

## VERKEHRSPANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

Hanauer Landstraße 135-137

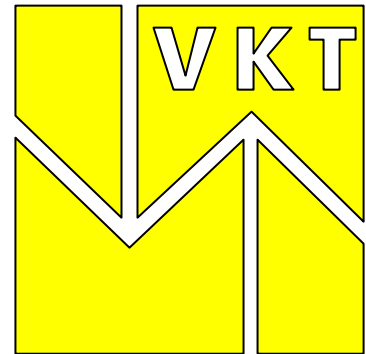
60314 Frankfurt am Main

Telefon: (069) 9 59 21 - 560

Telefax: (069) 9 59 21 - 599

Frankfurt a.M. im Dez. 2003

# Nahverkehrsplan Stadt Offenbach am Main 2007



# Nahverkehrsplan Stadt Offenbach am Main 2007

Dipl. - Ing. Hendrik Ilcken  
Dipl. - Ing. Christoph Kraatz

Graphik: Jürgen Röbig

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Rahmendaten Analyse</b>	<b>3</b>
2.1	Raumordnung	3
2.2	Strukturdaten Analyse (2000/ 2001)	4
2.2.1	Einwohner	4
2.2.2	Beschäftigte	6
2.2.3	Öffentliche Infrastruktur	7
2.3	Einzelhandelsstruktur (Verkaufsflächen)	9
2.4	Motorisierung	10
<b>3</b>	<b>Rahmendaten Prognose</b>	<b>12</b>
3.1	Stadtentwicklung 2002 – 2007	12
3.1.1	Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung	12
3.1.2	Stadterweiterungsgebiete	13
3.2	Motorisierungsentwicklung	14
3.3	ÖPNV-relevante Fachplanungen	16
3.3.1	Haltestellenkonzept (Umsetzung zweiter Bauabschnitt)	16
3.3.2	Nahverkehrsplan Kreis Offenbach 2003 – 2007	17
3.3.3	Verlegung des Hauptbahnhofs nach Offenbach Ost	17
3.3.4	Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	18
3.3.5	S-Bahnhof Ulmenstraße	21
<b>4</b>	<b>Analyse des öffentlichen Personennahverkehrs 2001/ 2002</b>	<b>23</b>
4.1	Lokales und Regionales Busnetz Stadt Offenbach	23
4.2	Netzstruktur	23
4.3	Fahrtenangebot 2001/2002	24
4.4	Rechtliche Bindungen	24

<b>5</b>	<b>Verkehrsnachfrage 2002</b>	<b>24</b>
5.1	Methodik	24
5.2	Verkehrszelleneinteilung	26
5.3	Binnenverkehr Analyse 2002	26
5.3.1	Verfahrensschritte Verkehrsnachfragemodell VISEM	26
5.3.2	Eingangsgrößen Analyse 2002	28
5.3.3	Verkehrsnachfrage Stadt Offenbach (Analyse 2002)	30
5.4	Straßennetzbelastungen Analyse 2002	36
5.5	Strecken- und Linienbelastungen im Busliniennetz 2002 (1997/ 1998)	36
<b>6</b>	<b>Schwachstellenanalyse</b>	<b>38</b>
6.1	Räumliche Erschließung	38
6.1.1	Vorgehensweise	38
6.1.2	Ergebnis	38
6.2	Umsteigesituationen 2001/2002	39
6.2.1	Lokale Verknüpfungen Bus – Bus	39
6.2.2	Regionale Verknüpfung Bus – S-Bahn	39
6.2.3	Regionale Verknüpfung Bus – Regionalbus	41
6.3	Schwachstellen im Betriebsablauf	41
6.4	Bilanzierung des Nahverkehrsplans der Stadt Offenbach 1997	42
6.4.1	Wesentliche Änderungen im lokalen Busnetz 1997 – 2001	42
6.4.2	Wesentliche Änderungen im regionalen Busnetz 1997 – 2001	43
6.4.3	Angebotsveränderungen im SPNV 1997 – 2001	44
<b>7</b>	<b>Anforderungsprofil</b>	<b>45</b>
7.1	Vorbemerkung	45
7.2	Netzstruktur	45
7.2.1	Regionale Schnittstellen	45
7.2.2	Ergebnisse von Fahrgasterhebungen	47
7.2.2.1	Zählung und Befragung Buslinie 953	47
7.2.2.2	Ein- und Aussteigerzählung Hainbachtal	50
7.3	Räumliche Erschließung	51
7.4	Transparenz	52
7.5	Fahrzeugausstattung	52
7.6	Tarif	53

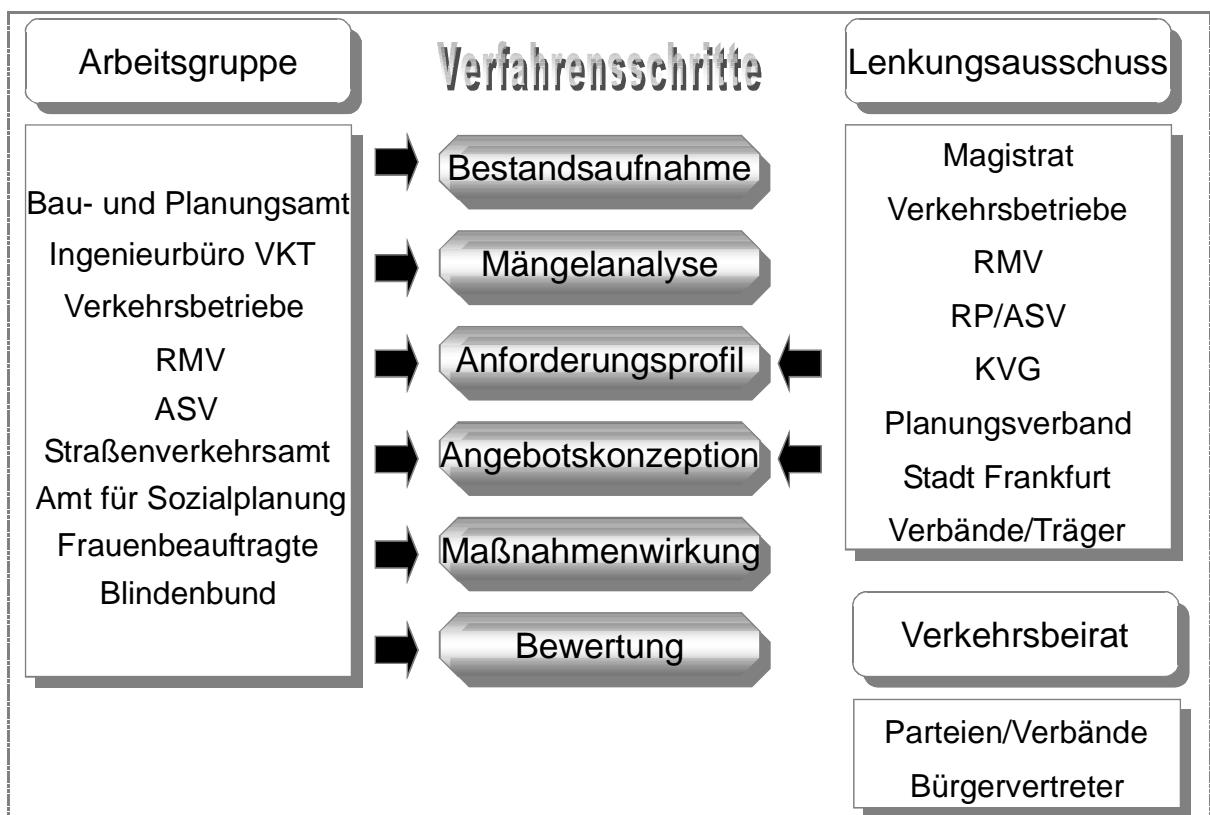
<b>8</b>	<b>Angebotskonzeption</b>	<b>54</b>
8.1	Abgestuftes Angebotskonzept 2003 – 2007	54
8.2	Angebotskonzeption 1. Stufe (ab Dezember 2003)	54
8.2.1	Liniennetz und Bedienungsangebot 2003	54
8.2.2	Infrastrukturelle Voraussetzungen für das Liniennetz 2003	59
8.3	Angebotskonzeption 2. Stufe (Zeithorizont 2005)	59
8.3.1	Liniennetz und Bedienungsangebot 2005	59
8.3.2	Infrastrukturelle Voraussetzungen für das Liniennetz 2005	62
8.4	Angebotskonzeption 3. Stufe (Zeithorizont 2007)	62
8.4.1	Liniennetz und Bedienungsangebot 2007	62
8.4.2	Infrastrukturelle Voraussetzungen für das Liniennetz 2007	64
8.5	Neue Bushaltestellen	64
8.5.1	Angebotskonzeption 1. bis 3. Stufe (2003 – 2007)	64
8.5.2	Abgleich mit dem Haltestellenkonzept (zweiter Bauabschnitt)	67
8.6	Fahrplanentwurf und Anschlusssicherung	67
8.7	Fahrzeugbedarf	68
8.8	Hainbachtal	69
8.9	AST-Angebot in der Schwachverkehrszeit (Nebenliniennetz)	70
8.10	Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen	70
<b>9</b>	<b>Maßnahmenwirkung und Bewertung</b>	<b>72</b>
9.1	Verkehrsprognose 2007	72
9.1.1	Methodik	72
9.1.2	Verkehrsnachfrage Stadt Offenbach im Jahr 2007	72
9.1.3	Strecken- und Linienbelastungen im Busliniennetz 2007	79
9.2	Räumliche Erschließung	84
9.3	Kosten- und Erlösprognose	85
9.4	Investitionsplanung	86
9.4.1	Ortsfeste ÖPNV-Anlagen	86
9.4.2	ÖPNV-Fahrzeuge	89
<b>10</b>	<b>Linienbündel</b>	<b>90</b>
10.1	Rechtliche Grundlage	90
10.2	Vorgehensweise der Linienbündelung	90

## 1 Einleitung

Mit der am 1. Januar 1996 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG, § 8) wird festgelegt, dass die Aufgabenträger des ÖPNV Nahverkehrspläne (NVP) auf regionaler und lokaler Ebene aufzustellen und zu beschließen haben. Das Verfahren für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen ist im Gesetz zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Hessen (§ 12) geregelt. Hiernach sind in Hessen regionale und lokale NVP aufzustellen, die den Rahmen für die Entwicklung des Nahverkehrs und die Grundlage für die Finanzierung und die Aufstellung von Investitionsprogrammen bilden. Als Träger des lokalen ÖPNV sind Landkreise, kreisfreie Städte sowie Städte ab 50.000 Einwohner definiert.

Mit Schreiben vom 05.07.2001 hat die Stadt Offenbach, Bau und Planungsamt, das Büro Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Offenbach beauftragt.

Als Grundlage für die Erstellung des Nahverkehrsplans dient der vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung gemeinsam mit dem Hessischen Landesamt für Straßen und Verkehrswesen herausgegebene Leitfaden für die Erstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen. Die Verfahrensschritte sind in **Bild 1-1** dargestellt.

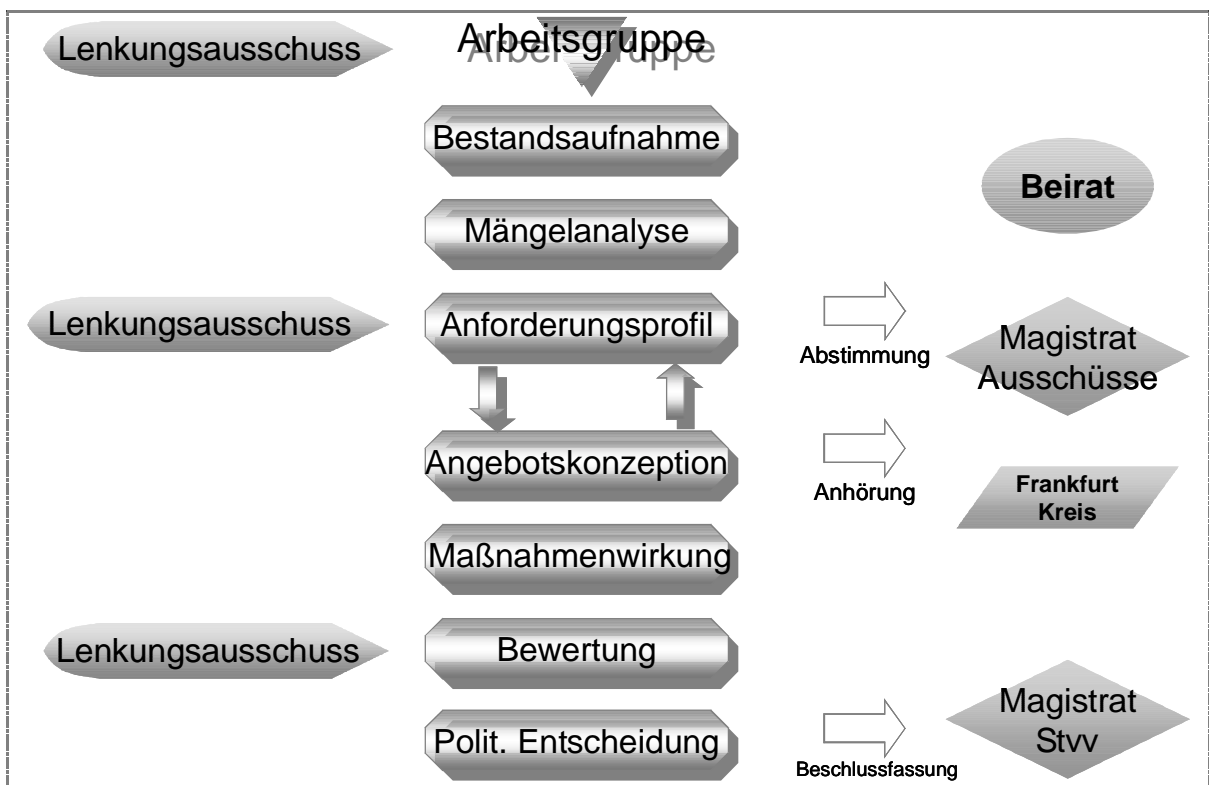


**Bild 1-1:** Verfahrensschritte Nahverkehrsplan Stadt Offenbach 2003 – 2007

Gegenstand des Nahverkehrsplans der Stadt Offenbach sind in erster Linie die lokalen Verkehre (Stadtbuslinien) in der Stadt Offenbach, die im Kontext mit den die Stadt berührenden bzw. querenden regionalen Bus- und Bahnverkehren betrachtet werden. Nach einer umfassenden Bestandsaufnahme erfolgt unter Beachtung vorhandener und geplanter Verkehrsstrukturen, wie z.B. der bevorstehenden Inbetriebnahme der S-Bahnen S 1 und S 2 nach Ober-Roden und Dietzenbach<sup>1</sup>, die Entwicklung und Bewertung des zukünftigen ÖPNV-Angebots im lokalen Busverkehr der Stadt Offenbach.

Die Nahverkehrspläne für die Stadt und den Kreis Offenbach wurden weitestgehend parallel aufgestellt um eine enge Abstimmung und Vernetzung des lokalen Busverkehrs der Stadt Offenbach mit dem regionalen Busverkehr im Kreis Offenbach einerseits und dem Schienenpersonennahverkehr (S 1, S 2, S 8 und S 9) andererseits zu gewährleisten.

Zentrales Gremium für die Erarbeitung des Nahverkehrsplans war eine Arbeitsgruppe, deren Aufgabe das Zusammenführen und die Koordination der verschiedenen Teilleistungen war. Das Projekt wurde ferner durch einen Lenkungsausschuss begleitet, der im Verlauf der Bearbeitung zu den Verfahrensschritten Anforderungsprofil/Angebotskonzeption und Bewertung tagte (vgl. **Bild 1-2**). Die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe und des Lenkungsausschusses ist in **Bild 1-1** dargestellt.



**Bild 1-2:** Ablaufschema Nahverkehrsplan Stadt Offenbach 2003 – 2007

<sup>1</sup> Die Inbetriebnahme der S-Bahnen S 1 und S 2 nach Ober-Roden und Dietzenbach erfolgte zum Fahrplanwechsel 2003/2004 am 15.12.2003

## 2 Rahmendaten Analyse

### 2.1 Raumordnung

Die Stadt Offenbach am Main ist eines der fünf Oberzentren<sup>2</sup> im Verdichtungsraum der Planungsregion Südhessen. An das Stadtgebiet grenzt im Nordwesten die Stadt Frankfurt am Main, im Norden der westliche Randbereich des Main-Kinzig-Kreises, im Osten und Süden der Landkreis Offenbach. Der Main stellt eine naturräumliche Begrenzung im Norden dar.

Die räumliche Entwicklung soll im Sinne des Regionalplanes Südhessen den vorhandenen Verkehrsachsen folgen. Die Verkehrsinfrastruktur und das verkehrliche Leistungsangebot entlang dieser Verkehrsachsen ist dabei zumindest zu erhalten oder entsprechend den Erfordernissen einer nachhaltigen Regionalentwicklung weiter zu entwickeln. Die weitere Siedlungsentwicklung soll vorrangig in Städten und Gemeinden im Verlauf dieser Achsen stattfinden.

Die **Regionalachsen** sollen nach dem Regionalplan Südhessen den Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren sowie deren Anbindung an die Oberzentren und das überregionale Fernverkehrsnetz gewährleisten. Der Ausbau und die Weiterentwicklung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs, insbesondere auf der Schiene, haben Priorität. Im Regionalplanplan Südhessen wird folgende Regionalachse mit Bezug zur Stadt Offenbach am Main ausgewiesen:

- Frankfurt – Offenbach – Hanau – Gelnhausen – Schlüchtern – (Fulda)

In den **überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen** soll die verkehrliche Vernetzung zwischen den Oberzentren und ihrem Umland gewährleistet werden. Dazu soll ein attraktives und hohen Qualitätsanforderungen entsprechendes Bedienungsangebot im ÖPNV, besonders auf der Schiene, erhalten und geschaffen werden:

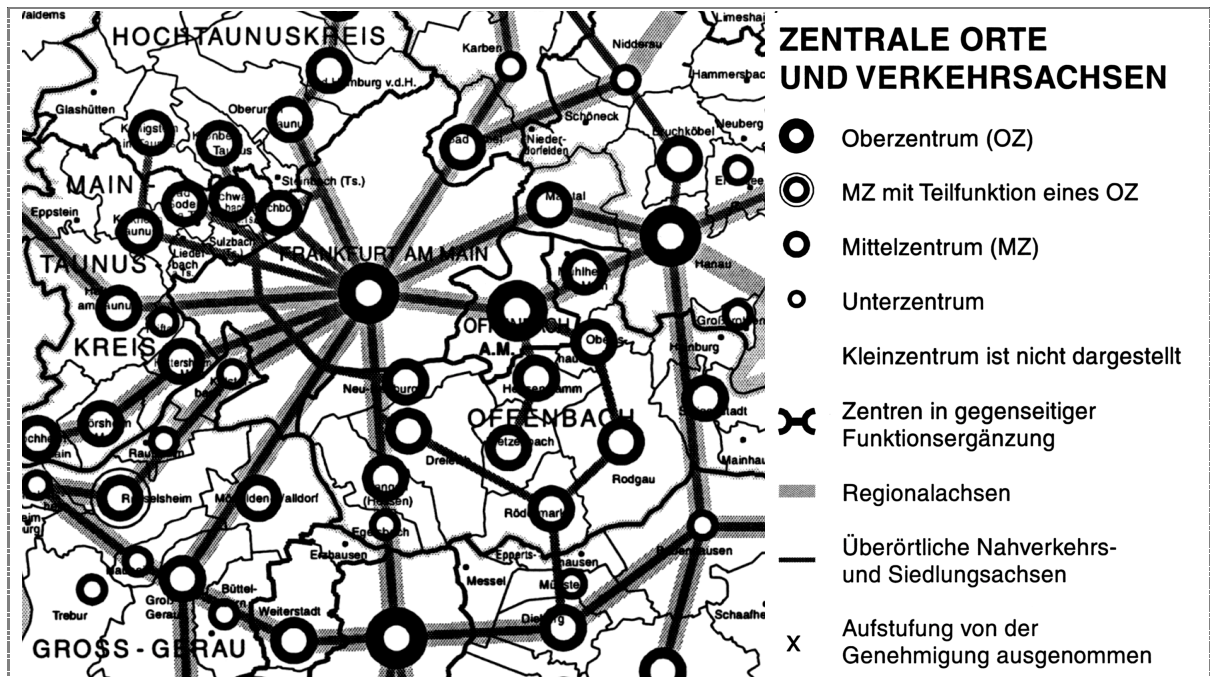
- Frankfurt – Offenbach – Hanau
- Offenbach – Rodgau – Rödermark
- Offenbach – Dietzenbach

Die Verkehrsachsen, d.h. die Regionalachsen und überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen im Verflechtungsraum der Stadt Offenbach sind in **Bild 2-1** dargestellt.

---

<sup>2</sup> Neben der Stadt Offenbach am Main sind im Regionalplan Südhessen 2000 die Städte Darmstadt, Frankfurt am Main, Hanau und Wiesbaden als Oberzentren ausgewiesen.





Quelle: Regionalplan Südhessen 2000

**Bild 2-1:** Zentrale Orte und Verkehrsachsen im Verflechtungsraum der Stadt Offenbach

## 2.2 Strukturdaten Analyse (2000/ 2001)

### 2.2.1 Einwohner

In der Stadt Offenbach leben auf einer Gesamtfläche von ca. 45 km<sup>2</sup> etwa 116.600 Einwohner mit Hauptwohnsitz (Stand: 31.12.2000). Der Anteil der nichtdeutschen Bevölkerung liegt bei etwa 30 %. Am 31.12.2000 waren insgesamt etwa 123.500 Personen einschließlich der Einwohner mit Nebenwohnsitz gemeldet. Bezogen auf die reine Siedlungsfläche ohne die großen Grün- und Waldflächen in den Randbereichen des Stadtgebietes Offenbach liegt die Einwohnerdichte<sup>3</sup> bei 5.435 Einwohner je km<sup>2</sup> (vgl **Tabelle 2-1**). Unter Berücksichtigung der Gesamtfläche liegt die Einwohnerdichte bei etwa 2.600 Einwohner je km<sup>2</sup>. Nach dem Statistischen Vierteljahresbericht IV / 2000 der Stadt Offenbach (Dezernat I, Arbeitsförderung und Statistik) haben sich die Bevölkerungszahlen in den Jahren 1996 bis 2000 kaum verändert.

In **Tabelle 2-1** ist die Einwohnerverteilung auf die statistischen Bezirke der Stadt Offenbach dokumentiert. In **Anhang 2-1** ist die Einwohnerverteilung im Stadtgebiet Offenbach entsprechend der Verkehrszelleneinteilung (siehe **Kapitel 5.2**) tabellarisch zusammengestellt. Die räumliche Abgrenzung der statistischen Bezirke ist als **Abbildung 2-1**, die Verkehrszelleneinteilung als **Abbildung 5-1 – 5-3** beigelegt.

<sup>3</sup> bezogen auf die Einwohner mit Hauptwohnsitz

Statistischer Bezirk		Fläche [km <sup>2</sup> ]		Einwohner (Stand: 31.12.2000)				Einwohner <sup>1)</sup> je km <sup>2</sup>	
		insgesamt	Siedlungs- fläche	mit Hauptwohnsitz		mit Nebenwohnsitz			Einwohner insgesamt
Nr.	Bezeichnung								
11	Hochschule für Gestaltung	0,47	0,47	3.854	93%	279	7%	4.133	8.221
12	Wilhelmschule	0,42	0,42	7.019	94%	437	6%	7.456	16.878
13	Messehalle	0,46	0,46	9.592	94%	614	6%	10.206	20.939
14	Kaiserlei	1,38 <sup>2)</sup>	1,38	1.786	92%	148	8%	1.934	1.292
15	Ledermuseum	0,95	0,95	8.916	92%	738	8%	9.654	9.420
16	Mathildenschule	1,04	1,04	7.233	95%	415	5%	7.648	6.937
21	Städtische Kliniken	0,48	0,48	4.904	91%	501	9%	5.405	10.150
22	Lauterborngebiet	3,27 <sup>2)</sup>	1,76	11.201	95%	587	5%	11.788	6.364
23	Friedrichsweiher	0,70	0,70	7.211	94%	454	6%	7.665	10.305
24	Bachschule	0,65	0,65	5.473	95%	273	5%	5.746	8.399
25	Lichtenplatte	0,95	0,95	7.731	94%	500	6%	8.231	8.158
26	Bieberer Berg	1,29 <sup>2)</sup>	1,29	2.513	94%	165	6%	2.678	1.947
31	Vorderwald-Rosenhöhe	7,44 <sup>2)</sup>	1,14	4.450	95%	246	5%	4.696	3.893
32	Tempelsee	6,65 <sup>2)</sup>	1,32	4.043	97%	136	3%	4.179	3.075
33	Bieber	8,58 <sup>2)</sup>	3,81	14.820	95%	699	5%	15.519	3.888
41	Mühlheimer Straße	2,76 <sup>2)</sup>	1,73	1.698	97%	60	3%	1.758	981
42	Waldheim	0,24	0,24	768	94%	49	6%	817	3.160
43	Bürgel	3,04 <sup>2)</sup>	1,48	9.513	95%	450	5%	9.963	6.410
44	Rumpenheim	4,07 <sup>2)</sup>	1,18	3.886	96%	165	4%	4.051	3.290
<b>Summe</b>		<b>44,84</b>	<b>21,46</b>	<b>116.611</b>	<b>94%</b>	<b>6.916</b>	<b>6%</b>	<b>123.527</b>	<b>5.435</b>

<sup>1)</sup> Einwohnerdichte bezogen auf die Einwohner mit Hauptwohnsitz

<sup>2)</sup> Statistische Bezirke mit einem großen Anteil an unbesiedelten Flächen (Wald- und/oder Grünflächen)

**Tabelle 2-1:** Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz nach statistischen Bezirken (Stand: 31.12.2000)

Die statistischen Bezirke Wilhelmschule und Messehalle haben die größte Bevölkerungsdichte mit über 15.000 Einwohner je km<sup>2</sup>. In den statistischen Bezirken Städtische Kliniken und Friedrichsweiher liegt die Einwohnerdichte um 10.000 Einwohner je km<sup>2</sup>. Die Einwohnerdichte im Stadtgebiet Offenbach ist in **Abbildung 2-2** dargestellt.

Die Einwohnerverteilung nach Altersklassen auf die statistischen Bezirke ist aus **Anhang 2-2** und den **Abbildungen 2-3 bis 2-5** ersichtlich. Im statistischen Bezirk Tempelsee ist der Anteil der älteren Einwohner ab 65 Jahre an der Gesamtbevölkerung mit etwa 25 % besonders hoch, denn der durchschnittliche Anteil dieser Altersklasse liegt bei etwa 16 % an der Gesamtbevölkerung. Auch die Statistischen Bezirke Lauterborngebiet, Bachschule und Rumpenheim weisen einen hohen Anteil der älteren Bevölkerung ab 65 Jahre von etwa 20 % an der Gesamtbevölkerung auf.

## 2.2.2 Beschäftigte

Im Jahr 2001 waren insgesamt etwa 54.700 Personen am Arbeitsort Offenbach beschäftigt<sup>4</sup>, davon etwa 33 % im produzierenden Gewerbe (sekundär) und ca. 67 % im Handel- und Dienstleistungsbereich (tertiär). Das Kaiserleigebiet hat mit etwa 8.400 beschäftigten Personen die höchste Anzahl an Beschäftigten, gefolgt von den statistischen Bezirken Bieber (mit rund 6.000 Beschäftigten), Ledermuseum (mit ca. 4.700 Beschäftigten) und Hochschule für Gestaltung (mit etwa 4.500 Beschäftigten). In den statistischen Bezirken der Kernstadt von Offenbach, in denen sich die Einkaufsmöglichkeiten und sonstige Dienstleistungen konzentrieren, ist der Anteil der Beschäftigten im tertiären Wirtschaftsbereich besonders hoch (vgl. **Tabelle 2-2**).

Statistischer Bezirk		Fläche [km <sup>2</sup> ]		Beschäftigte (Stand: 2001)				Beschäftigte je km <sup>2</sup>	
Nr.	Bezeichnung	insgesamt	Siedlungsfläche	nach Wirtschaftsbereich		Beschäftigte insgesamt			
				sekundär	tertiär				
11	Hochschule für Gestaltung	0,47	0,47	210	5%	4.312	95%	4.522	9.647
12	Wilhelmsschule	0,42	0,42	812	26%	2.318	74%	3.130	7.526
13	Messehalle	0,46	0,46	467	16%	2.518	84%	2.985	6.516
14	Kaiserlei	1,38 <sup>1)</sup>	1,38	2.110	25%	6.262	75%	8.371	6.055
15	Ledermuseum	0,95	0,95	1.093	23%	3.598	77%	4.691	4.956
16	Mathildenschule	1,04	1,04	1.811	61%	1.145	39%	2.956	2.835
21	Städtische Kliniken	0,48	0,48	107	3%	3.143	97%	3.250	6.726
22	Lauterborngebiet	3,27 <sup>1)</sup>	1,76	1.163	30%	2.681	70%	3.845	2.184
23	Friedrichsweiher	0,70	0,70	1.499	45%	1.850	55%	3.349	4.786
24	Bachschule	0,65	0,65	163	18%	763	82%	926	1.421
25	Lichtenplatte	0,95	0,95	273	23%	913	77%	1.186	1.251
26	Bieberer Berg	1,29 <sup>1)</sup>	1,29	421	33%	866	67%	1.287	997
31	Vorderwald-Rosenhöhe	7,44 <sup>1)</sup>	1,14	89	31%	195	69%	284	248
32	Tempelsee	6,65 <sup>1)</sup>	1,32	599	31%	1.313	69%	1.912	1.454
33	Bieber	8,58 <sup>1)</sup>	3,81	3.211	54%	2.766	46%	5.977	1.568
41	Mühlheimer Straße	2,76 <sup>1)</sup>	1,73	3.268	89%	423	11%	3.691	2.132
42	Waldheim	0,24	0,24	43	36%	75	64%	119	488
43	Bürgel	3,04 <sup>1)</sup>	1,48	496	28%	1.254	72%	1.751	1.180
44	Rumpenheim	4,07 <sup>1)</sup>	1,18	54	12%	391	88%	445	377
<b>Summe</b>		<b>44,84</b>	<b>21,46</b>	<b>17.890</b>	<b>33%</b>	<b>36.785</b>	<b>67%</b>	<b>54.675</b>	<b>2.548</b>

<sup>1)</sup> Statistische Bezirke mit einem großen Anteil an unbesiedelten Flächen (Wald- und/oder Grünflächen)

**Tabelle 2-2:** Beschäftigte nach statistischen Bezirken (Stand: 2001)

In **Anhang 2-3** ist die Beschäftigtenverteilung im Stadtgebiet Offenbach entsprechend der Verkehrszelleneinteilung unterschieden nach sekundärem und tertiärem Wirtschaftsbereich tabellarisch zusammengestellt. Die Beschäftigtendichte im Stadtgebiet Offenbach und der Anteil Beschäftigter im tertiären Wirtschaftsbereich in den statistischen Bezirken ist in den **Abbildungen 2-6 und 2-7** grafisch dargestellt.

<sup>4</sup> Beschäftigtenfortschreibung für das Jahr 2001 basierend auf der Arbeitsstättenzählung von 1987 nach Wirtschaftsbereichen, Quelle: Bau- und Planungsamt Stadt Offenbach

### 2.2.3 Öffentliche Infrastruktur

Die Erreichbarkeit der sozialen oder öffentlichen Einrichtungen sind insbesondere für die auf den ÖPNV angewiesenen Nutzergruppen von besonderer Bedeutung. Daher ist die Erreichbarkeit der ÖPNV-relevanten öffentlichen Infrastruktur durch das lokale Busnetz der Stadt Offenbach zu überprüfen und zu bewerten, sowohl bei der Schwachstellenanalyse als auch bei der Angebotskonzeption. Zur ÖPNV-relevanten öffentlichen Infrastruktur zählen u.a.:

- Schulen
- Kindertagesstätten
- Altentagesstätten, Altenwohn- und Pflegeheime
- Krankenhäuser
- Rathäuser
- Freizeit-, Kultur- und Sportanlagen

In den nachfolgenden Tabellen sind die Schulen mit Angabe der Schülerzahlen des Jahres 2000 zusammengestellt. Eine Auflistung der sonstigen ÖPNV-relevanten öffentlichen und privaten Einrichtungen auf dem Stadtgebiet Offenbach mit Angabe des Standortes (Verkehrszellen-Nr. und Adresse) ist als **Anhang 2-4** beigelegt.

Verkehrszellen-Nr.	Berufsschulen	Vollzeit täglich	Teilzeit		Schüler (täglich)
			Mo-Fr	täglich	
103	Gewerblich-Technische Schulen	446	1.336	401	<b>847</b>
145	Käthe-Kollwitz-Schule	641	550	215	<b>856</b>
145	Theodor-Heuss-Schule	648	1.487	600	<b>1.248</b>
150	Theodor-Heuss-Schule (Waldschule)		401	150	<b>150</b>
152	Käthe-Kollwitz-Schule (Textiltechnik)	43			<b>43</b>
156	August-Bebel-Schule	359	1.329	399	<b>758</b>
<b>Summe Berufsschulen</b>		<b>2.137</b>	<b>5.103</b>	<b>1.765</b>	<b>3.902</b>

**Tabelle 2-3:** Schüler an Berufsfachschulen und sonstigen beruflichen Schulen  
(Stand: 01.11.2000)

Verkehrszellen-Nr.	Weiterführende Schulen	Schüler
100	Rudolf-Koch-Schule	487
126	Leibniz-Gymnasium (Leibnizschule)	1.141
126	Abendgymnasium	132
133	Albert-Schweitzer-Schule	893
<b>Zwischensumme Gymnasien</b>		<b>2.653</b>
125	Schillerschule	956
144	Marienschule der Ursulinen	1.107
157	Edith-Stein-Schule	776
<b>Zwischensumme Gesamtschulen (inkl. gymnasialer Gesamtschulzweige)</b>		<b>2.839</b>
109	Mathildenschule	457
134	Bachschule	627
163	Geschwister-Scholl-Schule	645
189	Ernst-Reuter-Schule	435
<b>Zwischensumme Förderstufen Haupt- und Realschulen</b>		<b>2.164</b>
<b>Summe Weiterführende Schulen</b>		<b>7.656</b>

**Tabelle 2-4:** Schüler an Gymnasien, Gesamt-, Haupt- und Realschulen (Stand: 04.09.2000)

Verkehrszellen-Nr.	Grundschulen	Schüler
105	Eichendorffschule	370
106	Wilhelmschule	269
109	Mathildenschule	373
121	Goetheschule	578
130	Beethovensschule	422
132	Humboldtschule	328
145	Grundschule Buchhügel	299
150	Waldschule Tempelsee	203
152	Anne-Frank-Schule	198
156	Lauterbornschule	335
161	Schule Bieber (Bieber)	259
168	Schule Bieber (Waldhof)	231
171	Friedrich-Ebert-Schule	126
182	Uhlandschule	332
189	Ernst-Reuter-Schule	177
<b>Summe Grundschulen</b>		<b>4.500</b>

**Tabelle 2-5:** Schüler an Grundschulen (Stand: 04.09.2000)

### 2.3 Einzelhandelsstruktur (Verkaufsflächen)

Im Jahr 1997 wurden die Einzelhandelsbetriebe und deren Betriebsgrößenstruktur in der Innenstadt und Außenstadt von Offenbach erhoben, um ein aktuelles Bild der Einzelhandelsstrukturen unterschieden nach Branchengruppen, der Umsatzleistungen und somit der Kaufkraftbindungen für das gesamte Stadtgebiet von Offenbach zu erhalten<sup>5</sup>.

Dieses Markt- und Standortgutachten war die Grundlage für die Zusammenstellung der Verkaufsflächen in der Stadt Offenbach (vgl. **Tabelle 2-6**), unterschieden nach Verkaufsflächen für tägliche Bedarfsgüter (kurzfristiger Bedarf) und Verkaufsflächen für übrige Bedarfsgüter (mittel- bzw. langfristiger Bedarf). Auf der Grundlage eigener ergänzender Recherchen wurden die Verkaufsflächen entsprechend der Verkehrszelleneinteilung aufgeteilt.

Branchengruppe		Innenstadt		Außenstadt	
		Betriebe	Verkaufsfläche [qm]	Betriebe	Verkaufsfläche [qm]
tägliche Bedarfsgüter	Nahrungs- und Genussmittel	86	8.746	230	21.320
	Gesundheits- und Körperpflegemittel	46	4.855	44	3.230
übrige Bedarfsgüter	sonstige Branchengruppen	248	52.843	187	50.518
<b>Summe 1997 *</b>		<b>380</b>	<b>66.444</b>	<b>461</b>	<b>75.068</b>
Ring-Center	Nahrungs- und Genussmittel				2.800
	kleinflächiger Einzelhandel				3.000
	sonstige Branchengruppen				21.700
<b>Summe 2001</b>			<b>66.444</b>		<b>102.568</b>
		<b>169.012</b>			

\* Quelle: Markt- und Standortgutachten zur Sicherung der Einkaufsattraktivität in der Offenbach am Main (August 1997)

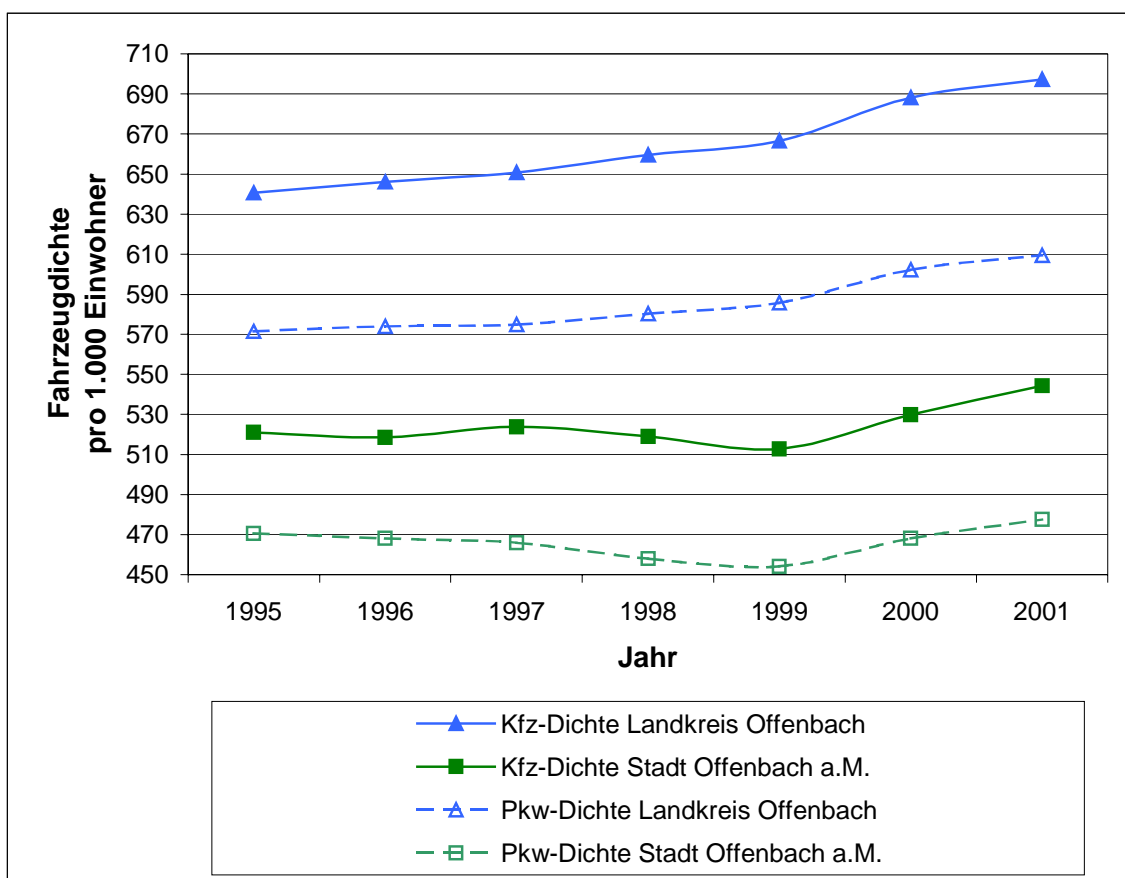
**Tabelle 2-6:** Verkaufsflächen in der Innenstadt und Außenstadt Offenbach

Einkaufsschwerpunkte sind die Innenstadt Offenbach im Bereich der Fußgängerzonen, das Ring-Center und die Stadtteilzentren Bieber und Bürgel.

<sup>5</sup> Markt- und Standortgutachten zur Sicherung der Einkaufsattraktivität in der Stadt Offenbach (am Main), GfK Marktforschung, Nürnberg im August 1997

## 2.4 Motorisierung

Die bundesweit erkennbaren deutlichen Stadt-Umland-Unterschiede zeichnen sich auch im Ballungsraum Rhein-Main ab, da die Bevölkerung in den Städten Frankfurt (513 Pkw pro 1.000 Einwohner) und Offenbach (478 Pkw pro 1.000 Einwohner) im Jahr 2001 deutlich geringer motorisiert war als die Bevölkerung in den Umlandgemeinden. Die Motorisierung der Bevölkerung im Kreis Offenbach lag 2001 durchschnittlich bei etwa 610 Pkw pro 1.000 Einwohner (vgl. **Bild 2-2**).



**Bild 2-2:** Motorisierung 1995 – 2001 in der Stadt und im Kreis Offenbach

In der **Tabelle 2-7** ist der Kraftfahrzeugbestand und die Pkw-Dichte des Jahres 2000 für die statistischen Bezirke von Offenbach aufgeführt.

Statistischer Bezirk		Einwohner <sup>1)</sup> (31.12.2000)	Kraftfahrzeugbestand				Pkw-Dichte [Pkw pro 1.000 Einw.]
Nr.	Bezeichnung		Fahrzeuge insgesamt	davon			
		Pkw		Krafträder	Nutzfahrzeuge		
11	Hochschule für Gestaltung	<b>3.854</b>	2.128	1.918	100	110	<b>498</b>
12	Wilhelmschule	<b>7.019</b>	2.710	2.470	103	137	<b>352</b>
13	Messehalle	<b>9.592</b>	3.703	3.363	168	172	<b>351</b>
14	Kaiserlei	<b>1.786</b>	2.426	2.184	35	207	<b>1.223 <sup>2)</sup></b>
15	Ledermuseum	<b>8.916</b>	4.100	3.725	196	179	<b>418</b>
16	Mathildenschule	<b>7.233</b>	2.764	2.450	107	207	<b>339</b>
21	Städtische Kliniken	<b>4.904</b>	2.243	2.041	125	77	<b>416</b>
22	Lauterborngebiet	<b>11.201</b>	7.001	5.883	332	786	<b>525</b>
23	Friedrichsweiher	<b>7.211</b>	3.177	2.848	175	154	<b>395</b>
24	Bachschule	<b>5.473</b>	3.156	2.764	178	214	<b>505</b>
25	Lichtenplatte	<b>7.731</b>	3.795	3.404	231	160	<b>440</b>
26	Bieberer Berg	<b>2.513</b>	1.909	1.557	102	250	<b>620</b>
31	Vorderwald-Rosenhöhe	<b>4.450</b>	2.380	2.117	155	108	<b>476</b>
32	Tempelsee	<b>4.043</b>	2.289	2.068	107	114	<b>512</b>
33	Bieber	<b>14.820</b>	9.324	8.304	527	493	<b>560</b>
41	Mühlheimer Straße	<b>1.698</b>	1.184	947	33	204	<b>558</b>
42	Waldheim	<b>768</b>	450	390	28	32	<b>508</b>
43	Bürgel	<b>9.513</b>	5.077	4.437	364	276	<b>466</b>
44	Rumpenheim	<b>3.886</b>	2.271	2.014	160	97	<b>518</b>
<b>Summe</b>		<b>116.611</b>	<b>62.087</b>	<b>54.884</b>	3.226	3.977	<b>471</b>

<sup>1)</sup> Einwohner im Dezember 2000 mit Hauptwohnsitz in Offenbach a.M.

<sup>2)</sup> hohe Motorisierung resultiert u.a. aus der Dienstwagenflotte eines großen Energieversorgers

**Tabelle 2-7:** Kraftfahrzeugbestand und Pkw-Dichte (Stand: 2000)



### 3 Rahmendaten Prognose

#### 3.1 Stadtentwicklung 2002 – 2007

##### 3.1.1 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Die Bevölkerung der Stadt Offenbach (Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz) wird von etwa 123.500 Einwohner (Stand: 31.12.2000) um voraussichtlich 3.700 Einwohner auf etwa 127.200 Einwohner im Jahr 2007 ansteigen<sup>6</sup> (vgl. **Tabelle 3-1** und **Anhang 3-1**). Die Einwohnerzuwächse beruhen im wesentlichen auf Planungspotenzialen in den statistischen Bezirken Rumpenheim, Mühlheimer Straße (Waldheim Süd), Bieber, Bürgel, Tempelsee (Buchhügel) und Kaiserlei (einschließlich Hafengebiet).

Statistischer Bezirk		Bevölkerungsentwicklung bis 2007			
Nr.	Bezeichnung	Einwohner		Veränderung 2000 - 2007	
		2000	2007	[absolut]	[%]
11	Hochschule für Gestaltung	4.133	4.239	106	3%
12	Wilhelmschule	7.456	7.562	106	1%
13	Messehalle	10.206	10.330	124	1%
14	Kaiserlei	1.934	2.185	251	13%
15	Ledermuseum	9.654	9.796	142	1%
16	Mathildenschule	7.648	7.842	194	3%
21	Städtische Kliniken	5.405	5.438	33	1%
22	Lauterborngebiet	11.788	11.947	159	1%
23	Friedrichsweiher	7.665	7.714	49	1%
24	Bachschule	5.746	5.941	195	3%
25	Lichtenplatte	8.231	8.387	156	2%
26	Bieberer Berg	2.678	2.730	52	2%
31	Vorderwald-Rosenhöhe	4.696	4.796	100	2%
32	Tempelsee	4.179	4.466	287	7%
33	Bieber	15.519	15.853	334	2%
41	Mühlheimer Straße	1.758	2.174	416	24%
42	Waldheim	817	822	5	1%
43	Bürgel	9.963	10.266	303	3%
44	Rumpenheim	4.051	4.757	706	17%
<b>Summe</b>		<b>123.527</b>	<b>127.245</b>	<b>3.718</b>	<b>3%</b>

**Tabelle 3-1:** Bevölkerungsentwicklung bis 2007

<sup>6</sup> Quelle: Bau- und Planungsamt Stadt Offenbach

Am Arbeitsort Offenbach werden im Jahr 2007 voraussichtlich 57.000 Personen beschäftigt sein<sup>7</sup>. Der Zuwachs gegenüber 2001 von ca. 2.300 Beschäftigten beruht im wesentlichen auf Planungspotenzialen in den statistischen Bezirken Kaiserlei (Kaiserlei Süd und Hafengebiet), Mühlheimer Straße, Mathildenschule, Ledermuseum (vgl. **Tabelle 3-2** und **Anhang 3-2**).

Statistischer Bezirk		Beschäftigte 2001			Beschäftigte 2007			Veränderung	
		nach Wirtschaftszweig sekundär	tertiär	Beschäftigte insgesamt	nach Wirtschaftszweig sekundär	tertiär	Beschäftigte insgesamt	2001 - 2007 [absolut]	[%]
Nr.	Bezeichnung								
11	Hochschule für Gestaltung	210	4.312	<b>4.522</b>	176	4.030	<b>4.206</b>	-316	-7%
12	Wilhelmschule	812	2.318	<b>3.130</b>	680	2.250	<b>2.930</b>	-200	-6%
13	Messehalle	467	2.518	<b>2.985</b>	376	2.568	<b>2.944</b>	-41	-1%
14	Kaiserlei	2.110	6.262	<b>8.371</b>	2.003	9.434	<b>11.437</b>	3.065	37%
15	Ledermuseum	1.093	3.598	<b>4.691</b>	916	4.269	<b>5.184</b>	494	11%
16	Mathildenschule	1.811	1.145	<b>2.956</b>	1.538	1.141	<b>2.679</b>	-277	-9%
21	Städtische Kliniken	107	3.143	<b>3.250</b>	90	2.955	<b>3.045</b>	-204	-6%
22	Lauterborngebiet	1.163	2.681	<b>3.845</b>	975	2.522	<b>3.496</b>	-348	-9%
23	Friedrichsweiher	1.499	1.850	<b>3.349</b>	1.256	1.740	<b>2.996</b>	-353	-11%
24	Bachschule	163	763	<b>926</b>	137	718	<b>854</b>	-72	-8%
25	Lichtenplatte	273	913	<b>1.186</b>	229	859	<b>1.087</b>	-99	-8%
26	Bieberer Berg	421	866	<b>1.287</b>	463	990	<b>1.452</b>	165	13%
31	Vorderwald-Rosenhöhe	89	195	<b>284</b>	75	183	<b>258</b>	-26	-9%
32	Tempelsee	599	1.313	<b>1.912</b>	702	1.360	<b>2.062</b>	150	8%
33	Bieber	3.211	2.766	<b>5.977</b>	2.690	2.601	<b>5.291</b>	-685	-11%
41	Mühlheimer Straße	3.268	423	<b>3.691</b>	4.198	763	<b>4.961</b>	1.270	34%
42	Waldheim	43	75	<b>119</b>	36	71	<b>107</b>	-11	-10%
43	Bürgel	496	1.254	<b>1.751</b>	416	1.180	<b>1.596</b>	-155	-9%
44	Rumpenheim	54	391	<b>445</b>	45	368	<b>413</b>	-32	-7%
<b>Summe</b>		17.890	36.785	<b>54.675</b>	17.000	40.000	<b>57.000</b>	<b>2.325</b>	<b>4,3%</b>
		<b>33%</b>	<b>67%</b>	100%	<b>30%</b>	<b>70%</b>	100%		

**Tabelle 3-2:** Beschäftigtenentwicklung bis 2007

### 3.1.2 Stadterweiterungsgebiete

Aus der Vielzahl der Planungspotenziale (Wohnen und Arbeiten) sind bei der Angebotskonzeption des lokalen Busnetzes für das Jahr 2007 insbesondere die Stadterweiterungsgebiete zu berücksichtigen, die außerhalb der heute bestehenden Siedlungsfläche entstehen (vgl. **Abbildung 3-1**). Diese Baugebietsentwicklungen sind gegebenenfalls durch Linienwegsänderungen bestehender Buslinien oder durch neue Linienäste an das lokale Busnetz der Stadt Offenbach anzubinden. Für die in **Tabelle 3-3** aufgeführten Stadterweiterungsgebiete bestehen rechtskräftige bzw. in Aufstellung befindliche Bebauungspläne.

<sup>7</sup> Beschäftigtenfortschreibung für das Jahr 2007, Quelle: Bau- und Planungsamt Stadt Offenbach

B-Plan Nr.	Statistischer Bezirk		Baugebiet	
	Nr.	Bezeichnung	Bezeichnung	Nutzung
502 B	25	Lichtenplatte	nördlicher Buchhügel	Wohnen
533	43	Bürgel	Am Entensee	Wohnen
536 A	33	Bieber	Bieber-Nord	Wohnen
537 A	44	Rumpenheim	Rumpenheim-Süd	Wohnen
541	44	Rumpenheim	Rumpenheim-West	Wohnen
563 A	14	Kaiserlei	Mainviertel / Hafen	Arbeiten
564	41	Mühlheimer Straße	Lämmerspieler Weg	Arbeiten
580 B	43	Bürgel	Bürgel Ost	Wohnen
609	14	Kaiserlei	Strahlenberger Str. Mitte	Arbeiten (Wohnen)
618	41	Mühlheimer Straße	Waldheim Süd	Wohnen

**Tabelle 3-3:** Stadterweiterungsgebiete außerhalb der heute bestehenden Siedlungsfläche der Stadt Offenbach

### 3.2 Motorisierungsentwicklung

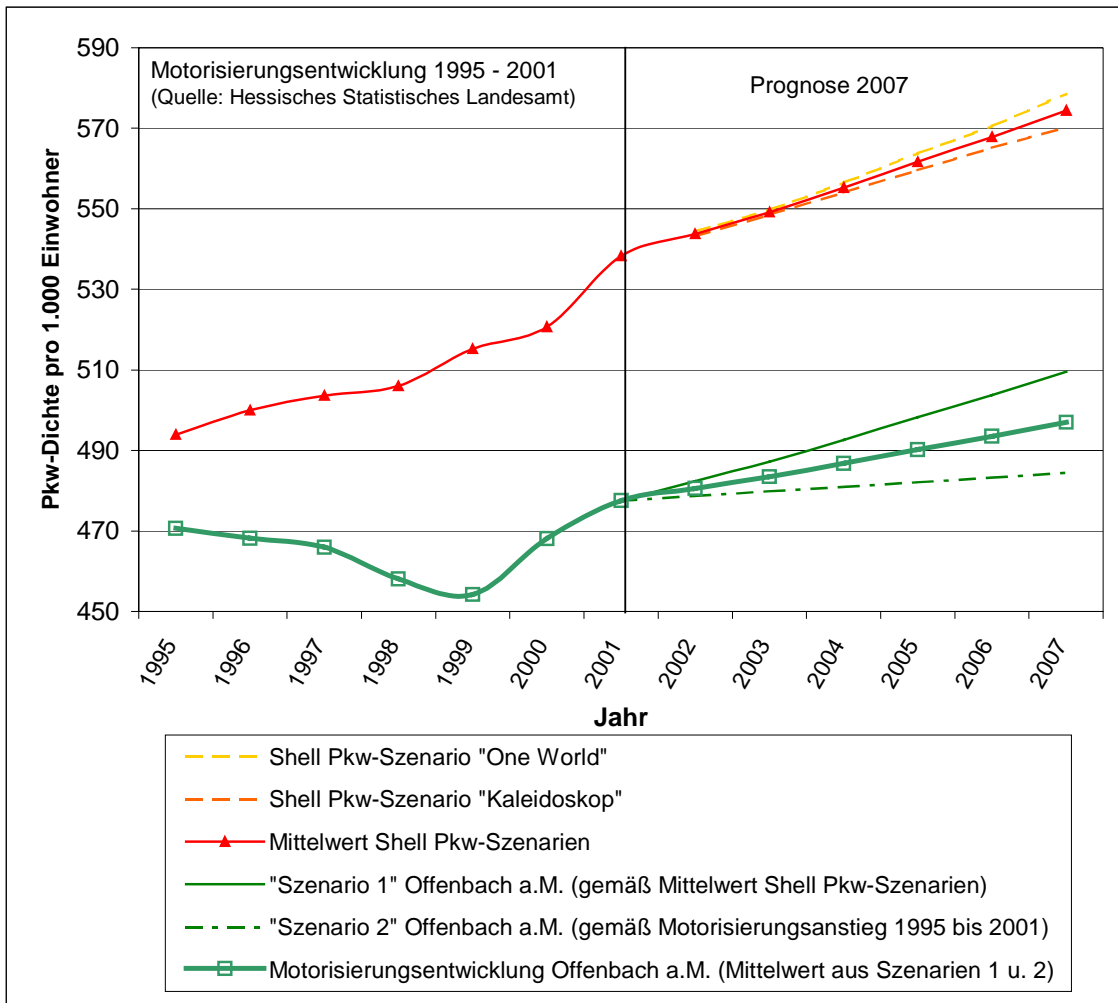
Unter Berücksichtigung der derzeitigen Rahmenbedingungen ist davon auszugehen, dass der Pkw-Bestand bundesweit weiterhin anwachsen wird, wobei vor allem Frauen und Senioren das Wachstum der Motorisierung bestimmen werden<sup>8</sup>. Entsprechend dem Mittelwert der Shell Pkw-Szenarien wird die Pkw-Dichte in Deutschland von 521 Pkw pro 1.000 Einwohner 2000 um etwa 10 % auf 574 Pkw pro 1.000 Einwohner im Jahr 2007 ansteigen.

Unter Berücksichtigung der Entwicklung des Pkw-Bestandes in Offenbach von 1995 bis zum Jahr 2001 (vgl. **Bild 2-2**) wird die Pkw-Dichte in Offenbach von 471 Pkw pro 1.000 Einwohner im Bezugsjahr 2000 um 5,5 % auf etwa 497 Pkw pro 1.000 Einwohner im Jahr 2007 anwachsen (vgl. **Bild 3-1**).

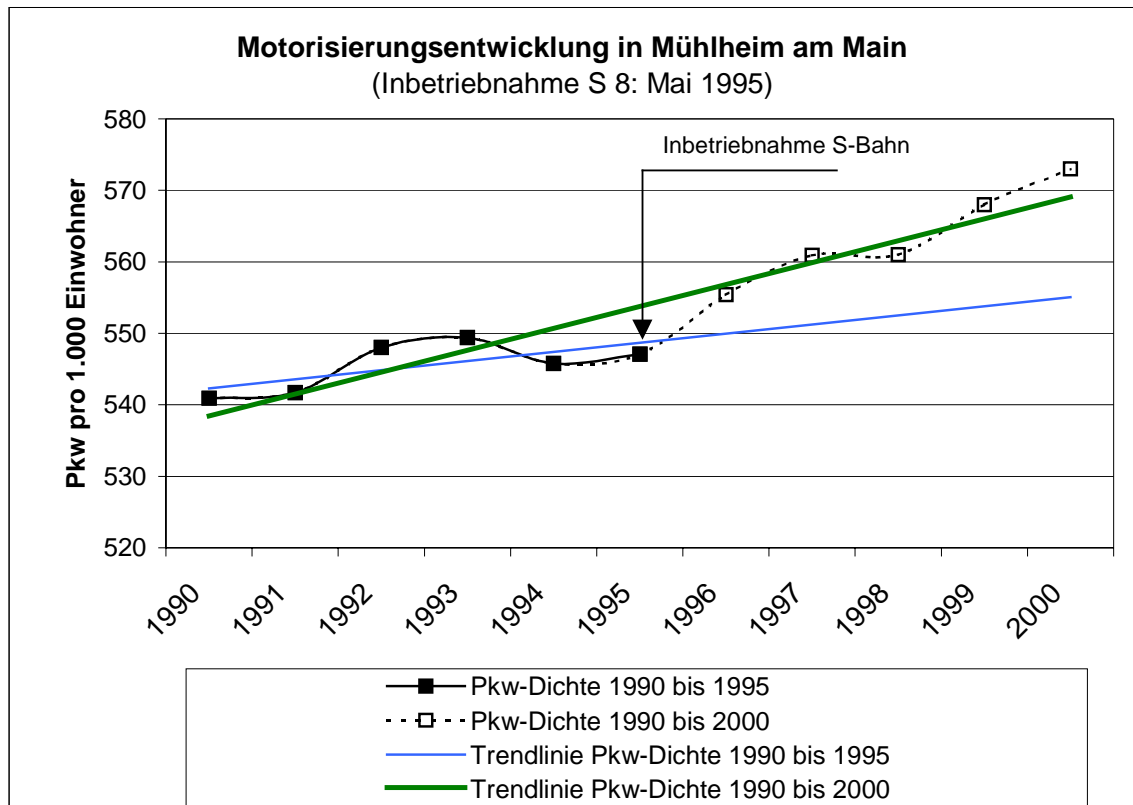
Nach aktuellem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass Verbesserungen im ÖPNV-Angebot, beispielsweise die Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen, die Motorisierungsentwicklung nicht nachhaltig beeinflussen. Dies liegt auch darin begründet, dass eine erhöhte Pkw-Verfügbarkeit nicht unbedingt auch eine erhöhte Pkw-Nutzung bedeutet.

Aus der Motorisierungsentwicklung am Beispiel von Mühlheim a. M. ist ein direkter Zusammenhang zwischen der Inbetriebnahme der S-Bahn S 8 im Mai 1995 und dem Motorisierungsgrad nicht erkennbar. Die Auswertung der Motorisierung in den Jahren 1990 bis 2000 zeigt, dass die Motorisierungsentwicklung unter Berücksichtigung der Inbetriebnahme der S-Bahnen stärker ansteigt, als in den Jahren bis zur Inbetriebnahme der S-Bahnen (vgl. **Bild 3-2**).

<sup>8</sup> Shell Pkw-Szenarien „Mehr Autos – weniger Verkehr?“, Deutsche Shell AG; Abt. Energie- und Wirtschaftspolitik (EAC) im August 2001



**Bild 3-1:** Motorisierungsentwicklung in Offenbach bis 2007



**Bild 3-2:** Motorisierungsentwicklung 1990 – 2000 in Mühlheim a. M.

### 3.3 ÖPNV-relevante Fachplanungen

#### 3.3.1 Haltestellenkonzept (Umsetzung zweiter Bauabschnitt)

Als Folgemaßnahme des Nahverkehrsplanes 1996 – 2001 der Stadt Offenbach wurde eine Arbeitsgruppe Haltestellen gegründet. Zielsetzung des ausgearbeiteten Haltestellenkonzeptes ist es, die Offenbacher Haltestellen sauberer, kundenfreundlicher, sicherer und behindertengerecht zu gestalten und den Anforderungen an die Mindeststandards der Ausstattung und an das "corporate design" des Rhein-Main-Verkehrsverbundes anzupassen.

Hierfür wurden die Haltestellen auf Offenbacher Stadtgebiet zunächst auf ihren Zustand hin beurteilt und hinsichtlich ihrer Verkehrsbedeutung im ÖPNV der Stadt Offenbach kategorisiert sowie zugehörige erforderliche Ausstattungsmerkmale festgelegt. Für die Haltestellen bzw. Haltepositionen, bei denen hieraus Handlungsbedarf erkennbar war, wurde zur Umsetzung des Haltestellenkonzeptes ein Maßnahmenplan aufgestellt, der zwei Bauabschnitte und Einzelplanungen umfasste. Zwischenzeitlich ist der 2. Bauabschnitt bereits zu 80 % umgesetzt. Eine Übersicht der im Maßnahmenplan enthaltenen Haltestellen ist als **Abbildung 3-2** beigelegt.

Neben den im o.g. Maßnahmenplan enthaltenen Haltestellen wurden aktuell folgende Haltestellen in das Programm aufgenommen:

- Bremer Straße
- Nahestraße
- Ernst-Reuter-Schule
- S Bahn-Station Waldhof
- Linzer Straße (Am Aussichtsturm)

### **3.3.2 Nahverkehrsplan Kreis Offenbach 2003 – 2007**

Die Angebotskonzeption der Nahverkehrspläne für die Stadt und den Kreis Offenbach wurden weitestgehend parallel erarbeitet und abgestimmt, um eine enge Abstimmung und Vernetzung des lokalen Busverkehrs der Stadt Offenbach mit dem regionalen Busverkehr im Kreis Offenbach einerseits und dem Schienenpersonennahverkehr (S 1, S 2, S 8 und S 9) andererseits zu gewährleisten.

### **3.3.3 Verlegung des Hauptbahnhofs nach Offenbach Ost**

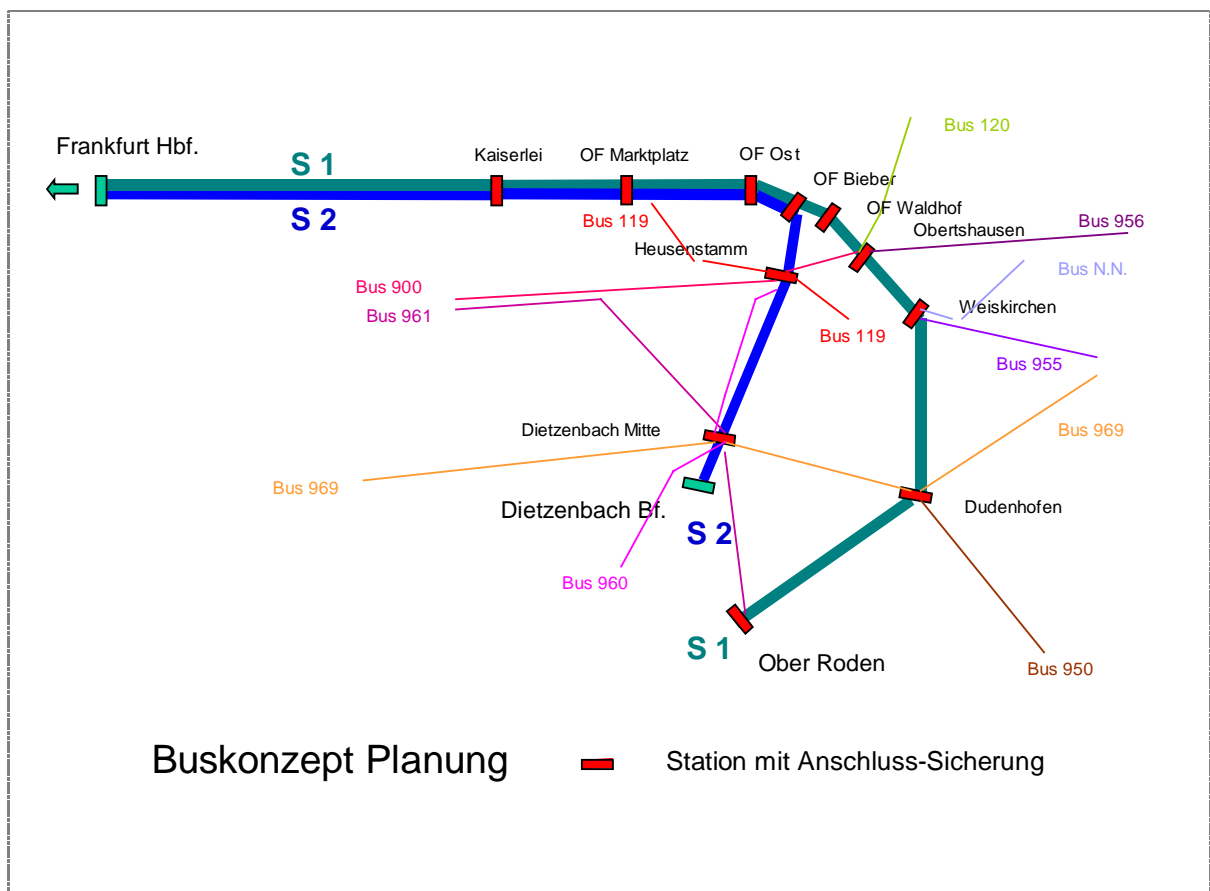
Zielsetzung der Verlegung des Hauptbahnhofs nach Offenbach Ost ist es, den Bahnhof Offenbach Ost als Verknüpfungspunkt für den SPNV mit dem Fernverkehr auszubauen. Daneben wird ein Standortvorteil darin gesehen, das die im Umfeld des Bahnhofs Ost vorgesehen siedlungsstrukturellen Entwicklungen (Wohnen und Arbeiten) den Impuls für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers geben könnten.

Nach der Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen (voraussichtlich im Dezember 2003) wird Offenbach Ost von den lokalen Buslinien 102, 103, 106 und 107 und der regionalen Buslinie 120 angedient, so dass dem Bahnhof Ost bereits heute die Aufgabe eines zentralen Verknüpfungspunktes zwischen dem lokalen und regionalen Busverkehr und der S-Bahn zukommt. Mit Verlagerung des Hauptbahnhofs nach Offenbach Ost wäre somit eine Vernetzung mit dem lokalen und regionalen Busverkehr bereits vorhanden, so dass die Busbedienung und die Linienführung im lokalen und regionalen Busverkehr unverändert beibehalten werden könnte. Die Start- bzw. Endpunkte der regionalen Buslinien 939 und 940 sollten dann ebenfalls nach Offenbach Ost verlegt werden (Marktplatz – BÜ Waldstraße – BÜ Bieberer Straße – Grenzstraße – OF-Ost und zurück). Dies wäre ein Ersatz für den wegfallenden Linienast der lokalen Buslinie 104 seit Abriss des Wohngebietes Lohwald.

### 3.3.4 Dynamische Fahrgastinformation (DFI)

Die lokale Nahverkehrsgesellschaft des Kreises Offenbach (KVG), die Stadt Offenbach, die Offenbacher Verkehrsbetriebe (OVb) und der Rhein-Main-Verkehrsgesellschaft (RMV) streben an, die Verknüpfung Bus – S-Bahn an den Stationen der S-Bahn-Strecken von Offenbach Kaiserlei nach Ober-Roden und nach Dietzenbach optimal zu gestalten.

Mit Inbetriebnahme der Rodgau-S-Bahnen im Dezember 2003 werden zahlreiche Buslinien mit der S-Bahn verknüpft sein (vgl. **Bild 3-3**). Stadt und Kreis Offenbach haben daher beschlossen, zusammen mit dem RMV dynamische Fahrgastinformationsanlagen mit Anschluss-Sicherung an den Bushaltestellen der Verknüpfungsbahnhöfe einzurichten.



Quelle: Bau- und Planungsamt Stadt Offenbach

**Bild 3-3:** Verknüpfungsbahnhöfe mit Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen

Voraussetzung zur Ansteuerung dynamischer Fahrgastinformationsanlagen ist das Vorhandensein aktueller Betriebsdaten der beteiligten Verkehrsmittel. Diese Ist-Informationen liegen in der **ersten Stufe** zunächst von der S-Bahn vor. Mittels einer Schnittstelle werden die Daten von der Deutschen Bahn AG übernommen, aufbereitet und zur Anzeige gebracht. Die Abfahrtszeiten der Busse der OVb und KVG werden als Soll-Abfahrtszeiten angezeigt.

In der **zweiten Stufe** sollen auch die Abfahrtszeiten der Busse dynamisiert werden, d. h. auch hier sollen Ist-Abfahrtszeiten, gewonnen aus dem aktuellen Betriebsgeschehen, angezeigt werden. Für diese Stufe ist die Einführung der Funktionalität rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL) bei der OVB und KVG geplant.

In einer späteren Stufe sollen auch die S-Bahnsteige mit solchen Anlagen ausgerüstet werden.

Auf Offenbacher Stadtgebiet sind dann die folgenden Buslinien verknüpft:

Verknüpfungsbahnhof	Basisliniennetz		Nebenliniennetz	
	Linie	Taktfolge [min]	Linie	Taktfolge [min]
<b>Kaiserlei</b>	102	15	102 N	30
	103	30	103 N	30
	107	30	-	-
<b>Marktplatz</b>	101	5 / 10	101 N	30
	103	30	103 N	60
	104	15	104 N	30
	105	15	105 N	30
	106	15	106 N	30
	119	30 <sup>1)</sup>	-	-
	120 <sup>2)</sup>	30	-	-
<b>Offenbach Ost</b>	102	15	102 N	30
	103	30	103 N	60
	106	15	106 N	30
	107	30	-	-
	120	30	120 N	60
<b>Bieber Bahnhof</b>	104	15	104 N	30
<b>Bieber Waldhof</b>	101 <sup>3)</sup>	5 / 10	101 N	30
	102	15	102 N	30

<sup>1)</sup> Nach dem aktuellen Fahrplan 2003/2004 verkehrt die Linie 119 im 30 Minuten-Takt.  
(nach dem Zielkonzept NVP Kreis Offenbach war ein 60 Minuten-Takt vorgesehen)

<sup>2)</sup> Die Linie 120 verkehrt seit dem Fahrplanwechsel 2003/2004 nur noch zwischen dem Deutschen Wetterdienst und Obertshausen.

<sup>3)</sup> Die S-Bahn-Station Waldhof wird nach dem aktuellen Fahrplan 2003/2004 nicht von der Linie 101 angefahren.

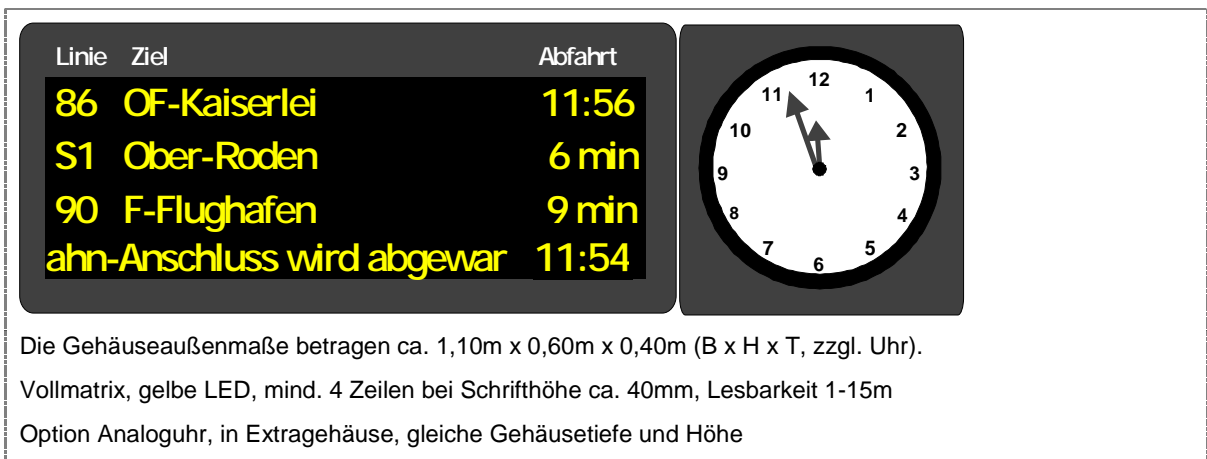
**Tabelle 3-4:** Verknüpfung Bus – S-Bahn auf Offenbacher Stadtgebiet

Die dynamische Fahrgastinformation erfüllt zwei Ziele:

Sie informiert den Kunden an der Bushaltestelle über die demnächst eintreffende Buslinie bzw. S-Bahn mit Information über eventuelle Verspätungen und sie liefert Verspätungsinformationen der S-Bahn an den Busfahrer, so dass eine Anschluss-Sicherung Bus – S-Bahn gewährleistet ist.



Die Anzeigen der dynamischen Fahrgastinformation zeigen elektronisch die Linienbezeichnung, das Ziel der Linien und die Abfahrtszeit in Minuten bzw. die fahrplanmäßige Abfahrtszeit an. Die tatsächlichen Abfahrtszeiten der S-Bahnen werden als Ist-Informationen über eine Schnittstelle beim RMV in die Anzeige eingespeist (Realzeiten). Als Abfahrtszeit wird die Anzahl Minuten bis zur Abfahrt angezeigt, wobei die Abfahrtszeiten der Busse zunächst gemäß Fahrplan angegeben werden. Nach Einführung des RBL werden auch die Abfahrtszeiten der Busse als Realzeiten angezeigt. Die Größe der Anzeigen variiert nach Anzahl der angezeigten Linien (vgl. **Bild 3-4** und **Bild 3-5**).



Die Gehäuseaußenmaße betragen ca. 1,10m x 0,60m x 0,40m (B x H x T, zzgl. Uhr).

Vollmatrix, gelbe LED, mind. 4 Zeilen bei Schrifthöhe ca. 40mm, Lesbarkeit 1-15m

Option Analoguhr, in Extragehäuse, gleiche Gehäusetiefe und Höhe

**Bild 3-4:** Prinzipskizze kleine DFI (Uhr optional)



Die Gehäuseaußenmaße betragen ca. 1,40m x 1,40m x 0,40m (B x H x T, einschl. Uhr).

Vollmatrix, gelbe LED, mind. 8 Zeilen bei Schrifthöhe ca. 55mm, Lesbarkeit 1-25m

Auf eine Analoguhr wird bei der großen Anzeigetafel verzichtet.

**Bild 3-5:** Prinzipskizze große DFI

Die Partner RMV, KVG, OVB und Stadt Offenbach haben 2003 ein Büro mit der Ausarbeitung eines solchen Konzeptes und der Durchführung einer Ausschreibung beauftragt.

Die Bushaltestelle Bieber-Waldhof wird nach dem Konzept mit 2 Anzeigetafeln ausgestattet sein, die Bushaltestelle Bieber-Bahnhof mit einer, die Haltestelle Offenbach Ost mit 4 Anzeigen, die verschiedenen Bussteige am Marktplatz mit insgesamt 5 Anzeigen und Offenbach Kaiserlei mit 3 Anzeigetafeln.

Ziel ist es, die 11 Umsteige-Bahnhöfe im Kreis Offenbach und die beiden Offenbacher Bahnhöfe Bieber-Waldhof und Bieber-Bahnhof zum S-Bahnstart Dezember 2003 zu realisieren.

Die Ausrüstung der weiteren Umsteige-Haltestellen entlang der City-Trasse in Offenbach erfolgt abschnittsweise bis zum Jahr 2006.

Die Gesamtkosten des Projektes werden gemäß Kooperationsvertrag zwischen dem Kreis und Stadt Offenbach aufgeteilt. Den auf die Stadt Offenbach entfallenden Anteil von ca 480 T€ tragen Stadt und OVB gemeinsam.

Die Investitionen für die Dynamischen Fahrgastinformationsanlagen werden vom Land Hessen nach den GVFG Fördersätzen gefördert.

### **3.3.5 S-Bahnhof Ulmenstraße**

Bereits 1992 hat die Stadt Offenbach eine überschlägige Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Errichtung eines Bahnhofes Ulmenstraße in Auftrag gegeben. Die Untersuchung basierte auf einer Strukturdatenuntersuchung der Stadt Offenbach, die eine Entwicklung des Lohwald-Gebietes und eine mögliche Erweiterung des Betriebsgeländes von MAN-Roland berücksichtigte.

Eine Betriebsuntersuchung der DBAG führte zum Ergebnis, dass bei Errichtung eines Haltepunktes die S-Bahn-Trasse zwischen Offenbach-Ost und Hanau durchgängig zweigleisig ausgebaut werden muss.

Da die Kosten des zweigleisigen Streckenausbaus in diesem Fall von dem Bahnhofprojekt übernommen werden mussten, war unter diesen Randbedingungen ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht herstellbar.

Zielsetzung in regionalen und lokalen Planungen ist jedoch weiterhin die Einrichtung des S-Bahnhofes Ulmenstraße. Im Vorschlagsnetz des GVP 2000 des ehemaligen Umlandverbandes ist der Bahnhof Ulmenstraße enthalten.

Im Bebauungsplan 618A Waldheim Süd ist der S-Bahnhof Ulmenstraße als Zielplanung zur Erschließung des neuen Wohngebietes aufgenommen (vgl. **Bild 3-6**).



**Bild 3-6:** S-Bahnhof Ulmenstraße (Bebauungsplan 618A Waldheim)

Eine erneute Nutzen-Kosten-Abschätzung des RMV unter den veränderten Rahmenbedingungen des heute bestehenden S-Bahn-Angebotes auf dieser Strecke und den Strukturdaten des regionalen Nahverkehrsplan hat jedoch unverändert die Abhängigkeit des S-Bahnhofes Ulmenstraße vom zweigleisigen Ausbau der Strecke gezeigt.

Der Leitplan Schiene des RMV hat den Bahnhof Ulmenstraße daher nicht in das Maßnahmenpaket mit aufgenommen.

Die Stadt Offenbach hält an der Zielplanung fest, da ein neuer Bahnhof Ulmenstraße zwischen den Bahnhöfen Offenbach-Ost und Mühlheim eine vorhandene Erschließungslücke für den SPNV beseitigt und durch die Entwicklung des Wohngebietes von wachsenden Fahrgastpotenzialen ausgegangen werden kann.

Veränderte Randbedingungen für eine Nutzen-Kosten-Untersuchung ergeben sich gegebenenfalls auch mit der geplanten Verlängerung der S 8 nach Gelnhausen. Sofern langfristig hier eine Angebotssteigerung erfolgen soll, kann auch aus dieser Maßnahme die Notwendigkeit eines zweigleisigen Ausbaus erwachsen.

## 4 Analyse des öffentlichen Personennahverkehrs 2001/ 2002

### 4.1 Lokales und Regionales Busnetz Stadt Offenbach

Untersuchungsgegenstand des Nahverkehrsplans der Stadt Offenbach sind vereinbarungsgemäß alle lokalen Buslinien, die die Stadtgrenzen Offenbachs nicht überschreiten. Dies sind die Buslinien 101, 104 – 107 im Basisliniennetz und die Linien 101N, 102N, 104N, 105N und 106N im Nebenliniennetz der Offenbacher Verkehrsbetriebe (OVB). Die Buslinien 102, 103, 119 und 120 sowie 103N und 120N werden in ihrem Linienverlauf innerhalb des Stadtgebiets ebenfalls berücksichtigt. Die Regionalbuslinien der Verkehrsgesellschaft Untermain (VU), die in das Stadtgebiet Offenbach einfahren, werden fallweise mit einbezogen bzw. nachrichtlich dargestellt. Gleiches gilt für S-Bahn-Verkehre der DB AG, die in das Stadtgebiet einfahren bzw. es durchqueren.

### 4.2 Netzstruktur

Das gesamte ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet von Offenbach umfasst zum Fahrplan 2001/2002 folgende Linien im SPNV sowie im lokalen und regionalen Busverkehr

- 2 S-Bahnlinien (S 1, S 8/ 9) [DB Regio]
- 3 Regionalbahnlinien (RMV-Linie 50, 55, 62) [DB Regio]
- 7 Stadtbuslinien im Basisliniennetz (Linie 101 – 107) [OVB]
- 6 Stadtbuslinien im Nebennetz (Linie 101N – 106N) [OVB]
- 3 stadtübergreifende Buslinien (119, 120, 120N) [OVB]
- 7 Regionalbuslinien (939, 940, 950, 953, 955, 956, 970) [VU]

Des Weiteren verkehren die Straßenbahnlinien 15 und 16 [VGF] von Frankfurt am Main bis zur Stadtgrenze Offenbach (August-Bebel-Ring). Dort besteht Anschluss an die Linie 105/ 105N in Richtung Offenbach Marktplatz.

Das Angebot im Basisliniennetz (Tagesverkehrszeit) unterscheidet sich vom Angebot im Nebenliniennetz (Schwachverkehrszeit) hinsichtlich des Bedienungsangebots (Takt) und – mit geringen Abweichungen – auch in der Linienführung. Die Linienverläufe im Basis- und Nebenliniennetz sind in den **Abbildungen 4-1 und 4-2** dargestellt. Die im Stadtteil Bieber während den S-Bahn-Bauarbeiten temporär eingeführten Linienwegänderungen (Fahrplanperiode 2000/ 2001) bezüglich der Buslinien 101 und 102 sind nicht dargestellt.

### 4.3 Fahrtenangebot 2001/2002

Die Stadtbuslinien verkehren im Basisliniennetz Montags bis Freitags von etwa 4:30 Uhr bis etwa 20:00 Uhr überwiegend im 15- bzw. 30-Minuten-Takt. Die Linie 101 verfügt mit einem 7,5- bzw. 10-Minuten-Takt über das dichteste Fahrtenangebot. Durch zeitliche Überlagerungen kann mit Ausnahme einzelner Gebiete in Stadtrandlage mindestens ein 15-Minuten-Takt angeboten werden.

Nach 20:00 Uhr bzw. Samstags nach 18:00 Uhr sowie ganztägig an Sonn- und Feiertagen erfolgt die Bedienung entsprechend dem Nebenliniennetz mit modifizierten Linienführungen im 30- bzw. 60-Minuten-Takt.

In **Anhang 4-1** ist das Betriebsangebot des Fahrplanes 2001/2002 für alle lokalen Buslinien im Offenbacher Stadtgebiet zusammengestellt. Die Tabellen beinhalten linienbezogen die jeweiligen Anfangs- und Endpunkte sowie den Betriebszeitraum und das Taktraster für die Wochentage Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag.

### 4.4 Rechtliche Bindungen

Für alle im Stadtgebiet Offenbach verkehrenden lokalen Buslinien sind die Offenbacher Verkehrsbetriebe (OVb) Konzessionsinhaber gemäß §42 PBefG. Gesonderte Schüler- oder Berufsverkehre nach §43 PBefG werden auf dem Stadtgebiet Offenbach nicht durchgeführt.

Bedienungsverbote liegen für das Offenbacher Stadtgebiet nicht vor.

## 5 Verkehrsnachfrage 2002

### 5.1 Methodik

Zur Abbildung der Verkehrsnachfrage im **Binnenverkehr** der Stadt Offenbach wird das verhaltensorientierte Verkehrsnachfragemodell VISEM eingesetzt. Verhaltensorientiert bedeutet, dass die Verkehrsnachfrage auf die Aktivitäten als Ursache von Wegen und den aus den Aktivitätenmustern verhaltenshomogener Gruppen resultierenden Wegeketten zurückgeführt wird.

Die Berechnung der Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr erfolgt für alle Verkehrsmittel einschließlich Rad und zu Fuß gehen, wobei die Verkehrsmittelwahl in direkter Abhängigkeit zum Verkehrsangebot im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) steht.

Das Verkehrsnachfragemodell VISEM berechnet ausschließlich den Verkehr, den die Bewohner eines Planungsraumes (d.h. im Anwendungsfall des Stadtgebietes der Stadt Offenbach) als Binnenverkehr erzeugen. Zur Berücksichtigung der von den Bewohnern

und Ortsfremden erzeugten Quell- und Zielverkehre, d.h. der Wege die nicht im Binnenverkehr zurückgelegt werden (Ein- und Auspendlerverkehre), ist es erforderlich:

- den Planungsraum so zu erweitern, dass bedeutende Einpendlerverkehre bezüglich des Planungsraumes erzeugt werden und
- den Planungsraum um Außenzellen zu ergänzen, die als Zielpotenzial bedeutende Auspendlerziele für Arbeit, Einkauf, Freizeit und z.B. Studium enthalten.

Im Rahmen der vorliegenden Modellberechnung wurde ausschließlich der durch die Bewohner der Stadt Offenbach erzeugte Binnenverkehr berechnet.

Die heutige Verkehrsnachfrage und die Modal-Split-Verschiebung mit Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen im **Quell- und Zielverkehr**<sup>9</sup> der Stadt Offenbach wird auf der Grundlage der Verkehrsdatenbasis **Rhein-Main** (VDRM) abgebildet.

Für die Ermittlung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV wird zum Zweck der Plausibilitätsüberprüfung das ÖPNV-Angebot zum Zeitpunkt der Verkehrserhebung im RMV 1997 zugrunde gelegt (Fahrplanperiode 1997/ 1998). Die ÖPNV-Verkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr von Offenbach wird basierend auf dem VDRM-Basisfall 1995 über die Strukturdatenentwicklung zwischen dem Bezugsjahr 1995 und 2002 auf 2002 fortgeschrieben. Hierfür wurde das Steigerungsfaktorenmodell nach dem Multiverfahren angewendet<sup>10</sup>. Die Nachfrageermittlung 2002 wird anhand der vorliegenden Ergebnisse der Verkehrserhebung im RMV 1997 (Ergebnisse auf LNG/VVU-Ebene OVB) auf Plausibilität überprüft und kalibriert.

Im April 2003 wurde die MIV-Verkehrsdatenbasis für den Lärminderungsplan der Stadt Offenbach am Main fertiggestellt<sup>11</sup>. Dabei wurde das Straßennetz der Stadt Offenbach am Main (Analyse 2002) mit den durch den S-Bahn-Bau bedingten Netzergänzungen zugrunde gelegt:

- Straße am Turm („kleine Nordumfahrung Bieber“),
- Abfahrt von der B 448 (in Fahrtrichtung Obertshausen) über die Otto-Scheuigenpflug-Straße in das Gewerbegebiet Bieber-Waldhof,
- Lkw-Durchfahrtsverbot Bahnunterführung Dietesheimer Straße (zulässige Durchfahrtshöhe der Bahnunterführung beträgt 2,70 m).

Die Pkw- und Lkw-Verkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr von Offenbach wurde analog zur oben beschriebenen Verfahrensweise vom Bezugsjahr 1995 auf das Jahr 2002 hochgerechnet.

---

<sup>9</sup> und Durchgangsverkehr Stadt Offenbach

<sup>10</sup> Multi-Modell vgl. Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, Werner Schnabel/ Dieter Lohse, 2.Auflage, Verlag für Bauwesen GmbH, Berlin 1997

<sup>11</sup> MIV-Verkehrsdatenbasis Lärminderungsplan Stadt Offenbach am Main, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH, Frankfurt im April 2003

## 5.2 Verkehrszelleneinteilung

Die räumliche Abgrenzung der Verkehrszellen in der Stadt Offenbach basiert auf der Verkehrszelleinteilung des VEP Stadt Offenbach, die eine Verfeinerung der VDRM des Planungsverbandes Frankfurt (PVF) darstellt. Das Stadtgebiet Offenbach ist dementsprechend in 92 Verkehrszellen unterteilt (vgl. **Abbildung 5-1** und **Anhang 5-1**). Die Einteilung korrespondiert mit den Abgrenzungen statistischer Bezirke und erlaubt daher präzise Auswertungen der Einwohner- und Altersstruktur (vgl. Kapitel 2). Aufgrund der feinteiligen Verkehrszelleneinteilung des Stadtgebiets sind detaillierte Aussagen zu den einzelnen Stadtbuslinien möglich.

Der engere und weitere Untersuchungsraum ist in Abhängigkeit des räumlichen Bezugs zu Offenbach in sinnvoller Detaillierung auf Basis der VDRM-Verkehrszelleneinteilung aggregiert. Insgesamt wurden 219 Verkehrszellen festgelegt. Die Verkehrszelleneinteilung des engeren und weiteren Untersuchungsraum ist als **Abbildung 5-2 und 5-3** beigefügt.

## 5.3 Binnenverkehr Analyse 2002

### 5.3.1 Verfahrensschritte Verkehrsnachfragemodell VISEM

Die Berechnung der Verkehrsnachfrage mittels des Verkehrsnachfragemodelles VISEM umfasst drei Arbeitsschritte:

- **Verkehrserzeugung**            Berechnung des Quellverkehrs (der im Planungsraum wohnenden Personen)
- **Verkehrsverteilung**        Bestimmung der Wegeziele
- **Verkehrsmittelwahl**        Modal-Split (Pkw, Pkw-Mitfahrer, ÖPNV, Rad, Fuß)

#### Verkehrserzeugung

Basis der Verkehrserzeugung ist die Anzahl der Einwohner je Verkehrszelle (sog. „Quellpotenzial“). Das Modell geht von folgendem Ansatz aus: Das Verkehrsverhalten der Personen innerhalb einer definierten Bevölkerungsgruppe ist weitgehend identisch, das einzelner Gruppen untereinander unterscheidet sich jedoch deutlich (hinsichtlich der Ziele im Stadtgebiet, der Verkehrsmittelwahl etc.). Die Bevölkerung je Verkehrszelle wird deshalb auf Grundlage der Altersstruktur, der Pkw-Verfügbarkeit und des Geschlechtes in folgende „verhaltenshomogene Gruppen“ eingeteilt, welche die Anforderungen an die typisierten Aktivitätenketten<sup>12</sup> gemäß KONTIV-89<sup>13</sup> erfüllen:

---

<sup>12</sup> eine Aktivitätenkette beschreibt eine Abfolge typisierter Aktivitäten im Tagesablauf einer Person, z.B. Wohnung ⇒ Arbeit ⇒ Einkauf ⇒ Wohnung.

<sup>13</sup> die „Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV-89)“ ist eine umfangreiche Mobilitätsstichprobe, die ein durchschnittliches Verkehrsverhalten unterschieden nach Ortsgrößen wiedergibt.

- Erwerbstätige mit Pkw-Verfügbarkeit,
- Erwerbstätige ohne Pkw-Verfügbarkeit,
- Nichterwerbstätige mit Pkw-Verfügbarkeit,
- Nichterwerbstätige ohne Pkw-Verfügbarkeit,
- Auszubildende,
- Studenten,
- Schüler älter als 10 Jahre,
- Grundschüler und
- Kinder unter 6 Jahre.

Allen Aktivitätenketten jeder einzelnen verhaltenshomogenen Gruppe sind entsprechend KONTIV-89 Wahrscheinlichkeiten zugeordnet, welche die durchschnittliche Mobilität für Personen je nach ihrer Gruppenzugehörigkeit angeben. Die Bestimmung der absoluten Anzahl von Wegen, die in jeder Verkehrszelle ihren Ausgang nehmen, wird durch Multiplikation der Anzahl Einwohner einer jeden verhaltenshomogenen Gruppe mit den Wahrscheinlichkeiten aller Aktivitätenketten vorgenommen.

### Verkehrsverteilung

Den erzeugten Wegen werden in Abhängigkeit der Ziel-Aktivität jedes Weges Zielbezirke zugeordnet. Entscheidend für die Zielwahl ist das Zielpotenzial (vgl. **Tabelle 5-1**) und die Distanz zwischen Quelle und Ziel (räumlich und/ oder zeitlich). Als zusätzliches Kriterium wird bereits bei der Zielwahl die Verkehrsmittelverfügbarkeit berücksichtigt, indem Qualitätsstufen der ÖPNV-Erschließung über Erschließungsklassen (z.B. unter Einbeziehung von Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit) definiert werden.

Aktivität	Zielpotenzial je Verkehrszelle (Strukturdaten)
<b>Arbeit</b>	Anzahl der Arbeitsplätze bzw. der Beschäftigten am Arbeitsort
<b>Einkauf</b>	Verkaufsfläche des Einzelhandels oder Anzahl Arbeitsplätze im tertiären Bereich (Handel/ Dienstleistung)
<b>Freizeit</b>	Anzahl Freizeiteinrichtungen (Gastronomie, Kultur, Sport und Natur)
<b>Berufsschule</b>	Anzahl der Berufsschulplätze
<b>Hochschule</b>	Anzahl der Hochschulplätze
<b>Schule</b>	Anzahl der Schulplätze an weiterführenden Schulen (Schüler ab 10 Jahre) bzw. an Grundschulen (Schüler unter 10 Jahre)

**Tabelle 5-1:** Aktivitäten und zugehörige Zielpotenziale



## Verkehrsmittelwahl

Als Ergebnis der Verkehrserzeugung und Zielwahl liegt die Gesamtnachfrage in der Form von quell- und zielgenauen Wegeketten vor. Die Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsmittel zu Fuß, Rad, ÖPNV und MIV (Pkw-Fahrer und Pkw-Mitfahrer) erfolgt mittels eines ökonometrischen Nutzenmodells (Logit-Modell). Dabei wird die Wahrscheinlichkeit für die Wahl eines Verkehrsmittels für jeden Wegeketzentyp berechnet, ebenfalls unterschieden nach den verhaltenshomogenen Gruppen. Grundlage hierfür sind die subjektiven Nutzen in Abhängigkeit der folgenden Attribute je Verkehrsmittel:

- Fahrzeit von Verkehrszelle i nach Verkehrszelle j
- Summe aus Zugangszeit in Zelle i und Abgangszeit in Zelle j
- Entfernung von Verkehrszelle i nach Verkehrszelle j
- zusätzliche Angebotsgröße (z.B. Parkplatzangebot im MIV, Startwartezeiten oder Umwegfaktoren im ÖPNV)

Aus dem Verhältnis der Personenfahrten im MIV (Pkw-Fahrer + Pkw-Mitfahrer) zur Anzahl Pkw-Fahrer errechnet sich der Besetzungsgrad.

### 5.3.2 Eingangsgrößen Analyse 2002

Die Berechnung der Binnenverkehrsnachfrage basiert auf einer feinteiligen Gliederung der Strukturdaten aus Bevölkerung und Wirtschaft für das Jahr 2000/ 2001 auf der Aggregationsebene der Verkehrszellen (vgl. **Kapitel 5.2**). Die folgenden Eingangsgrößen sind in das Verkehrsnachfragemodell VISEM eingeflossen:

- Einwohner (siehe **Kapitel 2.2.1**),
- Beschäftigte am Arbeitsort (siehe **Kapitel 2.2.2**),
- Berufsschul- und Hochschulplätze (siehe **Kapitel 2.2.3**),
- Schulplätze an weiterführenden Schulen (siehe **Kapitel 2.2.3**),
- Schulplätze an Grundschulen (siehe **Kapitel 2.2.3**),
- Verkaufsfläche (siehe **Kapitel 2.3**),
- Motorisierungsgrad (siehe **Kapitel 2.4**),
- Art und Anzahl von Kultur- und Freizeiteinrichtungen (Gastronomiebetriebe, Sporteinrichtungen, Museen, Theater, Veranstaltungshallen, Kinos, Sehenswürdigkeiten und Naherholung).

In der **Tabelle 5-2** sind die wesentlichen, in das Verkehrsnachfragemodell VISEM eingeflossenen Eingangsgrößen bezogen auf die Gesamtstadt Offenbach zusammengestellt.

