

Einfach nah!

Nahverkehrsplan für den Kreis Offenbach 2022 ff.

Anhang

Anlagenband



kvgOF
Kreisverkehrsgesellschaft
Offenbach mbH

Impressum

Auftraggeber:



kvgOF
Kreisverkehrsgesellschaft
Offenbach mbH

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.

Stand: 10.05.22

Inhalt

1. Kartenband
2. Planerische Rahmenbedingungen
 - 2.1 Stellungnahme der kvgOF im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2020 - 2030
3. Räumliche Struktur
 - 3.1 Relevante Arbeitsplatz- und Einzelhandelsstandorte in den Kommunen
 - 3.2 Relevante Siedlungsentwicklungen in den Kommunen
4. Querschnittsthema Barrierefreiheit
 - 4.1 Barrierefreiheit an den Bushaltestellen im Kreis Offenbach – Leitfaden für die Haltestelleninfrastruktur
 - 4.2 Regelausbaupläne für Bushaltestellen im Kreis Offenbach
 - 4.3 Übersichtsliste Haltestellen

Abkürzungsverzeichnis

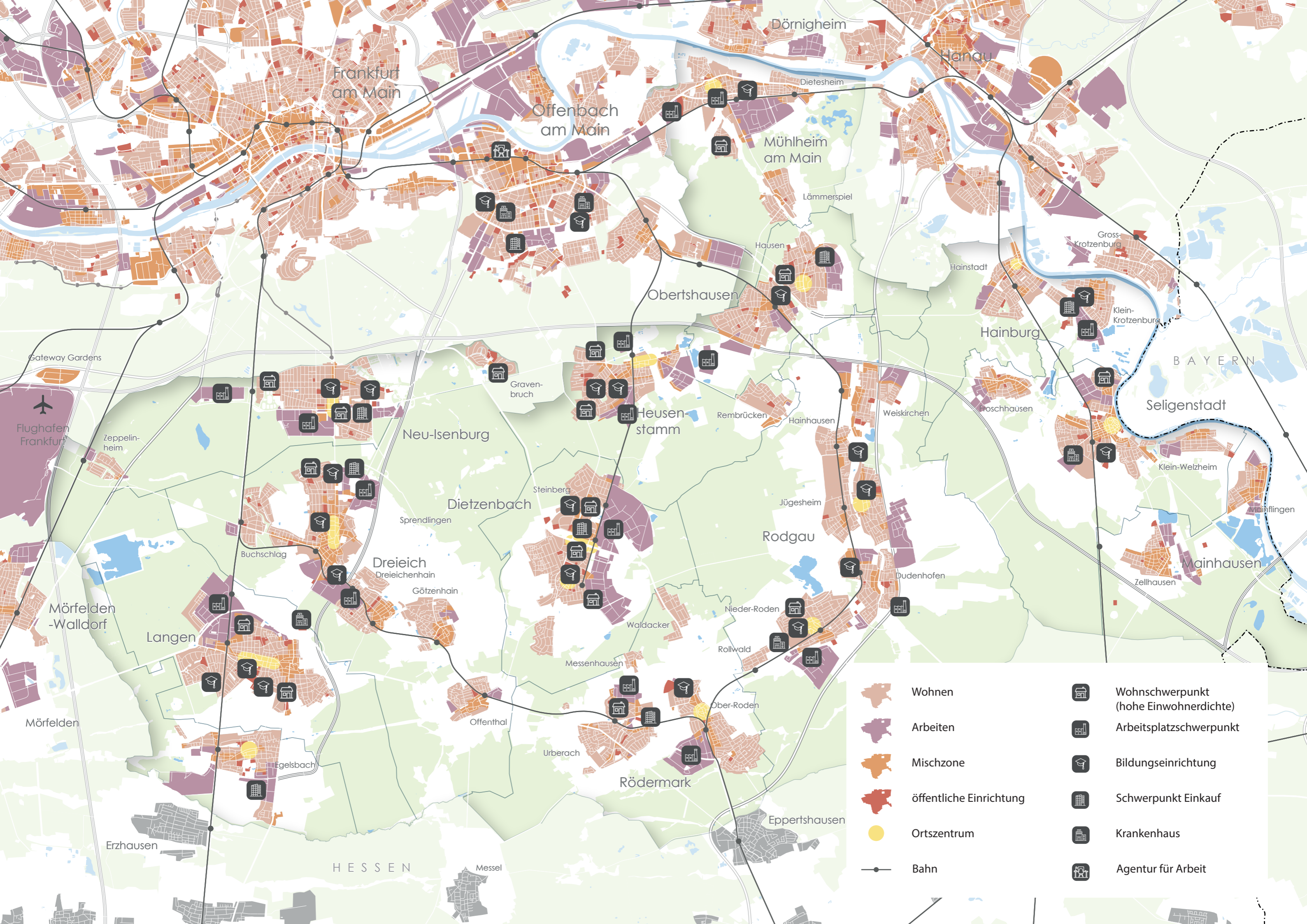
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
B+R	Bike+Ride (Fahrradabstellplätze für Umsteiger auf den ÖV)
BEV	Battery Electric Vehicle (Batteriefahrzeug)
Bf.	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BPNV	Buspersonennahverkehr
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa / etwa
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CVD	Clean Vehicle Directive
DIN	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. Kartenband

- Siedlungsstrukturen und wichtige Zielorte
- Überblick über die Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2016 ff.
- Liniennetz im Kreis Offenbach (Fahrplanstand 2022)
- Überblick die lokale und regionale Zuständigkeit im Busverkehr
- Haltepunkte und Erschließungswirkung des SPNV
- Konzept Gesamtdarstellung



	Wohnen		Wohnschwerpunkt (hohe Einwohnerdichte)
	Arbeiten		Arbeitsplatzschwerpunkt
	Mischzone		Bildungseinrichtung
	öffentliche Einrichtung		Schwerpunkt Einkauf
	Ortszentrum		Krankenhaus
	Bahn		Agentur für Arbeit

Verbesserung der Verkehrssteuerung durch regionale Leitzentrale

Prüfung Bewirtschaftung Park + Ride

Ausbau Haltestelleninfrastruktur

LSA-Steuerung und ÖPNV-Bevorrechtigung, Busfahrstreifen

Einheitliche Haltestellenstandards (Leitfaden)

Ausbaukonzept Barrierefreiheit

Betriebliches Mobilitätsmanagement

SPNV/RTW: Planung und Umsetzung

RE60/RB61: Angebotsausbau

Verdichtung Busangebot zum Bf Buchschlag

OF-64: neue Hauptlinie Anpassung Stadtbusverkehr Dreieich

64E (OF-93): bislang keine Umsetzung

OF-64: Beschleunigung und direkte Linienführung

RE64: Halt in Langen

661 (X83): Direktverbindung Langen - OF

OF-71/OF-73: Anpassung Stadtbusverkehr Langen/Egelsbach

RE60/RB61: Angebotsausbau

OF-51: Anpassung Stadtbusverkehr Neu-Isenburg

Einrichtung neue Haltestelle

661 (X83): Direktverbindung Langen - OF

OF-91: neue direkte Verbindung

OF-92: neue direkte Verbindung

Einrichtung neue Haltestelle

661 (X83): Direktverbindung Langen - OF

OF-95 (X18): Direktverbindung zum Flughafen T3

OF-96: Angebotsausbau

Einrichtung neue Haltestelle

Busbevorrechtigung

Schnellbus Langen - Seligenstadt Untersuchung

RB61: Angebotsausbau

OF-96: Angebotsausbau

OF-95: Angebotsausbau

OF-99: Angebotsausbau

OF-40: Anpassung Stadtbusverkehr Rodgau

OF-56/OF-57: Anpassung Stadtbusverkehr Dietzenbach

Schnellbus Langen - Seligenstadt Untersuchung

Einrichtung neue Haltestelle

Busbevorrechtigung + Einrichtung neuer Haltestelle

OF-30: Angebotsausbau

651 (X19): Durchbindung bis Hanau

Einrichtung neue Haltestelle

neue Ortslinie Heusenstamm

OF-96: Angebotsausbau

OF-40: Anpassung Stadtbusverkehr Rodgau

OF-56/OF-57: Anpassung Stadtbusverkehr Dietzenbach

Einrichtung neue Haltestelle

Schnellbus Langen - Seligenstadt Untersuchung

RB61: Angebotsausbau

OF-96: Angebotsausbau

OF-95: Angebotsausbau

OF-99: Angebotsausbau

OF-40: Anpassung Stadtbusverkehr Rodgau

OF-56/OF-57: Anpassung Stadtbusverkehr Dietzenbach

Schnellbus Langen - Seligenstadt Untersuchung

Einrichtung neue Haltestelle

120: verbesserte räumliche Erschließung

120/OF-31: Änderung Linienführung

120: neues Abendangebot

Einrichtung Busspur

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

OF-85: Angebotsausbau

OF-99: Angebotsausbau

Busbevorrechtigung Triangel

58: Angebotsausbau

Einrichtung neue Haltestelle

RB64: Stündliche Bedienung Zellhausen

Prüfung Erschließung

Aufhebung Schleifenfahrt

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

S8/S9: Taktverdichtung Ausbau Trasse

OF-87: Verbesserung Verknüpfung

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

Einrichtung neue Haltestelle

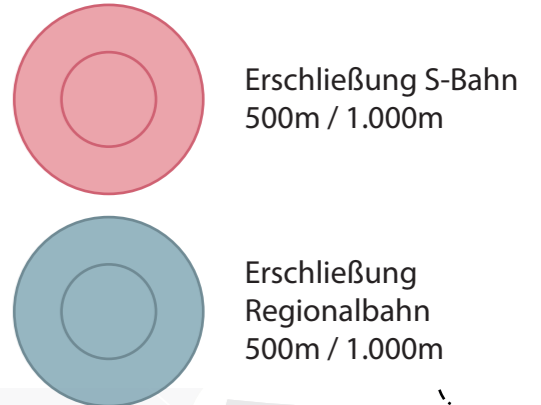
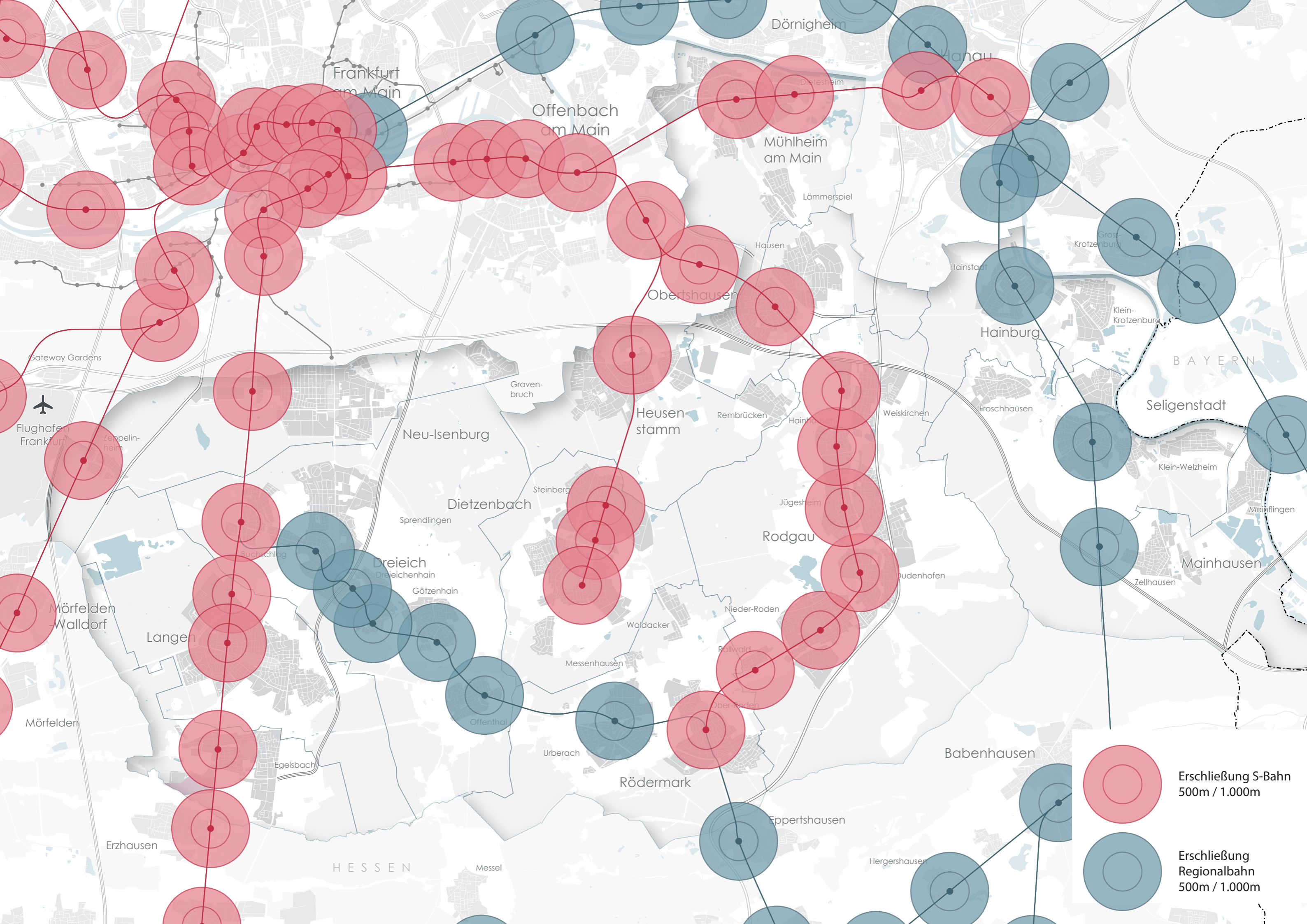
Einrichtung neue Haltestelle

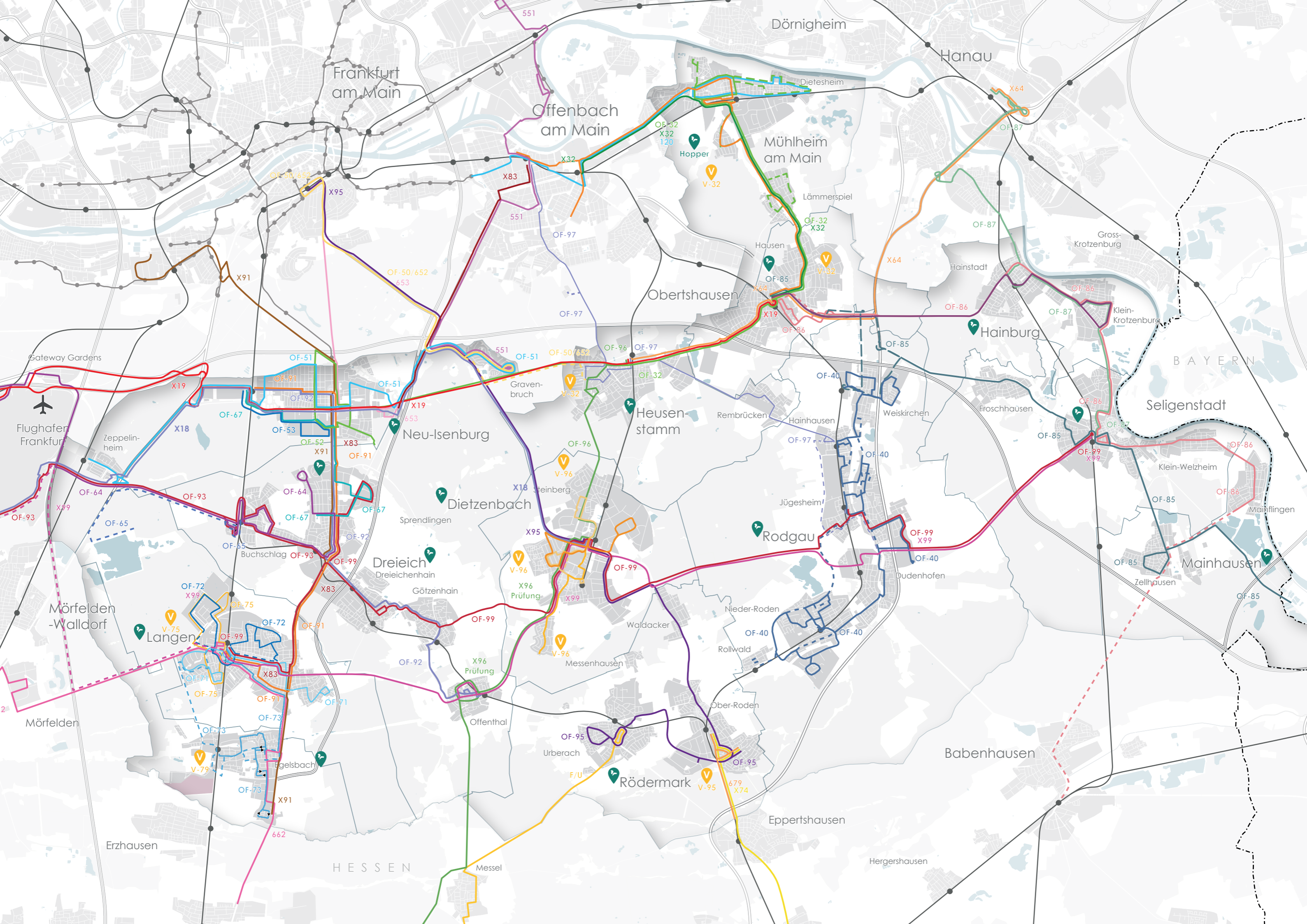
Einrichtung neue Haltestelle





- RMV
- kvgOF
- Städtische Partner
- benachbarte LNO





Frankfurt
am Main

Dörnigheim

Hanau

Offenbach
am Main

Mühlheim
am Main

Obertshausen

Hainburg

BAYERN

Flughafen
Frankfurt

Neu-Isenburg

Heusen-
stamm

Seligenstadt

Gateway Gardens

Dietzenbach

Rodgau

Mainhausen

Mörfelden-
Waldorf

Langen

Dreieich
Dreieichenhain

Nieder-Roden

Klein-Welzheim

Mörfelden

Erzhausen

HESSEN

Rödermark

Babenhause

Eppertshausen

Hergershausen

2. Planerische Rahmenbedingungen

- 2.1 Stellungnahme der kvgOF im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2020 - 2030

Stellungnahme der kvgOF und des Kreises Offenbach zum Verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2020 – 2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem uns vorliegenden Entwurf der 2. Fortschreibung des Verbundweiten Nahverkehrsplans für die Region Frankfurt Rhein-Main, wie er uns mit Schreiben vom 17. Dezember 2019 über einen Link vom RMV zugänglich gemacht wurde, nehmen wir für den Kreis Offenbach und seine Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) – die Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvgOF) – wie folgt Stellung. Die Stellungnahme der kvgOF erfolgt vorbehaltlich der Beschlussfassung im Aufsichtsrat der kvgOF, da die u.a. dazu geplante Aufsichtsratsitzung am 19.03.2020 ausfallen musste und die nächste Sitzung erst am 18.06.2020 geplant ist.

Dabei handeln wir die Punkte in der Reihenfolge ab, wie wir sie im vorliegenden Entwurf vorgefunden haben. Da viele Themen an verschiedenen Stellen behandelt werden, handelt es sich dabei um die u.E. jeweils markanteste Behandlung des entsprechenden Inhalts. Die jeweilige Seitenzahl im Entwurf geben wir an.

- S. 13, Abbildung 4 Differenzierung der Tarifentwicklung:
 - Hier wird das Verbundweite Seniorenticket noch als möglicher nächster Schritt eines Flatrateangebots genannt. Das Seniorenticket ist aber bereits seit 1. Januar 2020 Teil des RMV-Tarifangebots. Die Darstellung sollte aktualisiert werden.

- S. 128 Abbildung 63 Klassifizierung von lokalen Produkten im Busnetz in dichtbesiedelten Landkreisen im Ballungsraum:
 - Die Klassifizierung Lokaler Buslinien als Stadtbus, Gemeindebus, Landbus und Schulbus ist nicht kompatibel mit den Anforderungen in den dichtbesiedelten Landkreisen des Ballungsraums. Insbesondere für die Buslinien, die die Städte und Gemeinden zum Beispiel im Kreis Offenbach miteinander verbinden, von denen die meisten im Sinne der Raumordnung als Mittelzentren eingestuft sind und mehrere 10 Tsd. Einwohner haben, passt keine dieser Bezeichnungen. Wir fordern daher, die Produktklassifizierung Bus lokal um eine Kategorie „Kreisbus“ oder eine vergleichbare Bezeichnung zu erweitern.

- S. 192 Kapazitätsengpässe: Aus unserer Sicht fehlt der Frankfurter S-Bahntunnel als zentraler Kapazitätsengpass:
 - Aus der Sicht eines Gebiets im Einzugsbereich des S-Bahnnetzes ist es u.E. offensichtlich, dass auch der S-Bahntunnel Frankfurt als Kapazitätsengpass des Schienennetzes im Rhein-Main-Gebiet angesehen werden muss. Dafür sind aus unserer Sicht vor allem folgende Gründe maßgeblich:
 - In der Hauptverkehrszeit ist der Tunnel mit 24 Zügen pro Stunde und Richtung (6 Linien im 15-Minuten-Takt) voll ausgelastet. Dies begrenzt die Anzahl der S-Bahnlinien und deren Taktfolge auf den heutigen Stand und ermöglicht über den Einsatz von Langzügen hinaus keine weitere Reaktion auf die steigende Nachfrage.
 - Die S7 kann als zusätzliche Linie von der Riedbahnachse und aus Neu-Isenburg Zeppelinheim nicht in den Tunnel eingeführt werden und muss im Frankfurter Hauptbahnhof oben in der Halle enden. Gleiches gilt für zusätzliche Züge der S8, die nur zwischen Frankfurt Hbf. oben, Flughafen Regionalbahnhof und Kelsterbach verkehren können.
 - Sinnvolle zusätzliche S-Bahnangebote aus dem Kreis Offenbach können auch nicht am Tunnel vorbei über oberirdische Strecken nach Frankfurt, zum Beispiel zum Südbahnhof, geführt werden. Dies soll erst nach der Realisierung eines Fernbahnhofs irgendwann in den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts möglich sein.
 - Im Störfall auf der Tunnelstrecke liegt fast das gesamte S-Bahn-Rhein/Main-System lahm. Möglichkeiten des Ersatzbetriebs über oberirdische Strecken weisen viel zu geringe Kapazitätsreserven für solche Notfälle auf. Auch Schienenersatzverkehre können in angemessener Zeit in der Regel nicht vom Verbund organisiert werden. Die ganze Region ist daher von einem störungsfreien Tunnelbetrieb abhängig.

- S. 225 Abbildung 92 Nachfragezuwächse, Karte für den Kernraum ergänzen:
 - Die Abbildung 92 ist als Darstellung für das gesamte RMV-Gebiet im Kernraum mit den höchsten Nachfragezuwächsen nicht gut lesbar. Wir regen an, eine weitere Abbildung der Nachfrageprognose quasi als Lupe nur für den Kernraum in den Verbundweiten Nahverkehrsplan aufzunehmen.

- S. 227 Abbildung 93 Zielzustand S-Bahn 2030 Frankfurt Flughafen Terminal 3 nicht dargestellt:
 - Im Kapitel 6.2.8 Zeitliche Einordnung der Maßnahmen auf Seite 280 wird in der Kategorie „Realisierung bis 2030“ auch die SPNV-Anbindung des Terminal 3 aufgeführt. Dies wird von uns ausdrücklich begrüßt. In Widerspruch dazu ist jedoch auf Abbildung 93 die Anbindung des T₃ zumindest von Norden durch zusätzliche Züge der S7 oder ein anderes SPNV-Angebot nicht dargestellt. Wir fordern, dies in der Abbildung 93 zu ergänzen.

- S. 228, S. 238 Maßnahmen bis 2030 Schienenanbindung T₃:
 - Die Darlegungen im Abschnitt 5.2.1 Zielzustand S-Bahn 2030 zur Führung der Linie S7 über einen neuen Bahnhof am Flughafen Terminal 3 und im Abschnitt 5.2.4 Zielkonzept für die Flughafenanbindung werden vom Kreis Offenbach ausdrücklich begrüßt. Auch der Abschluss einer Planungsvereinbarung zu diesem Projekt zwischen dem Land Hessen und der DB Netz AG vor kurzer Zeit wird begrüßt. Die Realisierung dieser Maßnahme mit den beschriebenen Bedienungen auch in Abhängigkeit von der Fertigstellung des Nordabschnitts der NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar sollte so schnell wie möglich realisiert werden.

