiet 2017 bis 2035 [RMV, 2020] 48

Abbildung 31: Prägende Themenfelder des ÖPNV bis 2030 [RMV, 2020] 49

Abbildung 32: Grundverständnis des ÖPNV für den Kreis Offenbach 54

Abbildung 33: Mobilitätskette im ÖPNV (eigene Darstellung nach: VDV 2012) 61

Abbildung 34: Kategorisierung von Mobilitätsstationen des RMV (s. RMV 2020, Seite 407ff) 100

Abbildung 35: Vorteile von Fahrrad- und ÖV-Nutzung sowie ihrer Kombination (RMV 2020, S. 63) 103

Abbildung 36: Haltestellenkategorisierung 120

Abbildung 37: Überblick über die Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2016 ff. (die Karten sind in hoher Auflösung im Anhang 1 (Kartenband) zu finden) 127

Abbildung 38: Überblick über den Umsetzungsgrad von Maßnahmen nach Kategorien 127

Abbildung 39: Liniennetz im Kreis Offenbach (Fahrplanstand 2022) (die Karten sind in hoher Auflösung im Anhang 1 (Kartenband) zu finden) 129

Abbildung 40: Überblick die lokale und regionale Zuständigkeit im Busverkehr (die Karten sind in hoher Auflösung im Anhang 1 (Kartenband) zu finden) 130

Abbildung 41:Haltepunkte und Erschließungswirkung des SPNV (die Karten sind in hoher Auflösung im Anhang 1 (Kartenband) zu finden) 131

Abbildung 42: Konzept Gesamtdarstellung (die Karten sind in hoher Auflösung im Anhang 1 (Kartenband) zu finden) 156

Abbildung 43: Tätigkeitsfelder Mobilitätsgesellschaft 227

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Begleitende Gremien bei der Erstellung des Nahverkehrsplans 8

Tabelle 2: Zuständigkeiten der Bus- und Bahnlinien im Kreis Offenbach 11

Tabelle 3: Strukturdaten zur Bevölkerung der Kommunen im Kreis Offenbach (Stand 30.06.2021) (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt) 38

Tabelle 4: Strukturdaten zu den Beschäftigten und Pendelnden der Kommunen im Kreis Offenbach (Stand 31.12.2020) (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, 2021) 39

Tabelle 5: Bedienungszeiten Hauptlinien, Ortslinien, Hopper, V-Buslinien 71

Tabelle 6: Anforderungen an Linienführung und Reisegeschwindigkeiten im SPNV und auf Haupt- und Ortslinien 72

Tabelle 7: Anforderungen an die Bedienungsqualität im SPNV und auf Haupt- und Ortslinien 73

Tabelle 8: Anforderungen an die Erschließungsqualität 74

Tabelle 9: Kategorisierung von Mobilitätsstationen im Kreis Offenbach 101

Tabelle 10: Mindeststandards Park+Ride-Anlagen 102

Tabelle 11: Mindeststandards Bike+Ride-Anlagen 104

Tabelle 12: Vertriebsmatrix Kreis Offenbach 108

Tabelle 13: Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkung (Quelle: BMVBS, 2008) 118

Tabelle 14: Bestehende Mobilitätsstationen im Kreis Offenbach 134

Tabelle 15: Abschätzung Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption Busverkehr 192

Tabelle 16: Abschätzung Betriebskosten und Betriebskostenzuschuss 193

Tabelle 18: Abschätzung Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption Busverkehr im Kreis Offenbach (Umsetzung Priorität 1) 219

Tabelle 19: Abschätzung Betriebskosten und Betriebskostenzuschuss (Umsetzung Priorität 1) 220

Tabelle 20: Umsetzungskonzept Teilraum Ost 221

Tabelle 21: Umsetzungskonzept Teilraum Mitte 222

Tabelle 22: Umsetzungskonzept Teilraum West 224

Tabelle 23: Linienbündel Kreis Offenbach 226

Quellenverzeichnis

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrg.) (2008): Hinweise Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen (Schriftenreihe direkt, Heft 64)

DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (Hrg.) (2021): Fünfte DLR-Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität? Online verfügbar: https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/fuenfte-dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet (Zuletzt geprüft 31.03.2022)

EEBC – European Electrical Bus Company GmbH (2022): Technische und wirtschaftliche Analyse für die Ausgestaltung der neuen Schnellbuslinie X99 im Kreis Offenbach. Bericht für die Aufsichtsratssitzung am 17.03.2022

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrg.) (2018): Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R).

Hessisches Statistisches Landesamt (Hrg.) (2021): Hessische Gemeindestatistik 2021. Online verfügbar: https://statistik.hessen.de/ (Zuletzt geprüft: 31.03.2022)

HSVV – Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrg.) (2001): Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planugn von P+R- und B+R-Anlagen. Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 46-2001. Wiesbaden.

ifas, DLR; IVT und ifas 360 (Hrg.), Nobis, Claudia; Kuminof, Tobias (Autoren) (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht (im Auftrag des BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur). Bonn, Berlin. Online verfügbar: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Kreis Offenbach (2022): Mobilität für den Kreis. Leitbild für die Mobilität der Zukunft im Kreis Offenbach. Online verfügbar: http://www.leitbildmobilitaet.de/leitbild-mobilitaet/ (Zuletzt geprüft: 31.03.2022)

Kreis Offenbach (2019): Zahlen, Daten, Fakten 2018 – 2019. Online verfügbar: https://www.kreis-offenbach.de/media/custom/110_566_1.PDF (zuletzt geprüft: 30.03.2022)

Planungsverband FrankfurtRheinMain (Hrg.) (2020): FrankfurtRheinMain in Bewegung. Die Mobilitätsstrategie für die Region. Online Verfügbar: https://www.region-frankfurt.de/Ver%c3%b6ffentlichungen (Zuletzt geprüft: 31.03.2022)

RMV – Rhein-Main-Verkehrsverbund (Hrg.) (2020): Regionaler Nahverkehrsplan: Der Verbundweite Nahverkehrsplan für die region Frankfurt Rhein-Main. Online verfügbar: https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/regionaler-nahverkehrsplan/ (Zuletzt geprüft: 31.03.2022)

RMV - Rhein-Main-Verkehrsverbund (Hrg.) (2017): Das regionale P+R-Konzept und der verbundweite P+R-Maßnahmenplan. 7. Mobilitätsformular. Kreishaus Dietzenbach. Online

verfügbar: http://www.leitbildmobilitaet.de/fileadmin/pdf-downloads/leitbild-mobilitaet/mobilitaetsforum-7/2017-06-01-P_R-Arndt-Muehlhans.pdf?_=1496444735 (Zuletzt geprüft: 31.03.2022)

Roland Berger / Florenus im Auftrag des RMV und der traffiQ (2001): Finanzierungsbedarf des ÖPNV in der Region Frankfurt Rhein-Main; Gutachten über die Finanzierung der Leistungskosten des ÖPNV im RMV-Gebiet.

VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2012): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage.