

# Fortschreibung Mobilitätsplan - NVP Stadt Offenbach (ab 2022)

Stand 05. November 2020 - Anmerkungen, Ergänzungen und Vorschläge des

## PRO BAHN Regionalverband Großraum Frankfurt e.V.

### **1. Straßenbahnverbindung Oberrad bis Fechenheim (Tram 16)**

Diese ist bereits mehrfach und von vielen Seiten gefordert. Sie würde insbesondere die Offenbacher Fußgängerzone leichter erreichbar und deutlich attraktiver machen. Ein bedeutender Teil des heutigen Busverkehrs könnte wegen der höheren Kapazität der Straßenbahn entfallen. Der Verknüpfungspunkt "Strab OF Stadtgrenze / August-Bebel-Ring" gehört zu den bedeutendsten in OFF, durch die Wiedereinsetzung der Straßenbahn würden die heute zeitraubenden Umstiege entfallen.

Zur Erinnerung: Der gemeinsame Antrag der Frankfurter CDU, SPD und Grünen

<https://www.gruene-frankfurt.de/fraktion/parlament/antraege-und-anfragen/antrag/2019/oepnv-infrastruktur-aus-bauen-strassenbahnstrecken-umweltvertraeglich-gemeinsam-mit-nachbarkommunen-verlaengern/>

### **2. Wiedereinsetzung der Buslinie F-45 (Kaiserlei-Südbahnhof) oder F-46 (Kaiserlei-Museumsufer)**

Das Stadtviertel Kaiserlei ist bevölkerungsmäßig das kleinste Offenbachs, aktuell unter 1000 Einwohner, jedoch wird es noch innerhalb des Jahres 2021 zu einer deutlich Steigerung der Population kommen. Ursache sind mehrere Neubauten größeren Ausmaßes sowie ein bereits fertiggestelltes und benutztes Bürogebäude der AXA. Die Wiederaufnahme einer der beiden Buslinien würde den Bewohnern die Nutzung des Mainufers erleichtern sowie den PKW-Verkehr reduzieren. Wegen der bereits vorhandenen S.Bahn-Verbindungen zum Südbahnhof präferieren wir die F-46, vor allem am Wochenende.

### **3. Begriffsbestimmung/Terminologie "Regionaltangente Ost / Regionaltangente Süd"**

Die Verwendung des Begriffs "Tangente" im Zusammenhang mit den bisherigen Vorschlägen zu deren Verlauf halten wir sowohl aus wissenschaftlichen als auch aus politischen Gründen für nicht angebracht.

Das ist eine Tangente:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Tangente#/media/Datei:SekTangPass.svg>

Das ist die Abwandlung:

Ein weiterer gemeinsamer Antrag der Frankfurter CDU, SPD und Grüne:

<https://www.gruene-frankfurt.de/fraktion/parlament/antraege-und-anfragen/etatantrag/2019/den-oeprnv-ausbaue-n-mit-einer-regionaltangente-ost-einen-schienenring-rund-um-frankfurt-schaffen/?L=0>

Es ist nicht entscheidend, ob die künftige RTO / RTS über den Frankfurter Citytunnel fährt, auch der Frankfurter Südbahnhof ist selbstverständlich ein Teil der Frankfurter Innenstadt und wichtiger Verkehrsknotenpunkt.

Er ist ebenfalls zu umgehen, u.a. auch im Hinblick auf den künftigen unterirdischen Fernbahnhof.

Als Beispiel könnte die RTW dienen, welche zwar FFM Hoechst bedient, nicht jedoch die Innenstadt.

Handlungsgegenstand der Regionaltangenten ist der Verkehr zwischen Zielen außerhalb Frankfurts und zwar ohne Durchfahrt der Innenstadt. Die Regionaltangenten sollen den Verkehr in der Peripherie deutlich beschleunigen, wodurch Pendler, Wirtschaft und Umwelt profitieren werden.

Sollte die Stadt Frankfurt der Ansicht sein, dass die mit der RTO / RTS gedachten Verbindungen erforderlich und nützlich sind, so handelt es sich um schlichte weitere S-Bahn-Verbindungen. Dann sollen die als solche beantragt werden.

Eine Inanspruchnahme des Begriffs "Regionaltangente" für klassische S-Bahn-Strecken würde auch zur Frage führen, wie man die echten Regionaltangenten nennen soll, die zumindest mittelfristig erforderlich werden.