- S. 239 Abbildung 96, Führung RE 70 über Terminal 3 nicht dargestellt:
 - Wir regen an, in Abbildung 96 die in der Tabelle 14 darüber aufgeführte Führung des RE 70 Frankfurt Hbf. – Mannheim Hbf. über den Terminal 3 zusätzlich aufzunehmen.

- S. 270 f. Maßnahmen bis 2030/Regionaltangente West einschließlich Abb. 111:
 - Im Entwurf des verbundweiten Nahverkehrsplans ist der Stand der Planfeststellung für die Regionaltangente West einschließlich der beabsichtigten Weiterführung von Frankfurt-Praunheim nach Frankfurt-Nordwestzentrum (dieser Abschnitt in Abb. 111 gestrichelt) dargestellt. Darüber hinaus ist aber eine Führung des Astes der RTW Linie 2 nach Dreieich-Buchsschlag nach Langen in der Diskussion. Die RTW-Planungsgesellschaft beabsichtigt die Prüfung der Machbarkeit dieser Verlängerung. Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) der Stadt Langen für diesen Abschnitt hat eine Verbesserung des Gesamtergebnisses der Bewertung der RTW ergeben. Auf diesen Grundlagen bitten wir, die Führung dieses Astes der RTW nach Langen als Prüfauftrag in den verbundweiten Nahverkehrsplan aufzunehmen, mit der Perspektive, eine solche Verlängerung bei positivem Ergebnis im Rahmen eines nachträglichen Planänderungsverfahrens der bereits laufenden Planfeststellung ohne weitere zeitliche Verzögerungen auf den Weg der Realisierung zu bringen.

- S. 266 Kapitel 6.2.1 Frankfurt RheinMain plus und S. 278 Ausbau Frankfurt Süd einschließlich Louisa – Main-Neckar-Brücke - Hbf :
 - Der im Projekt „Frankfurt RheinMainPlus“ bereits im Jahr 2003 zwischen allen Akteuren vereinbarte leistungsfähigere Umbau zwischen Frankfurt Süd, Louisa, der Main-Neckar-Brücke und dem Frankfurter Hauptbahnhof wird an dieser Stelle nicht genannt, obwohl dieser für eine verstärkte Bedienung der Regionalverkehre von Süden und Osten (zum Beispiel Odenwaldbahn) von großer Bedeutung ist und schon heute als erforderlich bezeichnet wird. Wir regen an, den Standpunkt des RMV zu dieser aus unserer Sicht „überfälligen“ Maßnahme zur Kapazitätserweiterung klarzustellen.

- S. 282 S-Bahn-Plus-Maßnahme Bahnhof Niedernhausen Maßnahme 1:
 - 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. Zur Verbesserung der Situation konnte der barrierefreie Ausbau der nur einen vorhandenen S-Bahnsteigkante am Endpunkt Niedernhausen am 14. Februar 2020 nach monatelangen Verzögerungen endlich abgeschlossen werden. 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.

- S. 283 S-Bahn-Plus-Maßnahme Hanau-Steinheim Maßnahme 14:
 - Die hier dargestellte Maßnahme ist schon sehr lange in der Planung. 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. Dennoch ist die Realisierung dieser Maßnahme immer noch nicht mit Zeitangaben hinterlegt und die Planfeststellung unserer Kenntnis nach noch immer nicht eingeleitet worden. Wir erwarten im RNVP eine konkrete Aussage zur Terminierung der Planung und Umsetzung für dieses notwendige Vorhaben.

- S. 234 ÖPNV-Angebotskonzepte R-Bahn, S. 289 Maßnahmen im R-Bahn-Netz und S. 360 f. Vision 2030+ Odenwaldbahn:
 - An den beschriebenen Stellen finden sich jeweils längere zutreffende Ausführungen über die Odenwaldbahn. Weiterhin befindet sich unter Mitfinanzierung der kvgOF beim RMV eine Machbarkeitsstudie Odenwaldbahn 2030 in Arbeit, zu der am 13.02.2020 ein weiterer Arbeitskreis stattgefunden hat. Der Schlussbericht liegt noch nicht vor.
 - Auf S. 234 sind Kapazitätsengpässe benannt. Weiterhin wird die Notwendigkeit von Investitionen in die Strecke bzw. in längere Bahnsteige beschrieben. Es konnte jedoch keine Förderfähigkeit der Maßnahmen nachgewiesen werden. „Daher wird ein Ausbauprogramm erforderlich, das unmittelbar der Engpassbeseitigung dient.“ Ein Weg, wie dieser zur Abwicklung der zukünftig steigenden Nachfrage erforderliche Ausbau der im Besitz der DB-Netz AG befindlichen Odenwaldbahn realisiert werden kann, wird jedoch nicht aufgezeigt. Es wird von uns gefordert, dies im Rahmen des Abschlusses der genannten Machbarkeitsstudie nachzuholen.
 - Auf Seite 289 wird unter der Überschrift ‚Elektrifizierung von Strecken‘ eine umfangreiche Beschreibung der Probleme auch nochmals zum Thema Kapazitätsengpässe geliefert und der voraussichtlich nicht umsetzbare Einsatz schwerer Doppelstockzüge thematisiert. Es wird erneut auf weiteren Untersuchungsbedarf hingewiesen. Diese Prüfungen sind aus der Sicht des Kreises Offenbach in der o.a. Machbarkeitsstudie und bei weiteren Untersuchungen zügig fortzusetzen, um die Ergebnisse dann in die Umsetzung in Richtung eines zukunftsweisenden emissionsfreien Fahrzeugeinsatzes auf der Odenwaldbahn zu bringen.
 - Im Kapitel Vision 2030+ S. 361 werden im Abschnitt ‚Elektrifizierung‘ einige Ausführungen zum Einsatz emissionsfreier Antriebe im SPNV gemacht und die Odenwaldbahn sowie die Dreieichbahn als Anwendungsfälle für Elektrifizierungen genannt. Auch hier steht die notwendige Konkretisierung noch aus.

- S. 319 Erarbeitung einer Smart-Data-Strategie für den RMV:
 - Es wird angeregt, eine deutschlandweit einheitliche HaltestellenID für alle Verkehrsverbünde und Auskunftssysteme einzuführen. Diese Identitätsnummer sollte maststark für alle Haltestellen im RMV zur Anwendung kommen.

- S. 352 Abb. 125 Tangentialkonzept einschließlich Regionaltangente Süd (RTS) und Text zum Ringkonzept S. 356 f.:
 - Der Kreis Offenbach begrüßt ausdrücklich, dass die im Rahmen einer skizzenhaften Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2018 von der kvgOF unterbreiteten Vorschläge für eine leistungsfähige Schienenverkehrslinie als Regionaltangente Süd (RTS) aus dem

mittleren Kreis Offenbach (S1-Strecke von Rodgau) südlich am S-Bahntunnel vorbei über Offenbach Hbf. nach Frankfurt Süd und zum Flughafen Aufnahme in das Tangentenkonzept eines Schienenrings in der Vision 2030+ des Verbundweiten Nahverkehrsplans gefunden haben.

- Der Kreis Offenbach fordert, die Realisierung dieser neuen Schienenlinie 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 anbieten zu können.
- S. 359 Maßnahmenpaket S-Bahn Rhein-Main plus II:
 - Der Kreis Offenbach begrüßt, dass Maßnahmen, die im Rahmen der o.a. Machbarkeitsstudie zur RTS für die S-Bahnstrecken vorgeschlagen wurden, Eingang in das Maßnahmenpaket S-Bahn-Plus II gefunden haben. Dies gilt für die Umbauvorschläge für die Stationen Offenbach Ost und Offenbach Bieber, um kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrten verschiedener S-Bahnlinien zu ermöglichen. Auch hier fordert der Kreis Offenbach eine zügige weitere Prüfung und bei positivem Ergebnis eine Realisierung.
- S. 356 Vision 2030+ Machbarkeitsstudie Verlängerung einer S-Bahn bis Dieburg und zur Dreieichbahn:
 - Die Aufnahme der Verlängerung der S2 von Dietzenbach über Rödermark-Urberach und Ober-Roden nach Dieburg wird vom Kreis Offenbach ausdrücklich begrüßt. Dazu wurde bereits im Jahr 2019 eine Potential- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit der kvgOF und der Dadina vom RMV beauftragt, deren Schlussbericht in Kürze vorgelegt werden kann. Insbesondere für den Richtung Offenbach und Frankfurt Ost schlecht angebundenen Stadtteil Rödermark-Urberach würden sich mit einer solchen Verbindung große Angebotsverbesserungen im ÖPNV ergeben. Weiterhin werden in diesem Korridor zusätzliche Siedlungsflächenpotentiale leistungsfähig mit dem ÖPNV erschlossen und an die Oberzentren angebunden.
 - Als Ergebnis dieser Studie sollten zügig gemeinsam mit dem RMV und den lokalen Aufgabenträgern die erforderlichen umfangreichen Untersuchungen zu einer vertieften Machbarkeitsstudie einer neuen Strecke Dietzenbach – Urberach und deren Ausgestaltung sowie deren Natur- und Umweltverträglichkeit in Auftrag gegeben werden.

- Die in dem o.a. Gutachten zusammen mit der S2-Verlängerung zur Umsetzung empfohlene Elektrifizierung der Dreieichbahn mit Bedienung im 30-Minuten-Takt durchgehend nach Frankfurt Hbf. in einem nullsymmetrischen Fahrplan sollte ergänzend in die Vision 2030+ aufgenommen werden.
- Die erwähnte im Rahmen des o.a. Gutachtens erst skizzenhaft 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.
- Verkehrssysteme – Expressbussysteme, Kapitel 3.2, S. 129 f., 4.2.3 S. 183 f., 5.3 S. 240 f und 6.3.3 S. 296 f.:
 - Die sehr allgemein gehaltenen Korridore der Expressbuslinien sind zu konkretisieren und insbesondere mit den Angeboten der lokalen Ebene abzustimmen. Der Kreis Offenbach möchte darauf hinweisen, dass die Einführung von Expressbuslinien nur unter Abstimmung und Zustimmung der lokalen Ebene erfolgen kann und ein enger Austausch zwischen den Beteiligten gegeben sein muss. Hierbei sind auch die lokalen Angebotskonzepte und mögliche Auswirkungen darauf zu beachten.
- Anmerkungen zum On-Demand-Verkehr im Ballungsraum gemäß Erfahrungen im Pilotprojekt im Kreis Offenbach, verschiedene Kapitel und Baustein 15, S. 441 f.:
 - Der Kreis Offenbach begrüßt, dass der On-Demand-Verkehr in der Zuständigkeit der lokalen Ebene zugeordnet wird. Hiermit sind bestimmte organisatorische, infrastrukturelle und technische Aufgabenbereiche und Strukturen verbunden, die künftig somit auf lokaler Ebene über die kvGOF zu verantworten sind. Dies erachten wir als wichtige strategische Aussage. Es bedarf klarer Abgrenzungen in den Zuständigkeiten. Den RMV sehen wir hier vor allem in der Einbindung des Systems auf vertrieblicher, tariflicher und auskunftstechnischer Ebene in der zentralen Verantwortung. Die Kannibalisierung des Busverkehrs wird in den Ausführungen mehrfach angesprochen, die Hebung neuer Potenziale und Kundengruppen für den ÖPNV dagegen nicht. Hier bitten wir um entsprechende Ergänzung und Anpassung. Der On-Demand-Verkehr sollte sich in das Gesamtsystem einpassen. Wir sehen das Angebot daher auch nicht allein im Bereich des ländlichen Raums, der suburbane Raum gehört ebenso zum Untersuchungsbedarf. Das Pilotprojekt im Kreis Offenbach als genanntes Referenzprojekt sehen wir genau in diesem Raum. Wir bitten daher um entsprechende Anpassung. Ebenso sollten sämtliche Angaben im RNVP dienstleisterneutral beschrieben werden, daher bitten wir

darum, den Verweis auf den Anbieter von On-Demand-Dienstleistungen „ioki“ auf Seite 319 zu entfernen.

- S. 362 Kapitel. 8.4.6 Anregungen für eine lokale Vernetzung im Schienenverkehr und Baustein 12 Ansätze für eine Vernetzung lokaler Angebote im Nachbarschaftsverkehr:
 - Der auf Seite 362 des Verbundweiten Nahverkehrsplans unten nur angedeutete, im Baustein 12 als Verlängerung der Frankfurter Straßenbahnlinie 17 von der Frankfurter Stadtgrenze im Süden durch Neu-Isenburg mit Verknüpfung zur RTW am Isenburgzentrum und weiter nach Dreieich-Sprendlingen konkret ausgeführte Vorschlag einer Straßenbahnverlängerung wird ausdrücklich begrüßt. Es wird vorgeschlagen, den Text des Bausteins in den Text des Plans im Kapitel 8.4.6 zu übernehmen.
 - Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Überlegungen zur Erweiterung von Straßenbahnnetzen in das Umland nicht nur in Frankfurt und Mainz/Wiesbaden existieren, sondern zum Beispiel auch im Darmstädter Umland an verschiedenen Stellen angestellt werden. Aus der Sicht des Kreises Offenbach sollte dabei die Idee, die geplante Straßenbahnlinie nach Wixhausen/GSI weiter nach Norden in den Kreis Offenbach in Richtung Langen zu verlängern in Baustein 12 erwähnt werden.
- S. 445 Baustein 17 Seilbahnen als ergänzender Baustein des ÖPNV:
 - Wir begrüßen die Aufnahme innovativer Verkehrsmittel als Baustein im Rahmen des ÖPNV in den Verbundweiten Nahverkehrsplan. Konkrete Einsatzmöglichkeiten sollten auch im südlichen eher flachen Verbundgebiet zur Überwindung von linienförmigen Barrieren geprüft werden.

- S. 308 ff. Kap. 6 Maßnahmen, Kap. 6.5.Fahrzeuge, S. 308 ff.

- Neben dem Ausbau von Strecken sind Infrastrukturen auch für neue für alternative Antriebe bei Fahrzeugen, insbesondere Wasserstoffantriebe für Schiene und Straße zusätzlich zu berücksichtigen. Dabei geht es u.E. insbesondere um eine Planung auch von Ladeinfrastrukturen (E-Mobilität) und Tankinfrastrukturen (Wasserstoff).
- Der Forderung der Stadt Langen, dass die Einführung neuer Antriebssysteme abgestimmt geplant wird, damit es nicht jeweils eigene Lösungen jeder Gebietskörperschaft gibt, schließen wir uns an. Dazu sind frühzeitige Entscheidungen insbesondere hinsichtlich der Anwendung von Wasserstofftechnologie und dem Einsatz von Brennstoffzellen für das gesamte RMV-Gebiet zu treffen, um zum Beispiel den Aufbau einer Betankungsinfrastruktur zielgerichtet in die Wege zu leiten. Dafür sollten

im RNVP zumindest der Rahmen für erforderliche Grundsatzentscheidungen in der Zukunft beschrieben werden

- S. 247 Kap. 5 ÖPNV-Angebotskonzepte, Kap. 5.4 Zielkonzept für Bahnhöfe und Haltestellen

- Die in den 90er und 10er-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 taktils Leitsystem verfügen.

kvgOF, 06.04.2020

gez. Böttcher

3. Räumliche Struktur

3.1 Relevante Arbeitsplatz- und Einzelhandelsstandorte in den Kommunen

Kategorie	Standorte
Dietzenbach	
Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> ■ ca. 12.800 Beschäftigte in Dietzenbach ■ Prognose leicht steigend auf 13.900 bis 2030 ■ Gewerbegebiet Nord ■ Gewerbegebiet Mitte ■ Gewerbegebiet Süd
Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nahversorgungszentrum Limesstraße / Hauptstraße (ca. 3.000 m²) ■ Nahversorgungszentrum Offenbacher Straße / Steinbergkreisel (ca. 300 m²) ■ Zentraler Versorgungsbereich Mitte Rathaus-Center (ca. 15.000 m²) ■ Nahversorgungszentrum Werner-Hilpert-Straße (ca. 450 m²) ■ Zentraler Versorgungsbereich Mitte Einkaufszentrum Masayaplatz (ca. 4.000 m²) ■ Zentraler Versorgungsbereich Altstadt / Babenhäuser Straße (ca. 3.300 m²) ■ Versorgungsbereich Otto-Hahn-Straße (ca. 1.200 m²) ■ Baumarkt / Gartencenter Elisabeth-Selbert-Straße (ca. 14.000 m²)

Dreieich	
Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landsteinerstraße (Biotest AG, 1200 Beschäftigte) ■ Frankfurter Straße (MHK Group AG, 537 Beschäftigte) ■ Dreieich PLAZA (CWS-boco Deutschland GmbH, 460 Beschäftigte) ■ Im Steingrund (Thermo Fisher Scientific GmbH, 400 Beschäftigte) ■ Industriestraße (Wilhelm Brandenburg GmbH & Co. oHG, 380 Beschäftigte) ■ Philipp-Reis-Straße (PALL GmbH, 340 Beschäftigte) ■ Heinrich-Hertz-Straße (Minimax GmbH & Co. KG, 300 Beschäftigte)

Kategorie	Standorte
	<ul style="list-style-type: none"> ■ An der Trift (Hahn Air Lines GmbH, 250 Beschäftigte) ■ An der Trift (Volkswagen Zubehör GmbH, 230 Beschäftigte) ■ Robert-Bosch-Straße (real GmbH, 210 Beschäftigte) ■ Gustav-Otto-Straße (BMW-Niederlassung Dreieich, 180 Beschäftigte) ■ Industriestraße (Bio-Rad Medical Diagnostics GmbH, 170 Beschäftigte) ■ Im Steingrund (Jean Bratengeier Bau GmbH, 160 Beschäftigte) ■ Robert-Bosch-Straße (Schüllermann und Partner AG, 160 Beschäftigte) ■ Otto-Hahn-Straße (Kubbe Gebäudeservice GmbH & Co. KG, 156 Beschäftigte) ■ Dreieich PLAZA (Hasbro Deutschland GmbH, 138 Beschäftigte) ■ Dreieich PLAZA (Pan Dacom Networking AG, 130 Beschäftigte) ■ Dieselstraße (ALSCO Berufsbekleidungs-Service GmbH, 107 Beschäftigte) ■ An der Trift (DHL Solutions GmbH, 103 Beschäftigte) ■ Voltastraße (XXXL MANN MOBILIA DREIEICH-SPRENDLINGEN GmbH, 102 Beschäftigte) ■ Offenbacher Straße (Volksbank Dreieich eG, 100 Beschäftigte) ■ Frankfurter Straße (OBI GmbH & Co. Deutschland KG, 100 Beschäftigte) ■ Im Gefierth (SD Worx GmbH, 100Beschäftigte) ■ Im Steingrund (Hitachi Vantara GmbH, 90 Beschäftigte) ■ Wernher-von-Braun-Straße (GESA FORM + FUNKTION Display GmbH, 90 Beschäftigte)
Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gewerbegebiet Sprendlingen West (v.a. Robert-Bosch-Str., Benzstr., Voltastr.) ■ Sprendlingen Innenstadt (v. a. Hauptstr., Frankfurter Str.) ■ Sprendlingen Nahversorgungsbereich (Eisenbahnstr.) ■ Dreieichenhain Ortszentrum (Fahrgasse, Solmische Weiher-Str.) ■ Dreieichenhain Gewerbegebiet (v. a. Industriestr., Heckenweg) ■ Buchschlag Nahversorgungsbereich (Buchsclager Allee) ■ Götzenhain Nahversorgungsbereich (u. a. Langener Str., Rheinstr., Wallstr.) ■ Raiffeisenstr. Götzenhain

Kategorie	Standorte
	<ul style="list-style-type: none"> Offenthal Nahversorgungsbereich (v. a. Borngartenstr.)

Egelsbach

Beschäftigte

- k.A.

Einzelhandel

- Kurt-Schumacher-Ring, Mühlstraße und Zentrum

Hainburg

Beschäftigte

- Gewerbegebiete Klein-Krotzenburg und Hainstadt (ca. 1.000 Beschäftigte)
- Prognose leicht steigend auf ca. 1.100 bis 2030

Einzelhandel

- neuer Standort Hainstadt Auf der Loh (2.200 m², REWE, 2022)
- neuer Standort Ortseingang (1.000 m², Netto, Logo; 2023)
- Caree am See (2.000 m²)

Heusenstamm

Beschäftigte

- Seligenstädter Grund (KS Tools Werkzeuge-Maschinen GmbH, MEDSER Medical Services GmbH&Co.KG, Vectorsoft AG, SunUp GmbH, Open Advice IT Services GmbH, Copymedia, ITSG, Knapp GmbH, Mavi Europe AG) ca. 770 Beschäftigte
- Dieselstraße (Herth+Buss Fahrzeugteile GmbH & Co.KG) ca. 290 Beschäftigte
- Ostpreußenstraße (Dialogbau GmbH) ca. 170 Beschäftigte
- Rembrücker Straße (Hochtief) ca. 200 Beschäftigte

Einzelhandel

- Am Lindenbaum (Kik, REWE) ca. 2.600 m²
- Werner-von-Siemens-Straße (REWE, ALDI) ca. 5.300 m²
- Frankfurter Straße (NKD, Norzai Super Market) ca. 1.072 m² (REWE in Planung)
- Industriestraße (Getränke Gotta Fachhandel, City Reifen) ca. 320 m²
- Rudolf-Braas-Straße (Sport Kurz) ca. 400 m²

Langen

Beschäftigte

- "ATC Air-Traffic-City (Paul-Ehrlich-Str., Heinrich-Hertz-Str., nördlicher Teil Robert-Bosch-Str." (DFS, PEI, Schaeffler, Optovision, etc.) ca. 6000 Beschäftigte (Prognose bis 2030: 6.000 / 6.500 Beschäftigte)

Kategorie	Standorte
	<ul style="list-style-type: none"> ■ "Advancis-Campus (Monzastraße, Am Weißen Stein" (Advancis Software & Service GmbH, RUG Semin) ca. 250 Beschäftigte (Prognose bis 2030: 1.000 / 2.000 Beschäftigte) ■ "Monzapark / Multipark (Monzastr., Raiffeisenstr." Henry, Schein, ERWEKA, Akasol, Panasonic, Infineon, Leonhard Weiss, etc.) ca. 1.400 Beschäftigte (Prognose bis 2030: 1.650 / 1.900 Beschäftigte) ■ "Kronenhof (Paul-Ehrlich-Str." (AAM) ca. 100 Beschäftigte (Prognose bis 2030: 120 / 1.000 Beschäftigte) ■ Ampèrestraße (Projektierung pantera, Projektierung projecta, Niederländer, SPIE) ca.150 Beschäftigte Prognose bis 2030: 500 / 1.000 Beschäftigte) ■ "Verwaltungszentrum (Südliche Ringstr., Zimmerstr." (Stadtverwaltung, Finanzamt, Amtsgericht, Sparkasse Langen-Seligenstadt, Schulen) ca. 900 Beschäftigte (Prognose bis 2030: 950 / 1.000 Beschäftigte) ■ "Asklepios-Klinik Langen, DRK Heim (Frankfurter Straße" (Asklepios-Klinik, DRK Heim, Medipark) ca. 1.000 Beschäftigte (Prognose bis 2030: 1.250 / 1.500 Beschäftigte)
Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> ■ Untere Bahnstraße (Kaufhaus Braun, ca. 4000 qm) ■ Obere Bahnstraße, Lutherplatz (REWE, Rossmann, diverse, ca. 2.400 qm) ■ "Forum Langen (Liebigstraße)" (HIT, ALDI, Woolworth, Ernstings, K + K, dennis, ca. 8800 qm) ■ Fachmarktzentrum Pittlerstraße (Edeka, toom Baumarkt, ALDI, Getränkemarkt, ca. 13.600 qm) ■ Nahversorgungszentrum Langener Norden (REWE, Rossmann, Aldi, DM, ca. 4.500 qm) ■ Nahversorgungszentrum Darmstädter Straße (Lidl, ca. 1.200 qm)
Mainhausen	
Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gewerbegebiet Ostring (ca. 1.000 Beschäftigte) ■ Industriegebiet Zellhausen (ca. 600) ■ Prognose leicht steigend auf ca. 1.700 bis 2030
Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> ■ neuer Standort Neubaugebiet Zellhausen (800 m²) ■ neuer Standort EDEKA in Mainflinger Straße in Zellhausen (1.500 m²)