Modell-Eingangsgröße	Eingangswert	
Einwohner	123.527	Personen
Motorisierungsgrad	471	Pkw pro 1.000 Einwohner
Beschäftigte am Arbeitsort	54.675	Personen
Verkaufsfläche	169.012	qm
Hochschulplätze	556	Studenten
Berufsschulplätze	3.902	Schüler
Schulplätze an weiterführenden Schulen	7.656	Schüler
Schulplätze an Grundschulen	4.500	Schüler

**Tabelle 5-2:** Modell-Eingangsgrößen Analyse 2002

Darüber hinaus fließen folgende Angebotsgrößen der Verkehrsangebote im MIV und ÖPNV in das Verkehrsnachfragemodell VISEM ein:

#### Verkehrsangebot MIV

- Durchschnittliche Zu-/ Abgangszeiten (inkl. Parkplatzsuchzeiten) entsprechend der räumlichen Lage der Start- bzw. Zielpunkte im Stadtkern oder der Außenstadt Offenbach
- Fahrzeiten zwischen den Verkehrszellen (Straßennetzmodell VISUM<sup>14</sup>)

#### Verkehrsangebot ÖPNV

- Durchschnittliche Zu-/ Abgangszeiten entsprechend den Haltestellen-Einzugsbereichen in den Verkehrszellen (räumliche Erschließung)
- Bedienungshäufigkeiten, Beförderungszeiten, Beförderungsweiten und Umsteigehäufigkeiten zwischen den Verkehrszellen (ÖPNV-Netzmodell VISUM 1997/ 1998, vgl. **Kapitel 5.1**) als Grundlage für die relationsbezogene Beurteilung des ÖPNV-Angebotes nach Erschließungsklassen aufbauend auf den Bedienungsklassen entsprechend dem Nahverkehrsplan 1997 (vgl. **Tabelle 5-3**).

---

<sup>14</sup> MIV-Verkehrsdatenbasis Lärminderungsplan Stadt Offenbach am Main, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH, Frankfurt im April 2003

Bedienungsklassen						
Bedienungsqualität (Erschließungsklasse)				Räumliche Erschließung		
Umsteige- häufigkeit	Taktfolgezeit in min			gut	mittel	schlecht
	bis 10	15	30			
0	1	2	3	-	+ 1	+ 2
1	2	3	4	-	+ 1	+ 2
2	3	4	5	-	+ 1	+ 2

**Tabelle 5-3:** Bedienungsklassen (Erschließungsklassen)

### 5.3.3 Verkehrsnachfrage Stadt Offenbach (Analyse 2002)

Im Binnenverkehr der Stadt Offenbach werden bezogen auf die Verkehrsnachfrage im MIV und ÖPNV etwa 189.500 Wege pro Tag zurückgelegt, davon 18 % im ÖPNV und 82 % im MIV (vgl. **Tabelle 5-4**). Entsprechend der Verkehrserhebung im RMV waren 1997 im lokalen Busverkehr der Stadt Offenbach (Buslinien 101 – 120) etwa 30.000 Fahrgäste pro Tag im Binnenverkehr der Stadt Offenbach unterwegs.

Verkehrsnachfrage alle Verkehrsmittel			Verkehrsnachfrage im MIV und ÖPNV		
Verkehrsmittel	Wege [absolut]	Modal-Split [%]	Verkehrsmittel	Wege [absolut]	Modal-Split [%]
Fußgänger	77.500	27%			
Fahrrad	20.240	7%			
ÖPNV	34.060	12%	ÖPNV	34.060	18%
Pkw-Mitfahrer	30.640	11%	MIV	155.490	82%
Pkw	124.850	43%			
<b>Summe</b>	<b>287.290</b>	100%		<b>189.550</b>	100%

**Tabelle 5-4:** Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr Offenbach (Analyse 2002)

Im Quell- und Zielverkehr der Stadt Offenbach werden bezogen auf die Verkehrsnachfrage im MIV und ÖPNV etwa 263.000 Wege pro Tag zurückgelegt, davon 16 % im ÖPNV und 84 % im MIV (vgl. **Tabelle 5-5**).

Verkehrsmittel	Binnenverkehr		Quell- und Zielverkehr		Gesamtverkehr	
	Wege [absolut]	Modal-Split [%]	Wege [absolut]	Modal-Split [%]	Wege [absolut]	Modal-Split [%]
ÖPNV	34.060	18%	41.320	16%	<b>75.380</b>	17%
MIV	155.490	82%	221.460	84%	<b>376.950</b>	83%
<b>Summe</b>	<b>189.550</b>	100%	<b>262.780</b>	100%	<b>452.330</b>	100%

**Tabelle 5-5:** Verkehrsnachfrage im Binnen-, Quell- und Zielverkehr Offenbach (Analyse 2002)

In den nachfolgenden Tabellen ist die Verkehrsnachfrage im MIV und ÖPNV der Stadt Offenbach zusammenfassend dargestellt, wobei die Verkehrszellen der Stadt Offenbach wie folgt zusammengefasst sind:

- Bezirk 1.000: Statistische Bezirke Hochschule für Gestaltung, Wilhelmshöhe und Mathildenschule
- Bezirk 1.100: Statistische Bezirke Messehalle, Kaiserlei und Ledermuseum
- Bezirk 1.200: Statistische Bezirke Städtische Kliniken und Lauterborngelände
- Bezirk 1.300: Statistische Bezirke Friedrichsweiher und Bachschule
- Bezirk 1.400: Statistische Bezirke Lichtenplatte und Bieberer Berg
- Bezirk 1.500: Statistische Bezirke Rosenhöhe und Tempelsee
- Bezirk 1.600: Statistischer Bezirk Bieber
- Bezirk 1.700: Statistische Bezirke Mühlheimer Straße und Waldheim
- Bezirk 1.800: Statistischer Bezirk Bürgel
- Bezirk 1.900: Statistischer Bezirk Rumpenheim

Die Wege im Binnenverkehr mit Ziel in der Innenstadt Offenbach (Bezirk 1.000) werden zu etwa 26 % mit dem ÖPNV unternommen. Einen vergleichsweise hohen ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr MIV und ÖPNV weisen auch die Stadtteile Bürgel und Rumpenheim mit etwa 20 % auf (vgl. **Tabelle 5-9**).

Im Quell- und Zielverkehr der Stadt Offenbach werden bezogen auf den Gesamtverkehr aus MIV und ÖPNV etwa 41 % der Wege mit Quelle bzw. Ziel in der Stadt Frankfurt am Main und etwa 36 % der Wege mit Quelle bzw. Ziel im Kreis Offenbach zurückgelegt, dies entspricht in der Summe einem Anteil von etwa 77 % an allen Wegen im Quell und Zielverkehr (vgl. **Tabelle 5-12**). Der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr MIV und ÖPNV mit Bezug zur Stadt Frankfurt liegt mit etwa 21 % deutlich höher als der ÖPNV-Anteil mit Bezug zum Kreis Offenbach, der bei etwa 13 % liegt (vgl. **Tabelle 5-13**).

MIV Binnenverkehr Stadt Offenbach am Main - Analyse 2002 -	Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	Messehallen, Kaiserlei, Ledermuseum	Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	Friedrichsweiher, Bachschule	Lichtenplatte, Bieberer Berg	Rosenhöhe, Tempelsee	Bieber	Mühlheimer Straße, Waldheim	Bürgel	Rumpenheim	Summe	
	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	1.700	1.800	1.900		
Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	1.000	1.940	4.410	4.690	2.280	2.160	2.290	4.090	980	2.500	1.040	<b>26.380</b>
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	4.410	4.040	5.130	3.070	2.380	2.060	3.320	870	2.310	810	<b>28.400</b>
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	4.690	5.130	3.180	2.200	1.940	1.770	2.750	640	1.420	490	<b>24.210</b>
Friedrichsweiher, Bachschule	1.300	2.280	3.070	2.200	820	990	1.030	1.930	460	1.070	370	<b>14.220</b>
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	2.160	2.380	1.940	990	450	710	1.400	370	720	240	<b>11.360</b>
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	2.290	2.060	1.770	1.030	710	590	1.370	300	650	220	<b>10.990</b>
Bieber	1.600	4.090	3.320	2.750	1.930	1.400	1.370	2.450	620	1.230	440	<b>19.600</b>
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	980	870	640	460	370	300	620	120	380	150	<b>4.890</b>
Bürgel	1.800	2.500	2.310	1.420	1.070	720	650	1.230	380	530	390	<b>11.200</b>
Rumpenheim	1.900	1.040	810	490	370	240	220	440	150	390	90	<b>4.240</b>
<b>Summe</b>		<b>26.380</b>	<b>28.400</b>	<b>24.210</b>	<b>14.220</b>	<b>11.360</b>	<b>10.990</b>	<b>19.600</b>	<b>4.890</b>	<b>11.200</b>	<b>4.240</b>	<b>155.490</b>
		17,0%	18,3%	15,6%	9,2%	7,3%	7,1%	12,6%	3,1%	7,2%	2,7%	100,0%

**Tabelle 5-6: MIV-Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr (Analyse 2002)**

ÖPNV Binnenverkehr Stadt Offenbach am Main - Analyse 2002 -	Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	Messehallen, Kaiserlei, Ledermuseum	Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	Friedrichsweiher, Bachschule	Lichtenplatte, Bieberer Berg	Rosenhöhe, Tempelsee	Bieber	Mühlheimer Straße, Waldheim	Bürgel	Rumpenheim	Summe	
	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	1.700	1.800	1.900		
Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	1.000	630	1.410	1.600	810	710	840	1.300	230	1.160	470	<b>9.160</b>
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	1.410	420	630	560	510	270	460	120	390	120	<b>4.890</b>
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	1.600	630	400	400	320	190	300	60	250	70	<b>4.220</b>
Friedrichsweiher, Bachschule	1.300	810	560	400	60	180	240	500	70	330	110	<b>3.260</b>
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	710	510	320	180	30	280	70	140	40	40	<b>2.350</b>
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	840	270	190	240	70	50	240	10	110	40	<b>2.060</b>
Bieber	1.600	1.300	460	300	500	280	240	350	60	140	50	<b>3.680</b>
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	230	120	60	70	70	10	60	10	30	30	<b>690</b>
Bürgel	1.800	1.160	390	250	330	140	110	140	30	40	110	<b>2.700</b>
Rumpenheim	1.900	470	120	70	110	40	40	50	30	110	10	<b>1.050</b>
<b>Summe</b>		<b>9.160</b>	<b>4.890</b>	<b>4.220</b>	<b>3.260</b>	<b>2.350</b>	<b>2.060</b>	<b>3.680</b>	<b>690</b>	<b>2.700</b>	<b>1.050</b>	<b>34.060</b>
		26,9%	14,4%	12,4%	9,6%	6,9%	6,1%	10,8%	2,0%	7,9%	3,1%	100,0%

**Tabelle 5-7: ÖPNV-Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr (Analyse 2002)**

Gesamtverkehr MIV + ÖPNV Binnenverkehr Stadt Offenbach am Main - Analyse 2002 -	Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	Messehallen, Kaiserlei, Ledermuseum	Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	Friedrichsweiher, Bachschule	Lichtenplatte, Bieberer Berg	Rosenhöhe, Tempelsee	Bieber	Mühlheimer Straße, Waldheim	Bürgel	Rumpenheim	Summe	
	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	1.700	1.800	1.900		
Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	1.000	2.570	5.820	6.290	3.090	2.870	3.130	5.390	1.210	3.660	1.510	<b>35.540</b>
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	5.820	4.460	5.760	3.630	2.890	2.330	3.780	990	2.700	930	<b>33.290</b>
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	6.290	5.760	3.580	2.600	2.260	1.960	3.050	700	1.670	560	<b>28.430</b>
Friedrichsweiher, Bachschule	1.300	3.090	3.630	2.600	880	1.170	1.270	2.430	530	1.400	480	<b>17.480</b>
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	2.870	2.890	2.260	1.170	480	780	1.680	440	860	280	<b>13.710</b>
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	3.130	2.330	1.960	1.270	780	640	1.610	310	760	260	<b>13.050</b>
Bieber	1.600	5.390	3.780	3.050	2.430	1.680	1.610	2.800	680	1.370	490	<b>23.280</b>
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	1.210	990	700	530	440	310	680	130	410	180	<b>5.580</b>
Bürgel	1.800	3.660	2.700	1.670	1.400	860	760	1.370	410	570	500	<b>13.900</b>
Rumpenheim	1.900	1.510	930	560	480	280	260	490	180	500	100	<b>5.290</b>
<b>Summe</b>		<b>35.540</b>	<b>33.290</b>	<b>28.430</b>	<b>17.480</b>	<b>13.710</b>	<b>13.050</b>	<b>23.280</b>	<b>5.580</b>	<b>13.900</b>	<b>5.290</b>	<b>189.550</b>
		18,8%	17,6%	15,0%	9,2%	7,2%	6,9%	12,3%	2,9%	7,3%	2,8%	100,0%

**Tabelle 5-8: Gesamtverkehrsnachfrage im Binnenverkehr (Analyse 2002)**

ÖPNV-Anteil Binnenverkehr Stadt Offenbach am Main - Analyse 2002 -	Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	Messehallen, Kaiserlei, Ledermuseum	Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	Friedrichsweiher, Bachschule	Lichtenplatte, Bieberer Berg	Rosenhöhe, Tempelsee	Bieber	Mühlheimer Straße, Waldheim	Bürgel	Rumpenheim	Summe	
	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	1.700	1.800	1.900		
Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	1.000	24,5%	24,2%	25,4%	26,2%	24,7%	26,8%	24,1%	19,0%	31,7%	31,1%	<b>25,8%</b>
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	24,2%	9,4%	10,9%	15,4%	17,7%	11,6%	12,2%	12,1%	14,4%	12,9%	<b>14,7%</b>
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	25,4%	10,9%	11,2%	15,4%	14,2%	9,7%	9,8%	8,6%	15,0%	12,5%	<b>14,8%</b>
Friedrichsweiher, Bachschule	1.300	26,2%	15,4%	15,4%	6,8%	15,4%	18,9%	20,6%	13,2%	23,6%	22,9%	<b>18,7%</b>
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	24,7%	17,7%	14,2%	15,4%	6,3%	9,0%	16,7%	15,9%	16,3%	14,3%	<b>17,1%</b>
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	26,8%	11,6%	9,7%	18,9%	9,0%	7,8%	14,9%	3,2%	14,5%	15,4%	<b>15,8%</b>
Bieber	1.600	24,1%	12,2%	9,8%	20,6%	16,7%	14,9%	12,5%	8,8%	10,2%	10,2%	<b>15,8%</b>
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	19,0%	12,1%	8,6%	13,2%	15,9%	3,2%	8,8%	7,7%	7,3%	16,7%	<b>12,4%</b>
Bürgel	1.800	31,7%	14,4%	15,0%	23,6%	16,3%	14,5%	10,2%	7,3%	7,0%	22,0%	<b>19,4%</b>
Rumpenheim	1.900	31,1%	12,9%	12,5%	22,9%	14,3%	15,4%	10,2%	16,7%	22,0%	10,0%	<b>19,9%</b>
<b>Summe</b>		<b>25,8%</b>	<b>14,7%</b>	<b>14,8%</b>	<b>18,7%</b>	<b>17,1%</b>	<b>15,8%</b>	<b>15,8%</b>	<b>12,4%</b>	<b>19,4%</b>	<b>19,9%</b>	<b>18,0%</b>

**Tabelle 5-9: ÖPNV-Anteile im Binnenverkehr (Analyse 2002)**

<b>MIV</b> <b>Quellverkehr (Zielverkehr)</b> <b>Stadt Offenbach am Main</b> <b>- Analyse 2002 -</b>	Kreis Offenbach	Stadt Frankfurt am Main	Main-Kinzig-Kreis (inkl. Stadt Hanau)	Weiteraukreis	Hochtaunuskreis, Main-Taunus-Kreis	Wiesbaden, Mainz	Landkreise Groß-Gerau u. Darmstadt-Dieburg (inkl. Stadt Darmstadt)	Landkreis Aschaffenburg (inkl. Stadt Aschaffenburg)	Übrige Ziele	<b>Summe</b>	
	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	9.999		
Hochschule f.G., Wilhelmsschule, Mathildenschule	1.000	10.280	12.580	1.880	460	1.130	320	1.530	340	260	<b>28.780</b>
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	6.910	9.160	1.300	340	580	350	2.110	310	290	<b>21.350</b>
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	5.110	5.730	710	180	410	320	1.400	380	240	<b>14.480</b>
Friedrichsweiher, Barchschule	1.300	3.380	3.560	550	120	250	130	670	170	130	<b>8.960</b>
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	3.220	2.580	600	150	180	70	580	390	180	<b>7.950</b>
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	2.570	2.220	400	70	150	60	410	180	70	<b>6.130</b>
Bieber	1.600	5.950	2.450	1.550	250	170	60	910	1.000	140	<b>12.480</b>
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	1.350	1.070	320	40	60	20	170	130	40	<b>3.200</b>
Bürgel	1.800	1.590	2.140	530	50	130	40	220	110	50	<b>4.860</b>
Rumpenheim	1.900	810	1.060	400	60	50	10	70	40	40	<b>2.540</b>
<b>Summe</b>	<b>41.170</b>	<b>42.550</b>	<b>8.240</b>	<b>1.720</b>	<b>3.110</b>	<b>1.380</b>	<b>8.070</b>	<b>3.050</b>	<b>1.440</b>	<b>110.730</b>	
	37,2%	38,4%	7,4%	1,6%	2,8%	1,3%	7,3%	2,8%	1,3%	100,0%	

**Tabelle 5-10: MIV-Verkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr (Analyse 2002)**

<b>ÖPNV</b> <b>Quellverkehr (Zielverkehr)</b> <b>Stadt Offenbach am Main</b> <b>- Analyse 2002 -</b>	Kreis Offenbach	Stadt Frankfurt am Main	Main-Kinzig-Kreis (inkl. Stadt Hanau)	Weiteraukreis	Hochtaunuskreis, Main-Taunus-Kreis	Wiesbaden, Mainz	Landkreise Groß-Gerau u. Darmstadt-Dieburg (inkl. Stadt Darmstadt)	Landkreis Aschaffenburg (inkl. Stadt Aschaffenburg)	Übrige Ziele	<b>Summe</b>	
	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	9.999		
Hochschule f.G., Wilhelmsschule, Mathildenschule	1.000	1.420	3.750	310	60	120	60	180	20	30	<b>5.950</b>
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	1.000	2.410	200	50	90	60	180	20	30	<b>4.040</b>
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	780	1.380	100	50	70	50	130	20	40	<b>2.620</b>
Friedrichsweiher, Barchschule	1.300	580	1.040	90	20	50	20	90	10	20	<b>1.920</b>
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	640	770	90	40	40	20	60	20	20	<b>1.700</b>
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	310	500	50	10	20	10	40	10	10	<b>960</b>
Bieber	1.600	820	690	160	20	30	10	50	30	20	<b>1.830</b>
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	160	200	30	10	10		10			<b>420</b>
Bürgel	1.800	210	550	60	10	20	10	30		10	<b>900</b>
Rumpenheim	1.900	100	160	30	10	10		10			<b>320</b>
<b>Summe</b>	<b>6.020</b>	<b>11.450</b>	<b>1.120</b>	<b>280</b>	<b>460</b>	<b>240</b>	<b>780</b>	<b>130</b>	<b>180</b>	<b>20.660</b>	
	29,1%	55,4%	5,4%	1,4%	2,2%	1,2%	3,8%	0,6%	0,9%	100,0%	

**Tabelle 5-11: ÖPNV-Verkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr (Analyse 2002)**

Gesamtverkehr MIV + ÖPNV Quellverkehr (Zielverkehr) Stadt Offenbach am Main  - Analyse 2002 -	Kreis Offenbach	Stadt Frankfurt am Main	Main-Kinzig-Kreis (inkl. Stadt Hanau)	Weiteraukreis	Hochtaunuskreis, Main-Taunus-Kreis	Wiesbaden, Mainz	Landkreise Groß-Gerau u. Darmstadt-Dieburg (inkl. Stadt Darmstadt)	Landkreis Aschaffenburg (inkl. Stadt Aschaffenburg)	Übrige Ziele	Summe
	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	9.999	
Hochschule f.G., Wilhelmsschule, Mathildenschule 1.000	11.700	16.330	2.190	520	1.250	380	1.710	360	290	34.730
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum 1.100	7.910	11.570	1.500	390	670	410	2.290	330	320	25.390
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet 1.200	5.890	7.110	810	230	480	370	1.530	400	280	17.100
Friedrichsweiher, Bachschule 1.300	3.960	4.600	640	140	300	150	760	180	150	10.880
Lichtenplatte, Bieberer Berg 1.400	3.860	3.350	690	190	220	90	640	410	200	9.650
Rosenhöhe, Tempelsee 1.500	2.880	2.720	450	80	170	70	450	190	80	7.090
Bieber 1.600	6.770	3.140	1.710	270	200	70	960	1.030	160	14.310
Mühlheimer Straße, Waldheim 1.700	1.510	1.270	350	50	70	20	180	130	40	3.620
Bürgel 1.800	1.800	2.690	590	60	150	50	250	110	60	5.760
Rumpenheim 1.900	910	1.220	430	70	60	10	80	40	40	2.860
<b>Summe</b>	<b>47.190</b>	<b>54.000</b>	<b>9.360</b>	<b>2.000</b>	<b>3.570</b>	<b>1.620</b>	<b>8.850</b>	<b>3.180</b>	<b>1.620</b>	<b>131.390</b>
	35,9%	41,1%	7,1%	1,5%	2,7%	1,2%	6,7%	2,4%	1,2%	100,0%

**Tabelle 5-12: Gesamtverkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr (Analyse 2002)**

ÖPNV-Anteil Quellverkehr (Zielverkehr) Stadt Offenbach am Main  - Analyse 2002 -	Kreis Offenbach	Stadt Frankfurt am Main	Main-Kinzig-Kreis (inkl. Stadt Hanau)	Weiteraukreis	Hochtaunuskreis, Main-Taunus-Kreis	Wiesbaden, Mainz	Landkreise Groß-Gerau u. Darmstadt-Dieburg (inkl. Stadt Darmstadt)	Landkreis Aschaffenburg (inkl. Stadt Aschaffenburg)	Übrige Ziele	Summe
	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	9.999	
Hochschule f.G., Wilhelmsschule, Mathildenschule 1.000	12,1%	23,0%	14,2%	11,5%	9,6%	15,8%	10,5%	5,6%	10,3%	17,1%
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum 1.100	12,6%	20,8%	13,3%	12,8%	13,4%	14,6%	7,9%	6,1%	9,4%	15,9%
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet 1.200	13,2%	19,4%	12,4%	21,7%	14,6%	13,5%	8,5%	5,0%	14,3%	15,3%
Friedrichsweiher, Bachschule 1.300	14,7%	22,6%	14,1%	14,3%	16,7%	13,3%	11,8%	5,6%	13,3%	17,7%
Lichtenplatte, Bieberer Berg 1.400	16,6%	23,0%	13,0%	21,1%	18,2%	22,2%	9,4%	4,9%	10,0%	17,6%
Rosenhöhe, Tempelsee 1.500	10,8%	18,4%	11,1%	12,5%	11,8%	14,3%	8,9%	5,3%	12,5%	13,5%
Bieber 1.600	12,1%	22,0%	9,4%	7,4%	15,0%	14,3%	5,2%	2,9%	12,5%	12,8%
Mühlheimer Straße, Waldheim 1.700	10,6%	15,8%	8,6%	20,0%	14,3%		5,6%			11,6%
Bürgel 1.800	11,7%	20,5%	10,2%	16,7%	13,3%	20,0%	12,0%		16,7%	15,6%
Rumpenheim 1.900	11,0%	13,1%	7,0%	14,3%	16,7%		12,5%			11,2%
<b>Summe</b>	<b>12,8%</b>	<b>21,2%</b>	<b>12,0%</b>	<b>14,0%</b>	<b>12,9%</b>	<b>14,8%</b>	<b>8,8%</b>	<b>4,1%</b>	<b>11,1%</b>	<b>15,7%</b>

**Tabelle 5-13: ÖPNV-Anteile im Quell- und Zielverkehr (Analyse 2002)**



## 5.4 Straßennetzbelastungen Analyse 2002

Die Analyse-Tagesverkehrsbelastungen im innerstädtischen Straßennetz von Offenbach sind als **Abbildung 5-4** beigefügt.