### **3. a Zur RTO**

Wir präferieren und empfehlen die Verbindung der nordöstlichen Regionen Frankfurts mit der RTW an deren Endhaltestelle Neu-Isenburg Birkengewann. Unabhängig davon, ob die RTO z.B. aus Bad Vilbel nach Maintal oder direkt Richtung Offenbach geführt wird, halten wir eine Haltestelle Off Hbf für unbedingt empfehlenswert. Der Bahnhof befindet sich seit Jahren in einen desaströsen Zustand, er generiert nicht sondern verhindert Verkehr. Solche Immobilien wirken auf Fahrgäste und potenzielle Investoren abstoßend, es werden dementsprechende Schlussfolgerungen gezogen mit entsprechenden Konsequenzen.

Wie oben dargelegt, wird teilweise die Anbindung der RTO mit der RTW im Bereich FFM Stadion oder Flughafen

oder Terminal 3 empfohlen. Diese Kombinationen sind unnötig, denn Richtung Taunus oder Flughafen kann man mit den bisherigen S-Bahnen fahren, Richtung Süden führt die Strecke zu Umwegen und Verzögerungen. Diese Variante generiert keinen zusätzlichen Verkehr.

Die Fortführung der RTO über OFF Hbf nach Birkengewann würde die wenig entwickelte Region im Südwesten Offenbachs erheblich aufwerten, die Stadt Offenbach bekäme hiermit einen Anschluss an die finanzstarken Gemeinden im Westen des Landkreises OFF. Die bisherigen Buslinien X83 (OFF-Langen) und 551 (Bad Vilbel - Gravenbruch) könnten entfallen oder deren Frequenz erheblich reduziert werden. Seit vielen Jahren gibt es Richtung Neu-Isenburg und Dreieich ein hohes Pendleraufkommen. Hier haben wir es mit einer echten Regionaltangente zu tun, da die Frankfurter Innenstadt nicht belastet und der Verkehr außerhalb Frankfurts deutlich beschleunigt wird.

### **3. b Zur RTS**

Der Begriff wird diffus verwendet, in erster Linie wird aktuell eine vom Kreis OFF gewünschter S-Bahn-Anschluss *Rodgau-Obertshausen- OFF Waldhof- OFF Bieber- OFF Ost - OFF Hbf. - FFM Süd - FFM Stadion - FFM Flughafen* gemeint. Es handelt sich also um eine Variante der aktuellen *S1 Rödermark-Wiesbaden* mit dem Ziel, die Fahrt zum Flughafen zugunsten der Bewohner der Stadt OFF und derer im Osten des Kreises OFF zu verkürzen, das sind um die 300.000 Einwohner. Gleichzeitig würde Off Hbf erneut aufgewertet was wir, wie bereits erwähnt, deutlich befürworten.

Die ursprünglich von der Stadt OFF favorisierte *RE-Linie Aschaffenburg-Hanau- OFF Hbf - FFM Süd - FFM Flughafen - Wiesbaden* ist für den Kreis OFF nutzlos, da OFF Hbf aktuell für die Kreisbewohner nicht erreichbar ist. Soweit bekannt, ist die Stadt Aschaffenburg nicht an dieser zusätzlichen Verbindung interessiert, sie sieht sich über die RB 58 und RB 75 abgedeckt. Priorität haben in Aschaffenburg ohnehin die ICE-Verbindungen.

Es ist bemerkenswert, dass Aschaffenburg seinen 70.000 Einwohnern deutlich bessere DB-Verbindungen als die 140.000-Einwohner-Stadt Offenbach bieten kann.

Auch hier lehnen wir die Verwendung des Begriffs "Regionaltangente" ab, stattdessen verwenden wir den vorläufigen Arbeitsbegriff "*Offenbach Ost -Flughafen-Express*". Der Begriff "Regionaltangente Süd" sollte nur für die künftig erforderlichen Verbindungen südlich Frankfurts verwendet werden. Eine Betrachtung der Bahn-Landkarte von z.B. Rüsselsheim oder Kelsterbach bis Hanau offenbart viel Bedarf und Potenzial.