Kategorie	Standorte
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ginkoring Mainflingen ■ Rheinstraße Zellhausen ■ Mainfächer Mainflingen

Mühlheim

Beschäftigte

- Gewerbegebiet Borsigstraße
- Verwaltungsfachhochschule (Senefelderallee)
- Bereitschaftspolizei (Borsigallee)

Einzelhandel

- Einzelhandelsfachgeschäfte in der Bahnhofstraße (ca. 6.000 m²)

Neu-Isenburg

Beschäftigte

- deutliche Ausweitung im Gewerbegebiet Süd (derzeit 13.000 Beschäftigte, 2030 20.000 Beschäftigte)
- Gewerbegebiet Ost (derzeit 6.000 Beschäftigte, 2030 7.000 Beschäftigte)
- Gewerbegebiet Gehespitz (derzeit 3.000 Beschäftigte, 2030 3.000 Beschäftigte)

Einzelhandel

- Isenburg Zentrum (44.000 m²)
- Frankfurter Straße
- Fußgängerzone Bahnhofstraße

Obertshausen

Beschäftigte

- Hausen
- Gewerbegebiet Ost
 - Gewerbegebiet Samerwiesen

Obertshausen

- Gewerbegebiet Süd
- Gewerbegebiet West
- Gewerbegebiet Herbäcker

Einzelhandel

- Gewerbegebiet Ost/
- BGM-Mahr-Straße
- Königsberger Straße
- Bahnhof-/Beethovenstraße
- Marienstraße

Kategorie	Standorte	
Rodgau		
Beschäftigte	Dudenhofen	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gewerbegebiet Kronberger Straße (120 Beschäftigte) ■ Gewerbegebiet Hegelstraße / Raiffeisenstraße (300 Beschäftigte) ■ VGP-Park (800 Beschäftigte) ■ Segula-Testzentrum (500 Beschäftigte) 	
	Hainhausen	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gewerbegebiet Hainhausen (Hans-Sachs-Straße / Rochusstraße) (300 Beschäftigte) 	
	Nieder-Roden	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gewerbegebiet Nieder-Roden Ost (180 Beschäftigte) ■ Gewerbegebiet Nieder-Roden Süd (3.000 Beschäftigte) 	
	Weiskirchen	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gewerbegebiet Weiskirchen West (100 Beschäftigte) ■ Gewerbegebiet Weiskirchen Ost (300 Beschäftigte) 	
	Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dudenhofen ■ Gewerbegebiet Hegelstraße / Raiffeisenstraße (16.000 m²)
		Hainhausen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Gewerbegebiet Hainhausen (Hans-Sachs-Straße / Rochusstraße) (2.500 m²) ■ 		
Jügesheim		
<ul style="list-style-type: none"> ■ Rund ums Rathaus (Hintergasse) (5.000 m²) ■ Nieder-Roden ■ Rund um den Puisseauxplatz (2.500 m²) ■ Aldi / REWE (Marie-Curie-Straße) (2.000 m²) ■ REWE (Feldstraße /Goethestraße) (10.000 m²) 		
Weiskirchen		

Kategorie	Standorte
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lidl /dm (Alfred-Delp-Straße) (2.500 m²) ■ Netto (Schillerstraße) (1.000 m²)

Rödermark

- Beschäftigte
- Gewerbegebiet Ober-Roden (ca. 3.000 Beschäftigte)
 - Gewerbegebiet Urberach (ca. 1.200 Beschäftigte)

- Einzelhandel
- Dieburger Str./Frankfurter Str.
 - Konrad-Adenauer-Straße
 - Bahnhofstraße
 - Fachmarktzentrum/Ober-Rodener-Straße

Seligenstadt

- Beschäftigte
- Froschhausen Am Sandborn
 - Steinheimer Straße
 - Philipp-Reis-Straße
 - Ferdinand-Porsche-Straße

- Einzelhandel
- Aschaffener Straße
 - Bahnhofstraße
 - Frankfurter Straße
 - Freihof
 - Marktplatz
 - Steinheimer Straße
 - Gründerviertel

(Quelle: Auftaktbefragung 2021)

3.2 Relevante Siedlungsentwicklungen in den Kommunen

Kommune	neue Siedlungsflächen
Dietzenbach	<p>Gewerbe</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Globus-Erweiterung (ca. 1 ha bis 2025) ■ Gewerbegebiet Kaupendicke (ca. 1,2 ha bis 2030) ■ Voltastraße (Wörner Fläche) (ca.1,3 ha bis 2030) ■ Waldstraße südl. von Controlware (ca. 1,4 ha bis 2030) ■ Marie-Curie-Straße (ca. 1,7 ha bis 2025) ■ ProArbeit (ca. 1,9 ha bis 2025) ■ Fläche bei Regenrückhaltung (ca. 2 ha bis 2030) ■ Elisabeth-Selbert-Straße (ca. 2,6 ha bis 2025) ■ Auf der Hanniswiese (ca. 2,7 ha bis 2030) ■ Fläche Südlich der Alfred-Nobel-Straße (ca. 4,2 ha bis 2030) ■ Gewerbegebiet Kaupendicke (ca. 5 ha bis 2030) ■ Rechenzentrum (ca. 5,4 ha bis 2025-2030) ■ Waldstraße (ca. 5,8 ha bis 2030) <p>Mischgebiet</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Masayaplatz (ca. 20 WE / 0,3 ha bis 2030) <p>Wohnen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Nordweststraße (10 WE bis 2025) ■ Waldstraße (15 WE/ 0,26 ha bis 2025) ■ Vélizystr. / Heppenheimer Allee (158 WE bis 2025) ■ Vélizystr. / Heppenheimer Allee (159 WE bis 2030) ■ Forsthaus (16 WE bis 2025) ■ Offenbacher Straße (180 WE bis 2025) ■ Wohnen an der Offenbacher Straße (30 WE bis 2025) ■ Westlich der Offenbacher Straße (38 WE bis 2025) ■ Südlich der Grenzstraße- In den Rosengärten (44 WE bis 2030) ■ Südlich der Grenzstraße- Die Hainäcker (55 WE bis 2025) ■ Eisenbahnstraße (8 WE bis 2025)
Dreieich	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sprendlingen Nord (Gewerbeflächenpotenzial, 3,8 ha bis 2030)

Kommune	neue Siedlungsflächen
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sprendlingen Süd (Gewerbeflächenpotenzial, 21,4 ha bis 2030) ■ Götzenhain (Gewerbeflächenpotenzial, 4,3 ha bis 2030) ■ Offenthal (Gewerbeflächenpotenzial, 3,4 ha bis 2030) ■ Götzenhain Süd (Potenziale der Wohnbauentwicklung, 516 WE bis 2030) ■ Götzenhain Ost Potenziale der Wohnbauentwicklung 292 WE bis 2030 ■ Sprendlingen Süd Potenziale der Wohnbauentwicklung 2.700 WE bis 2030 ■ Offenthal Süd Potenziale der Wohnbauentwicklung 327 WE bis 2030
Egelsbach	<ul style="list-style-type: none"> ■ k.A.
Hainburg	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erweiterung Neue Ortsmitte (12 ha ab 2025)
Heusenstamm	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ehemaliger Brückenbauhof (ca. 3,7 ha, 200 WE bis 2026) ■ Ehemaliges Fernmeldezeugamt (ca. 5,6 ha, 265 WE bis 2030) ■ Ehemaliges Postbildungszentrum / Campus (ca. 4,2 ha Gewerbe, 2 ha Wohnen, 2,1 ha Versorgung
Langen	<p>Wohnen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Wohngebiet Oberlinden (15 WE bis 2024) ■ Housing Area Neurott (100 WE bis 2024) ■ Belzborn Ost (20 WE) ■ Konrad-Adenauer-Straße/Am Speierling (164 WE bis 2024) ■ Quartierszentrum Obere Bahnstraße (54 WE bis 2023) ■ Wohngebiet nördlich der Elisabeth-Selbert-Allee (94 WE) ■ Quartierszentrum Liebigstraße (10 WE) ■ Liebigstraße Nord (1.102 WE bis 2030) ■ Liebigstraße Süd (331 WE bis 2025) ■ Liebigstraße Rodehau (169 WE bis 2024) ■ Technologie Park Meiswinkel (60 WE bis 2022) ■ Leukertsweg Süd (200 WE bis 2025) ■ Klinikum Langen Nord (90 WE bis 2025)

Kommune	neue Siedlungsflächen
	<p>Gewerbe</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kronenhof (5,5 ha bis 2030) ■ Technologie Park Maiswinkel (2 ha bis 2025) ■ Kirschweg (3,9 ha bis 2025) ■ GE nördl. B486 (7-11 ha bis 2030)
Mainhausen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Neubaugebiet Zellhausen (350 WE auf 15 ha ab 2023)
Mühlheim	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lämmerspiel (100 WE bis 2022) ■ Gewerbegebiet Donsenhard (ca. 10 ha bis 2025)
Neu-Isenburg	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtquartier Süd Süd-Westlich Knoten Friedhofstraße Frankfurter Straße (ca. 750 WE, 1.900 Arbeitsplätze ab 2023) ■ Kalbskopf südöstlich Knoten Friedhofstraße / Frankfurter Straße ■ Birkengewann (ca. 700 WE) ■ Gewerbegebiete Süd und Ost
Obertshausen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gewerbegebiet südl. A3
Rodgau	<p>Jügesheim</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Marienbader Allee Neubaugebiet (2 ha) ■ Rodgau-West (46 ha) <p>Weiskirchen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Gewerbegebiet <p>Dudenhofen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Neubaugebiet (7,5 ha) ■ Gewerbegebiet <p>Nieder-Roden</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Neubaugebiet (16,5 ha)
Rödermark	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ober-Roden Nord an der Kapellenstraße (Urbanes Gebiet, 150 WE) ■ Ober-Roden an der Mainzer Straße (WOBA, 70 WE) ■ Ober-Roden Süd an der Dieburger Straße (WOBA, 25 WE)
Seligenstadt	<ul style="list-style-type: none"> ■ Alter Stadtwaag (ca. 3 ha bis 2025)



Kommune	neue Siedlungsflächen
	<ul style="list-style-type: none">■ Bahnhofsgelände Seligenstadt (ca. 1,2 ha bis 2025)■ Südwestlich des Westrings (ca. 22 ha bis 2030)■ Neben der Hohl (ca. 2 ha bis 2025)

(Quelle: Auftaktbefragung 2021)

4. Querschnittsthema Barrierefreiheit

4.1 Barrierefreiheit an den Bushaltestellen im Kreis Offenbach – Leitfaden für die Haltestelleninfrastruktur

www.vkt-gmbh.de



kvgOF
Kreisverkehrsgesellschaft
Offenbach mbH

VERKEHRSPANUNG

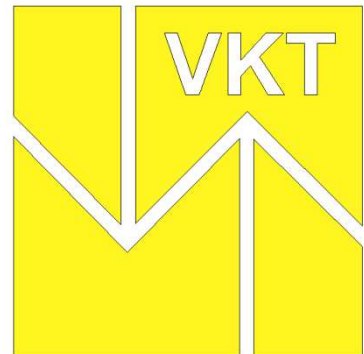
Köhler und Taubmann GmbH

Hanauer Landstraße 145
60314 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 4058698-0
Telefax: +49 69 4058698-66

Frankfurt am Main, 27.10.2015

Barrierefreiheit an den Bushaltestellen im Kreis Offenbach

- Leitfaden für die
Haltestelleninfrastruktur -





Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Ausgangssituation	2
2	Anforderungen an den barrierefreien Einstieg/Ausstieg	2
3	Ausbauform Haltestellen	4
3.1	Einführung	4
3.2	Haltestellenkap	4
3.3	Halten am Fahrbahnrand	6
3.4	Haltestellenbucht	7
4	Tiefbau	7
4.1	Einführung	7
4.2	Hochbord	8
4.3	Taktiler Leitsystem	9
4.3.1	Allgemeines	9
4.3.2	Auffindestreifen	10
4.4	Einstiegsfeld	11
4.5	Leitstreifen	11
4.6	Warte- und Bewegungsfläche	11
4.7	Zuwegung/Querungsstellen	12
4.7.1	Einführung	12
4.8	Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe	12
5	Regelausbaupläne	13

Literatur

Abbildungsverzeichnis



1 Ausgangssituation

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) fordert im § 8 (3), dass bis zum 1. Januar 2022 alle Bushaltestellen vollständig barrierefrei gestaltet sein müssen. Ausnahmen sind prinzipiell möglich, müssen jedoch im zugehörigen Nahverkehrsplan verankert sein.

Des Weiteren ist dem Bundesgleichstellungsgesetz Art. 4 zu entnehmen, „... barrierefrei sind bauliche Anlagen, wenn sie für behinderte Menschen, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“.

Auch wenn sich das Thema „Barrierefreiheit“ als gesellschaftliche Aufgabe für den gesamten öffentlichen Raum stellt, konzentrieren sich die nachfolgenden Erörterungen auf Bushaltestellen und deren direktes Umfeld, insbesondere zugehörige Querungsstellen.

Vor diesem Hintergrund ist an Bushaltestellen insbesondere der selbständige Einstieg von Personen im Rollstuhl oder mit Gehhilfe zu ermöglichen, sowie die selbständige Orientierung von Blinden und Sehbehinderten zu schaffen.

Die sich hieraus ergebenden Anforderungen an die bauliche Gestaltung der Bushaltestellen im Kreis Offenbach, d.h. die technischen Standards, werden nachfolgend aufgezeigt und erläutert.

Diese Standards werden in Regelausbauplänen umgesetzt und sind im Anhang beigefügt.

2 Anforderungen an den barrierefreien Einstieg/Ausstieg

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit von Bushaltestellen ergeben sich einmal aus den Einstiegsbedingungen zwischen Bord und Fahrzeug und zum anderen aus der Führung im Haltestellenbereich.

Ein selbständiges Ein-/Aussteigen in einen Bus ist für Personen mit eingeschränktem Gehvermögen, bspw. Personen im Rollstuhl oder mit Gehhilfe, entsprechend den DIN 18040-3 (2014) dann möglich, wenn der verbleibende Restspalt bzw. die verbleibende Reststufe 5 cm nicht überschreiten, vgl. hierzu **Abb. 2-1**.

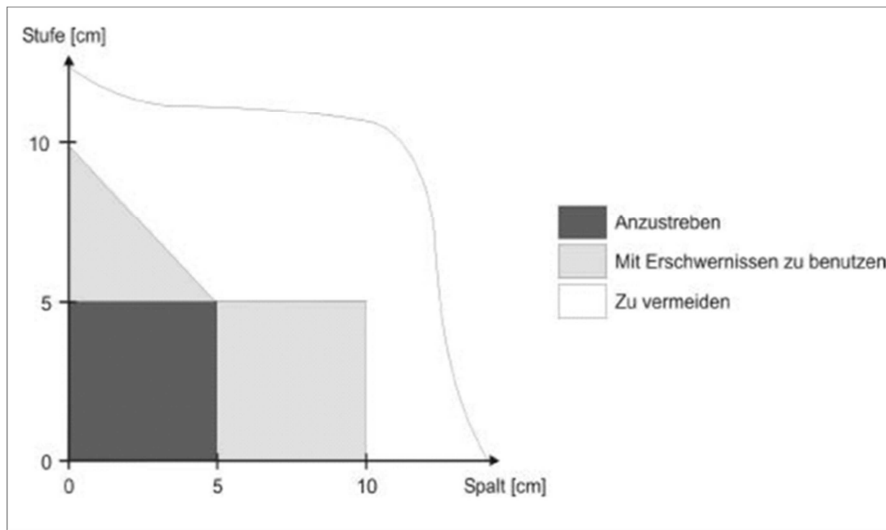


Abb. 2-1: Forderungen aus unbehinderter Mobilität an die maximale Breite von Spalt und Stufe beim Einsteigen in den Bus

Ein Linienbus in Niederflerbauweise und „Kneeling“ (einseitige Absenkung des Fahrzeugaufbaus) erreicht entweder an einer Tür eine Einstiegshöhe von 25 cm¹ oder aber an zwei Türen von 27 cm². Damit errechnet sich bei einer Reststufe von max. 5 cm die zugehörige Bordsteinhöhe zu 22 cm. Ein Bord in dieser Ausbauhöhe erfordert keine Klapprampe mehr für den Einstieg bzw. Ausstieg, wie bei niedrigeren Bordhöhen erforderlich. Deshalb wird eine Bordhöhe von mind. 22 cm für die Bushaltestellen im Kreis Offenbach empfohlen.

Die 22 cm hohe Bordsteinhöhe setzt voraus, dass der Bus diese Kante beim Ein- und Ausfahren nicht mit dem vorderen bzw. hinteren Wagenkastenüberhang überstreicht, da sonst Beschädigungen am Bus auftreten können. In Bereichen, in denen ein Fahrzeug die Wartefläche bzw. den Bordstein überstreichen muss, sollte die Erhöhung deshalb maximal 16 cm³ betragen. In diesen Fällen ist eine Kombination von unterschiedlichen Bordhöhen in der Längsentwicklung zielführend (höhendifferenzierte Haltestellengestaltung).

Die Spaltbreite bestimmt sich wesentlich aus der Anfahrbarkeit der Haltestelle, was wiederum durch die Haltestellenform beeinflusst wird.

¹ Anmerkung: Dies ist aufgrund der Hydraulik in der Regel die vordere Tür.

² Anmerkung: Dies sind aufgrund der Hydraulik, dann die vordere und die zweite Tür.

³ Außerhalb der Fahrgastwechselbereiche auch unter 16 cm.



3 Ausbauform Haltestellen

3.1 Einführung

„Bestehende Haltestellen sollten ebenfalls auf ihre Standortqualität hin überprüft werden. Zu berücksichtigende Kriterien sind dabei:

- Lage zu wichtigen Zielen im Ortsteil oder Quartier,
- Lage im Straßenraum unter Berücksichtigung des Umfeldes,
- Sicherungsmöglichkeiten des Zu- und Abgangs einschließlich der Straßenquerung, (soziale) Sicherheit der wartenden Fahrgäste,
- Erkennbarkeit der Haltestelle,
- Breite der Geh- und Wartefläche, aber auch
- Anforderungen, die sich durch den KFZ-Verkehr oder aus anderen Belangen ergeben.“⁴

Grundsätzlich werden drei Ausbauformen von Haltestellen unterschieden:

- Haltestellenkap,
- Halten am Fahrbahnrand,
- Haltestellenbucht.

Dabei stellt die Haltestellenbucht innerorts bei zulässigen Geschwindigkeiten $V_{zul} \leq 50$ km/h eine Ausnahmeform dar. Bezogen auf das bordsteinparallele Anfahren ergibt sich die vorab erfolgte Reihung der Haltestellen; am besten lässt sich das Haltestellenkap anfahren. Diesbezüglich am aufwendigsten ist die Busbucht einzustufen.

Zu den drei Haltestellenformen im Einzelnen.

3.2 Haltestellenkap

Beim Haltestellenkap wird der Seitenraum im Haltestellenbereich in den Straßenraum vorgezogen, siehe **Abb. 3-1**. Das Haltestellenkap ist gleichzeitig die kürzeste Form einer Haltestelle. Die Länge der Haltestellen bestimmt sich aus der Länge der Busse, von denen die Haltestelle angefahren wird. Diese Haltestellenform ist von den Bussen am besten anfahrbar und unterstützt somit ein bordsteinparalleles Anhalten. Auch besteht keine Gefahr, dass der Anfahrbereich zugeparkt wird, wie bspw. bei der Ausbauform „Halten am Fahrbahnrand“ gegeben.

⁴ aus „Förderung von Haltestellen“, Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Stand Mai 2014



Abb. 3-1: Haltestellenkap (www.nahverkehr-info.de)

Ein weiterer Vorteil des Haltestellenkaps ist die vergrößerte Wartefläche für die Fahrgäste, bspw. im Vergleich zu der Ausbauf orm „Halten am Fahrbahnrand“, die durch die vorgezogene Wartefläche entsteht.

Der Einsatzbereich von Haltestellenkaps ist bis zu einer Verkehrsbelastung von 700 Kfz/h und Richtung an zweistreifigen Hauptverkehrsstraßen entsprechend dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) unbedenklich, vgl. **Abb. 3-2**.

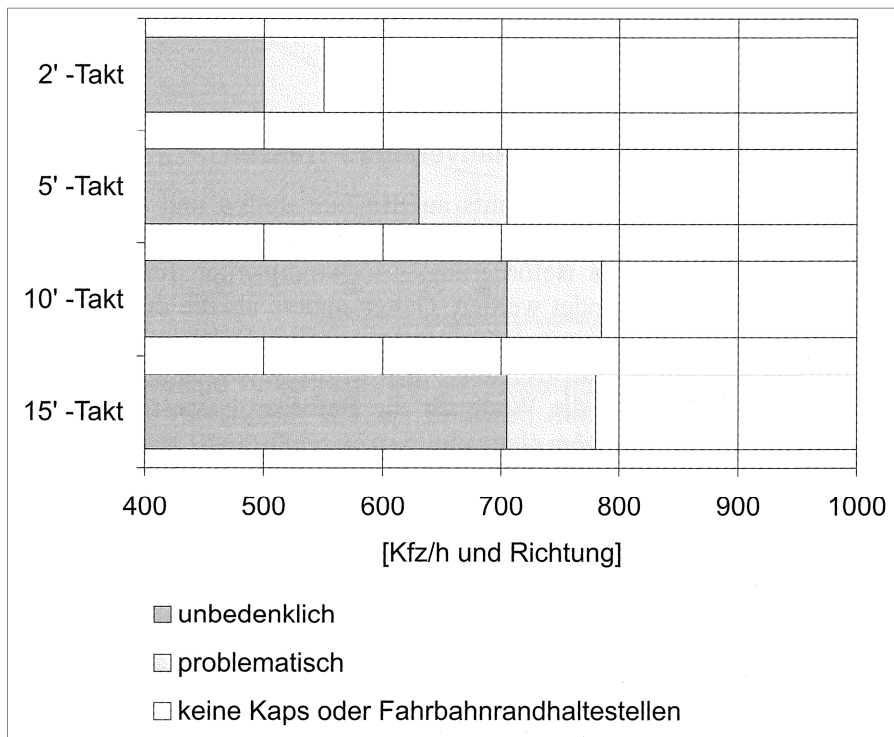


Abb. 3-2: Einsatzbereiche für die Anlage von Haltestellenkaps an zweistreifigen Hauptverkehrsstraßen (Quelle: HBS 2001/2009)

Im Rahmen der Planungen zum barrierefreien Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Kreis Offenbach sollte deshalb immer geprüft werden, ob ein Um- bzw. Ausbau als Haltestellenkap möglich ist.

3.3 Halten am Fahrbahnrand

Die innerorts am häufigsten realisierte Haltestellenform ist das Halten am Fahrbahnrand, siehe **Abb. 3-3**. Die Länge der Haltestellen setzt sich zusammen aus der Buslänge zuzüglich eines freizuhaltenden Bereichs von rd. 40 m. Diese Zusatzlänge muss eingehalten werden, damit der Bus die Haltestelle gut anfahren kann und auch wieder verlassen kann (EAÖ, 2013).



Abb. 3-3: Halten am Fahrbahnrand (www.nahverkehr-info.de)

3.4 Haltestellenbucht

Die Haltestellenbucht kommt innerorts nur dort zur Anwendung, wo Busse längere Aufenthaltszeiten haben, z. B. zur Anschlusssicherung, an Schulstandorten mit längeren Fahrgastwechselzeiten oder an Anfangs- und Endhaltestellen von Linien.

Sie muss, um ein bordsteinparalleles Anfahren zu ermöglichen, eine Mindestlänge von $minL = 88,70 \text{ m}$ aufweisen (EAÖ, 2013). Diese Länge wird auch gefordert, damit eine Förderung über GVFG⁵ möglich ist.

Nachteile von Busbuchten sind - neben dem großen Platzbedarf - die Reisezeitverluste im Betrieb, unangenehme Seitenbeschleunigungen für Fahrgäste beim Ein- und Ausfahren sowie Kosten durch Winterdienst. Infolge widerrechtlich geparkter Fahrzeuge sind sie nicht immer korrekt anfahrbar.