## 5.5 Strecken- und Linienbelastungen im Busliniennetz 2002 (1997/ 1998)

Die Streckenbelastungen im lokalen Busliniennetz der Stadt Offenbach (Buslinien 101 – 120) sind in **Abbildung 5-5** dargestellt. In **Abbildung 5-6** sind die Streckenbelastungen im regionalen Busverkehr (Buslinien 939 – 970) dokumentiert.

In der **Tabelle 5-14** sind die Linienbeförderungsfälle im lokalen Busverkehr der Stadt Offenbach unterschieden nach Binnenverkehr und Quell- und Zielverkehr aufgeführt. Ein Linienbeförderungsfall entspricht einem Teilweg der Wegekette eines Fahrgastes, den er auf einer Linie des lokalen Busnetzes zurücklegt. Auf einer Direktfahrt ohne Umsteigen wird der Fahrgast nur in einer Linie befördert, dies entspricht einem Linienbeförderungsfall. Bei ein- oder mehrmaligem Umsteigen legt ein Fahrgast zwei oder mehrere Teilwege in verschiedenen Linien zurück und nutzt auf seiner Fahrt somit zwei oder mehrere Linien, dies entspricht mindestens zwei Linienbeförderungsfällen.

Nach dem VISUM-Netzmodell (Fahrplan 1997/ 98, Verkehrsnachfrage Analyse 2000) werden auf den Buslinien 101 – 120 etwa 45 % aller Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr der Stadt Offenbach befördert, entsprechend der Verkehrserhebung im RMV 1997 (Ergebnisse auf LNG/VVU-Ebene OVB) waren es 1997 nur etwa 20 %.

Buslinie	NWkm <sup>1)</sup> pro Werktag (Mo - Fr)	Linienbeförderungsfälle pro Werktag (Mo - Fr)				insgesamt [absolut]	Pkm <sup>2)</sup> pro Werktag (Mo - Fr)
		Binnenverkehr		Quell- und Zielverkehr			
		[absolut]	[%]	[absolut]	[%]		
<b>101, 101N</b>	2.440	12.190	74%	4.180	26%	<b>16.370</b>	51.250
<b>102, 102N</b>	1.620	5.040	68%	2.370	32%	<b>7.410</b>	20.240
<b>103, 103N</b>	940	1.620	51%	1.570	49%	<b>3.190</b>	8.070
<b>104, 104N</b>	830	3.100	62%	1.900	38%	<b>5.000</b>	11.700
<b>105, 105N</b>	1.060	2.600	64%	1.450	36%	<b>4.050</b>	9.010
<b>106, 106N</b>	1.090	4.930	51%	4.660	49%	<b>9.590</b>	18.820
<b>107</b>	930	3.260	58%	2.350	42%	<b>5.610</b>	16.380
119	380	30	5%	620	95%	650	3.680
120	2.020	2.070	18%	9.170	82%	11.240	50.790
Summe	11.310	34.840	55%	28.270	45%	63.110	189.940
<b>101 - 107</b>	<b>8.910</b>	<b>32.740</b>	<b>64%</b>	<b>18.480</b>	<b>36%</b>	<b>51.220</b>	<b>135.470</b>

Quelle: VISUM-Netzmodell NVP 1997/ 98 (Verkehrsnachfrage Analyse 2002)

1) Nutzwagenkilometer

2) Personenkilometer

**Tabelle 5-14:** Linienbeförderungsfälle im lokalen Busverkehr (Analyse 2002)

Bezogen auf alle Linienbeförderungsfälle auf den Buslinien 101 – 107 werden 44 % Direktfahrten (ohne Umsteigen), ca. 40 % gebrochene Fahrten mit 1 × Umsteigen und 16 % gebrochene Fahrten mit 2 oder mehr Umsteigevorgängen durchgeführt (vgl. **Tabelle**

**5-15).** Der hohe Anteil an gebrochenen Fahrten mit 1 × Umsteigen ist vor allem auf die Linienbeförderungsfälle im Quell- und Zielverkehr zurückzuführen, da die Reisewege mit Ziel Offenbach mindestens einen Umsteigevorgang in Offenbach (z.B. von der S-Bahn zum Bus) sowie gegebenenfalls bereits einen Umsteigevorgang auf dem Weg von zu Hause zur Starthaltestelle (z.B. als Zubringer zur S-Bahn) erfordern. Bezogen auf die Linienbeförderungsfälle auf den Buslinien 101 – 107 im Binnenverkehr werden dagegen 67 % Direktfahrten (ohne Umsteigen), ca. 33 % gebrochene Fahrten mit 1 × Umsteigen, jedoch keine gebrochenen Fahrten mit 2 oder mehr Umsteigevorgängen durchgeführt (vgl. **Tabelle 5-16**).

Buslinie	Linienbeförderungsfälle pro Werktag (Mo - Fr)						
	insgesamt [absolut]	Direktfahrer [absolut]    [%]		1 x Umsteigen [absolut]    [%]		2 x Umsteigen und mehr [absolut]    [%]	
<b>101, 101N</b>	<b>16.370</b>	9.140	56%	5.000	31%	2.230	14%
<b>102, 102N</b>	<b>7.410</b>	3.830	52%	2.590	35%	990	13%
<b>103, 103N</b>	<b>3.190</b>	1.160	36%	1.750	55%	280	9%
<b>104, 104N</b>	<b>5.000</b>	1.690	34%	2.360	47%	950	19%
<b>105, 105N</b>	<b>4.050</b>	1.970	49%	1.560	39%	520	13%
<b>106, 106N</b>	<b>9.590</b>	2.640	28%	4.700	49%	2.250	23%
<b>107</b>	<b>5.610</b>	1.940	35%	2.460	44%	1.210	22%
119	650	130	20%	260	40%	260	40%
120	11.240	3.530	31%	5.000	44%	2.710	24%
Summe	63.110	26.030	41%	25.680	41%	11.400	18%
<b>101 - 107</b>	<b>51.220</b>	<b>22.370</b>	<b>44%</b>	<b>20.420</b>	<b>40%</b>	<b>8.430</b>	<b>16%</b>

Quelle: VISUM-Netzmodell NVP 1997/ 98 (Verkehrsnachfrage Analyse 2002)

**Tabelle 5-15:** Linienbeförderungsfälle nach Umsteigehäufigkeit (Analyse 2002)

Buslinie	Linienbeförderungsfälle im Binnenverkehr pro Werktag (Mo - Fr)						
	insgesamt [absolut]	Direktfahrer [absolut]    [%]		1 x Umsteigen [absolut]    [%]		2 x Umsteigen und mehr [absolut]    [%]	
<b>101, 101N</b>	<b>12.190</b>	9.140	75%	3.020	25%	30	0%
<b>102, 102N</b>	<b>5.040</b>	3.770	75%	1.270	25%	0	0%
<b>103, 103N</b>	<b>1.620</b>	910	56%	700	43%	10	1%
<b>104, 104N</b>	<b>3.100</b>	1.690	55%	1.380	45%	30	1%
<b>105, 105N</b>	<b>2.600</b>	1.970	76%	630	24%	0	0%
<b>106, 106N</b>	<b>4.930</b>	2.640	54%	2.260	46%	30	1%
<b>107</b>	<b>3.260</b>	1.940	60%	1.320	40%	0	0%
119	30	10	33%	10	33%	10	33%
120	2.070	1.280	62%	780	38%	10	0%
Summe	34.840	23.350	67%	11.370	33%	120	0%
<b>101 - 107</b>	<b>32.740</b>	<b>22.060</b>	<b>67%</b>	<b>10.580</b>	<b>33%</b>	<b>100</b>	<b>0%</b>

Quelle: VISUM-Netzmodell NVP 1997/ 98 (Verkehrsnachfrage Analyse 2002)

**Tabelle 5-16:** Linienbeförderungsfälle im Binnenverkehr nach Umsteigehäufigkeit (Analyse 2002)

## 6 Schwachstellenanalyse

### 6.1 Räumliche Erschließung

#### 6.1.1 Vorgehensweise

Die räumliche Erschließung durch die lokalen Buslinien wird über den fußläufigen Einzugsbereich der Haltestellen dargestellt. Es werden einheitlich 300 m-Einzugsradien gewählt, dies entspricht bis zu 5 Minuten Fußweg für die Zu- und Abgangszeit. Die Überlagerung aller Haltestelleneinzugsbereiche im Stadtgebiet Offenbach ist in **Abbildung 6-1** dargestellt.

Des Weiteren sind in **Abbildung 6-2** alle in **Kapitel 2.2.3** zusammengestellten ÖPNV-relevanten sozialen oder öffentlichen Einrichtungen von Offenbach eingetragen.

#### 6.1.2 Ergebnis

Bezogen auf die ÖPNV-relevante öffentliche Infrastruktur sind auf der Grundlage der Haltestelleneinzugsradien von 300 m folgende soziale oder öffentliche Einrichtungen nicht an das lokale Busliniennetz angebunden:

- Sportanlagen Am Wörth (Bürgel West), Tambourweg, Tempelsee
- Erholungsgebiet Schultheisweiher
- Altentagesstätte Christine-Kempf-Haus, Schönbornstraße (Bürgel)
- Kindertagesstätte Schönbornstraße/ Mainzer Ring (Bürgel)
- Friedhof Bieber
- Leibnizschule<sup>15</sup>

Erschließungsdefizite hinsichtlich bestehender Siedlungsgebiete<sup>16</sup> betreffen den Bereich Bieber Bahnhof, das Hafengebiet sowie kleinräumige Siedlungsbereiche in Bieber-West und Tempelsee (vgl. **Abbildung 6-3**). Der im Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach 1997 festgestellte Erschließungsmangel am Buchrainweg konnte zwischenzeitlich durch die veränderte Linienführung der Linie 107 über Odenwaldring – A 661 mit einer Haltestelle im Bereich Buchrainweg behoben werden.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Siedlungsflächen und sozialen oder öffentlichen Einrichtungen der Stadt Offenbach bis auf kleine Erschließungsdefizite sehr gut durch das bestehende lokale Busliniennetz erschlossen sind.

---

<sup>15</sup> Bedienung der Leibnizschule erfolgt durch Verstärkerfahrten

<sup>16</sup> auf die Erschließung der geplanten Stadterweiterungsgebiete wird in Kapitel 7.3 (Anforderungsprofil) eingegangen

## 6.2 Umsteigesituationen 2001/2002

### 6.2.1 Lokale Verknüpfungen Bus – Bus

Für die Bewertung der Umsteigesituation Bus-Bus im Stadtgebiet Offenbach wurden die Verknüpfungen im lokalen Busnetz im Tagesverkehr geprüft. Aufgrund des dichten Taktangebots und der Überlagerung von Linien auf nachfragestarken Relationen verfügen alle Umsteigevorgänge im Basisliniennetz über eine Umsteigezeit von unter 10 Minuten.

Im Nebenliniennetz wird durch die Zusammenführung der Buslinien an der zentralen Umsteigehaltestelle Marktplatz (Rendezvous-Haltestelle) ein guter Übergang zwischen den Buslinien gewährleistet.

### 6.2.2 Regionale Verknüpfung Bus – S-Bahn

Die S-Bahn-Linien S 1 und S 8/ 9 bedienen auf Offenbacher Stadtgebiet die Haltestellen Kaiserlei, Ledermuseum, Marktplatz und Offenbach Ost. Für die Bewertung der Verknüpfung Bus – S-Bahn sind neben den Übergangszeiten in der Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeit insbesondere die Übergangszeiten zur Zeit des ausgedünnten Nebenliniennetzes (Schwachverkehrszeit) maßgebend. Die Verknüpfung Bus – S-Bahn wurde in Hauptlastrichtung (von/ nach Frankfurt) für die zentralen Umsteigehaltestellen Offenbach Marktplatz und Offenbach Ost untersucht. Die Verknüpfung Bus – S-Bahn an der Haltestelle Offenbach Marktplatz ist in **Bild 6-1** dargestellt, die Verknüpfung Bus – S-Bahn an der Haltestelle Offenbach Ost ist in **Bild 6-2** aufbereitet.

Ankunft S-Bahn						Abfahrt Busse (in Richtung)																	
S 1 aus Frankfurt			S 8/9 aus Frankfurt			101 / 101N (Rumpenheim) (Bieber)						103 / 103N (Prüfling) (Mühlheim)						104 / 104N (Lauterborn) (Lohwald)					
HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
			:00	:00		:04	:06		:02														
:05	:05	:05				:11	:16		:09	:09		:14	:14								:08		
			:15	:15	:15	:19		:19	:17	:19	:19				:17	:17		:17	:17				
						:26	:26		:24	:29											:23	:23	
			:30	:30		:34	:36		:32														
:35	:35	:35				:41	:46		:39	:39		:44	:44								:38		
			:45	:45	:45	:49		:49	:47	:49	:49	:49	:47	:47	:49	:47	:47	:47	:47				
:50						:56	:56		:54	:59											:53	:53	
S 1 aus Frankfurt			S 8/9 aus Frankfurt			105 / 105N (A.-Bebel-Ring) (Rosenhöhe)						106 / 106N (Buchrainweiher) (Buchhügel)											
HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ						
			:00	:00		:10	:10		:09	:09		:14	:14		:16	:16							
:05	:05	:05						:19			:19												
			:15	:15	:15	:25	:25		:24	:24		:29	:29		:31	:31							
														:34									
:35	:35	:35				:40	:40		:39	:39		:44	:44		:46	:46							
			:45	:45	:45			:49			:49												
:50						:55	:55		:54	:54		:59	:59		:01	:01							

**Bild 6-1:** Verknüpfung Bus – S-Bahn an der Haltestelle Marktplatz

Ankunft Busse (aus Richtung)																Abfahrt S-Bahn					
101 / 101N (Bieber)			103 / 103N (Mühlheim)			104 / 104N (Lauterborn)			104 / 104N (Lohwald)			S 1 nach Frankfurt			S 8/9 nach Frankfurt						
HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	
:04	:06		:06	:06											:11			:16	:16	:16	
:11	:16		:14	:16		:14	:14							:12	:12						
:19		:13	:21		:13				:17	:17		:19	:19	:23			:26	:26	:26		
:26	:26		:29	:26														:31	:31		
:34	:36		:36	:36														:41			
:41	:46		:44	:46		:44	:44											:46	:46	:46	
:49		:43	:51		:43			:43	:47	:47	:43	:49	:49	:53	:42	:42		:56	:56	:56	
:56	:56		:59	:56														:01	:01		

Ankunft Busse (aus Richtung)												Abfahrt S-Bahn								
105 / 105N (Rosenhöhe)			106 / 106N (Buchrainweiher)			106 / 106N (Buchhügel)			106 / 106N (A.-Bebel-Ring)			S 1 nach Frankfurt			S 8/9 nach Frankfurt					
HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
:10	:10					:13	:13				:00	:00		:11			:16	:16	:16	
		:13			:13				:15	:15					:26	:26	:26	:31	:31	
:25	:25		:24	:24		:28	:28					:29			:41			:46	:46	:46
:40	:40		:39	:39		:43	:43				:30	:30								
		:43			:43				:45	:45					:56	:56	:56	:01	:01	
:55	:55		:54	:54		:58	:58				:59									

Bild 6-1: Verknüpfung Bus – S-Bahn an der Haltestelle Marktplatz (Fortsetzung)

Ankunft S-Bahn						Abfahrt Busse (in Richtung)																				
S 1 aus Frankfurt			S 8/9 aus Frankfurt			102 / 102N (A.-Bebel-Ring)			103 / 103N (Waldhof)			103 / 103N (Prüfing)			103 / 103N (Mühlheim)			104 / 104N (Lauterborn)			104 / 104N (Lohwald)					
HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
:07	:07	:07	:03	:03		:09	:09		:05	:05	:14	:05	:05								:31	:31		:05	:05	
:22			:18	:18	:18	:24	:24	:20	:20	:20				:32	:29	:29					:31	:31				
:37	:37	:37	:33	:33		:39	:39		:35	:35	:44	:35	:35											:35	:35	
:52			:48	:48	:48	:54	:54	:50	:50	:50		:59	:59	:00	:01	:01										

Ankunft Busse (aus Richtung)												Abfahrt S-Bahn											
102 / 102N (Waldhof)			103 / 103N (Mühlheim)			103 / 103N (Prüfing)			104 / 104N (Lauterborn)			104 / 104N (Lohwald)			S 1 nach Frankfurt			S 8/9 nach Frankfurt					
HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
:09	:09		:05	:05	:14	:05	:05				:00	:05	:05					:08			:13	:13	:13
:24	:24	:20	:20	:20					:29	:29				:31	:31		:23	:23	:23	:28	:28		
:39	:39		:35	:35	:44	:35	:35	:32				:35	:35					:38			:43	:43	:43
:54	:54	:50	:50	:50				:59	:59					:01	:01		:53	:53	:53	:58	:58		

Ankunft Busse (aus Richtung)												Abfahrt S-Bahn								
106 / 106N (Buchhügel)			107 (Kaiserlei)			106 / 106N (Mühlheim)			107 (Kaiserlei)			S 1 nach Frankfurt			S 8/9 nach Frankfurt					
HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ			
:09	:09		:07	:07		:05	:05					:29	:29		:08			:13	:13	:13
:24	:24		:22	:22		:35	:35					:29	:29		:23	:23	:23	:28	:28	
:39	:39		:37	:37		:35	:35								:38			:43	:43	:43
:54	:54		:52	:52					:59	:59					:53	:53	:53	:58	:58	

Bild 6-2: Verknüpfung Bus – S-Bahn an der Haltestelle Offenbach Ost

**Bild 6-1** zeigt, dass an der Haltestelle Marktplatz die Übergänge vom lokalen Nebenliniennetz auf die S-Bahn vor allem auf die S-Bahn-Linie S 8/ 9 ausgerichtet sind. In bzw. aus Richtung Frankfurt (S 8/ 9) bestehen Anschlüsse innerhalb von drei bzw. vier Minuten zu den Linien 101N, 103N, 105N und innerhalb von acht bzw. 10 Minuten zur Linie 104N. Die Übergangszeiten in Richtung Frankfurt von den Linien 101N, 103N und 105N liegen mit drei Minuten an der unteren Grenze, die Zeiten werden von der OVB als ausreichend eingeschätzt. Der qualitativ schlechtere Übergang von bzw. zur Linie 104N liegt darin begründet, dass neben den Anschlüssen zur S-Bahn auch die zeitliche Ergänzung der Buslinien auf gemeinsamen Fahrtstrecken berücksichtigt werden muss. Eine Bedienung des Lauterborn-Gebietes in zeitlicher Ergänzung erfordert somit eine versetzte Abfahrt bzw. Ankunft der Linien 104N und 105N am Marktplatz. Ein Übergang von der S 1 zu der Linie 106N von 16 bis 19 Minuten liegt außerhalb der für die Fahrgäste zumutbaren Umsteigezeit.

Die Ausrichtung der Anschlusszeiten Bus – S-Bahn auf die S-Bahn S 8/ 9 zeigt, dass der im Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach 1997 perspektivisch empfohlene Wechsel der Anschlussausrichtung von der S 1 auf die Linie S 8/9 zwischenzeitlich umgesetzt wurde. Dies war aus betrieblichen Gründen (damalige Taktfolge S 8) nicht möglich gewesen, wurde aber empfohlen, da ein deutlich höheres Fahrtenaufkommen im Quell- und Zielverkehr der Stadt Offenbach entlang der S 8-Strecke (Niederrad, Flughafen, Rüsselsheim) als im Verlauf der S 1-Strecke (Griesheim, Höchst, Hattersheim) besteht.

An der Haltestelle Offenbach Ost besteht innerhalb von zehn Minuten eine Übergangsmöglichkeit zwischen der Linie 102N (in bzw. aus Richtung Waldhof) und der S-Bahnlinie S 1. Übergangsmöglichkeiten von bzw. zur S-Bahn S 8/ 9 bestehen nur mit Wartezeiten über zehn Minuten (vgl. **Bild 6-2**).

### **6.2.3 Regionale Verknüpfung Bus – Regionalbus**

Im Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach 1997 wurde bereits auf den Konflikt hingewiesen, dass eine optimale Erschließung der Stadt Offenbach mit regionalen Buslinien (Regionalbuslinien bedienen alle Haltestellen im Stadtgebiet) aufgrund der Fahrzeitverlängerungen im Widerspruch zu einer möglichst schnellen Verbindung aus dem Kreisgebiet in den zentralen Bereich Offenbachs steht. Ein sinnvoller Kompromiss besteht darin, einen Halt der Regionalbusse an ausgewählten Haltestellen einzurichten, an denen Übergänge zu lokalen Linien möglich sind.

Im Nahverkehrsplan 1997 wurde zusätzlich zu den bestehenden Regionalbushaltestellen im Stadtgebiet ein Halt der Regionalbuslinien 950, 955 und 956 an der Haltestelle Nahestraße sowie ein Halt der Regionalbuslinie 970 an der Haltestelle Odenwaldring (Anschluss zur Linie 107) empfohlen. Beide Maßnahmen wurden im Jahr 1998 umgesetzt.

### **6.3 Schwachstellen im Betriebsablauf**

Um Schwachstellen im Betriebsablauf des lokalen Busverkehrs der Stadt Offenbach lokalisieren zu können, wurden im Dezember 2001 abschnittsweise Verspätungserhebungen durchgeführt. Dabei wurde durch Mitfahrt von Erhebungspersonal während der

Hauptverkehrszeit die Abweichung der Abfahrtszeiten zum Fahrplan dokumentiert, um so Rückschlüsse auf die Verspätungsanfälligkeit der Linien ziehen zu können. Die Ergebnisse wurden anschließend mit den bei der OVB vorliegenden Erfahrungen aus dem täglichen Betriebsablauf abgeglichen.

Verspätungsanfällige Linienabschnitte sind in **Abbildung 6-4** dargestellt. Es bleibt festzuhalten, dass das „Pünktlichkeitsniveau“ der lokalen Buslinien als gut bewertet werden kann. Es gibt vereinzelte Stellen im Liniennetz, die punktuell Verspätungen erzeugen, welche sich auf den anschließenden Linienwegen im Netz fortsetzen. Dies betrifft die Linie 107, die (entsprechend der Empfehlung aus NVP 1997) zwischen Buchrainweg und Kaiserlei über die A 661 geführt wird. In der Zufahrt auf den Kaiserlei-Kreisel treten dabei während der morgendlichen Hauptverkehrszeit Fahrplanabweichungen (in Einzelfällen) von bis zu 30 Minuten auf. Da auf diesem Streckenabschnitt der A 661 aus Platzgründen keine Busspur eingerichtet werden kann (Brückenwiderlager), ist dieses Problem jedoch kurzfristig nicht zu beheben. Die Auslastung der A 661 und des Ratswegs bis an die Kapazitätsgrenze führt im weiteren Verlauf dazu, dass die Linie 103 nördlich des Kaiserlei-Kreisels ebenfalls verspätungsanfällig ist, was durch die Wendezeit in Frankfurt-Prüfing nicht kompensiert werden kann.

Die stark ausgelastete Ortsdurchfahrt von Obertshausen birgt eine latente Verspätungsgefahr für die Buslinie 120, die sich bis ins Offenbacher Stadtgebiet fortsetzen kann.

Das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen in der Waldstraße führt dazu, dass die stadtauswärts fahrenden Buslinien 101, 104, 119 und 120 in Fahrtrichtung Rosenhöhe/ Tempelsee einer vergleichsweise geringen Verspätungsanfälligkeit unterworfen sind.

## **6.4 Bilanzierung des Nahverkehrsplans der Stadt Offenbach 1997**

### **6.4.1 Wesentliche Änderungen im lokalen Busnetz 1997 – 2001**

Im Bereich des lokalen Liniennetzes sind seit Vorlage des Nahverkehrsplans der Stadt Offenbach 1997 (bzw. bereits während der Bearbeitung) Änderungen bezüglich der Buslinien 101, 102, 107 und 104N umgesetzt worden. Die Empfehlungen und die eingeleiteten Maßnahmen sind in **Bild 6-3** dargestellt.

Aus **Bild 6-3** wird ersichtlich, dass die Empfehlungen des Nahverkehrsplans 1997 weitestgehend umgesetzt wurden, mit Ausnahme der vorgeschlagenen Linienwegänderung im Bereich Bürgel für eine verbesserte Erschließung der nördlichen Siedlungsbereiche (Brandenburger Straße).

Darüber hinaus wurde eine zusätzliche Haltestelle im Verlauf des Linienwegs der Linie 101 eingerichtet (Arthur-Zitscher-Straße). Die Linie 102 wurde über die Haltestelle Kaiserlei hinaus zum August-Bebel-Ring verlängert.