Des Weiteren ist unbedingt darauf hinzuweisen, dass die Installierung der Nordmainischen S-Bahn zu einer Reduzierung der Frequenzen der S8/S9 von Hanau nach Mainz und Wiesbaden führen wird. Die Verlegung der RB 55 nördlich des Mains wäre eine weitere Degradierung des OFF Hbf. Eine Installierung des OFF Ost-Flughafen-Express wiederum würde auch die Linien S1/S2 nach Rödermark und Dietzenbach dezimieren.

Insgesamt befürworten wir den "OFF Ost-Flughafen-Express", verweisen jedoch daraufhin, dass damit nicht der Bedarf nach einer tatsächlichen Südtangente gedeckt wird. Jedoch würde der eine oder andere Pendler die Fahrt über die A3 durch die Nutzung der neuen Bahnverbindung ersetzen.

Stadt und Landkreis OFF sind während der Stoßzeiten des Verkehrs ein einziger Stau, das gilt auch für die Autobahnen A3, A5 und A661. Der Zeitverlust für die Autofahrer ist erheblich, die Umweltbelastung enorm. Das Schienen gebundene Angebot ist entsprechend anzupassen um hier Abhilfe zu leisten.

#### *Zusammenfassung*

RTW ja, in der Variante OFF Hbf - Neu-Isenburg Birkengewann (Endhaltestelle RTW)

"OFF Ost-Flughafen Express" JA (in der bisherigen Terminologie "RTS")

#### **4. Einheitlicher Tarif für Frankfurt, Offenbach und Landkreis OFF**

Wir befürworten die Installierung eines einheitlichen und deutlich vereinfachten Tarifgefüges für die genannten Gebietskörperschaften. Hierfür sprechen mehrere Gründe:

- Die RMV-Tarife gehören zu den teuersten Deutschlands, das Tarifgefüge und die berüchtigte Matrix werden seit vielen Jahren von den Konsumenten und zahlenden Gästen zurecht massiv kritisiert. Offiziell heißt es, eine Senkung der Fahrpreise, etwa in Form einer Flatrate, würde die Einnahmen massiv reduzieren. Der Grad der Kostendeckung beim RMV liegt bei 57 % (beim NVV 37 %). Diese Rechnungen sind betriebswirtschaftlich auf den ersten Blick nachvollziehbar und plausibel, volkswirtschaftlich jedoch unvollständig, weil auf der Einnahmenseite des ÖPNV die vermiedenen Umweltkosten, die reduzierten Staus, der reduzierte Lärm und die entfallenen Unfallfolgekosten für die Sozialversicherungskassen nicht berücksichtigt werden. Diese sog. Externen Kosten des Verkehrs beliefen sich im Jahr 2017 auf 149 Mrd. Euro und werden der Allgemein auferlegt. Sie stellen eine versteckte Subventionierung des MIV dar. Die Vorteile des ÖPNV werden nicht monetarisiert, tauchen auf der Einnahmenseite nicht auf.

Quelle: <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/folgekosten-des-verkehrs/>

<https://www.allianz-pro-schiene.de/glossar/externe-kosten/>

Etwa 49% dieser Kosten entfällt auf Unfälle.

- Ergänzend zur unvollständigen Berechnung der Kostendeckung ist zu bedenken, dass die deutschen Gebietskörperschaften insgesamt pro Kopf nur halb soviel Geld für den Schienen gebundenen Verkehr wie die Österreicher ausgeben, die Schweizer sogar dreimal soviel. Mit solchen Zahlen ist keine Verkehrswende zu verwirklichen.
- Verwaltungsrechtlich handelt es sich um drei Gebietskörperschaften, wirtschaftlich sind jedoch die Interaktionen zwischen den drei Städten massiv, z.B. hat Neu-Isenburg an den Werktagen eine sehr hohe Anzahl von Einpendlern aus den beiden größeren Städten. Am Wochenende ist es wegen des deutlich umfangreicheren und breitgefächerten Kulturangebots umgekehrt, man fährt nach FFM.
- Benzin und Diesel sind seit längerer Zeit extrem preisgünstig, die durch den Zusatzverkehr verursachten Umwelt- und Sozialkosten werden der Allgemeinheit auferlegt. Es ist allzu fair, den ÖPNV-Trägern entsprechende Kompensationen zukommen zu lassen um Chancengleichheit zu erreichen.