4 Tiefbau

4.1 Einführung

Der Um-, Aus- und Neubau von Haltestellen unter den Aspekten einer unbehinderten Mobilität umfasst den Einbau von Hochborden, um einen möglichst niveaugleichen

⁵ GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Einstieg ins Fahrzeug zu ermöglichen und den Einbau von taktilen Leitsystemen, um Blinde und Sehbehinderte zu führen.

Des Weiteren sind die Zugänge zu den Haltestellen an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer anzupassen.

4.2 Hochbord

An die Gestalt des Hochbordes ergeben sich im Wesentlichen zwei Anforderungen. Dies ist einmal die Höhe des Hochbordes selber, um einen barrierefreien Einstieg zu ermöglichen. Zum anderen ist es die Gestalt des Hochbordes, um eine bordsteinparallele Anfahrt zu unterstützen. Gleichzeitig sollte der Verschleiß der Busreifen bei der Anfahrt minimiert werden.

Die Höhe des Bordes sollte, wie bereits hingewiesen, 22 cm betragen, um die Reststufe auf 5 cm zu begrenzen. Eine Anhebung des Wartebereichs ermöglicht den Einstieg ohne fremde Hilfe⁶ und beschleunigt gleichzeitig den betrieblichen Ablauf des Busverkehrs.

Es empfiehlt sich ein Formstein als Bord, der über eine Hohlkehle in der Basis verfügt. Diese Ausrundung ergibt eine gute Spurführungshilfe für ankommende Fahrzeuge und verbessert damit die Anfahrbarkeit der Haltestelle.

Diese untere Hohlkehle gewährt zudem, dass die Reifenflanke geschont wird. Der Kontakt zwischen Reifen und Hochbord beschränkt sich weitestgehend auf die Lauffläche des Reifens.

Zusätzlich ist eine zweite Hohlkehle an der Bordoberkante sinnvoll, damit der Wagenkasten bei der Anfahrt und dem „Kneeling“ nicht beschädigt wird.

Entsprechende Borde sind zwischenzeitlich auf dem Markt erhältlich.

Bei beengten Verhältnissen (z. B. Einfahrten) kann das Hochbord ggf. nur den Bereich der ersten und zweiten Tür abdecken, was eine Mindestlänge von minL 9 m erfordert. Eine entsprechende Darstellung zeigen die Regelausbaupläne im Anhang. Diese Form des verkürzten Ausbaus kann auch an Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen zum Einsatz kommen.

Stehen bei beengten Platzverhältnissen keine 9 m zum Einbau eines Hochbords zur Verfügung, sollte zumindest ein taktiler Leitsystem mit Führung zur ersten Tür in Fahrernähe und eine barrierefreie Bordhöhe an der Tür für Rollstuhlfahrer (zweite Tür bei Bussen) eingerichtet werden.

Haltestellen, die dauerhaft ausschließlich von Klein- und Midibusse angeeignet werden, sollten von vornherein auf das entsprechende Maß verkürzt ausgebaut werden.

⁶ D.h. auch ohne Klapprampe.

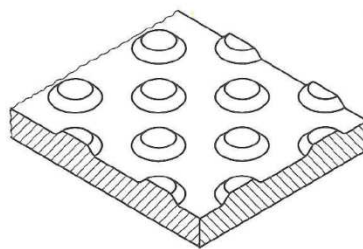
4.3 Taktiler Leitsystem

4.3.1 Allgemeines

Bezogen auf die Fahrgäste deren Sehvermögen eingeschränkt ist, muss eine Haltestelle mit taktilen Bodenindikatoren als Leitsystem ausgestattet sein. Diese setzen sich zusammen aus Noppen- und trapezprofilierten Rippenplatten, siehe **Abb. 4-1** und **4-2**. Ggf. werden begleitende Kontrastplatten erforderlich.

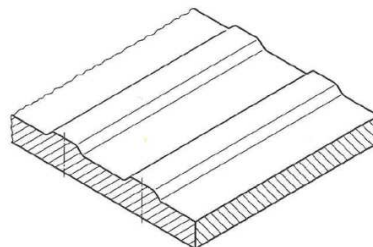
Der DIN 32984 (2011) ist hierzu zu entnehmen:

- „Voraussetzung für die Wirksamkeit einer Bodeninformation ist der hohe taktile, visuelle und möglichst auch akustische Kontrast zum angrenzenden Bodenbelag.“
- „In einem rauen, fugenreichen oder kontrastarmen Umgebungsbelag werden Bodenindikatoren von blinden und sehbehinderten Menschen nicht wahrgenommen. Wenn der taktile und/oder visuelle Kontrast nicht ausreichend ist, müssen Begleitstreifen oder gegebenenfalls Begleitflächen zur Erreichung des notwendigen Kontrasts vorgesehen werden.“



a) Ansicht perspektivisch

Abb. 4-1: Noppenprofil, DIN 32984 (2011)



a) Ansicht perspektivisch

Abb. 4-2: Rippenprofil, DIN 32984 (2011)

Die zugehörigen Maßketten und weitere Anforderungen an Noppen- und Rippenprofile enthalten die DIN 32984 (2011).



Grundsätzlich ist zu beachten, dass der Abstand von Bodenindikatoren zu fest installierten Hindernissen 60 cm nicht unterschritten werden darf.

Bodenindikatoren sollen „talbündig“⁷ verlegt werden, damit sie für die Nutzer taktil besser zu erfassen sind (zudem vorteilhaft für die Entwässerung und Reinigung). Demgegenüber steht ein erhöhter Aufwand beim Einbau der Platten. Bei nasser Witterung sollten die Flächen mit Bodenindikatoren nicht rutschig sein. Ein erhöhter Rutschwiderstand wird durch profilierte Rippen und Noppen erreicht.

Ausreichender taktiler und/oder visueller Kontrast (Leuchtdichtekontrast oder auch Hell-Dunkel-Kontrast) wird bei allen taktilen Leitelementen durch eine entsprechende Materialwahl erreicht. Bei unzureichenden Kontrasten werden neben den Bodenindikatoren ein- oder beidseitig Begleitstreifen verlegt, um den erforderlichen Kontrast (taktil und/oder visuell) herzustellen.

Es kommen an Bushaltestellen Auffindestreifen, Leitstreifen und Einstiegsfelder als taktile Bodenelemente zum Einsatz. Bevor auf die Elemente im Einzelnen eingegangen wird ist darauf hinzuweisen, dass in Hessen zu den Themen zwei Publikationslinien bestehen. Zum einen handelt es sich um die Publikationen von Hessen Mobil „Leitfaden Unbehinderte Mobilität“ (2006) und den zugehörigen Erfahrungsbericht „Unbehinderte Mobilität – Erfahrungen und Untersuchungen“ (2010). Zum anderen um die DIN, hier insbesondere die DIN 18040-3 (2014) und DIN 32984 (2011), einschließlich deren Querverweise. Eine vergleichende Gegenüberstellung hat, bezogen auf die taktilen Leitsysteme, nur geringfügige Unterschiede ergeben. Klärende Gespräche mit den Betroffenenverbänden ergaben grundsätzlich, dass von den Betroffenen die Lösungen gemäß DIN bevorzugt und diese Lösungen deshalb auch für den Kreis Offenbach empfohlen werden und den Regelausbauplänen im Anhang als Grundlage dienen. Dies bietet zudem die Chance, zukünftig gleichartige taktile Leitelemente im Kreis Offenbach vorzufinden.

4.3.2 Auffindestreifen

Der Auffindestreifen dient dem Ziel auf seitlich vom Gehweg befindliche Ziele hinzuweisen und auf diese hinzuführen. Gemäß DIN ist es notwendig, zwischen Auffindestreifen, die zu einer Haltestelle führen und solchen, die eine Querungsstelle markieren, zu unterscheiden.

Bei Bushaltestellen ist der Auffindestreifen mit Rippenplatten (Breite 0,6 m - 0,9 m), die parallel zum Bord über den Gehweg hinweg angeordnet sind, gestaltet. Um ein Überschreiten zu vermeiden sind vorzugsweise 0,9 m zu verlegen. Der Auffindestreifen führt blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer zum Einstieg in Höhe der Fahrtür des haltenden Busses.

An Querungsstellen ist der Auffindestreifen bei ansonsten gleicher Anordnung und Breite mit orthogonal verlegten Noppenplatten gestaltet, DIN 32984 (2011). Abstimmungen mit den betroffenen Verbänden empfehlen, solche Auffindestreifen nur an gesicherten Querungsstellen (siehe Kapitel 4.7.1) anzuordnen.

⁷ „Talbüdig“ bedeutet, dass die erhabene Struktur der Bodenindikatoren höher als der umgebende Belag liegt. Die Höhe der Strukturen ist im Außenbereich auf 5 mm über Bodenoberkante begrenzt, um Stolperstellen zu vermeiden.



4.4 Einstiegsfeld

Der Auffindestreifen führt an Haltestellen zum Einstiegsfeld. Ein Einstiegsfeld aus Rippenplatten, die ebenfalls parallel zu Bord anzuordnen sind, markieren mit einer Breite von 1,2 m und einer Tiefe von 0,9 m die Position für den Einstieg an der vorderen Fahrzeugtür. Der Abstand zur Bordsteinkante beträgt 0,3 m.

Bei schmalen Gehwegen, insbesondere bei Querschnitten unter 2,0 m, kann auf ein Einstiegsfeld verzichtet werden. In diesem Fall sollte der Auffindestreifen mit Rippenplatten in einer Breite von 0,90 m von der inneren Leitlinie bis zum Bord geführt werden.

4.5 Leitstreifen

Auffindestreifen und Einstiegsfelder werden durch einen Leitstreifen ergänzt, der in einem Abstand von 0,6 m parallel zur Bordsteinkante verläuft. Der Leitstreifen besteht aus Rippenplatten mit einer Breite von 0,3 m und geht mittig vom Einstiegsfeld ab.

Zum einen dient der Leitstreifen zur Orientierung für Sehbehinderte, zum anderen erfüllt er eine Warnfunktion für alle Verkehrsteilnehmer, indem er den Abstand zu den fahrenden Fahrzeugen (insbesondere zum Außenspiegel) kennzeichnet. An schwach frequentierten Haltestellen ist er nicht zwingend erforderlich.

Ausführungsbeispiele zeigen die Regelausbaupläne im Anhang.

4.6 Warte- und Bewegungsfläche

Die Warte- und Bewegungsfläche sollte eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen (Abstand Bordsteinkante bis zum ersten Hindernis in Höhe der zweiten Tür), damit eine Rampe überhaupt genutzt werden kann.⁸ Dieser Wert ergibt sich aus der ausreichenden Bewegungsfläche von 1,50 m für Rollstuhlfahrer vor der ausgelegten Rampe ($B \geq 1,50$ m, $L \geq 1,50$ m). Bei Mischflächen sollten größere Breiten angestrebt werden (Hessen Mobil, 2014). Bei beengten Verhältnissen lässt sich dieses Ziel häufig erreichen, wenn die Haltestelle als Haltestellenkap ausgestaltet wird.

Bei sehr beengten räumlichen Gegebenheiten reicht bei einer Bordhöhe von 22 cm eine Wartefläche von 1,50 m aus, da keine Klapprampe für den Einstieg benötigt wird.

Entsprechend den DIN 18040-3 (2014) müssen Bewegungsflächen ausreichend groß sein für

- den Begegnungsfall,
- für den Richtungswechsel sowie
- die geradlinige Fortbewegung durch Engstellen.

⁸ Bei der Aufstellung von Fahrgastunterständen innerhalb der Wartefläche wird eine Mindestbreite von 3,0 m benötigt. Steht diese nicht zur Verfügung, muss die optimale Dachtiefe von 2,0 m verkürzt werden.



Ausreichend groß sind Abmessungen, nach DIN 18040-3, von:

- a) 1,80 m Breite für die Begegnung zweier Rollstuhlnutzer,
- b) 1,50 m Breite und 1,50 m Länge für Richtungswechsel und Rangiervorgänge,
- c) 0,90 m Breite in Durchgängen und Engstellen.

4.7 Zuwegung/Querungsstellen

4.7.1 Einführung

Nicht nur der barrierefreie Um- und Ausbau der Haltestelle selber ist erforderlich. Auch die Zuwegung muss barrierefrei ausgebaut werden. Dies betrifft insbesondere die Querungsstellen.

Gesicherte Querungsstellen sind

- Fußgängerfurten mit Lichtsignalanlage („Ampel“) und
- Fußgängerüberwege („Zebrastrreifen“).

In Hessen sollen hier getrennte Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe zum Einsatz kommen.⁹

Ungesicherte Querungsstellen sind dann beispielsweise

- Querungen an aufgepflasterten Straßeneinmündungen und -überfahrten,
- Querungsstellen an Radwegen,
- sonstige Querungsstellen.

4.8 Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe

Hierzu ist den DIN 32984 (2011) zu entnehmen „... Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe weisen separate Bereiche auf für Menschen, die auf Rollstuhl und Rollator angewiesen sind einerseits und Blinde und sehbehinderte Menschen andererseits... . Der Querungsbereich für Blinde und sehbehinderte Menschen liegt auf der kreuzungsabgewandten Seite, der der Rollstuhl- und Rollatornutzer auf der kreuzungszugewandten Seite.“

Ein Querungsbereich mit einer Bordsteinhöhe von mindestens 6 cm ist für blinde und sehbehinderte Menschen sicher ertastbar.

Zu diesem Querungsbereich führt eine Kombination aus Auffindestreifen (Noppenplatten) und Richtungsfeld (Rippenplatten). Die Rippen des Richtungsfeldes zeigen die Querungsrichtung an.

Für Rollstuhl und Rollatornutzer ist bei Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe der Querungsbereich auf das Fahrbahnniveau abgesenkt. Die Bereiche mit einer Bordhöhe unter 3 cm sind für Blinde und sehbehinderte Menschen durch ein Sperrfeld abzusichern.

⁹ Bei Fußgängerfurten und Fußgängerüberwegen mit einheitlicher Bordhöhe, beträgt die Bordhöhe gemäß DIN 3 cm, da eine Kante zur Orientierung erforderlich ist!



Dieses Sperrfeld besteht aus Rippenstrukturen parallel zum Bord von mindestens 60 cm, vorzugsweise 90 cm, Tiefe über die gesamte Breite der Absenkung.

Ausführungsbeispiele zeigen die Regelausbaupläne im Anhang.

5 Regelausbaupläne

Der Anhang enthält folgende Regelausbaupläne:

- **Anlage A1.1** Regelausbauplan Haltestellenkap ohne Kontraststreifen,
- **Anlage A1.2** Regelausbauplan Haltestellenkap mit Kontraststreifen,
- **Anlage A2.1** Regelausbauplan für die Haltestellenform „Halten am Fahrbahnrand“ - Regelhochbordlänge,
- **Anlage A2.2** enthält den Regelausbauplan für die Haltestellenform „Halten am Fahrbahnrand“ - verkürztes Hochbord,
- **Anlage A3** enthält den Regelausbauplan für die Haltestellenform „Halten am Fahrbahnrand“ - beengte Verhältnisse.

In diesen Regelausbauplänen sind auch die erforderlichen Bodenindikatoren eingezeichnet und vermaßt. Die Maße zur Infrastruktur, wie Geh-/Radwege und gesicherten Querungstellen orientieren sich an den Regelmaßen (Mindestmaßen) gemäß den zugehörigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.



Literatur

DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, DIN-Normenausschuss Bauwesen, Berlin, Dezember 2014

DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“, DIN Normenausschuss Medizin (NAMed), Berlin, Oktober 2011

„Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 13)“, Ausgabe 2013, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2013

„Förderung von Haltestellen“, Hrsg. Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement, Wiesbaden, Mai 2014

„Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001 in der überarbeiteten Fassung 2009, HBS2001/2009“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2009

„Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (HVÖ)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2009

„Leitfaden Unbehinderte Mobilität“, Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 54, 12/2006, Wiesbaden, 2006

„Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012 (RStO 12)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2012

„Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2007

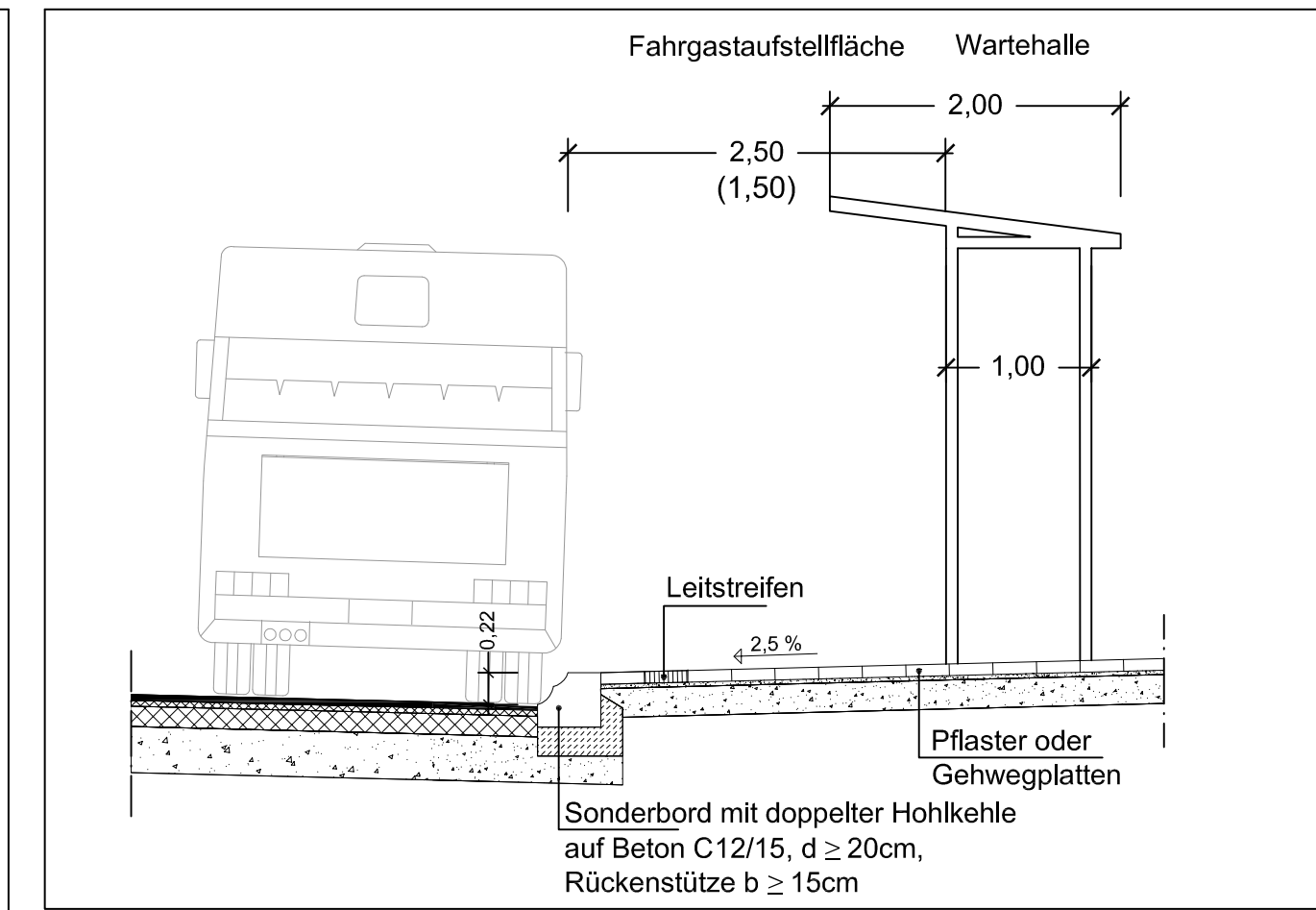
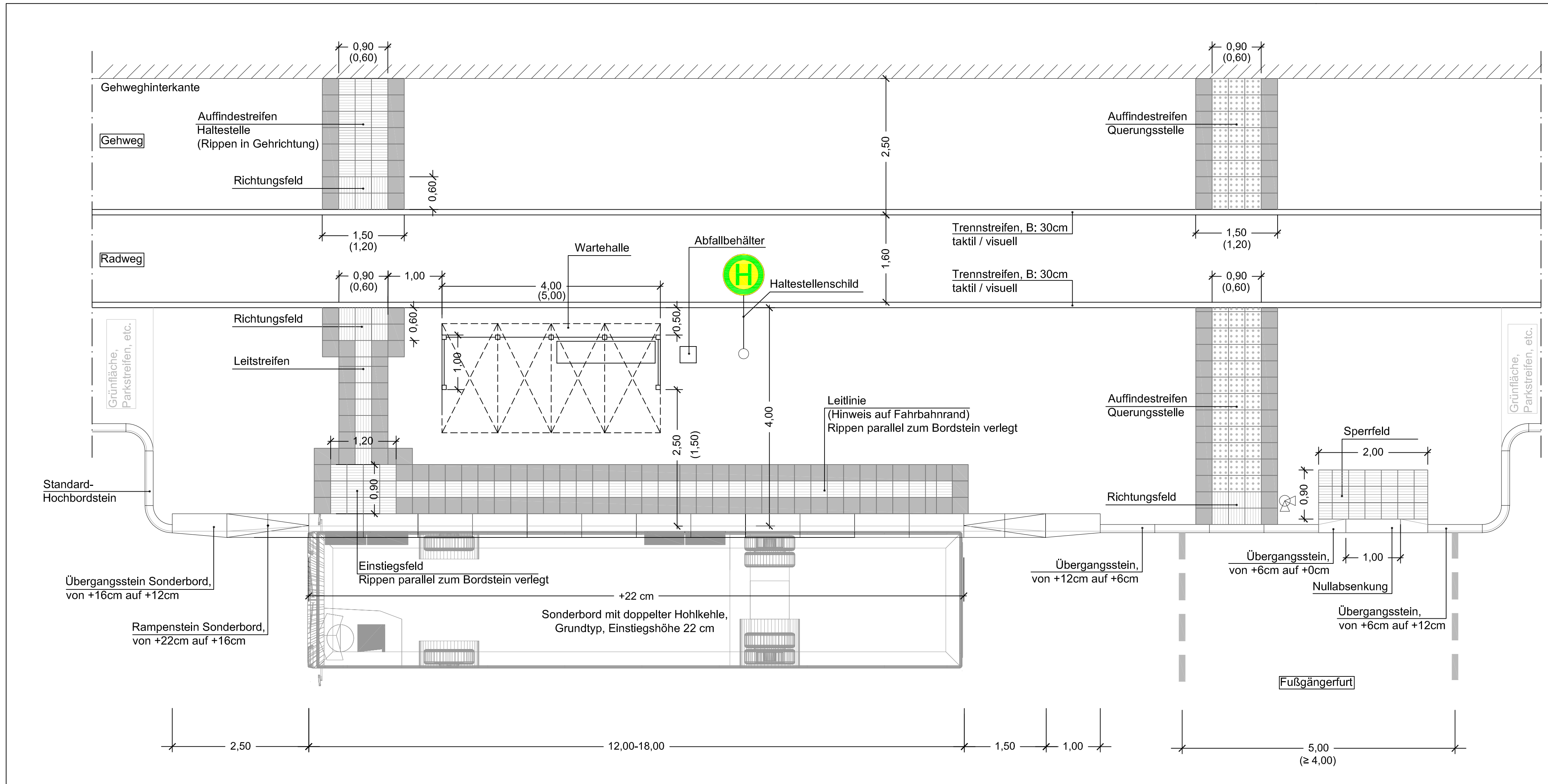
„Unbehinderte Mobilität – Erfahrungen und Untersuchungen“, Hess. Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 55, 7/2010, Wiesbaden, 2010

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2-1:	Forderungen aus unbehinderter Mobilität an die maximale Breite von Spalt und Stufe beim Einsteigen in den Bus	3
Abb. 3-1:	Haltestellenkap (www.nahverkehr-info.de).....	5
Abb. 3-2:	Einsatzbereiche für die Anlage von Haltestellenkaps an zweistreifigen Hauptverkehrsstraßen (Quelle: HBS 2001/2009)	6
Abb. 3-3:	Halten am Fahrbahnrand (www.nahverkehr-info.de)	7
Abb. 4-1:	Noppenprofil, DIN 32984 (2011)	9
Abb. 4-2:	Rippenprofil, DIN 32984 (2011)	9