Linie	Empfehlung NVP 1997	Maßnahme	Wirkung
101 107	→ veränderte Linienführung im Stadterweiterungsgebiet Bürgel	→ Verlegung Linie 101/107 Prüfung der Maßnahme durch die OVB	→ Verbesserte Erschließung Bereich Brandenburger-Straße in Bürgel
101		→ neue Haltestelle Arthur-Zitscher-Straße	→ Verbesserte Erschließung
102		→ Linienverlängerung bis August-Bebel-Ring	→ Anschluss an Straßenbahn Linie 16 (OF Stadtgrenze)
104N	→ Verlängerung bis Hst. Wilhelm-Schramm-Str.	→ umgesetzt 1996	→ Verknüpfung mit Linie 101N
107	→ über Kaiserlei und A 661	→ umgesetzt 1996	→ Fahrzeitverkürzung Lauterborn - Kaiserlei
	→ neue Hst. Buchrainweg	→ umgesetzt 1996	→ Verbesserte Erschließung
	→ neue Hst. Odenwaldring (Umsteigemöglichkeit 101)	→ neue Hst. Waldstraße umgesetzt 1996	→ Verknüpfung mit Linie 101
101 102		temporäre Veränderungen der Linienführung im Bereich Bieber (bedingt durch S-Bahn-Bau)	

Legende: → Maßnahme umgesetzt      → Umsetzung steht noch aus

**Bild 6-3:** Wesentliche Änderungen im lokalen Busliniennetz 1997 - 2001

Die in **Kapitel 4.2** erläuterte, durch den Bau der Rodgau S-Bahnen bedingte, temporäre Linienwegänderung in Bieber steht nicht in Zusammenhang mit den Planungsempfehlungen des Nahverkehrsplans 1997.

#### 6.4.2 Wesentliche Änderungen im regionalen Busnetz 1997 – 2001

Im regionalen Busliniennetz sind seit Vorlage des Nahverkehrsplans der Stadt Offenbach 1997 folgende Änderungen hinsichtlich Linienführung und Verknüpfung im Stadtgebiet Offenbach umgesetzt worden (vgl. **Bild 6-4**).



Linie	Empfehlung NVP 1997	Maßnahme	Wirkung
950 955 956	⇒ Halt der Regionalbusse an der Haltestelle Nahestraße	⇒ umgesetzt 1998	⇒ Verknüpfung der regionalen Linien mit lokaler Linie 101
970	⇒ Halt der Regionalbusse an der Haltestelle Odenwaldring	⇒ umgesetzt 1998	⇒ Verknüpfung der regionalen Linie mit lokaler Linie 101
	⇒ Führung der Linie über Hbf bis zum Zentrum (Marktplatz)	⇒ neue Linienführung über Marktplatz zum Hbf wurde 1997 umgesetzt	
939 950 970		⇒ Werktags Angebotsausweitung (5 Fahrten, nicht vertaktet) ⇒ Vertaktung der Linie an Samstagen <sup>1)</sup> ⇒ Vertaktung der Linie an Werktagen und Samstagen <sup>1)</sup>	

<sup>1)</sup> Sonn- und Feiertags besteht bereits ein Taktangebot

#### Bild 6-4: Wesentliche Änderungen im regionalen Busliniennetz 1997 - 2001

Die Empfehlungen des Nahverkehrsplans der Stadt Offenbach 1997 für das regionale Busliniennetz bezogen auf das Stadtgebiet Offenbach wurden damit vollständig umgesetzt.

#### 6.4.3 Angebotsveränderungen im SPNV 1997 – 2001

Die Angebotsveränderungen im regionalen Schienenpersonenverkehr (SPNV) zwischen 1996/1997 und 2001/2002 sind nachfolgend zusammengestellt (vgl. **Anhang 4-1**):

- **S 1:** S-Bahnlinie S 1 verkehrt auch samstags durchgehend im 30 Minuten-Takt,
- **S 8/ 9:** S-Bahnlinie S 9 verkehrt ergänzend zur S 8 über Mainz-Kastel und Flughafen,  
in der Überlagerung der Linien S 8/ 9 wird der angebotene 15-Minuten-Takt an Werktagen bis ca. 20:00 Uhr ausgeweitet,
- **RB 50:** das Angebot (RE, SE) ist jetzt vertaktet,
- **RB 62:** aufgrund der S-Bahn-Bauarbeiten wird die Strecke an Samstagen nicht bedient (Verlängerung der Sperrpause), so dass 5 Fahrtenpaare an Samstagen entfallen.

## 7 Anforderungsprofil

### 7.1 Vorbemerkung

Das Anforderungsprofil für das zukünftige Angebot im lokalen Busverkehr wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Offenbach und in Abstimmung mit dem begleitenden Arbeitskreis entwickelt. Es wird abgeleitet aus den im Rahmen der Schwachstellenanalyse festgestellten Defiziten im lokalen Busverkehr der Stadt Offenbach. Zusätzliche Anforderungen an die Linienführung und die Vernetzung ergeben sich einerseits aus den geplanten städtebaulichen Entwicklungen der Stadt Offenbach und andererseits aus geplanten Angebotsveränderungen im regionalen Bus- und S-Bahn-Liniennetz im Landkreis Offenbach, die Anpassungen des lokalen Netzes erforderlich machen.

Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 8 (3) hat der Nahverkehrsplan die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Nach Abschnitt 1 § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes sind bauliche und sonstige Anlagen sowie Verkehrsmittel barrierefrei, wenn sie für behinderte Menschen, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Diese rechtskräftigen gesetzlichen Vorgaben haben maßgeblichen Einfluss auf die Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellen (vgl. **Kapitel 3.3.1**) und die Fahrzeugausstattung (vgl. **Kapitel 7.5**).

### 7.2 Netzstruktur

#### 7.2.1 Regionale Schnittstellen

##### ***Regionalbusverkehr***

Nach Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen auf den Strecken Offenbach – Ober-Roden (S 1) und Offenbach – Dietzenbach (S 2) im Dezember 2003 soll die Schiene das Rückgrat der ÖPNV-Bedienung im Landkreis Offenbach bilden. Die auf den zukünftigen S-Bahn-Achsen derzeit noch verkehrenden Regionalbuslinien werden dann als Zubringer- bzw. Verteilerlinien an Systemverknüpfungspunkten („Anschlusssternen“) einen abgestimmten Übergang zu den S-Bahnen bieten. Hintergrund dieser Planung ist die Anforderung aus der volkswirtschaftlichen Bewertung, auf Parallelverkehr zur S-Bahn weitestgehend zu verzichten. Parallelverkehr ist dann gegeben, wenn eine Buslinie räumlich und zeitlich parallel zur Bahn verkehrt, d.h. die gleiche räumliche und zeitliche Erschließungswirkung wie die Bahn aufweist und in der gleichen Zeitlage wie die Bahn in einem Verkehrskorridor verkehrt, sowie darüber hinaus über die gleiche Funktion verfügt. Parallelverkehr besteht nicht, wenn die Buslinien die Feinverteilung (Erschließung) im S-Bahn-Korridor übernehmen<sup>17</sup>. Der S-Bahn-Finanzierungsvertrag verpflichtet daraus folgend die beteiligten Aufgabenträger zur Reduzierung der Betriebsleistung um ca. 1,1 Mio. Nutzwagenkilometer (NWkm) im regionalen Busverkehr. Das unter dieser

---

<sup>17</sup> z.B. Linie 972 zwischen Neu-Isenburg und Darmstadt und Linie 973 zwischen Neu-Isenburg und Langen im S-Bahn-Korridor S 3/S 4

Vorgabe von der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach (KVG) entwickelte und vom Aufsichtsrat beschlossene Busnetz ist im Nahverkehrsplan des Kreises Offenbach<sup>18</sup> umfassend dargestellt.

Auf dem Offenbacher Stadtgebiet entfallen danach die regionalen Buslinien 950, 953, 955 und 956. Für Fahrgäste, deren Fahrtziel sich nicht im fußläufigen Einzugsbereich der S-Bahn-Stationen befindet, bedeutet dies einen zusätzlichen Umsteigevorgang. Dies ist insbesondere für Fahrgäste der Linie 953 mit Fahrtziel im Bereich der südlichen Stadtgebiete (Dietzenbacher Straße, Waldstraße), die abseits des S-Bahn-Korridors liegen, mit einer Erhöhung der Reisezeit verbunden. Die betroffenen Fahrgäste müssten einen Umweg über den Marktplatz oder Offenbach Ost in Kauf nehmen. Die Anbindung der südlichen Stadtgebiete von Offenbach an den S-Bahn-Haltepunkt Bieber wird daher eine zentrale Aufgabe des zukünftigen lokalen Busnetzes sein.

Mit dem Wegfall der Buslinie 953 entfällt die Bedienung der Haltestellen Gasthaus Wildhof, Müllverbrennung und Gasthof Pechhütte durch den regionalen Busverkehr. Um Anschluss über die Inanspruchnahme der künftig entfallenden Haltestellen und die Größenordnung des Quell- und Zielverkehrs in die südlichen Offenbacher Stadtgebiete zu erhalten, wurde eine Fahrgastzählung- und Befragung durchgeführt, deren Ergebnisse im nachfolgenden Kapitel dargestellt sind.

Laut Entwurf des Nahverkehrsplans des Kreises Offenbach ist vorgesehen, die Buslinie 120 auf dem Abschnitt Obertshausen – Heusenstamm – OF Marktplatz aufgrund S-Bahn-paralleler Bedienung einzustellen. Die Linie 119 (Hainhausen – Heusenstamm – Offenbach) wird nach Planung des Kreises nunmehr auch in der NVZ nach Offenbach geführt, ohne jedoch den Bedienungsmangel der entfallenden Linie 120 im Zuge der Waldstraße vollständig zu kompensieren. Es ist geplant, die Linie 119 im Nebenliniennetz (Montags bis Freitags im Spätverkehr, an Samstagen ab 16:00 Uhr und ganztags an Sonn- und Feiertagen) als AST-Bedienung auf dem Teilstück Rembrücken – Heusenstamm – OF-Stadthalle zu beschränken. Bei einem gleichzeitigen Wegfall der Buslinie 120 (Linienabschnitt Heusenstamm – Marktplatz) wird damit zum einen die Bedienung entlang der Waldstraße (Stadthalle bis Marktplatz) zurückgenommen, zum anderen die Haltestelle Hainbachtal zu Betriebszeiten des Nebenliniennetzes nicht mehr bedient.

### **S-Bahn-Verkehr**

Mit der geplanten Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 wird die S-Bahn-Bedienung auf den Linien S 1, S 2 und S 8/ 9<sup>19</sup> wie nachfolgend dargestellt neu strukturiert:

- die S-Bahnlinie S 1 wird über Offenbach Ost hinaus über Obertshausen, Rodgau nach Ober Roden geführt. Das Taktangebot sieht in der HVZ einen 15 Minuten-Takt, in der NVZ einen 30 Minuten-Takt und in der SVZ einen 60 Minuten-Takt vor,

---

<sup>18</sup> Nahverkehrsplan Kreis Offenbach 2003 - 2007, IG Dreieich Bahn/ Nahverkehrsberatung Südwest, Dreieich und Offenbach/M., Dezember 2002

<sup>19</sup> gemäß den Fahrplanentwürfen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), Stand September 2002

- die S-Bahnlinie S 2 wird über Offenbach nach Dietzenbach geführt. Das Taktangebot sieht in der HVZ und NVZ einen 30 Minuten-Takt und in der SVZ einen 60 Minuten-Takt vor,
- die S-Bahnlinie S 22 verkehrt als Verstärkerlinie in der HVZ jeweils 15 Minuten versetzt zur S 2 auf dem Abschnitt Dietzenbach – Offenbach Ost – Offenbach Hauptbahnhof im 30 Minuten-Takt,
- die S-Bahnlinie S 8/ 9 wird aufgrund von betrieblichen Zwangspunkten um 15 Minuten versetzt zur heutigen Fahrplanlage verkehren.

Die lokalen Buslinien der Stadt Offenbach sind an den Verknüpfungspunkten auf das veränderte S-Bahn-Angebot abzustimmen. Dies gilt insbesondere für den Verknüpfungspunkt Marktplatz im Nebenliniennetz (Rendezvous-Technik). Desweiteren sind die neuen S-Bahn-Haltestellen im Offenbacher Stadtgebiet in das lokale Busnetz einzubinden (Haltestelle Bieber, Haltestelle Waldhof).

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzung des S-Bahn-Haltepunktes Offenbach Ulmenstraße bis 2007 nicht zu erwarten ist. Bei den konzeptionellen Überlegungen zum lokalen Busnetz 2007 wird für die an die Ulmenstraße angrenzenden Siedlungsbereiche eine Busbedienung vorgesehen.

#### ***Zusammenfassung der Anforderungen aus dem veränderten Regionalverkehr im Kreis Offenbach:***

- Ausgleich von Bedienungsmängeln durch den Wegfall von Linien im regionalen Busverkehr
- Abstimmung des Basis- und Nebenliniennetzes auf das neue S-Bahn-Angebot 2003
- Anbindung neuer S-Bahn-Haltepunkte
- Anschlusssicherung an Verknüpfungspunkten (im Sinne eines Integralen Taktfahrplans)

## **7.2.2 Ergebnisse von Fahrgasterhebungen**

### **7.2.2.1 Zählung und Befragung Buslinie 953**

Im Rahmen des regionalen Buskonzeptes für den Kreis Offenbach ist vorgesehen, mit Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen die Verbindung zwischen der Stadt Offenbach und dem angrenzenden Kreisgebiet Offenbach (Heusenstamm/ Dietzenbach) durch die bestehende Buslinie 953 einzustellen. Dies hat zur Folge, dass aus den südlichen Siedlungsbereichen der Stadt Offenbach (entlang der Dietzenbacher Straße, E.-v.-Rochow-Straße und Waldstraße) das nördliche Kreisgebiet zukünftig nur noch mit der S-Bahn erreicht werden kann, wozu ein Umsteigevorgang erforderlich wird. Daneben werden die Haltestellen Gasthaus Wildhof, Müllverbrennung und Gasthof Pechhütte nicht mehr im regionalen Busverkehr bedient.

Der Arbeitskreis zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Offenbach hat daher angeregt, auf der Buslinie 953 eine Fahrgasterhebung (Zählung und Befragung) durchführen zu lassen, um die o.g. Nachteile durch den Wegfall Buslinie 953 bei Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen auch vor dem Hintergrund der zugehörigen Fahrgastnachfrage beurteilen zu können<sup>20</sup>.

Die Ergebnisse der Zählung und Befragung vom 23.04.2002 sind nachfolgend in **Tabelle 7-1** und **Tabelle 7-2** zusammenfassend dargestellt.

Buslinie 953		Fahrtende											Summe Quellverkehr
		Of Gasthaus Wildhof	- Müllverbrennung	- Gasthof Pechhütte	- Anne-Frank-Schule	- Offenbach Post	- Friedrichsring	- Bahnüberführung Waldstr.	- Marktplatz	- Rathaus	- Kaiserstraße	- Hauptbahnhof	
Fahrtrichtung Offenbach (stadteinwärts)	Dietzenbach	1	1	3	25	52	35	60	465	41	33	32	<b>748</b>
	Heusenstamm (übrige Haltestellen)	1		21	11	14	16	12	162	19	12	20	<b>288</b>
	- Bastenwald					7	2		67	6		8	<b>90</b>
	- Alte Linde			2	1	3	5		40	3	3	8	<b>65</b>
	Of Gasthaus Wildhof					1	3		5	1			<b>10</b>
	- Müllverbrennung						1						<b>1</b>
	- Gasthof Pechhütte					1		1	9	1	1		<b>13</b>
<b>Summe Zielverkehr</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>26</b>	<b>37</b>	<b>78</b>	<b>62</b>	<b>73</b>	<b>748</b>	<b>71</b>	<b>49</b>	<b>68</b>	<b>1.215</b>

**Tabelle 7-1:** Fahrgastnachfrage Buslinie 953 im April 2002 (stadteinwärts)  
[Fahrgäste pro Tag]

<sup>20</sup> Zählung und Befragung Buslinie 953 (April 2002), Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH, Frankfurt im Juni 2002

Buslinie 953		Fahrtende								Summe Quellverkehr
		Of Rathaus	- Gasthof Pechhütte	- Müllverbrennung	- Gasthaus Wildhof	Heusenstamm Bastenwald	- Alte Linde	Heusenstamm (übrige Haltestellen)	Dietzenbach	
Fahrtrichtung Dietzenbach (stadtauswärts)										
Fahrtbeginn	Of Hauptbahnhof	3				11	2	28	76	120
	- Kaiserstraße		2			2		7	47	58
	- Rathaus		1			19	3	28	70	121
	- Marktplatz		28			64	34	156	407	689
	- Bahnüberführung Waldstr.			1		5	2	30	43	81
	- Friedrichsring		16	1		1	7	4	60	89
	- Offenbach Post					5	3	23	61	92
	- Anne-Frank-Schule				2	1		6	11	20
	- Gasthof Pechhütte					1	8	1	5	15
<b>Summe Zielverkehr</b>		<b>3</b>	<b>47</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>109</b>	<b>59</b>	<b>283</b>	<b>780</b>	<b>1.285</b>

**Tabelle 7-2:** Fahrgastnachfrage Buslinie 953 im April 2002 (stadtauswärts)  
[Fahrgäste pro Tag]

Die Ergebnisse der Zählung und Befragung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Querschnittsbelastung der Linie 953 zwischen Heusenstamm und der Stadt Offenbach beträgt 2.500 Fahrgäste je Werktag,
- 70% der Fahrgäste im Querschnitt (1.780 von 2.500 Fahrgästen) legen Direktfahrten zurück, d.h. sie steigen weder zu Fahrtbeginn aus einer anderen Linie zu noch bei Fahrtende in eine andere Linie um, die Direktfahrten sind zum größten Teil (950 Fahrten) auf die Haltestelle Marktplatz bezogen,
- 400 von 720 Umsteigern steigen aus dem lokalen Busnetz bzw. in das lokale Busnetz der Stadt Offenbach um,
- Für die Umsteiger mit Quelle bzw. Ziel im Offenbacher Stadtgebiet sind nach Einstellung der Linie 953 in der Summe keine Reisezeitverschlechterungen zu erwarten. Für Umsteiger mit Quelle bzw. Ziel im südlichen Stadtgebiet von Offenbach sollte jedoch eine Busanbindung am Bahnhof Bieber eingerichtet werden, um Reisezeitverlängerungen gering zu halten,
- Die Haltestellen Müllverbrennung und Gasthaus Wildhof weisen eine äußerst geringe Inanspruchnahme auf (Müllverbrennung: 4, Gasthaus Wildhof: 14 Ein- und Aussteiger). Für die Haltestelle Gasthof Pechhütte (101 Ein- und Aussteiger) sollte hingegen eine Einbeziehung in das lokale Busnetz der Stadt Offenbach geprüft werden.

### 7.2.2.2 Ein- und Aussteigerzählung Hainbachtal

Mit der Neustrukturierung des regionalen Busnetzes im Kreis Offenbach wird die Haltestelle Hainbachtal zu den Betriebszeiten des Nebenliniennetzes (Montags bis Freitags im Spätverkehr, an Samstagen ab 16:00 Uhr und ganztags an Sonn- und Feiertagen) nicht mehr durch die Linien 119 und 120 bedient. Bezogen auf das Stadtgebiet Offenbach verkehrt die Linie 119 zu dieser Zeit nur noch als AST zwischen Heusenstamm und Offenbach-Stadthalle.

Im Januar und Februar 1999 wurde eine Zählung und Befragung auf den Buslinien 119, 120 und 120N durchgeführt<sup>21</sup>. Entsprechend der Ein- und Aussteigerzählung sind an der Haltestelle Hainbachtal werktags (Mo - Fr) 150 und am Samstag 20 Fahrgäste pro Tag ein- bzw. ausgestiegen. Am Sonntag war keine Fahrgastnachfrage vorhanden. Dieses Ergebnis ist jedoch nicht als repräsentativ zu werten, wenn an diesem Sonntag keine Veranstaltungen stattgefunden haben. Die Ein- und Aussteiger hatten mehrheitlich Quelle und Ziel im Stadtgebiet Offenbach (vgl. **Tabelle 7-3** und **Tabelle 7-4**).

<b>Ein - und Aussteiger Hainbachtal Fahrtrichtung Heusenstamm (stadtauswärts)</b>					
Linie	Tag	Einsteiger		Aussteiger	
		pro Tag	Fahrtziel	pro Tag	Fahrtquelle
119	Mo-Fr	0		11	Offenbach
120	Mo-Fr	4	Heusenstamm	62	Offenbach
		4	Obertshausen		
		1	Lämmerspiel		
		2	Mühlheim		
120	Sa	0		17	Offenbach
120	So	0		0	
<b>Montag - Freitag</b>		<b>11</b>		<b>73</b>	<b>Offenbach</b>
<b>Samstag</b>		<b>0</b>		<b>17</b>	<b>Offenbach</b>
<b>Sonntag</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	

Quelle: Zählung und Befragung auf den Buslinien 120, 120N und 119, BPI, Juli 1999

**Tabelle 7-3:** Ein- und Aussteiger Hainbachtal (stadtauswärts)

<sup>21</sup> Fahrgastzählung und Befragung auf den Linien 120, 120N und 119, BPI, Juli 1999

<b>Ein- und Aussteiger Hainbachtal Fahrtrichtung Offenbach (stadteinwärts)</b>					
Linie	Tag	Einsteiger		Aussteiger	
		pro Tag	Fahrtziel	pro Tag	Fahrtquelle
119	Mo-Fr	4	Offenbach	1	Heusenstamm
120	Mo-Fr	57	Offenbach	1	Heusenstamm
				3	Obertshausen
120	Sa	3	Offenbach	0	
120	So	0		0	
<b>Montag - Freitag</b>		<b>61</b>	<b>Offenbach</b>	<b>5</b>	
<b>Samstag</b>		<b>3</b>	<b>Offenbach</b>	<b>0</b>	
<b>Sonntag</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	

Quelle: Zählung und Befragung auf den Buslinien 120, 120N und 119, BPI, Juli 1999

**Tabelle 7-4:** Ein- und Aussteiger Hainbachtal (stadteinwärts)

Nach Auskunft der Arbeiterwohlfahrt (AWO) und der Werkstätten Hainbachtal ist die Bedienung der Haltestelle Hainbachtal nicht nur an Werktagen Montag bis Freitag für die Mitarbeiter von besonderer Bedeutung, sondern auch an Samstagen und Sonntagen für die Senioren, die am Wochenende die angebotenen Senioren-Veranstaltungen besuchen möchten. Im Arbeitskreis zum Nahverkehrsplan wurde daher die Anregung vorgetragen, die Bedienung des Hainbachtals in den Abendstunden und insbesondere an Samstagen und Sonn- und Feiertagen zumindest durch ein Anruf-Sammel-Taxi (AST) zu gewährleisten. Es wurde angeregt, die Akzeptanz von Anruf-Sammel-Taxi durch Marketing-Aktionen (z.B. Flyer) zu fördern. Der Einsatz von AST bietet darüber hinaus die Möglichkeit, das Gelände der AWO während des AST-Betriebszeitraumes direkt anzufahren.

### 7.3 Räumliche Erschließung

Erschließungsdefizite in bestehenden Siedlungsgebieten der Stadt Offenbach sind zu beheben. Dies betrifft insbesondere die Bereiche

- Bürgel Nord (Brandenburger Straße),
- Bieber Nord (Bahnhof-Ostseite).

Nachstehende Stadterweiterungsgebiete sind im Rahmen der Angebotskonzeption in bestehende bzw. neue Linienführungen einzubinden:

- Bieber Nord (Bahnhof-Ostseite)
- Kaiserlei Süd
- Bürgel (Neuer Mainzer Ring)
- Waldheim Süd (MAN Südwerk)
- Hafengebiet (Mainviertel)



Die Anbindung bislang nicht erschlossener Infrastruktureinrichtungen der Stadt Offenbach ist zu prüfen (vgl. **Kapitel 6.1.2**).