## **5. Zusätzliche Schieneninfrastruktur in OFF Stadt**

Wie in der gesamten Rhein-Main-Region hat auch in OFF der ÖPNV in den vergangenen Jahren deutliche Zuwächse zu verzeichnen. Und das in einem lokal wirtschaftlich schwierigen Umfeld, was die erbrachten Leistungen umso lobenswerter macht. Dies basiert zum einen auf die Akzeptanz und Bedeutung der Südmainischen S-Bahn, zum anderen an das deutlich verbesserte Busangebot.

Im Zusammenhang mit dem deutlichem Bevölkerungswachstum ist eine weitere Zunahme des Busangebots nicht mehr darstellbar. Offenbach verfügt über einige Trassen und Tangenten, welche künftig prioritär mit neuem schienengebundenen Verkehr bedient werden sollten. Offenbach ist inzwischen unübersehbar zu Bus lastig. Abgesehen von der bereits erwähnten Verlängerung der Tram zwischen OFF Stadtgrenze und Fechenheim sehen wir die Strecke von OFF Hbf bis Neu-Isenburg Birkengewann (RTO-RTW) als hierfür geeignet, des Weiteren

denken wir an die Waldstraße bis zur Stadthalle, an die Route Taunusring / Odenwaldring / Spessarting / bis zum S-Ostbahnhof bzw. östlich die Bieberer Straße hoch bis zum Bieberer Berg. Die Stadt hat mehrere E-Busse bestellt jedoch bleibt der Bus bei großen Trassen mit viel Verkehrsaufkommen die zweite Wahl, hier ist die Straßenbahn zu priorisieren. Bei der Ausweisung neuer Wohngebiete sollte die Möglichkeit einer frühzeitigen Installierung der Bahnschienen bedacht werden.

In der Realität macht es einen erheblichen Unterschied, ob Bewohner beim Zuzug in ihr Neubaugebiet bereits die Trassen für die Tram/Bahn vorfinden oder diese erst später installiert werden. Im ersteren Fall ist es ein Wert steigender Vorteil für die Immobilie und eine willkommene Möglichkeit, das Auto in die Garage zu lassen; im zweiten eher eine Lärmbelästigung, die es unbedingt zu verhindern gilt.

Neben den Arbeitsplätzen, den Bildungsangeboten, dem Kulturangebot und den Freizeitmöglichkeiten ist die schienengebundene Infrastruktur ein sehr gewichtiges Kriterium für die Ansiedlung von großen Unternehmen.

Die finanzielle Situation der Stadt Offenbach ist uns selbstverständlich bekannt, jedoch gehen wir davon aus, dass auf jeden Fall die Landesregierung entsprechende Bemühungen der Stadtverwaltung unterstützen wird. Niemand hat daran Interesse, dass Offenbach weiterhin abgehängt bleibt.

## **6. Angebotsorientierter ÖPNV, Sauberkeit, Hygiene, Servicequalität**

Der ÖPNV ist eine demokratische Errungenschaft, aber auch eine Dienstleistung, ein Produkt. Ein solches wird nur dann angenommen, wenn es entsprechend vermarktet und verpackt wird. Die Aufgabenträger des ÖPNV und ihre untergliederten Organisationen haben nicht nur den Bedarf zu decken, sondern auch Nachfrage zu erzeugen. Ein gut funktionierender ÖPNV ermöglicht eine hohe Lebensqualität weil er nicht nur die Umwelt sondern auch den Menschen schont.

Unübersichtliche und komplexe Tarifstrukturen, schmutzige Busse, desaströse Bahnhofszustände, fehlende Toiletten an bedeutenden Verkehrsknotenpunkten, defekte Beleuchtung, fehlender Regen- und Sonnenschutz, verschmutzte oder defekte Sitzgelegenheiten, weggeworfene Zigarettenkippen machen das Produkt, den Artikel "ÖPNV" schlecht. Wenn sich ein Unternehmer nicht um sein Produkt kümmert, warum soll es der Kunde tun? Leider ist OFF Hbf ein schlechtes Produkt, der Bahnhof in OFF Bieber ebenfalls. Es genügt nicht zu sagen, die Stadt sei nicht der Eigentümer. Die Immobilien befinden sich nun mal in Offenbach, ihr Zustand belastet auch den Ruf der Stadt.

**Einfach ausgedrückt: Ein moderner Bahnhof muss in den Aspekten Servicequalität, Sauberkeit, Sicherheit und Hygiene mit einem modernen Flughafen mithalten können.**