4.2 Regelausbaupläne für Bushaltestellen im Kreis Offenbach



- Legende**
- Kontraststreifen, 30/30/8
 - AMF-Noppenplatten, 30/30/8
 - AMF-Rippenplatten, 30/30/8
 - Fußgängersignalanlage (FSA)

kvgOF
Kreiselverkehrsgesellschaft
Offenbach mbH

Anlage A1.1:

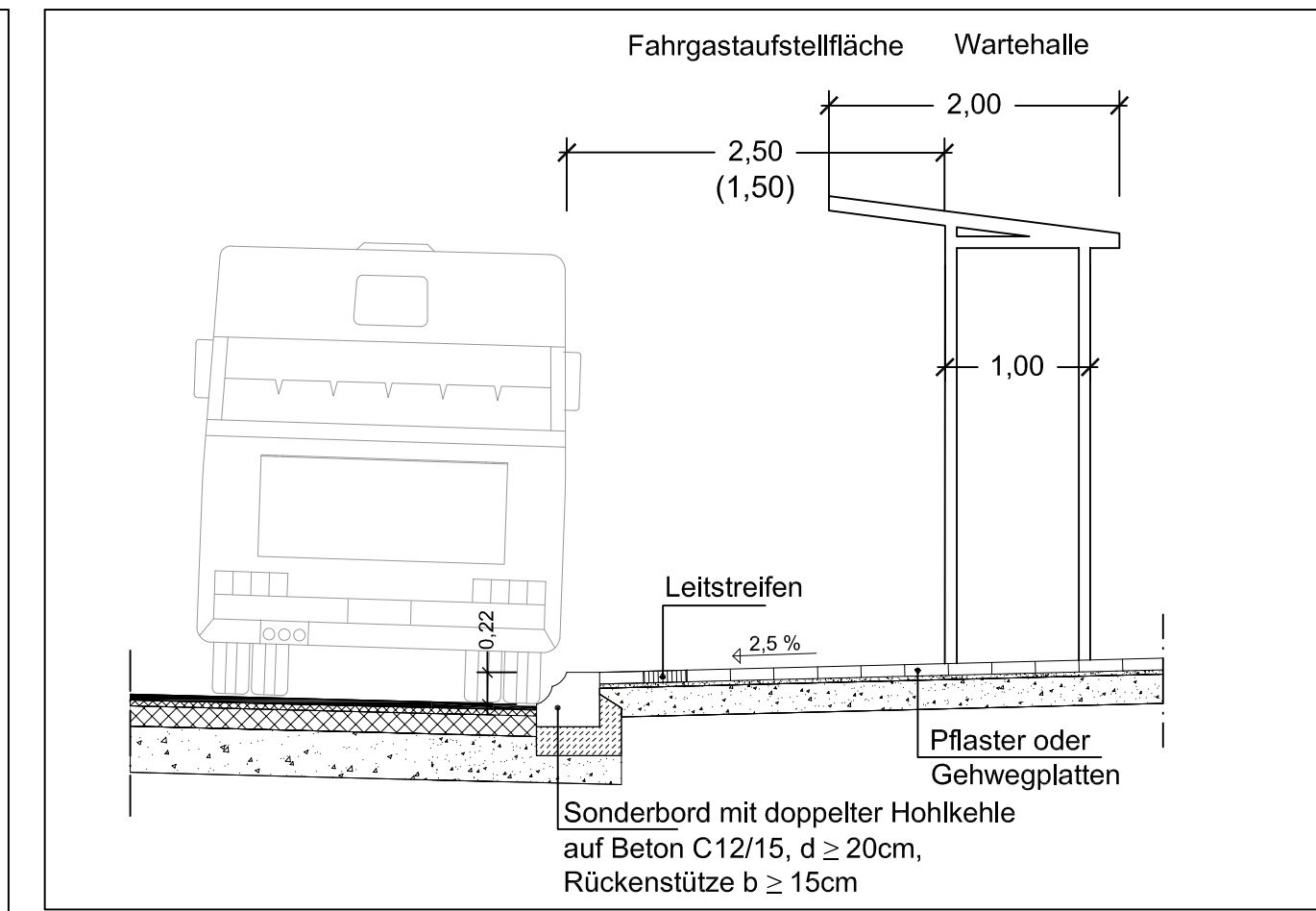
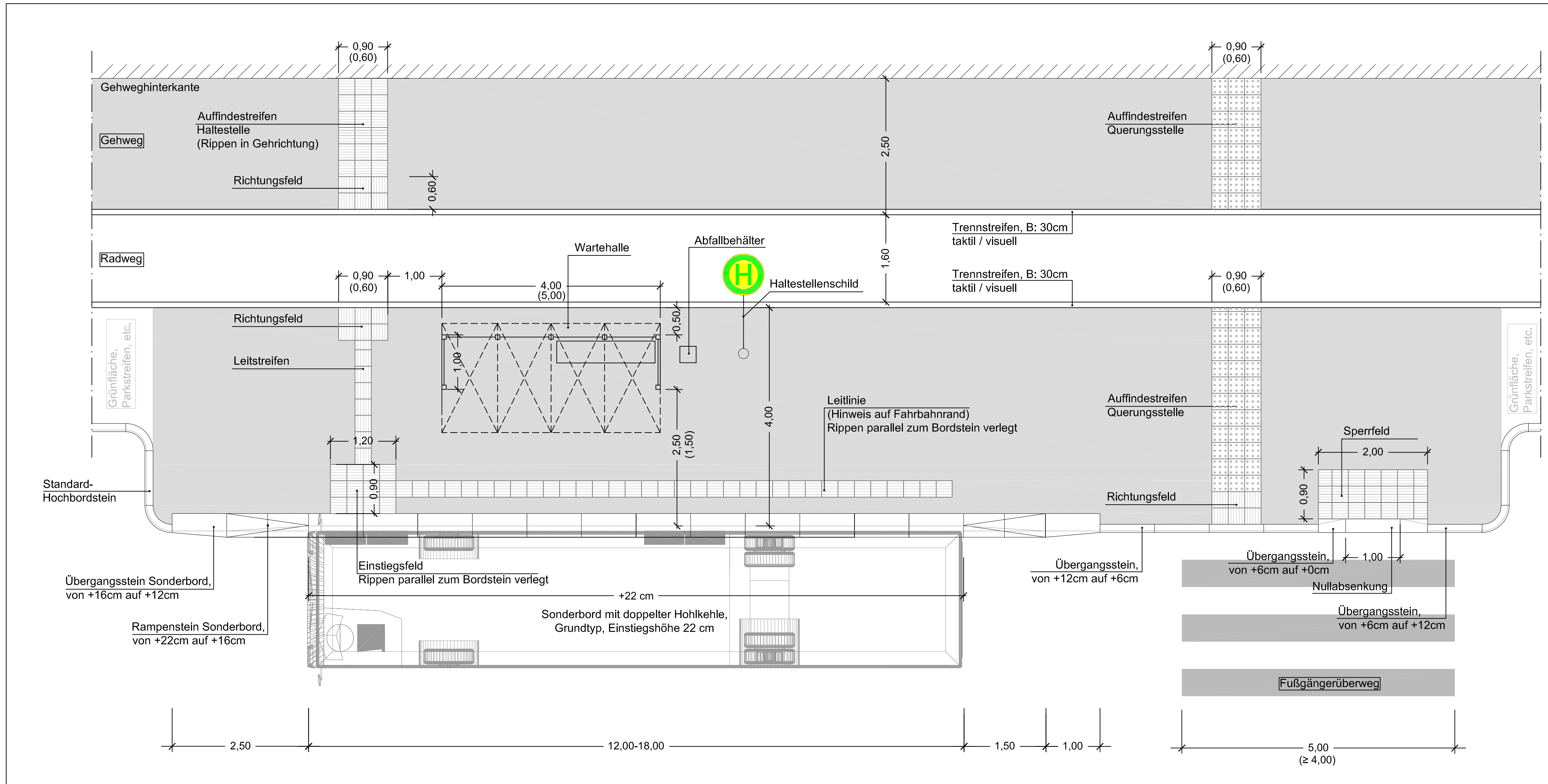
Haltestellenkap - Querung Radweg -

Regelausbaupläne GVFG
Haltestellenkap mit Wartehalle und Fußgängersignalanlage (FSA)

Bearbeiter: RS
Datum: 26.10.2015
Maßstab: 1:50

Auftraggeber: Kreiselverkehrsgesellschaft Offenbach mbH
Masayaplatz 1
63128 Dietzenbach

Planverfasser: **Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH**
Hanauer Landstr. 145, 60314 Frankfurt am Main
Tel.: (069) 405 86 98 - 0 Fax: (069) 405 89 98 - 66



- Legende**
- Kontraststreifen, 30/30/8
 - AMF-Noppenplatten, 30/30/8
 - AMF-Rippenplatten, 30/30/8
 - ⊙ Fußgängersignalanlage (FSA)

Anlage A1.2:
Haltestellenkap
 - Querung Radweg -
 - ohne Begleitstreifen,
 Kontrast durch Umfeldbelag -

Regelausbaupläne GVFG
 Haltestellenkap mit Wartehalle und Fußgängerüberweg (FGÜ)

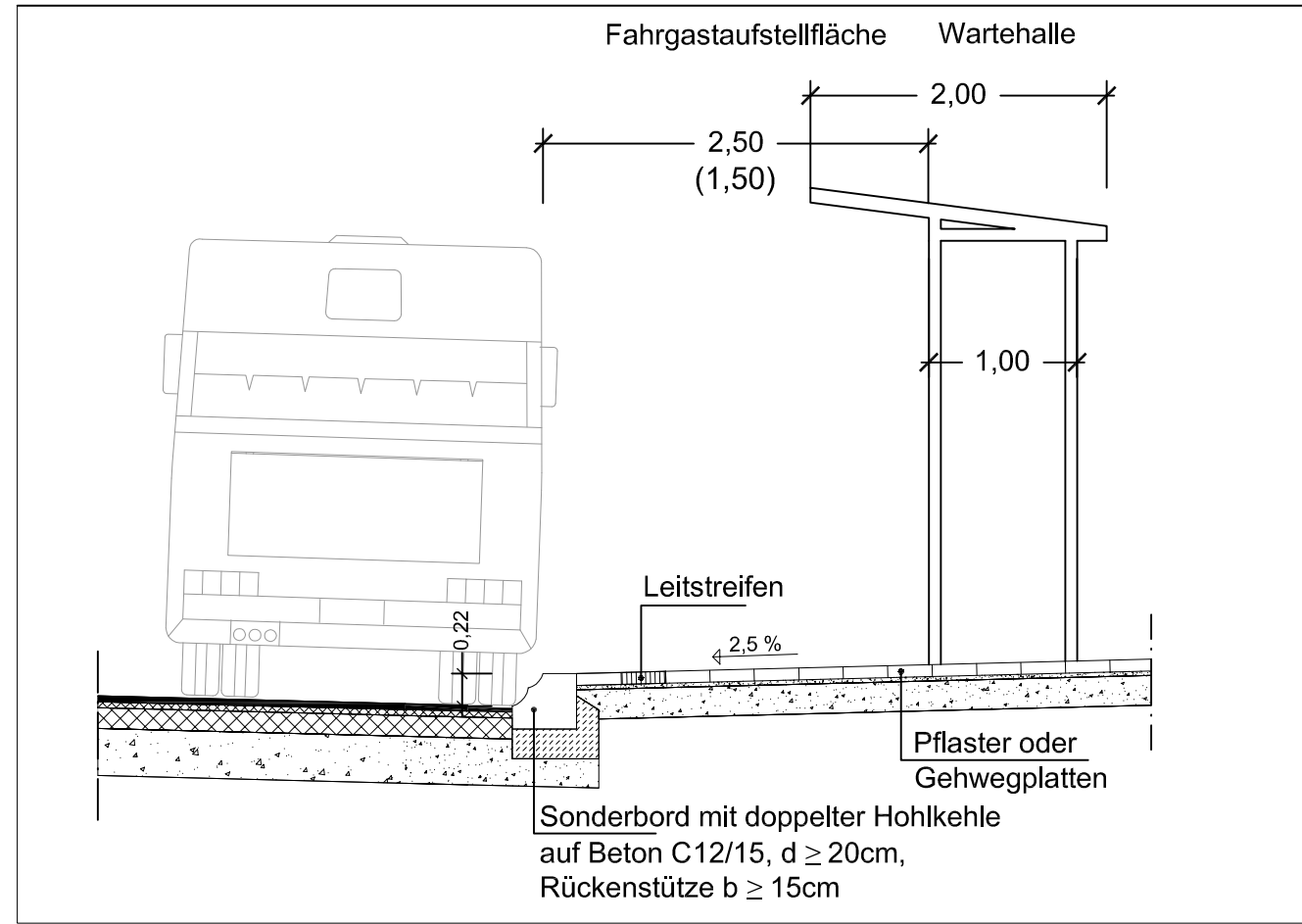
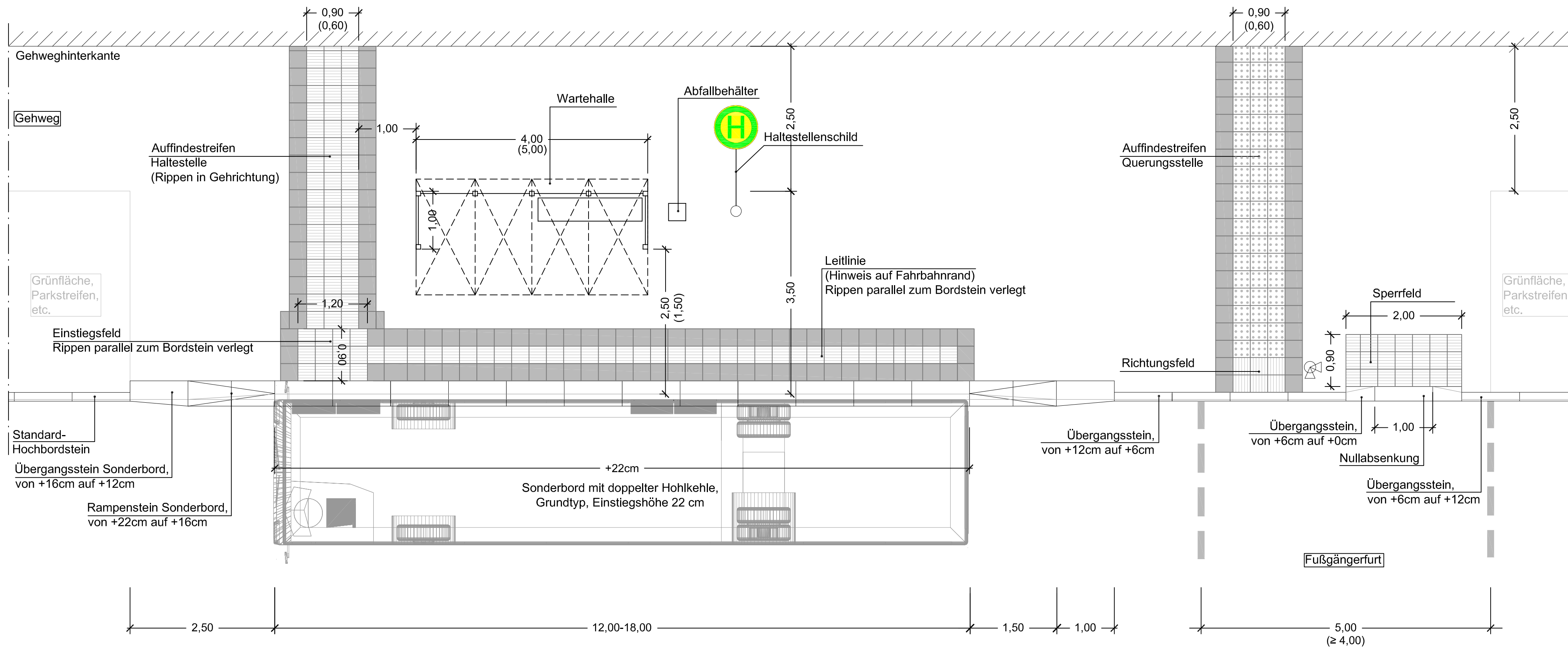
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH
 Hanauer Landstr. 145, 60314 Frankfurt am Main
 Tel.: (069) 405 86 98 - 0 Fax: (069) 405 89 98 - 66

kvGOF
 Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH

Verkehrsbau

RS
 Datum: 26.10.2015
 Maßstab: 1:50

RS
 Auftraggeber: Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH
 Masayaplatz 1
 63128 Dietzenbach



- Legende**
- Kontraststreifen, 30/30/8
 - AMF-Noppenplatten, 30/30/8
 - AMF-Rippenplatten, 30/30/8
 - Fußgängersignalanlage (FSA)

kvGOF
Kreiselverkehrsgesellschaft
Offenbach mbH

Anlage A2.1:

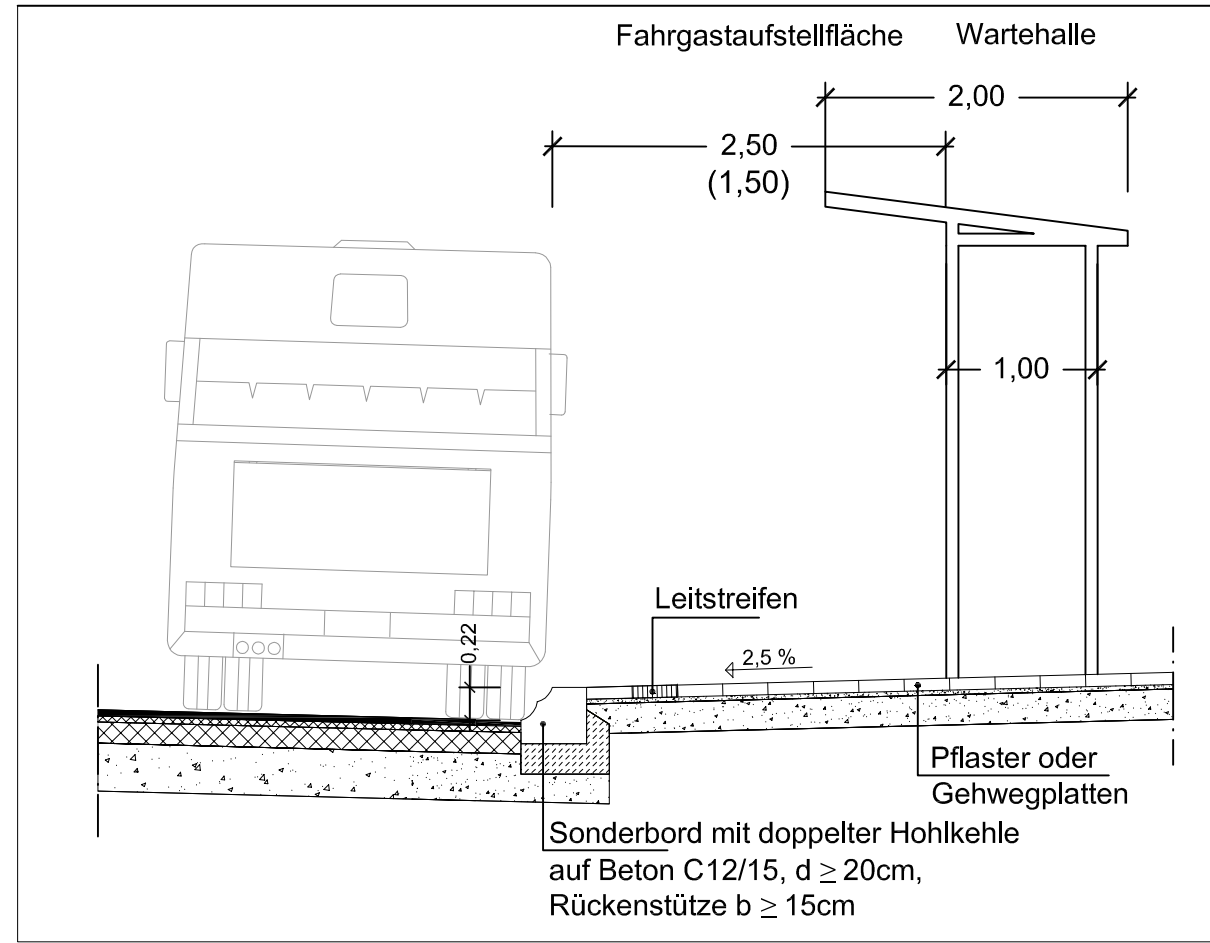
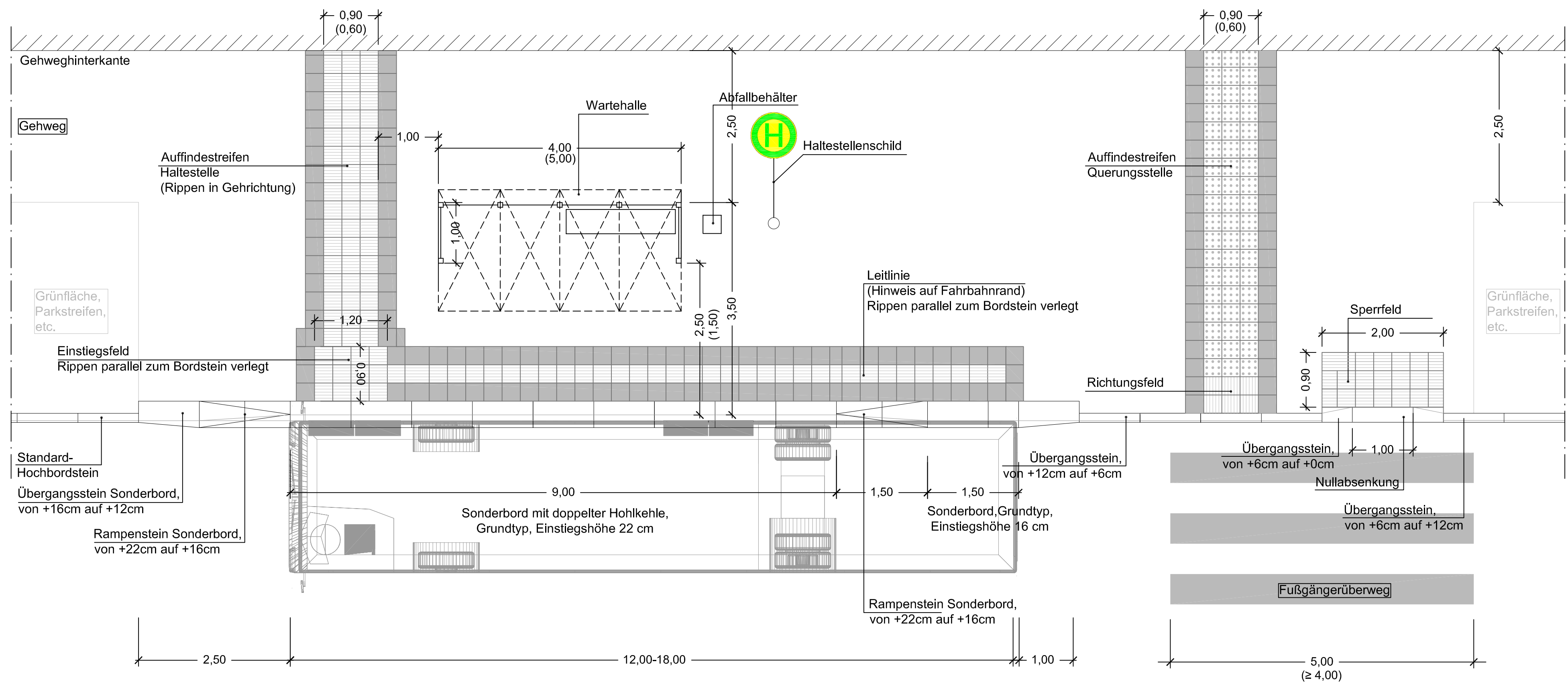
Halten am Fahrbahnrand - Regelhochbordlänge -

Regelausbaupläne GVFG
Halten am Fahrbahnrand mit Wartehalle
und Fußgängersignalanlage (FSA)

Bearbeiter: RS
Datum: 26.10.2015
Maßstab: 1:50

Auftraggeber: kvGOF
Kreiselverkehrsgesellschaft
Offenbach mbH
Masayaplatz 1
63128 Dietzenbach

Planverfasser: **VKT**
Verkehrsplanung
Köhler und Taubmann GmbH
Hanauer Landstr. 145, 60314 Frankfurt am Main
Tel.: (069) 405 86 98 - 0 Fax: (069) 405 89 98 - 66



- Legende**
- Kontraststreifen, 30/30/8
 - AMF-Noppenplatten, 30/30/8
 - AMF-Rippenplatten, 30/30/8
 - Fußgängersignalanlage (FSA)

kgvOF
Kreisverkehrsgesellschaft
Offenbach mbH

Anlage A2.2:

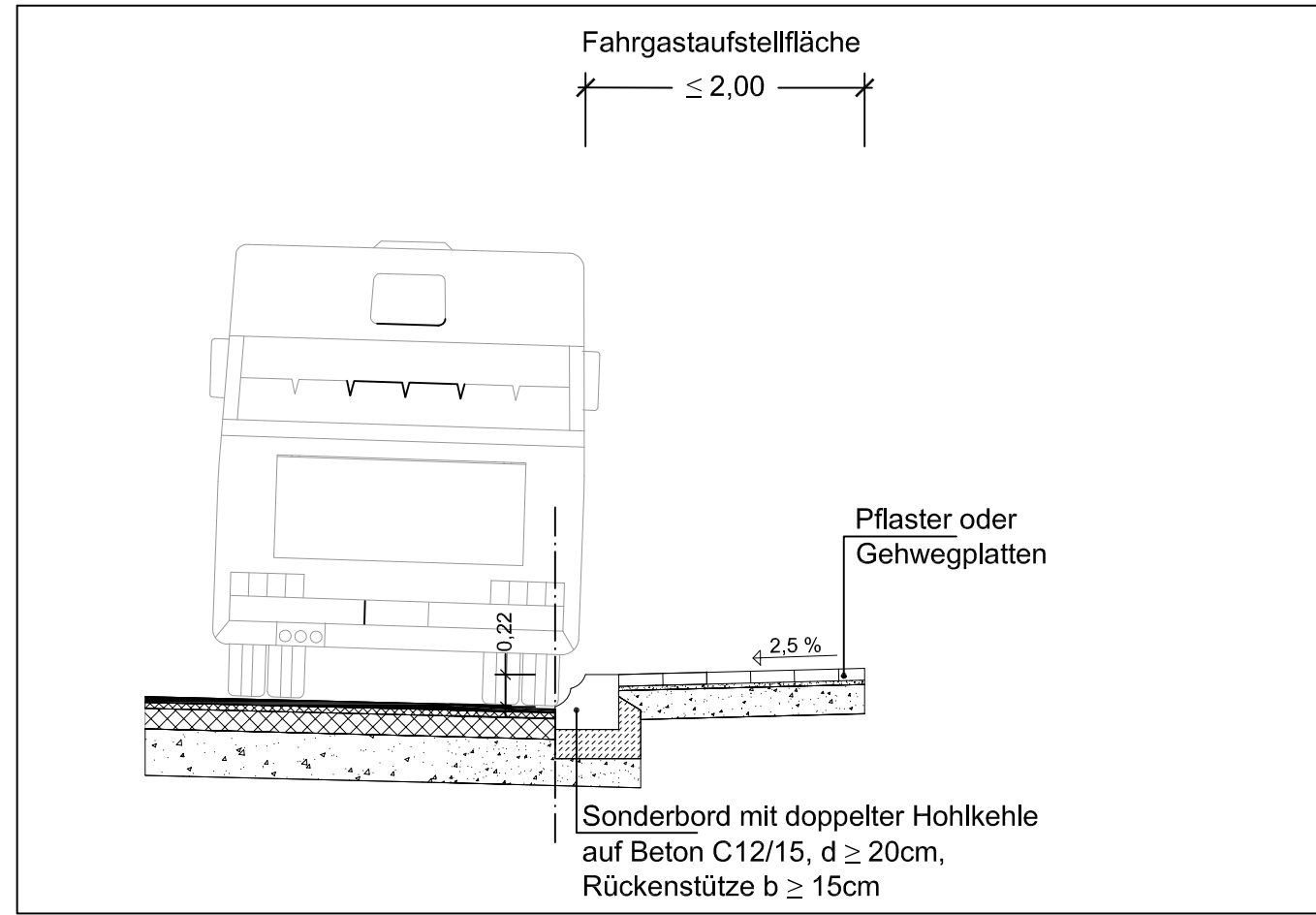
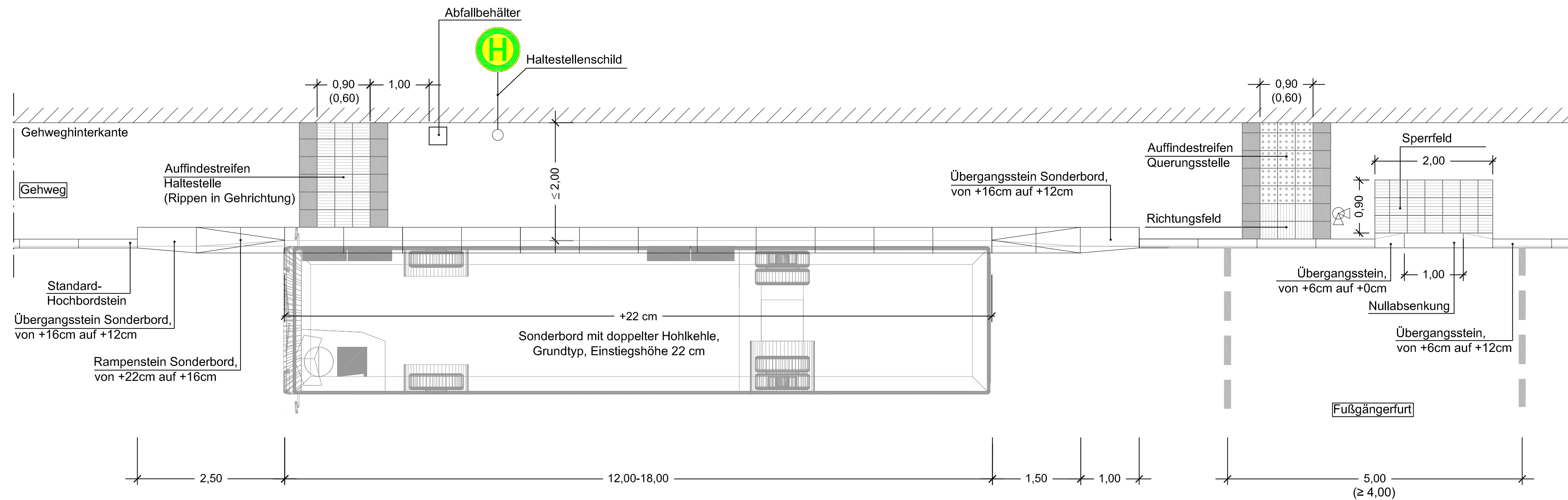
Halten am Fahrbahnrand - verkürztes Hochbord -

Regelausbaupläne GVFG
Halten am Fahrbahnrand mit Wartehalle
und Fußgängerüberweg (FGÜ)

Bearbeiter: RS
Datum: 26.10.2015
Maßstab: 1:50

Auftraggeber: Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH
Masayaplatz 1
63128 Dietzenbach

Planverfasser: **Verkehrsplanung
Köhler und Taubmann GmbH**
Hanauer Landstr. 145, 60314 Frankfurt am Main
Tel.: (069) 405 86 98 - 0 Fax: (069) 405 89 98 - 66



- Legende
- Kontraststreifen, 30/30/8
 - AMF-Noppenplatten, 30/30/8
 - AMF-Rippenplatten, 30/30/8
 - Fußgängersignalanlage (FSA)

kgvOF
Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH

Anlage A3.1:

Halten am Fahrbahnrand

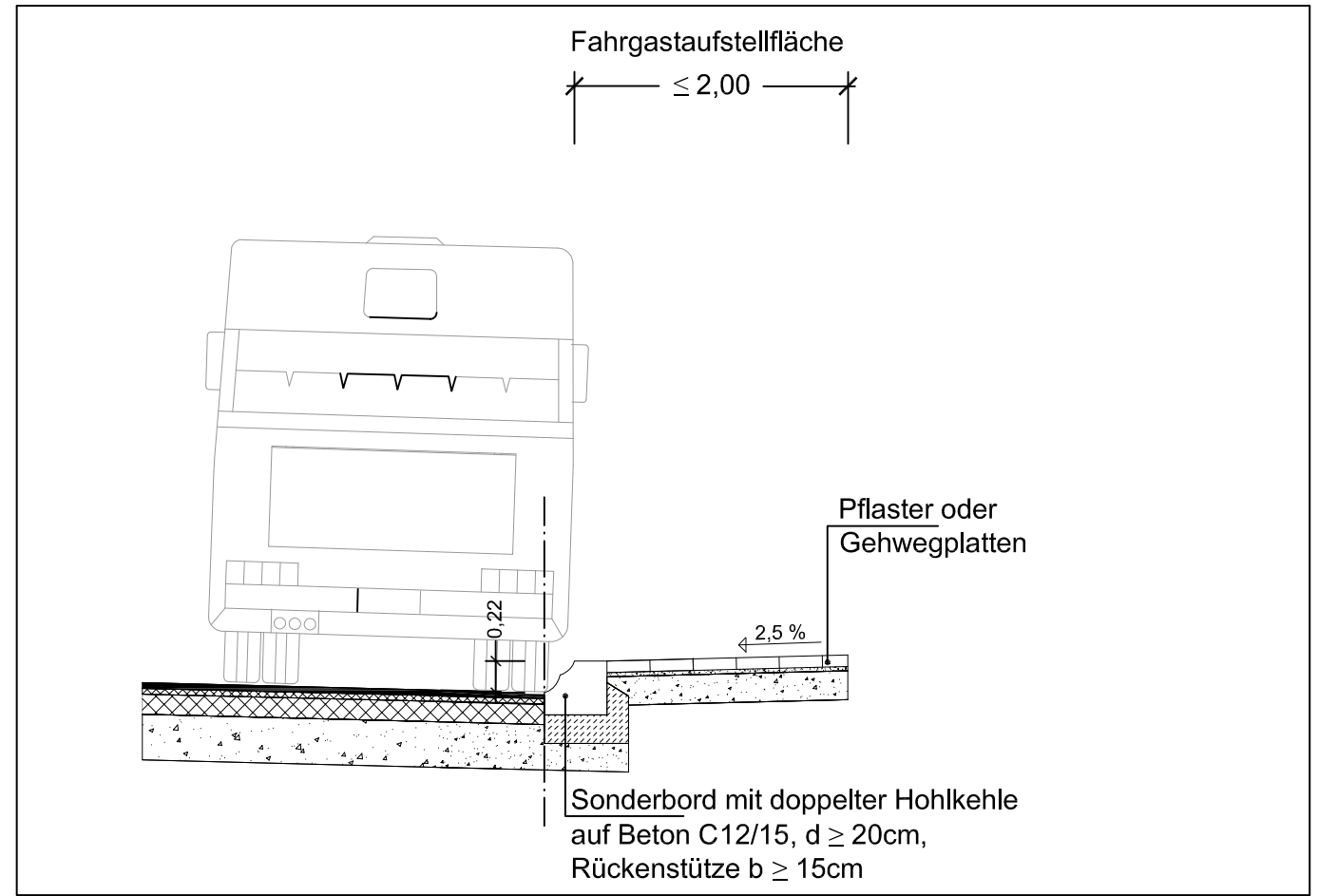
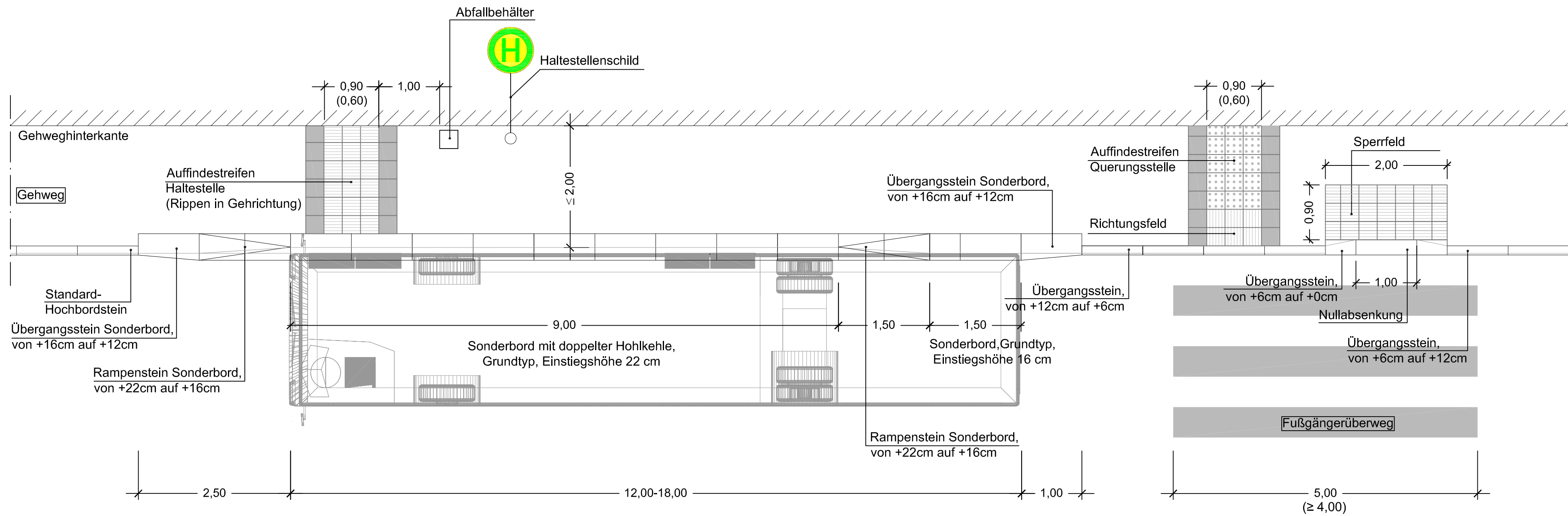
- beengte Verhältnisse,
- Breite ≤ 2,00 m -
- Regelhochbordlänge -





Regelausbaupläne GVFG
Halten am Fahrbahnrand ohne Wartehalle, beengte Verhältnisse und Fußgängersignalanlage (FSA)

Bearbeiter: RS
Datum: 26.10.2015
Maßstab: 1:50

Auftraggeber: Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH
Masayaplatz 1
63128 Dietzenbach

Planverfasser: **Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH**
Hanauer Landstr. 145, 60314 Frankfurt am Main
Tel.: (069) 405 86 98 - 0 Fax: (069) 405 89 98 - 66



- Legende**
-  Kontraststreifen, 30/30/8
 -  AMF-Noppenplatten, 30/30/8
 -  AMF-Rippenplatten, 30/30/8
 -  Fußgängersignalanlage (FSA)

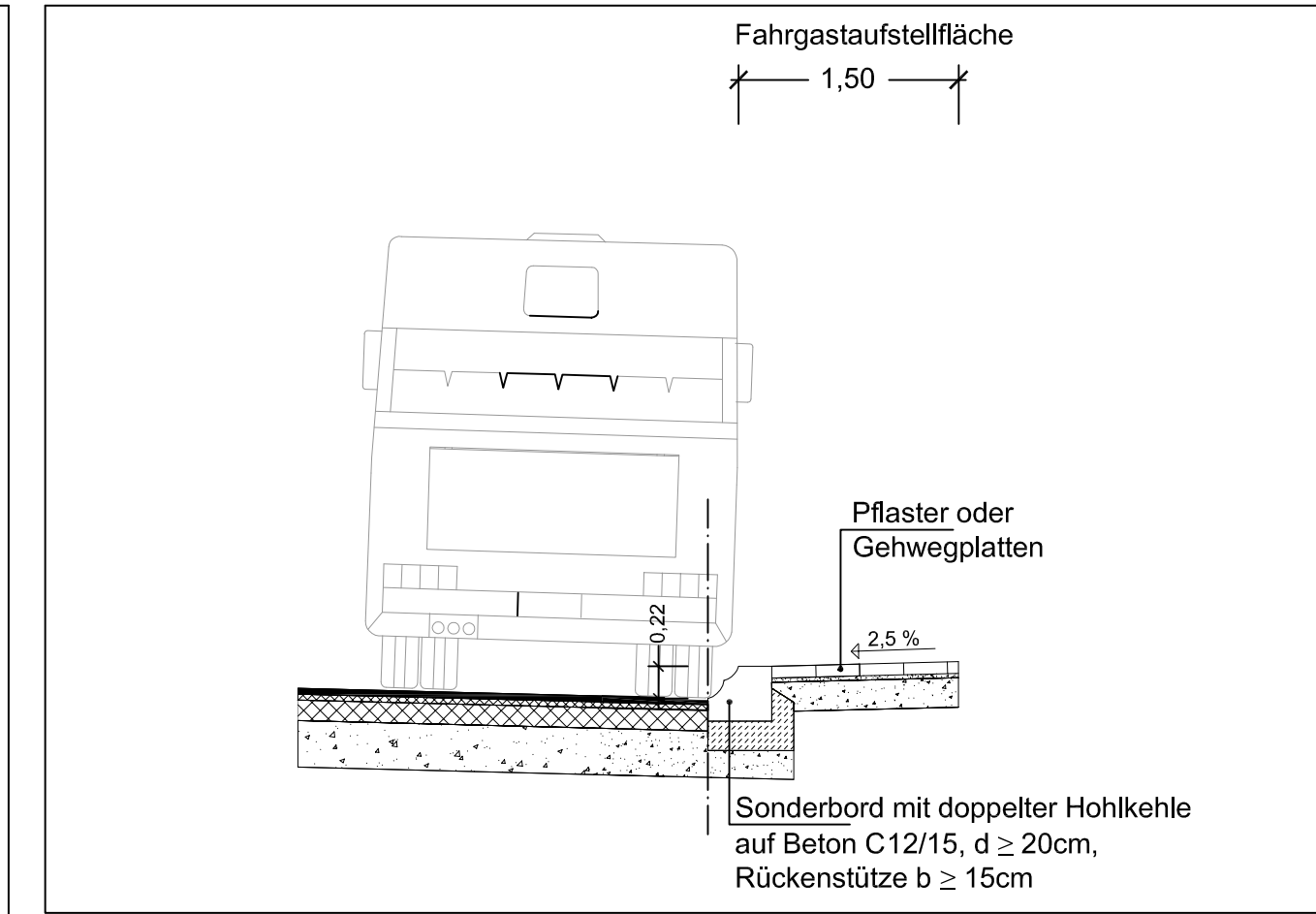
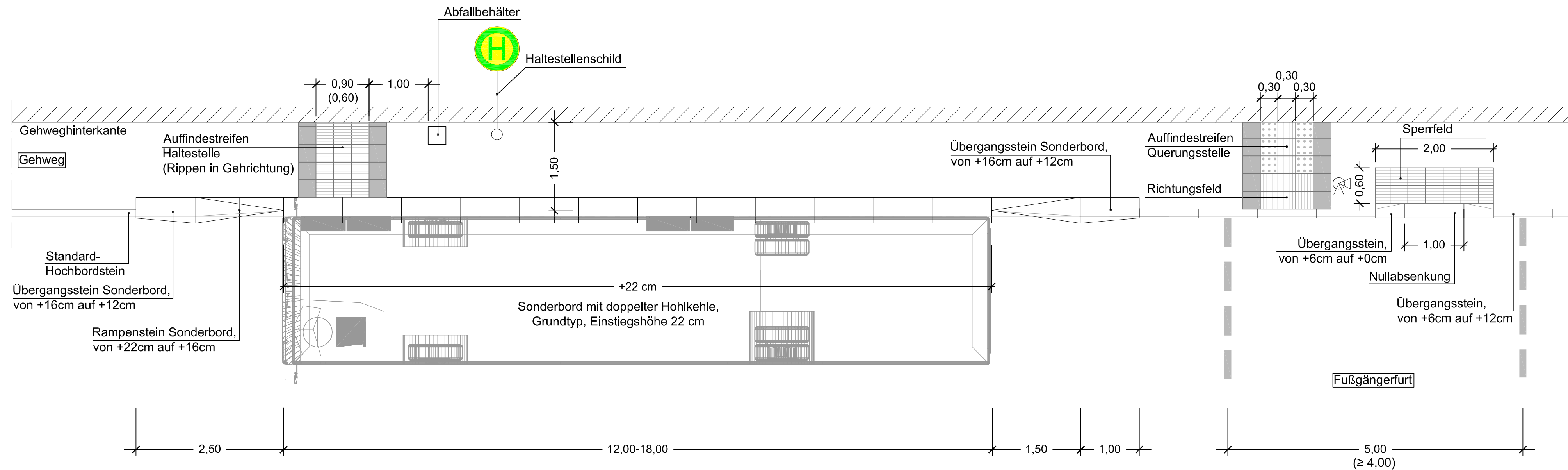
Anlage A3.2:
 Halten am Fahrbahnrand
 - beengte Verhältnisse,
 Breite ≤ 2,00 m -
 - verkürztes Hochbord -

Regelausbaupläne GVFG
 Halten am Fahrbahnrand ohne Wartehalle,
 beengte Verhältnisse und Fußgängerüberweg (FGÜ)

Bearbeiter: RS
 Datum: 26.10.2015
 Maßstab: 1:50

Auftraggeber:  Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH
 Masayaplatz 1
 63128 Dietzenbach

Planverfasser:  **Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH**
 Hanauer Landstr. 145, 60314 Frankfurt am Main
 Tel.: (069) 405 86 98 - 0 Fax: (069) 405 89 98 - 66



- Legende
- Kontraststreifen, 30/30/8
 - AMF-Noppenplatten, 30/30/8
 - AMF-Rippenplatten, 30/30/8
 - Fußgängersignalanlage (FSA)

kgvOF
Kreiselverkehrsgesellschaft Offenbach mbH

Anlage A3.3:

Halten am Fahrbahnrand

- beengte Verhältnisse, Breite = 1,50 m -
- Regelhochbordlänge -

Regelausbaupläne GVFG
Halten am Fahrbahnrand ohne Wartehalle, beengte Verhältnisse und Fußgängerüberweg (FGÜ)

Auftraggeber: Kreiselverkehrsgesellschaft Offenbach mbH
Masayaplatz 1
63128 Dietzenbach

Planverfasser: **Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH**
Hanauer Landstr. 145, 60314 Frankfurt am Main
Tel.: (069) 405 86 98 - 0 Fax: (069) 405 89 98 - 66

Bearbeiter: RS
Datum: 26.10.2015
Maßstab: 1:50



4.3 Übersichtliste Haltestellen

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen	
32	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Spessartstraße	NHeusenstamm	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
33	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Staufenstraße	VSteinberg Bhf	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
34	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Thomas-Mann-Ring	NH-K-Schule	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
35	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Stettiner Straße	VHeusenstamm	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
36	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Stettiner Straße	NHeusenstamm	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
37	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Wiesenstraße	VMitte	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
38	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Wiesenstraße	NMitte	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
39	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Alemannenweg	VMitte	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
40	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Alemannenweg	NMitte	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
41	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Bahnhofstraße	VKarlstraße	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
42	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K8	Bahnhofstraße	NKarlstraße	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
43	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Böllstraße	NH-K-Schule	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
44	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Helen-Keller-Schule	VDietzenbachMitte	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
45	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K8	Helen-Keller-Schule	NDietzenbachMitte	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
46	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Johannes-Dresser-Weg	NBöllstr	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
47	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Gottlieb-Daimler-Straße	VMitte	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
48	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Siemensstraße	VRodgau	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
49	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Von-Hevesy-Straße	VRodgau	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
50	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Hans-Böckler-Straße	VOffenhthal	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
51	Dietzenbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Robert-Bosch-Straße	VSiemensstraße	nein		zurückgestellt	Prüfung Anpassung/Einstellung Stadtbuskonzept	
52	Dietzenbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K10	Waldorfschule	NDietzenbachMitte	nein		zurückgestellt	Entfall durch Neubau (Bund)	
						44,5	81								

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen	
24	Dreieich	Sprendlingen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K6	Einsteinstraße	VNeu-Isenburg	nein		2026		
25	Dreieich	Sprendlingen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K6	Max-Planck-Straße	NNeu-Isenburg	nein		2026		
26	Dreieich	Sprendlingen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K6	Max-Planck-Straße	VNeu-Isenburg	nein		2026		
27	Dreieich	Sprendlingen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K6	Im Gefierth	VLangen	nein		2026		
28	Dreieich	Sprendlingen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K6	Im Gefierth	NLangen	nein		2026		
29	Dreieich	Sprendlingen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Damaschkestraße	VNeu-Isenburg	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen	
30	Dreieich	Sprendlingen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K7	Damaschkestraße	NNeu-Isenburg	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen	
31	Dreieich	Buchsschlag	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Hengstbanchanlage	NOffenthal	nein		2025	Führung OF-64 auf Hauptachse prüfen	
32	Dreieich	Buchsschlag	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K7	Hengstbanchanlage	NFlughafen	nein		2025	Führung OF-64 auf Hauptachse prüfen	
33	Dreieich	Sprendlingen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Kirche St. Stephan	VBuchsschlag	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen	
34	Dreieich	Sprendlingen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K7	Tannenweg	VNeu-Isenburg	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen	
35	Dreieich	Buchsschlag	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Kirchweg	NSprendlingen	nein		2025	Führung OF-64 auf Hauptachse prüfen	
36	Dreieich	Buchsschlag	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K7	Kirchweg	VSprendlingen	nein		2025	Führung OF-64 auf Hauptachse prüfen	
37	Dreieich	Buchsschlag	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Liebknechtstraße	VSprendlingen	nein		2025	Führung OF-64 auf Hauptachse prüfen	
38	Dreieich	Buchsschlag	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K7	Liebknechtstraße	NSprendlingen	nein		2025	Führung OF-64 auf Hauptachse prüfen	
39	Dreieich	Sprendlingen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Hegelstraße	VBuchsschlag	nein		2025		
40	Dreieich	Sprendlingen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K8	Hegelstraße	NBuchsschlag	nein		2025		
41	Dreieich	Sprendlingen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Sudetenring	VFrankfurterStr	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen	
42	Dreieich	Sprendlingen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K8	Sudetenring	NFrankfurterStr	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen	
43	Dreieich	Buchsschlag	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Falltorweg	VSprendlingen	nein		zurückgestellt	Durchfahrt Unterführung zu prüfen	
44	Dreieich	Buchsschlag	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K8	Falltorweg	NSprendlingen	nein		zurückgestellt	Durchfahrt Unterführung zu prüfen	
45	Dreieich	Götzenhain	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Philippseich	VOffenthal	nein		2026		
46	Dreieich	Götzenhain	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K9	Philippseich	NOffenthal	nein		2026		
						45	84								

Querschnittsthema Barrierefreiheit: Übersichtsliste Haltestellen

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen
	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K3	Theodor-Heuss-Straße	VLangen	Barrierefrei (22)			
	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K3	Boschring	NLangen	Barrierefrei (22)			
	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K6	Bachgrund	NEgelsbach	Barrierefrei (22)			
	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K6	Bachgrund	VLangen	Barrierefrei (22)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Ev. Kirche	VEgelsbachBhf	Barrierefrei (22)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Ev. Kirche	NEgelsbachBhf	Barrierefrei (22)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Bahnhof	NLangen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K2	Bahnhof	NurAusstieg	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Kurt-Tucholsky-Straße	NLangenBhf	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K2	Kurt-Tucholsky-Straße	VEgelsbachBosch	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	2	K3	Theodor-Heuss-Straße	NLangen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	2	K3	Boschring	VLangen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Bürgerhaus	VLangen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K4	Bürgerhaus	NLangen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Seniorenzentrum	VHaynauplatz	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K4	Seniorenzentrum	NHaynauplatz	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Woogstraße	NLangen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Woogstraße	VLangen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Leipziger Straße	NLangen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K5	Leipziger Straße	VLangen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K7	August-Bebel-Straße	NNeu-Isenburg	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Lutherstraße	NEgelsbachBhf	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Lutherstraße	VEgelsbachBhf	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Obergärten	NEgelsbachBhf	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Weedstraße	NEgelsbachBf	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Weedstraße	NLangenHbf	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Haynauplatz	NLangenBhf	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Haynauplatz	NEgelsbachBhf	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Karl-Nahrgang-Straße	VHaynauplatz	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K9	Karl-Nahrgang-Straße	NHaynauplatz	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K10	Bahnhof Westseite	VSchlesierstr	bedingt Barrierefrei (18)			
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Freibad	NLangenBhf	nein	2023		
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K5	Freibad	NEgelsbachBhf	nein	2023		
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Bahnstraße	NLangenBhf	nein	2023		
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Bahnstraße	NEgelsbachBoschr	nein	2023		
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Morgensternstraße	NKurt-Tucholsky-Straße	nein	2023		
	Egelsbach		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Im Geisbaum	NFreibad	nein	2023		
1	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	2	K7	August-Bebel-Straße	Nneu-Isenburg	nein		2024	
2	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Darmstädter Landstraße	NLangen	nein		2024	
3	Egelsbach		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K8	Darmstädter Landstraße	VLangen	nein		2024	
4	Egelsbach		Verstärker	Kommune	Bestand	0,5	2	K10	Bahnhof Westseite	NLangen	nein		2024	
5	Egelsbach		Verstärker	Kommune	Bestand	1	1	K10	Schillerstraße		nein		2024	
6	Egelsbach		Verstärker	Kommune	Bestand		2	K10	Schillerstraße		nein		2024	
7	Egelsbach		Verstärker	Kommune	Bestand	1	1	K10	Wolfsgartenstraße		nein		2024	
8	Egelsbach		Verstärker	Kommune	Bestand		2	K10	Wolfsgartenstraße		nein		2024	
9	Egelsbach		Verstärker	Kommune	Bestand	1	1	K10	Karlsbader Straße		nein		2024	
10	Egelsbach		Verstärker	Kommune	Bestand		2	K10	Karlsbader Straße		nein		2024	
						25	47							

Querschnittsthema Barrierefreiheit: Übersichtsliste Haltestellen

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen
	Hainburg	Hainstadt	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Bahnhof	Bst. 1 NMainhausen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Hainburg	Hainstadt	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Bahnhof	Bst. 2 VMainhausen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Hainburg	Hainstadt	Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K2	Rathaus	VKlein-Krotzenburg	bedingt Barrierefrei (18)			
	Hainburg	Hainstadt	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Hainstädter Straße	NKlein-Krotzenburg	bedingt Barrierefrei (18)			
	Hainburg	Hainstadt	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K2	Hainstädter Straße	VKlein-Krotzenburg	bedingt Barrierefrei (18)			
	Hainburg	Klein-Krotzenburg	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Bettenweg	VHainstadt	bedingt Barrierefrei (18)			
	Hainburg	Klein-Krotzenburg	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Bettenweg	NHainstadt	bedingt Barrierefrei (18)			
	Hainburg	Klein-Krotzenburg	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Platz der Republik	NHainstadt	nein	2023		Zusammenlegung mit Landstraße (Land)
	Hainburg	Klein-Krotzenburg	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Platz der Republik	VHainstadt	nein	2023		Zusammenlegung mit Landstraße (Land)
	Hainburg	Hainstadt	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Breslauer Straße	VObertshausen	nein	2023		
	Hainburg	Hainstadt	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K2	Breslauer Straße	NObertshausen	nein	2023		
	Hainburg	Hainstadt	Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	2	K2	Rathaus	NKlein-Krotzenburg	nein	2023		
	Hainburg	Hainstadt	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Feuerwehr	VObertshausen	nein	2023		
	Hainburg	Hainstadt	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Feuerwehr	NObertshausen	nein	2023		
	Hainburg	Klein-Krotzenburg	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Ostring	NSeligenstadt	nein	2023		
	Hainburg	Klein-Krotzenburg	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K5	Ostring	VSeligenstadt	nein	2023		
	Hainburg	Hainstadt	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Feldstraße	NObertshausen	nein	2023		
						9	17							

Querschnittsthema Barrierefreiheit: Übersichtsliste Haltestellen

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Ad.-Reichwein-Schule	NFfm Südbf	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K1	Ad.-Reichwein-Schule	VKantstr	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	3	K1	Ad.-Reichwein-Schule	BerlinerStr	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	4	K1	Ad.-Reichwein-Schule	NMarktplatz	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Wildhofer Straße	NHainhausen	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K1	Wildhofer Straße	NMarktplatz	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Bastenvald	NHainhausen	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K1	Bastenvald	NMarktplatz	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Herrnstraße	NHainhausen	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K1	Herrnstraße	NOffenbach	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Am Goldberg	NObertshausen	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K2	Am Goldberg	VObertshausen	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Berliner Straße	NMarktplatz	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K2	Berliner Straße	NHainhausen	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Feldbergstraße	VDietzenbach	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K2	Feldbergstraße	NDietzenbach	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Theodor-Heuss-Straße	VDietzenbach	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K4	Theodor-Heuss-Straße	NDietzenbach	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Wiesenbornweg	NMarktplatz	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K4	Wiesenbornweg	NRembrücken	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm	Rembrücken	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Obertshäuser Straße	NAm Eichwald	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm	Rembrücken	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K4	Obertshäuser Straße	NHainhausen	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm	Rembrücken	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Am Eichwald	NHainhausen	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm	Rembrücken	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K4	Am Eichwald	NMarktplatz	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Alte Linde	NObertshausen	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K5	Alte Linde	NNeu-Isenburg	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm	Rembrücken	Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K5	Heusenstammer Straße	VHainhausen	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Levi-Strauß-Allee	NHainhausen	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K5	Levi-Strauß-Allee	NMarktplatz	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Kantstraße	VReichweinSchule	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K7	Kantstraße	NReichweinschule	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Ostendstraße	VHeusenstammer Str.	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K7	Ostendstraße	NHeusenstammer Str.	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm	Rembrücken	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Hubertus-Anlage	NHainhausen	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm	Rembrücken	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K7	Hubertus-Anlage	NMarktplatz	Barrierefrei (22)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Bahnhof	NFFMFlughafen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K1	Bahnhof	NOffenthal	bedingt Barrierefrei (18)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	3	K1	Bahnhof	NMarktplatz	bedingt Barrierefrei (18)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	4	K1	Bahnhof	Nxxx	bedingt Barrierefrei (18)			
	Heusenstamm	Rembrücken	Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	2	K5	Heusenstammer Straße	NHainhausen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Martinsee	NMarktplatz	bedingt Barrierefrei (18)			
	Heusenstamm		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K9	Martinsee	NHainhausen	bedingt Barrierefrei (18)			
						19	42							

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen
20	Langen		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K4	Schwimmbad	NLangenBhf	nein		2024	
21	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Am Schleifweg	NSteinberg	nein			
22	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K4	Am Schleifweg	VSteinberg	nein			
23	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	An der Koberstadt	NLangenBhf	nein			
24	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Im Hasenwinkel	VLangen Bf	nein			
25	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K4	Im Hasenwinkel	NLangen Bf	nein			
26	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Paul-Ehrlich-Straße	VLangenBhf	nein			
27	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Carl-Schurz-Straße	NZimmerstr.	nein			
28	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K5	Carl-Schurz-Straße	NLangenBhf	nein			
29	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Dürerstraße	NLangen Bahnhof	nein			
30	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K5	Dürerstraße	NZimmerstraße	nein			
31	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K5	Steubenstraße	VLangenBhf	nein			
32	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K6	Monzastraße	NLangenBhf	nein			
33	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Östliche Ringstraße	NLangenBhf	nein			
34	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Hagebuttenweg	VLangen Bf	nein			
35	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Feldbergstraße	NLutherplatz	nein			
36	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Feldstraße	VLutherplatz	nein			
37	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K7	Feldstraße	NLutherplatz	nein			
38	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Altstadtmarkt	VLutherplatz	nein			
39	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Goethestraße	VMörfelden	nein			
40	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Hügelstraße	NLangenBhf	nein			
41	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Nordendstraße	NLangenBhf	nein			
42	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K7	Nordendstraße	VLangenBhf	nein			
43	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Umlandstraße	NLangenBhf	nein			
44	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Mierendorffstraße	NLangenBhf	nein			
45	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Wernerplatz	VBahnhof	nein			
46	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Sophie-Scholl-Straße	VPestalozzi	nein			
47	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K7	Sophie-Scholl-Straße	NPestalozzi	nein			
48	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Hagebuttenweg	NLangen Bf	nein			
49	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Aranda-de-Duero-Platz	VSophieScholl	nein			
50	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K7	Aranda-de-Duero-Platz	NSophieScholl	nein			
51	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Elbestraße	VLangenBhf	nein			
52	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K8	Elbestraße	NLangen Bhf	nein			
53	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Friedrich-Ebert-Straße	NLangen Bf	nein			
54	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Rathaus	NLangenBahnhof	nein			
55	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Am weißen Stein	VLangenBhf	nein			
56	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K8	Am weißen Stein	NLangenBhf	nein			
57	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Am Bergfried	VLangenBhf	nein			
58	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K8	Am Bergfried	NLangenBhf	nein			
59	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Weserstraße	VLangenBhf	nein			
60	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K9	Weserstraße	NLangenBhf	nein			
61	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Heinrich-Hertz-Straße	NNeurott	nein			
62	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Robert-Bosch-Straße Süd	VLangenBhf	nein			
63	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K9	Robert-Bosch-Straße Süd	NLangenBhf	nein			
64	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Robert-Bosch-Straße Mitte	VLangenHbf	nein			
65	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Robert-Bosch-Straße Nord	VLangenHbf	nein			
66	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Köllwitzstraße	NLangen Bhf	nein			
67	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K9	Köllwitzstraße	NZimmerstraße	nein			
68	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K10	Albert-Einstein-Schule	Nxxx	nein			
69	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	0,5	2	K10	Albert-Schweitzer-Schule	NGinsterbusch	nein			
70	Langen		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K10	Dreieichschule	NLangenBf	nein			
						70	118							

Querschnittsthema Barrierefreiheit: Übersichtsliste Haltestellen

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen
	Mainhausen	Zellhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Keilmannplatz	NBabenhausen	Barrierefrei (22)			ersetzt Haltestelle Blumenweg
	Mainhausen	Zellhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K2	Keilmannplatz	Vbabenhausen	Barrierefrei (22)			aktuell noch nicht im Einsatz
	Mainhausen	Mainflingen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Ginkgoring	NZellhausen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Mainhausen	Mainflingen	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K2	Ginkgoring	VZellhausen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Mainhausen	Zellhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Wiesenstraße	VSeligenstadt	bedingt Barrierefrei (18)			
	Mainhausen	Zellhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Wiesenstraße	NSeligenstadt	bedingt Barrierefrei (18)			
	Mainhausen	Mainflingen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Altes Rathaus	NBabenhausen	nein	2023		
	Mainhausen	Mainflingen	Hauptlinie	Kommune	Neubau		2	K1	Altes Rathaus	VBabenhausen	nein	2023		
	Mainhausen	Zellhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Kettelerstraße	NZellhausen	nein	2023		
	Mainhausen	Zellhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Kettelerstraße	VZellhausen	nein	2023		
	Mainhausen	Zellhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Erwin-Grimm-Ring	VHanau	nein	2023		
	Mainhausen	Zellhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Erwin-Grimm-Ring	NHanau	nein	2023		
1	Mainhausen	Mainflingen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Bürgerhaus	VHanau	nein		2024	
2	Mainhausen	Mainflingen	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Bürgerhaus	NHanau	nein		2024	
3	Mainhausen	Zellhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Ring-/Bahnhofstraße	NSeligenstadt	nein		zurückgestellt	Verlegung mit Erschließung Neubaugebiet
						8	15							

Querschnittsthema Barrierefreiheit: Übersichtsliste Haltestellen

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen	
35	Mühlheim		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Willy-Brandt-Halle	VDietesheim	nein		2024	Aufwertung Hauptlinie (Konzept OF-32/OF-120)	
36	Mühlheim		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Ärztehaus Südring	VMarkwald	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen	
37	Mühlheim		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K9	Ärztehaus Südring	NMarkwald	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen	
38	Mühlheim		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Lämmerspieler Straße	Nwaldfriedhof	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen	
39	Mühlheim		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K9	Lämmerspieler Straße	Vwaldfriedhof	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen	
40	Mühlheim		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Waldfriedhof	VMarkwald	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen	
41	Mühlheim		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K9	Waldfriedhof	NMarkwald	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen	
						50	71								

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		1	K1	Bahnhof Ostseite	Bussteig 3	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K1	Bahnhof Ostseite	Bussteig 1-2	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		3	K1	Bahnhof Ostseite	Bussteig 1-2	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg	Gravenbruch	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Dreiherrnsteinplatz	VNeu-Isenburg	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg	Gravenbruch	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Dreiherrnsteinplatz	NNeu-Isenburg	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Goetheschule	VGravenbruch	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K1	Goetheschule	NGravenbruch	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg	Zeppelinheim	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Ludwig-Dürr-Straße	NNeu-Isenburg	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg	Zeppelinheim	Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K1	Ludwig-Dürr-Straße	VNeu-Isenburg	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Hugenottenallee	VRathaus	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K1	Hugenottenallee	NRathaus	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg	Gravenbruch	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Stieglitzstraße	VNeu-Isenburg	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg	Gravenbruch	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Stieglitzstraße	NNeu-Isenburg	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Kurt-Schumacher-Straße	VNeu-IsenburgBf	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Kurt-Schumacher-Straße	NNeu-IsenburgBf	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K2	Am Trieb	VGravenbruch	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg	Zeppelinheim	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Bahnhof	Nxxx	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg	Gravenbruch	Hauptlinie	Kommune	Bestand		1	K2	Nachtigallenstraße	VNeu-Isenburg	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg	Gravenbruch	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K2	Nachtigallenstraße	NNeu-Isenburg	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg	Gravenbruch	Hauptlinie	Kommune	Bestand		3	K2	Nachtigallenstraße	NNeu-Isenburg	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Spessartstraße	NDornhofstraße	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K2	Spessartstraße	NNeuhöfer Straße	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Hugenottenallee/Frankfurter Str.	NDornhofstr.	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K2	Hugenottenallee/Frankfurter Str.	NN-I Bahnhof	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Alicestraße	NGravenbruch	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Alicestraße	Nzeppelinheim	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Goethestraße	VNeu-IsenburgBf	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Goethestraße	NNeu-IsenburgBf	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	0,5	K4	Rathaus	VNIstrab	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Taunusstraße	NGravenbruch	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Taunusstraße	NFlughafen	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg	Zeppelinheim	Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K5	Heideweg	VNeu-Isenburg	Barrierefrei (22)			Gegenrichtung bei Bund (Wilhelm-Haas-Platz)
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K6	Haus Dr. Bäck	NNeu-IsenburgBf	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Engwaad	VGravenbruch	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K9	Engwaad	NGravenbruch	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K10	Brüder-Grimm-Schule	NGravenbruch	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K10	Brüder-Grimm-Schule	NBahnhof	Barrierefrei (22)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Wilhelm-Leuschner-Straße	VSpendingen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Wilhelm-Leuschner-Straße	NSpendingen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K6	Gehspitz West	NNeu-Isenburg	bedingt Barrierefrei (18)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K6	Gehspitz West	VNeu-Isenburg	bedingt Barrierefrei (18)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K6	Gehspitz Mitte	VDreieich	bedingt Barrierefrei (18)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K6	Gehspitz Mitte	NDreieich	bedingt Barrierefrei (18)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K6	Am Erlenbach	Vbansamühle	bedingt Barrierefrei (18)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K6	Am Erlenbach	Nbansamühle	bedingt Barrierefrei (18)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Rathenau-/Frankfurter Straße	VSpendingen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K8	Bansamühle	NGravenbruch	bedingt Barrierefrei (18)			Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K8	Waldspielpark	NDarmstadt	bedingt Barrierefrei (18)			
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Dornhofstraße	NNeuhöfer Str.	nein	2023		
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K2	Dornhofstraße	NN-I Bahnhof	nein	2023		
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K3	Siemens-/Dornhofstraße	NNeul.Bf	nein	2023		
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K3	Siemens-/Dornhofstraße	VNeul.Bf	nein	2023		
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K6	AirPlus/Dornhofstraße	NDornhofstraße	nein	2023		
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K6	AirPlus/Dornhofstraße	NSpessartstraße	nein	2023		
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Hermannstraße	VSpendingen	nein	2023		
	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Rathenastraße	VSpendl.	nein	2023		
1	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Isenburgzentrum Süd	VGravenbruch	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
2	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Isenburgzentrum Süd	NGravenbruch	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
3	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K1	Isenburgzentrum West	VDreieich	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
4	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Isenburgzentrum West	NDreieich	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
5	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand			K1	Am Trieb	NGravenbruch	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
6	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		1	K2	Friedrichstraße	NBahnhofstraße	nein		2024	
7	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K2	Friedrichstraße	NIsenburg W.	nein		2024	
8	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Brunnenstraße	VGravenbruch	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
9	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K2	Brunnenstraße	NGravenbruch	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
10	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Herzogstraße	VGravenbruch	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
11	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K2	Herzogstraße	NGravenbruch	nein		zurückgestellt	RTW-Planung

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen
12	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Isenburgzentrum Ost	VSpredlingen	nein		2024	
13	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K2	Isenburgzentrum Ost	NSpredlingen	nein		2024	
14	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Neuhöfer Straße	VLangen	nein		2024	
15	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K2	Neuhöfer Straße	NLangen	nein		2024	
16	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Stadtwerke	VNeu-IsenburgBf	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
17	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K2	Stadtwerke	NNeu-IsenburgBf	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
18	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K3	Bahnhof Westseite	NUrberach	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
19	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K3	Bahnhof Westseite	NUrberach	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
20	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	3	K3	Bahnhof Westseite	Bus NFlughafen	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
21	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K3	Martin-Behaim-Straße	NGravenbruch	nein		2024	
22	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K3	Martin-Behaim-Straße	VGravenbruch	nein		2024	
23	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Bahnhofstraße/Fußgängerzone	VStadthaus	nein		2024	
24	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Bahnhofstraße/Fußgängerzone	NStadthaus	nein		2024	
25	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Offenbacher Straße	VGötzhain	nein		2024	
26	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K2	Offenbacher Straße	NGötzhain	nein		2024	
27	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K4	Rathaus	NNistrab	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit klären
28	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Stadthaus	VSpredlingen	nein		2024	
29	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Stadthaus	NSpredlingen	nein		2024	
30	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Forsthaus Tannenwald	VLangen	nein		2025	
31	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K5	Forsthaus Tannenwald	NLangen	nein		2025	
32	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K6	Frhr.-v.-Stein-Straße	Visenbrgz_O	nein		2024	
33	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K6	Frhr.-v.-Stein-Straße	Nisenbrgz_O	nein		2024	
34	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K6	Gewerbegebiet Ost	VGravenbruch	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
35	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K6	Gewerbegebiet Ost	NGravenbruch	nein		zurückgestellt	RTW-Planung
36	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Kastanienweg	VZeppelinheim	nein		2025	
37	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Kastanienweg	NZeppelinheim	nein		2025	
38	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Pappelweg	Vizwest	nein		2025	
39	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Pappelweg	Nizwest	nein		2025	
40	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Ulmenweg	NFlughafen	nein		2025	
41	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Ulmenweg	NGravenbruch	nein		2025	
42	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	0,5	2	K8	Bansamühle	VGravenbruch	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen
43	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Christian-Stock-Straße	VNeulsenbBfO	nein		2026	
44	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K8	Christian-Stock-Straße	NNeulsenbBfO	nein		2026	
45	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	0,5	2	K8	Waldspielpark	NNeu-Isenb_Ost	nein		2026	
46	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Waldfriedhof	Nxxx	nein		2025	
47	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Birkenweg	NNisenburgzentr	nein		2025	
48	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K9	Birkenweg	VNisenburgzentr	nein		2025	
49	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	*	Friedensallee	VWaldspielpark	nein		zurückgestellt	Probetrieb Ortslinie
50	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	*	Friedensallee	Nwaldspielpark	nein		zurückgestellt	Probetrieb Ortslinie
51	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	*	Bahnhofstraße	Vbahnhofstraße	nein		zurückgestellt	Probetrieb Ortslinie
52	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	*	Bahnhofstraße	Nbahnhofstraße	nein		zurückgestellt	Probetrieb Ortslinie
53	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	*	Georg-Büchner-Straße	Ngartenstraße	nein		zurückgestellt	Probetrieb Ortslinie
54	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	*	Georg-Büchner-Straße	Vgartenstraße	nein		zurückgestellt	Probetrieb Ortslinie
55	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	*	Stoltzestraße	NFriedensallee	nein		zurückgestellt	Probetrieb Ortslinie
56	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand		2	*	Stoltzestraße	VFriedensallee	nein		zurückgestellt	Probetrieb Ortslinie
57	Neu-Isenburg		Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	*	Berliner Straße	Nxxx	nein		zurückgestellt	Probetrieb Ortslinie / Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen
58	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Kommune	Neubau	0,5	4	*	Isenburgzentrum West	VDreich	-		zurückgestellt	RTW-Planung
						58,5	113							

Querschnittsthema Barrierefreiheit: Übersichtliste Haltestellen

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Bahnhof	NMainhausen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Bahnhof	NMainhausen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand		3	K1	Bahnhof	Noffenbach	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand		4	K1	Bahnhof	NFlughafen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Hausen Rathaus	NMühlheim	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Hausen Rathaus	NHeusenstamm	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Marktplatz	NHeusenstamm	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Marktplatz	NMühlheim	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Rathaus	NMühlheim	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Rathaus	NHeusenstamm	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Vogelsbergstraße	NFlughafen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Vogelsbergstraße	NObertshausen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Leipziger Straße	NHeusenstamm	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K2	Leipziger Straße	NMühlheim	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Robert-Koch-Straße	NMühlheim	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K2	Robert-Koch-Straße	NHeusenstamm	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Schulzentrum	NSpaßbad	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K2	Schulzentrum	VSpaßbad	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Erlebnisbad	VHainburg	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K9	Erlebnisbad	NHainburg	bedingt Barrierefrei (18)			
1	Obertshausen		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Logistikzentrum	NObertshausen	nein		zurückgestellt	Probetrieb Linie OF-32
						10	21							

Querschnittsthema Barrierefreiheit: Übersichtsliste Haltestellen

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Bahnhof	VNeu-Isenburg	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Bahnhof	NNeu-Isenburg	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Ober-Roden	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Bahnhof	Bussteig A	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Ober-Roden	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Bahnhof	Bussteig A	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Ober-Roden	Hauptlinie	Kommune	Bestand		3	K1	Bahnhof	Bussteig A	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Ober-Roden	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Siedlung Breidert	VNBahnhof	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Ober-Roden	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Siedlung Breidert	VNBahnhof	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K2	Friedhof	NWaldacker	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K2	Friedhof	VWaldacker	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Bahnhofstraße 18	NIm Taubhaus	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Fachmarktzentrum	NMessenhausen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Fachmarktzentrum	VMessenhausen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Waldacker	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Nord	NNeu Isenburg	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Waldacker	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K5	Nord	NUrberach	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Waldacker	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Süd	NNeu-Isenburg	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Waldacker	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K5	Süd	NUrberach	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Ober-Roden	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K6	Carl-Zeiss-Straße	NA.-Einstein-Str.	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Im Taubhaus	NRathaus	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Ober-Roden	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Kirche	NFriedhof	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Ober-Roden	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K7	Kirche	NBahnhof	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	1	K7	Darmstädter Straße	B NPestalozzistr.	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Messenhausen	Verstärker	Kommune	Bestand	1	1	K10	Messenhausen	VUrberach	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Messenhausen	Verstärker	Kommune	Bestand		2	K10	Messenhausen	NUrberach	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Wagnerstraße	NBahnhof	nein		2023	
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Bergweg	NIm Taubhaus	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Rathaus	NWagnerstraße	nein		zurückgestellt	Notwendigkeit mit Einführung Hopper prüfen
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Kommune	Bestand	0,5	2	K7	Darmstädter Straße	A NFriedhof	nein		2023	
	Rödermark	Ober-Roden	Verstärker	Kommune	Bestand	1	1	K10	O.-v.-Nell-Breuning-Schule	NMessenhausen	nein		2023	
	Rödermark	Ober-Roden	Verstärker	Kommune	Bestand		2	K10	O.-v.-Nell-Breuning-Schule	NFriedhof	nein		2023	
	Rödermark	Ober-Roden	Verstärker	Kommune	Bestand	1	1	K10	Trinkbornschule	NMainzer Straße	nein		2023	
	Rödermark	Ober-Roden	Verstärker	Kommune	Bestand		2	K10	Trinkbornschule	VMainzer Straße	nein		2023	
	Rödermark	Urberach	Verstärker	Kommune	Bestand	1	1	K10	Am Zillergarten	NBahnhof	nein		2024	
	Rödermark	Urberach	Verstärker	Kommune	Bestand		2	K10	Am Zillergarten	NRathaus	nein		2024	
	Rödermark	Urberach	Verstärker	Kommune	Bestand	1	1	K10	Messenhäuser Straße	NFachmarktzentrum	nein		2024	
	Rödermark	Urberach	Verstärker	Kommune	Bestand		2	K10	Messenhäuser Straße	NRudolf-Diesel-Str.	nein		2024	
	Rödermark	Waldacker	Verstärker	Kommune	Bestand	1	1	K10	Am Buchrain	NMessenh	nein		2023	
	Rödermark	Waldacker	Verstärker	Kommune	Bestand	1	1	K10	Bürgertreff	NMessenh	nein		2023	
	Rödermark	Ober-Roden	Verstärker	Kommune	Bestand	1	1	K10	Erfurter Straße	NPlattenhecke	nein		2024	
	Rödermark	Ober-Roden	Verstärker	Kommune	Bestand	1	1	K10	Leipziger Straße	NErfurter Str.	nein		2024	
						24	39							

Querschnittsthema Barrierefreiheit: Übersichtsliste Haltestellen

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen
45	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Konrad-Adenauer-Straße	VWeiskirchen	nein		2025	
46	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Konrad-Adenauer-Straße	NWeiskirchen	nein		2025	
47	Rodgau	Jügesheim	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Lessingstraße	VSeligenstadt	nein		2023	
48	Rodgau	Jügesheim	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K7	Lessingstraße	NSeligenstadt	nein		2023	
49	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Rodgau-Passage	NDudenhofen	nein		2025	
50	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Rodgau-Passage	VDudenhofen	nein		2025	
51	Rodgau	Weiskirchen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Waldstraße	NObertshausen	nein		2025	
52	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Wasserfallstraße	VWeiskirchen	nein		2025	
53	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K7	Wasserfallstraße	NWeiskirchen	nein		2025	
54	Rodgau	Weiskirchen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Schillerstraße	VHainhausen	nein		2026	
55	Rodgau	Hainhausen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	August-Neuhäusel-Straße	VRembrücken	nein		2026	
56	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Egerstraße	VHainhausen	nein		2026	
57	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K8	Egerstraße	NHainhausen	nein		2026	
58	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Weiskircher Straße	VWeiskirchen	nein		2026	
59	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K8	Weiskircher Straße	NWeiskirchen	nein		2026	
60	Rodgau	Dudenhofen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Mainzer Straße	VNiederroden	nein		2023	
61	Rodgau	Dudenhofen	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K8	Mainzer Straße	NNiederroden	nein		2023	
62	Rodgau	Dudenhofen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Einhardstraße	VJügesheim	nein		2026	
63	Rodgau	Dudenhofen	Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K8	Einhardstraße	NJügesheim	nein		2026	
64	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Untere Sände	VWeiskirchen	nein		2026	
65	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K8	Untere Sände	NWeiskirchen	nein		2026	
66	Rodgau	Nieder-Roden	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Chemnitzer Straße	VBahnhof	nein		2026	
67	Rodgau	Nieder-Roden	Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K8	Chemnitzer Straße	NBahnhof	nein		2026	
68	Rodgau	Weiskirchen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Pommernstraße	NHanau	nein		2026	
69	Rodgau	Nieder-Roden	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Gutenbergring	NRollwald	nein		2026	
70	Rodgau	Nieder-Roden	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Senefelder Straße	VMarie-Curie-Str	nein		2026	
71	Rodgau	Nieder-Roden	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Benzstraße	VRollwald	nein		2026	
72	Rodgau	Nieder-Roden	Ortslinie	Kommune	Bestand		1	1	K9	Marie-Curie-Straße	VRollwald	nein		2026
73	Rodgau	Nieder-Roden	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	2	K9	Marie-Curie-Straße	NRollwald	nein		2026	
74	Rodgau	Weiskirchen	Ortslinie	Kommune	Bestand		1	1	K9	Röntgenstraße	VHanau	nein		2026
75	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Am Wasserturm	VWeiskirchen	nein		2026	
76	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand		2	K9	Am Wasserturm	NWeiskirchen	nein		2026	
77	Rodgau	Weiskirchen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K9	Großmarkt	VWeiskirchen	nein		2026	
78	Rodgau	Jügesheim	Hauptlinie	Kommune	Bestand		1	1	K9	Gutenbergstraße	VSeligenstadt	nein		2023
79	Rodgau	Jügesheim	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K9	Gutenbergstraße	NSeligenstadt	nein		2023	
80	Rodgau	Weiskirchen	Ortslinie	Kommune	Bestand		1	1	K9	Liebigstraße	NHanau	nein		2026
81	Rodgau	Hainhausen	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K10	Geschwister-Scholl-Schule	Nxxx	nein		2023	
82	Rodgau	Jügesheim	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K10	Georg-Büchner-Schule	Nxxx	nein		2023	
83	Rodgau	Nieder-Roden	Ortslinie	Kommune	Bestand	1	1	K10	Heinrich-Böll-Schule	VNNiederroden	nein		2023	
84	Rodgau	Dudenhofen	Hauptlinie	Kommune	Neubau	1	1	*	Dudenhofen Bahnhof	VSeligenstadt	-		2026	aktuell Probebetrieb OF99 - langfristig X99
85	Rodgau	Dudenhofen	Hauptlinie	Kommune	Neubau		2	*	Dudenhofen Bahnhof	NSeligenstadt	-		2026	aktuell Probebetrieb OF99 - langfristig X99
86	Rodgau	Hainhausen	Hauptlinie	Kommune	Neubau	1	1	*	N.N.	NRembrücken	-		2027	Detailkonzept Erschließung Rodgau-West (OF-97)
87	Rodgau	Hainhausen	Hauptlinie	Kommune	Neubau		2	*	N.N.	VRembrücken	-		2027	Detailkonzept Erschließung Rodgau-West (OF-97)
88	Rodgau	Jügesheim	Hauptlinie	Kommune	Neubau	1	1	*	N.N.	NRembrücken	-		2027	Detailkonzept Erschließung Rodgau-West (OF-97)
89	Rodgau	Jügesheim	Hauptlinie	Kommune	Neubau		2	*	N.N.	VRembrücken	-		2027	Detailkonzept Erschließung Rodgau-West (OF-97)
90	Rodgau	Weiskirchen	Ortslinie	Kommune	Neubau	1	1	*	Donaustraße	VWeiskirchen	-		2024	
91	Rodgau	Weiskirchen	Ortslinie	Kommune	Neubau		2	*	Donaustraße	NWeiskirchen	-		2024	
						66	111							

Querschnittsthema Barrierefreiheit: Übersichtsliste Haltestellen

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen	
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Bahnhof	NMainhausen	Barrierefrei (22)				
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Bahnhof	NMainhausen	Barrierefrei (22)				
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand		3	K1	Bahnhof	NRodgau	Barrierefrei (22)				
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand		4	K1	Bahnhof	NObertshausen	Barrierefrei (22)				
	Seligenstadt	Froschhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Kirche	VSeligenstadt	Barrierefrei (22)				
	Seligenstadt	Froschhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K1	Kirche	NSeligenstadt	Barrierefrei (22)				
	Seligenstadt	Froschhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Anne-Frank-Straße	VSeligenstadt	Barrierefrei (22)				
	Seligenstadt	Froschhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K4	Anne-Frank-Straße	NSeligenstadt	Barrierefrei (22)				
	Seligenstadt	Froschhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Am Reitpfad	VObertshausen	Barrierefrei (22)				
	Seligenstadt	Froschhausen	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K5	Am Reitpfad	NObertshausen	Barrierefrei (22)				
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Würzburger Str.(Kleingärten)	NHanau	bedingt Barrierefrei (18)				
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K1	Würzburger Str.(Kleingärten)	VHanau	bedingt Barrierefrei (18)				
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Giselastraße	VSel_Bf	bedingt Barrierefrei (18)				
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K1	Niederfeld	VHanau	bedingt Barrierefrei (18)				
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K1	Niederfeld	NHanau	bedingt Barrierefrei (18)				
	Seligenstadt	Klein-Welzheim	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Flurstraße	VSeligenstadt	nein			2023	
	Seligenstadt	Klein-Welzheim	Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K4	Flurstraße	NSeligenstadt	nein			2023	
	Seligenstadt	Klein-Welzheim	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Schillerstraße	VSeligenstadt	nein			2023	
	Seligenstadt	Klein-Welzheim	Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K4	Schillerstraße	NSeligenstadt	nein			2023	
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K4	Schwimmbad	VHanau	nein			2023	
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	2	K4	Schwimmbad	NHanau	nein			2023	
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Westring	NJügesheim	nein			2023	Verlegung in Nebenstr. (Höhe Am Griesgrund)
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K5	Westring	VJügesheim	nein			2023	Verlegung in Nebenstr. (Höhe Am Griesgrund)
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Kortenbacher Weg	VFroschhausen	nein			2023	
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K7	Kortenbacher Weg	NFroschhausen	nein			2023	
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	In den Spitzäckern	NFroschhausen	nein			2023	
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K8	In den Spitzäckern	VFroschhausen	nein			2023	
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Neubau	1	1	*	Dudenhöfer Straße	NJügesheim	-	2023			
	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Neubau		2	*	Dudenhöfer Straße	VJügesheim	-	2023			
1	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K5	Querstraße	VHanau	nein			2024	
2	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K5	Querstraße	NHanau	nein			2024	
3	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K7	Sparkasse	VFroschhausen	nein			zurückgestellt	Entfall im neuen Linienkonzept ab Dez. 2024
4	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K7	Sparkasse	NFroschhausen	nein			zurückgestellt	Entfall im neuen Linienkonzept ab Dez. 2024
5	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K8	Steinweg	VHanau	nein			2024	
6	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K8	Steinweg	NHanau	nein			2024	
7	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand	1	1	K10	Kreiskrankenhaus	VRodgau	nein			zurückgestellt	mit Sanierung Dudenhöfer Straße
8	Seligenstadt		Hauptlinie	Kommune	Bestand		2	K10	Kreiskrankenhaus	NRodgau	nein			zurückgestellt	mit Sanierung Dudenhöfer Straße
						18	37								

Querschnittsthema Barrierefreiheit: Übersichtsliste Haltestellen

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen
	Seligenstadt	Froschhausen	Hauptlinie	Land	Bestand	1	1	K5	An der Lache	VObertshausen	Barrierefrei (22)			durch Kommune umgesetzt
	Seligenstadt	Froschhausen	Hauptlinie	Land	Bestand		2	K5	An der Lache	NObertshausen	Barrierefrei (22)			durch Kommune umgesetzt
	Hainburg	Klein-Krotzenburg	Hauptlinie	Land	Bestand	0,5	1	K5	Konrad-Adenauer-Straße	NHanau	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Land	Bestand		1	K5	Bienengarten	NUrberach	bedingt Barrierefrei (18)			
	Rödermark	Urberach	Hauptlinie	Land	Bestand		2	K5	Bienengarten	VUrberach	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Land	Bestand		1	K8	Im Birkengrund	NFlughafen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Obertshausen		Hauptlinie	Land	Bestand		2	K8	Im Birkengrund	NObertshausen	bedingt Barrierefrei (18)			
	Neu-Isenburg	Gravenbruch	Hauptlinie	Land	Bestand	1	1	K6	Forsthaus	NNeu-Isenburg	nein	2023		in Verbindung mit Radverkehrsplanung
	Neu-Isenburg	Gravenbruch	Hauptlinie	Land	Bestand		2	K6	Forsthaus	VNeu-Isenburg	nein	2023		in Verbindung mit Radverkehrsplanung
1	Hainburg	Klein-Krotzenburg	Hauptlinie	Land	Bestand	1	1	K2	Landstraße	VHainburg	nein		zurückgestellt	zusammengefasst mit Platz der Republik
2	Hainburg	Klein-Krotzenburg	Hauptlinie	Land	Bestand		2	K2	Landstraße	NHainburg	nein		zurückgestellt	zusammengefasst mit Platz der Republik
3	Hainburg	Klein-Krotzenburg	Hauptlinie	Land	Bestand	0,5	2	K5	Konrad-Adenauer-Straße	VHanau	nein	2023		
4	Dietzenbach		Hauptlinie	Land	Bestand		1	K8	Forstweg	NOffenthal	nein	2023		in Verbindung mit Radverkehrsplanung
5	Dietzenbach		Hauptlinie	Land	Bestand		2	K8	Forstweg	VOffenthal	nein	2023		in Verbindung mit Radverkehrsplanung
6	Dietzenbach		Hauptlinie	Land	Umlegung	1	1	K9	Schwimmbad	VOffenthal	nein	2023		Verlegung auf Hauptachse (Beschleunigung)
7	Dietzenbach		Hauptlinie	Land	Umlegung	1	1	K9	Schwimmbad	NOffenthal	nein	2023		Verlegung auf Hauptachse (Beschleunigung)
8	Dreieich	Buchsschlag	Hauptlinie	Land	Umlegung	1	1	K9	Im Steingrund	VBahnhof	nein	2024		Verlegung auf Hauptachse (Beschleunigung)
9	Dreieich	Buchsschlag	Hauptlinie	Land	Umlegung		2	K9	Im Steingrund	NBahnhof	nein	2024		Verlegung auf Hauptachse (Beschleunigung)
	Rodgau	Dudenhofen	Hauptlinie	Land	Neubau	1	1	*	VGP-Park	Nseligenstadt	-	2023		
	Rodgau	Dudenhofen	Hauptlinie	Land	Neubau		2	*	VGP-Park	Vseligenstadt	-	2023		
	Mainhausen	Zellhausen	Hauptlinie	Land	Neubau	1	1	*	Am See	Nseligenstadt	-	2024		
	Mainhausen	Zellhausen	Hauptlinie	Land	Neubau		2	*	Am See	Vseligenstadt	-	2024		
	Neu-Isenburg	Zeppelinheim	Hauptlinie	Land	Neubau	1	1	*	Lange Schneise	VFlughafen	-	zurückgestellt		in Verbindung mit Bahnüberführung DB
	Neu-Isenburg	Zeppelinheim	Hauptlinie	Land	Neubau		2	*	Lange Schneise	NFlughafen	-	zurückgestellt		in Verbindung mit Bahnüberführung DB
						13	24							

Querschnittsthema Barrierefreiheit: Übersichtsliste Haltestellen

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen
	Mainhausen	Zellhausen	Hauptlinie	Kreis	Bestand	1	1	K4	Ostring	NMainflingen	Barrierefrei (22)			
	Mainhausen	Zellhausen	Hauptlinie	Kreis	Bestand		2	K4	Ostring	VMainflingen	Barrierefrei (22)			
	Seligenstadt	Klein-Welzheim	Hauptlinie	Kreis	Bestand	1	1	K5	Hörsteiner Weg	NHanau	Barrierefrei (22)			
	Seligenstadt	Klein-Welzheim	Hauptlinie	Kreis	Bestand		2	K5	Hörsteiner Weg	VHanau	Barrierefrei (22)			
	Seligenstadt	Klein-Welzheim	Hauptlinie	Kreis	Bestand	1	1	K8	Liebigstraße	VSeligenstadt	Barrierefrei (22)			
	Seligenstadt	Klein-Welzheim	Hauptlinie	Kreis	Bestand		2	K8	Liebigstraße	NSeligenstadt	Barrierefrei (22)			
	Seligenstadt	Klein-Welzheim	Hauptlinie	Kreis	Bestand	1	1	K10	Hohe Anwand	VMainhausen	Barrierefrei (22)			
	Seligenstadt	Klein-Welzheim	Hauptlinie	Kreis	Bestand		2	K10	Hohe Anwand	NMainhausen	Barrierefrei (22)			
	Dreieich	Dreieichenhain	Hauptlinie	Kreis	Bestand	1	1	K2	Weibelfeld Bahnhof	NSprendlingen	bedingt Barrierefrei (18)		2024	Umgestaltung Hainer Chaussee
	Dreieich	Dreieichenhain	Hauptlinie	Kreis	Bestand		2	K2	Weibelfeld Bahnhof	NDreieichenhain	bedingt Barrierefrei (18)		2024	Umgestaltung Hainer Chaussee
1	Dreieich	Sprendlingen	Hauptlinie	Kreis	Bestand	1	1	K2	Feuerwehr	VWeibelfeld	nein		2024	Umgestaltung Hainer Chaussee
2	Dreieich	Sprendlingen	Hauptlinie	Kreis	Bestand		2	K2	Feuerwehr	NWeibelfeld	nein		2024	Umgestaltung Hainer Chaussee
	Dietzenbach		Hauptlinie	Kreis	Neubau	1	1	*	Waldackerkreuzung	VSeligenstadt	-		2026	in Verbindung mit Mobilitätsstation
	Dietzenbach		Hauptlinie	Kreis	Neubau		2	*	Waldackerkreuzung	NSeligenstadt	-		2026	in Verbindung mit Mobilitätsstation
						7	14							

Querschnittsthema Barrierefreiheit: Übersichtsliste Haltestellen

Rangfolge	Kommune	Stadtteil	Bedienung	Zuständigkeit		Anzahl HST	Anzahl POS	Kategorie	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Barrierefreiheit	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Anmerkungen
	Dietzenbach		Hauptlinie	Bund	Bestand	0,5	3	K1	Rathaus	NDietzenbachMitte	Barrierefrei (22)			
	Dietzenbach		Hauptlinie	Bund	Bestand		4	K1	Rathaus	NNeu-Isenburg	Barrierefrei (22)			
	Egelsbach		Hauptlinie	Bund	Bestand	0,5	1	K9	Bayerseich	VLangen	bedingt barrierefrei (18)			
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Bund	Bestand	1	1	K9	B 46/Brücke	VGravenbruch	nein	2023		in Verbindung mit Radwegeplanung
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Bund	Bestand		2	K9	B 46/Brücke	NGravenbruch	nein	2023		in Verbindung mit Radwegeplanung
	Neu-Isenburg		Hauptlinie	Bund	Bestand		1	K9	Orplid	NGravenbruch	nein	zurückgestellt		Entfall mit Einführung Konzept Hopper
1	Dreieich	Dreieichenhain	Hauptlinie	Bund	Bestand	1	1	K2	An der Trift	VLangen	nein		2024	
2	Dreieich	Dreieichenhain	Hauptlinie	Bund	Bestand		2	K2	An der Trift	NLangen	nein			2024
3	Neu-Isenburg	Gravenbruch	Hauptlinie	Bund	Bestand	1	1	K6	Autobahnmeisterei	NStieglitzstraße	nein		2025	
4	Neu-Isenburg	Gravenbruch	Hauptlinie	Bund	Bestand		2	K6	Autobahnmeisterei	VStieglitzstraße	nein			2025
5	Neu-Isenburg	Gravenbruch	Hauptlinie	Bund	Bestand	1	1	K6	Kreuzung	NNeu-Isenburg	nein		2025	
6	Neu-Isenburg	Gravenbruch	Hauptlinie	Bund	Bestand		2	K6	Kreuzung	VNeu-Isenburg	nein			2025
7	Neu-Isenburg	Zeppelinheim	Hauptlinie	Bund	Bestand	0,5	2	K9	Wilhelm-Haas-Platz	NNeu-Isenburg	nein		2024	Gegenrichtung kommunal ausgebaut (Heideweg)
8	Egelsbach		Hauptlinie	Bund	Bestand	0,5	2	K9	Bayerseich	NLangen	nein		2025	
9	Rodgau	Weiskirchen	Hauptlinie	Bund	Bestand	1	1	K9	Tannenmühle	NObertshausen	nein		2025	
10	Rodgau	Weiskirchen	Hauptlinie	Bund	Bestand		2	K9	Tannenmühle	VObertshausen	nein			2025
11	Langen		Hauptlinie	Bund	Bestand	1	1	K10	Krankenhaus	Ndarmstadt	nein		2023	
12	Langen		Hauptlinie	Bund	Bestand		2	K10	Krankenhaus	Vdarmstadt	nein			2023
	Dietzenbach		Hauptlinie	Bund	Neubau	1	1	K10	Waldorfschule	NDietzenbachMitte	nein		2024	Verlegung auf Hauptachse (Beschleunigung)
	Dietzenbach		Hauptlinie	Bund	Neubau		2	K10	Waldorfschule	NNeu-Isenburg	nein			2024
						10	20							