## 7.4 Transparenz

Das Liniennetz der Stadt Offenbach wurde 1996 umgestaltet. Erfahrungsgemäß ist nach durchgreifenden Änderungen stets eine gewisse „Eingewöhnungszeit“ der Fahrgäste erforderlich. Angebotsveränderungen sind insbesondere dann schwer vermittelbar, wenn dabei gewohnte und „altbewährte“ Strukturen aufgegeben bzw. angepasst werden. Um die Begreifbarkeit des Netzes in der heute gewohnten Form für die bisherigen Fahrgäste zu erhalten, und eine „Umgewöhnungszeit“ auf ein Minimum zu reduzieren, soll im Rahmen der Angebotskonzeption die vorhandene Netzstruktur möglichst wenig verändert werden. Daher sollten Linienwege und Liniennummerierung sowie die Lage von Haltestellen möglichst nicht verändert werden. Eine Selbstverständlichkeit ist die Beibehaltung einer gleichen Liniennummerierung im Basis- und Nebenliniennetz. Eine weitestgehende Beibehaltung der vorhandenen Netzstruktur wird dabei auch in Hinblick auf eine mögliche Reduzierung von Investitionskosten für ortsfeste Anlagen des ÖPNV angestrebt. Die Beibehaltung der vorhandenen Liniennummerierung hat zudem den Vorteil, dass keine Folgekosten für die signaltechnische Anpassung von Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Beschleunigungsprogrammen erforderlich werden.

## 7.5 Fahrzeugausstattung

Der RMV hat finanzierbare und funktionale Mindeststandards für den Buspersonennahverkehr (BPNV) entwickelt. Mit der Einführung von Mindeststandards für Busse im ÖPNV soll im Wettbewerb erreicht werden, dass weitgehend funktional einheitliche Fahrzeuge sowohl im lokalen als auch im regionalen Busverkehr eingesetzt werden. Insbesondere die Ausschreibung gemeinsamer Linienbündel mit lokalen und regionalen Buslinien (vgl. **Kapitel 10**) macht die Festlegung verbundeinheitlicher Mindeststandards für Busse zwingend notwendig. Die verbundeinheitlichen Qualitätsvorgaben sind als mittelfristige Planungsvorgabe für die Verkehrsunternehmen und zur Wahrung gleicher Wettbewerbschancen im Falle von Ausschreibungen unabdingbar. Sie dienen insbesondere der Sicherung gleicher Bedienungsqualitäten und sind deshalb im Rahmen von Nahverkehrsplänen aufzunehmen.

Für die Angebotsqualität ist neben einer räumlich und zeitlich attraktiven ÖPNV-Bedienung auch die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge von besonderer Bedeutung. Dabei ist nach § 8 (3) des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und § 10 (5) des Hessischen ÖPNV-Landesgesetzes die Nutzbarkeit der Verkehrsmittel und -systeme auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu gewährleisten. Darüber hinaus sollen die Fahrzeuge über eine Kommunikationstechnik verfügen, die u.a. folgende Funkverbindungen ermöglichen sollte:

- zwischen Fahrzeug und Betriebsleitstelle (Steuerung der dynamischen Fahrgastinformation DFI),
- zwischen Verkehrsunternehmen (insbesondere an den Schnittstellen von Linienbündeln) und
- Ansteuerung von Lichtsignalanlagen (zur Freischaltung von Busschleusen, Grünzeitverlängerungen oder Bedarfsphasen).

Die verbundeinheitlichen Mindeststandards sind in **Anhang 7-1** dokumentiert.

## 7.6 Tarif

Mit dem Start des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) im Mai 1995 wurde das RMV-Tarifvertragswerk eingeführt. Die Stadt Offenbach ist gemeinsam mit den Städten Heusenstamm, Obertshausen und Mühlheim dem Tarifgebiet 3601 zugeordnet. Dieses A1-Tarifgebiet ist mit der Preisstufe 2 belegt, so dass im Stadtverkehr von Offenbach nicht die günstigere Preisstufe 1 Gültigkeit hat.

Eine Einführung günstigerer Tarife im Stadtverkehr von Offenbach, wie bereits im Nahverkehrsplan der Stadt Offenbach von 1997 als Zielsetzung festgehalten, wird auch weiterhin von der Stadt Offenbach angestrebt. In diesem Zusammenhang sind erheblich verbilligte „City-Tickets“ oder der Kurzstreckentarif für Einzelfahrten denkbar. Die Stadt Mühlheim hat beispielsweise für ihren Stadtverkehr mit dem RMV eine Sondervereinbarung getroffen, wonach für Einzelfahrten innerhalb des Stadtgebietes Mühlheim der Kurzstreckentarif gilt.

## **8 Angebotskonzeption**

### **8.1 Abgestuftes Angebotskonzept 2003 – 2007**

Aufbauend auf der Mängelanalyse und dem Anforderungsprofil für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird ein dreistufiges Angebotskonzept für das lokale Busnetz der Stadt Offenbach für die Zeithorizonte 2003, 2005 und 2007 entwickelt. Zielsetzung des zeitlich abgestuften Angebotskonzeptes ist es

- kurzfristig auf die veränderten Rahmenbedingungen mit Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen reagieren zu können, insbesondere durch die Abstimmung des lokalen Busverkehrs auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahnen an den Verknüpfungspunkten (die lokalen Buslinien übernehmen dabei vordringlich Zubringer- bzw. Verteilerfunktion) und
- mittelfristig auch stufenweise die wachsende Stadtentwicklung in Offenbach bis 2007 berücksichtigen zu können.

Die 1. Stufe (ab Dezember 2003) ist an die zwischenzeitlich in Betrieb gegangenen Rodgau S-Bahnen gekoppelt. Die Festlegung der darauf folgenden Zeithorizonte ist das Ergebnis einer Abschätzung. Die Liniennetze können je nach vorhandener Infrastruktur gegebenenfalls auch früher umgesetzt werden. Sofern sich Maßnahmen gegenseitig bedingen, also zeitlich aufeinander abgestimmt umgesetzt werden müssen, ist dies vermerkt.

In Abhängigkeit der Umsetzung veränderter Linienführungen oder neuer Linienwege sind gegebenenfalls infrastrukturelle Voraussetzungen für den Busbetrieb zu schaffen. Dies sind neben der Einrichtung von neuen Bushaltestellen insbesondere auch der Umbau oder Ausbau von Verkehrsanlagen im innerstädtischen Straßennetz.



Die Entwicklung und Abstimmung des abgestuften Angebotskonzeptes erfolgte bereits im Jahr 2002 und wurde im Mai 2003 aktualisiert. Mit dem Fahrplanwechsel 2003/2004 am 15. Dezember 2003 sind die S-Bahnen S 1 nach Ober-Roden und S 2 nach Dietzenbach sowie das neu geordnete lokale und regionale Busliniennetz in Betrieb gegangen. Die eingeführten Neuerungen und Änderungen im Busverkehr weichen punktuell von den Angebotskonzepten des NVP Kreis Offenbach (Dezember 2002) und des NVP Stadt Offenbach (Entwurf vom Oktober 2003) ab. Nachfolgend wird das abgestufte Angebotskonzept (Stand Mai 2003) für das lokale Busnetz der Stadt Offenbach beschrieben und auf Unterschiede zwischen der Planung und dem aktuellen Fahrplan 2003/2004 eingegangen.







### **8.2 Angebotskonzeption 1. Stufe (ab Dezember 2003)**



#### **8.2.1 Liniennetz und Bedienungsangebot 2003**

Die Umsetzung der ersten Stufe der Angebotskonzeption ist an die Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen mit der begleitenden Neuordnung des regionalen Busverkehrs gekoppelt, die zum Fahrplanwechsel 2003/2004 am 15. Dezember 2003 erfolgt ist (vgl. **Abbildung 8-1** und **Abbildung 8-2**).

Mit der Umsetzung der ersten Stufe der Angebotskonzeption sind folgende Änderungen im lokalen Busnetz der Stadt Offenbach erfolgt (vgl. **Bild 8-1**):

Basisliniennetz		
Linie	Takt [min]	Linienverlauf
 <b>101</b>	10 ( 5 )	Biebernseeweg/ Schloßpark - Bürgel - Marktplatz - Flurstraße/ <b>Markwaldstr. (Waldhof Bf)</b> <sup>1)</sup>
 <b>102</b>	15	Stadtgrenze - Kaiserlei - Nordend - Hbf - Ost - <b>Waldhof Bf</b> - Waldhof Industriegebiet
<b>103</b>	30	Ffm Prüfling - Kaiserlei - Nordend - Marktplatz - Ost - Borsigstraße
 <b>104</b>	15	<b>Bieber S-Bahn (Westseite) - Tempelsee - Lauterborngebiet - Marktplatz</b>
<b>105</b>	15	Stadtgrenze - Marktplatz - Hbf - Rosenhöhe
<b>106</b>	15	Buchrainweiher - Hbf - Marktplatz - Ost - Buchhügel
<b>107</b>	30	Kaiserlei - Lauterborngebiet - Ost - Bürgel - Rumpenheim - Borsigstraße
 <b>119</b>	30	Hainhausen - Heusenstamm - Marktplatz <sup>2)</sup>
 <b>120</b>	30	<b>Obertshausen Bf</b> - Mühlheim Bf - Ost - Marktplatz - Nordend - Kaiserlei

Nebenliniennetz		
Linie	Takt [min]	Linienverlauf
 <b>101 N</b>	30	Biebernseeweg - Bürgel - Marktplatz - Tempelsee - Bieber - <b>Markwaldstr. (Waldhof Bf)</b> <sup>1)</sup>
 <b>102 N</b>	30	Kaiserlei - Nordend - Hbf - Ost - <b>Waldhof Bf</b> - Markwaldstr./ Waldhof Industriegebiet
 <b>103 N</b>	30	Ffm Prüfling/ Kaiserlei - Nordend - Marktplatz - Ost - Borsigstraße/ <b>Mühlheim Bf</b> <sup>3)</sup>
 <b>104 N</b>	30	<b>Bieber S-Bahn (Westseite) - Tempelsee - Lauterborngebiet - Marktplatz</b>
<b>105 N</b>	30	Stadtgrenze - Marktplatz - Hbf - Rosenhöhe
<b>106 N</b>	30	Buchrainweiher - Hbf - Marktplatz - Ost - Buchhügel
 <b>119 N</b>	60 (AST)	Hainhausen - Heusenstamm - <b>Stadhalle</b> <sup>2)</sup>
 <b>120 N</b>		<sup>4)</sup>

Legende:  Linienwegänderung oder neue Linie  keine weiteren Änderungen

<sup>1)</sup> Der aktuelle Fahrplan 2003/2004 sieht keine Bedienung der S-Bahn-Station Waldhof vor, d.h. die Haltestelle Markwaldstraße ist wie bisher Start- bzw. Endpunkt der Linie 101. Im Rahmen der Angebotskonzeption des NVP Stadt Offenbach war dagegen in der HVZ ein 10 Minuten-Takt bis Waldhof Bf, in der NVZ ein 10 Minuten-Takt alternierend bis Flurstraße/ Waldhof Bf vorgesehen.

<sup>2)</sup> entsprechend Fahrplan 2003/2004

Mo - Fr : 30 Minuten-Takt bis 21:00 Uhr; im Spätverkehr AST OF-38 (60 Minuten-Takt)

Sa : 30 Minuten-Takt von 08:00 Uhr bis 16:00 Uhr, danach AST OF-38 (60 Minuten-Takt)

So : AST OF-38 (60 Minuten-Takt)

<sup>3)</sup> Abschnitt Kaiserlei - Borsigstr. im 30 Minuten-Takt, Abschnitt Prüfling - Mühlheim Bf im 60 Minuten-Takt

<sup>4)</sup> Linie 120 N entfällt nach dem aktuellen Fahrplan 2003/2004

**Bild 8-1:** Angebotskonzeption 1. Stufe (ab Dezember 2003)

### **Linie 101/ 101N**

Ziel der Angebotsplanung (Stand Mai 2003) war es, die Linie 101 über die S-Bahn-Station Waldhof zur Otto-Scheugenpflug-Straße zu führen (Wendemöglichkeit über Heinrich-Krumm-Straße). Nach dem aktuellen Fahrplan 2003/2004 wird der derzeitige Start- bzw. Endpunkt Markwaldstraße jedoch beibehalten. Dadurch wird die Verknüpfung mit der S-Bahn S 1 in und aus Richtung Ober-Roden an der S-Bahn-Station Waldhof aufgegeben, die insbesondere für die Siedlungsbereiche entlang der Bremer Straße sinnvoll erscheint. Das Gesamtverkehrsaufkommen im MIV und ÖPNV dieses Siedlungsbereiches ist vor allem auf Ziele innerhalb Offenbachs (etwa 70 %), Ziele in Frankfurt (etwa 9 %) und Ziele im Landkreis Offenbach (13 %) ausgerichtet. Die Verkehrsnachfrage im MIV und ÖPNV in den Relationen mit Zielen entlang des Verkehrskorridors der S-Bahn S 1 liegt aber bei nur etwa 3 % des Gesamtverkehrsaufkommens. Angesichts der geringen Verkehrsnachfrage aus dem Siedlungsbereich entlang der Bremer Straße nach Obertshausen/Rodgau/Rödermark sind längere Zu- und Abgangswege zur S-Bahn-Station Bieber durchaus gerechtfertigt.

Durch die Verkürzung der Linie 101 (Beibehaltung des bisherigen Start- bzw. Endpunktes Markwaldstraße) läßt sich zwar im Betrieb ein Fahrzeug einsparen, aber an den beiden Start- und Endpunkten stehen nur noch minimale Wende- bzw. Pufferzeiten zur Verfügung. Im laufenden Betrieb ist daher die Pünktlichkeit der Linie 101 auch unter Voraussetzung der kurzen Wende- bzw. Pufferzeiten zu gewährleisten.

Im Basisliniennetz wird der heutige 15 Minuten-Takt auf einen durchgehenden 10 Minuten-Takt verdichtet. In der NVZ wird der Abschnitt Flurstraße – Markwaldstraße dabei auf einen 20 Minuten-Takt reduziert. Die alternierende Bedienung der Linienäste in Bürgel (Biebernseeweg/ Schloßpark) wird beibehalten. In der HVZ wird der 10 Minuten-Takt zwischen Rumpenheim und Marktplatz durch weitere Fahrten im 10 Minuten-Takt zum 5 Minuten-Takt verdichtet.

Im Nebenliniennetz wird der 30 Minuten-Takt beibehalten und die Linie auf die geänderten An- und Abfahrtszeiten der S 8/ 9 am Marktplatz ausgerichtet.

### **Linie 102/ 102N**

Die Linie 102/ 102N bedient nach Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen die S-Bahn-Station Waldhof und beginnt bzw. endet an der Haltestelle Waldhof Industriegebiet (bisheriger Linienvverlauf bis Obertshausen).

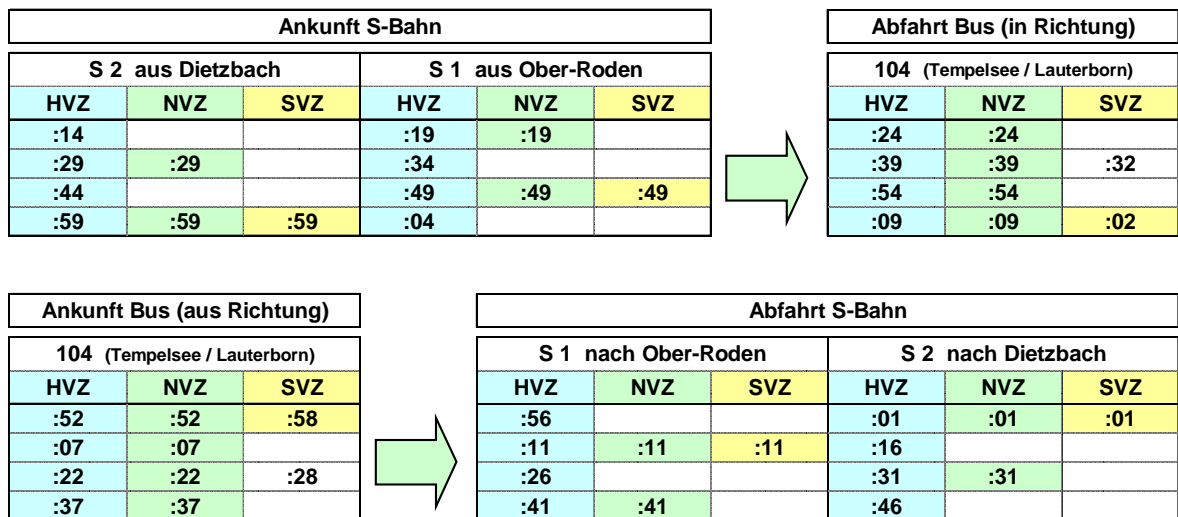
### **Linie 103N**

Die Linie 103N zwischen Kaiserlei und Borsigstraße wird auf einen 30 Minuten-Takt verdichtet. Die Weiterführung nach Frankfurt-Prüfling bzw. zum Bahnhof Mühlheim erfolgt jeweils alternierend im 60 Minuten-Takt (vgl. Linie 120N).

### Linie 104/ 104N

Die Linie 104 verkehrt im Basis- und Nebenliniennetz zwischen Marktplatz und Bieber Bahnhof<sup>22</sup> und wird durch Taktverdichtung auf einen 15 Minuten-Takt angebotsseitig aufgewertet. Für die südlichen Offenbacher Stadtgebiete wird damit eine Anbindung an die S-Bahn sowohl über Marktplatz als auch über Bieber Bahnhof realisiert. Damit wird die entfallende Direktverbindung der Linie 953 in den Landkreis Offenbach bestmöglich kompensiert.

Die vorgeschlagene Abstimmung der Buslinie 104 auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahnlinien S 1 und S 2 am Verknüpfungspunkt Bahnhof Bieber ist in **Bild 8-2** dargestellt:



**Bild 8-2:** Systemverknüpfung Bus – S-Bahn am Bahnhof Bieber (Westseite)

### Linie 107

Der in Hin- und Rückrichtung unterschiedliche Linienweg im Bereich des Kaiserlei-Kreisels wird zugunsten einer in beiden Richtungen einheitlichen Linienführung vereinfacht. Dafür ist am Knotenpunkt Goethering/ Strahlenberger Straße für in südliche Richtung fahrende Busse das Geradeausfahren in den August-Bebel-Ring zu ermöglichen. Die Haltestelle Kaiserleistraße kann dadurch von der Linie 107 in beiden Richtungen bedient werden, die Haltestelle Strahlenbergerstraße/ Omega-Haus (heute Bedienung in Fahrtrichtung Mühlheim) wird nicht mehr angefahren (zum Fahrplanwechsel 2003/2004 nicht umgesetzt).

<sup>22</sup> Der Linienabschnitt Marktplatz – Lohwald war unabhängig von den Planungen zum Nahverkehrsplan wegen geringer Fahrgastnachfrage von der OVB zur Fahrplanperiode 2003 eingestellt worden. Der Stadtteil Lohwald wurde zwischenzeitlich abgerissen und entsteht neu als Waldheim Süd.

### **Linie 119**

Entsprechend dem regionalen Buskonzept im Kreis Offenbach verkehrt diese Linie auf dem bisherigen Linienweg mit verdichtetem Angebot und Anschluss an die S-Bahn in Heusenstamm und Hainhausen. Die Bedienung des Abschnitts Heusenstamm – Offenbach Marktplatz wird damit vom heutigen Angebot während der Hauptverkehrszeiten auf den gesamten Betriebszeitraum ausgeweitet. Die Verdichtung der Linie 119 auf diesem Abschnitt erfolgt einhergehend mit der Einstellung der Linie 120 auf dem Abschnitt Obertshausen – Heusenstamm – Offenbach. Durch eine Linienführung mit besserer Flächenabdeckung in Heusenstamm soll die Linie 119 zukünftig Stadtbusfunktion in Heusenstamm übernehmen. In der Schwachverkehrszeit (abends) ist entsprechend dem Nahverkehrsplan Kreis Offenbach eine Bedienung des Linienabschnittes Hainhausen – Rembrücken – Heusenstamm im 60 Minuten Takt vorgesehen sowie eine AST-Bedienung auf dem Abschnitt Heusenstamm – Offenbach-Stadthalle.

### **Linie 120/ 120N**

Im Rahmen der Neuordnung des Regionalverkehrs im Landkreis Offenbach mit Inbetriebnahme der Rodgau-S-Bahnen wird die Linie 120 auf den Abschnitt Obertshausen – Offenbach Marktplatz – Deutscher Wetterdienst beschränkt. Die Bedienungsqualität der Linie wird beibehalten, mit betrieblichem Zwangspunkt der regionalen Anschlussbindung im Anschlussstern Obertshausen. Die Linienführung in Mühlheim wird nach Auskunft der Stadt Mühlheim unverändert beibehalten werden.

Im Rahmen der Angebotsplanung im Nebenliniennetz wurde folgende Problematik mit der KVG Offenbach diskutiert. Insbesondere in der Schwachverkehrszeit (abends) würde sich die Anschlussbindung in Obertshausen nachteilig auf die Anschlusssituation der Linie 120N auf Offenbacher Stadtgebiet auswirken, da die Linie zwangsläufig ohne Anschluss an die S-Bahnen in Offenbach „ins Leere“ laufen würde und sich zeitlich ungünstig mit anderen lokalen Buslinien überlagern würde. Im Nebenliniennetz erfüllt die Linie 120N in Überlagerung mit der Linie 103N (beide im 60 Minuten-Takt) jedoch wichtige verkehrliche Aufgaben im S-Bahn-Zubringerverkehr. Mit der KVG Offenbach wurde im Rahmen der Angebotskonzeption zum NVP Kreis Offenbach eine Brechung der Linie 120N in Mühlheim abgestimmt, so dass auf dem Abschnitt Mühlheim – Offenbach zumindest im Nebenliniennetz eine zeitliche Ergänzung der Linien 103N und 120N mit Einbindung in den Taktknoten am Marktplatz angeboten werden kann. Entgegen dem Zielkonzept des Nahverkehrsplans Kreis Offenbach sieht die aktuelle Umsetzungsplanung zur Neuordnung des regionalen Busnetzes mit Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen eine Betriebseinstellung der Linie 120N vor, so dass der Korridor Obertshausen – Hausen – Lämmerspiel – Mühlheim in der Schwachverkehrszeit nicht mehr durchgehend bedient würde. Die Auswirkungen bzw. Reaktionen auf den Wegfall der Linie 120N sollten nach Einführung des neu strukturierten regionalen Busnetzes im Dezember 2003 beobachtet und beurteilt werden, um bei Bedarf die Option zur Wiedereinführung der Linie 120N prüfen bzw. bewerten zu können.

In der Offenbacher Innenstadt ist geplant, die Linie 120 (ebenso die auf gleichem Abschnitt verkehrende Linie 103) vom Wilhelmsplatz kommend in Fahrtrichtung Ost von der Bieberer Straße geradeaus direkt in die Mathildenstraße zu führen (bisherige Führung über Bieberer Straße – Großer Biergrund – Berliner Straße). Dazu ist eine Umgestaltung des Knotens Bieberer Straße/ Karlstraße/ Mathildenstraße und eine Aufhebung der Ein-

bahnstraßenregelung im westlichen Abschnitt der Bieberer Straße erforderlich (zum Fahrplanwechsel 2003/2004 nicht umgesetzt). Durch diese Maßnahme lassen sich zur Hauptverkehrszeit auftretende Staus am Knotenpunkt Großer Biergrund/ Berliner Straße umgehen. Dies kann zu einer verbesserten Pünktlichkeit der Busse beitragen.

## 8.2.2 Infrastrukturelle Voraussetzungen für das Liniennetz 2003

Entwicklung / Maßnahme	Infrastrukturelle Voraussetzung	Linie
Anbindung S-Bahn-Haltepunkt Waldhof	Einrichtung neuer Bus-Haltestelle Waldhof S-Bahn	102
Anbindung S-Bahn-Haltepunkt Bieber	Einrichtung neuer Bus-Haltestelle Bieber S-Bahn	104
neue (vereinfachte) Linienführung Kaiserlei	Durchstich Goethering - August-Bebel-Ring	107
neue (vereinfachte) Linienführung Wilhelmsplatz	Durchstich Wilhelmsplatz zur Karlstraße	103, 120

**Tabelle 8-1:** Infrastrukturelle Voraussetzungen für das Liniennetz ab Dezember 2003 (1. Stufe)

## 8.3 Angebotskonzeption 2. Stufe (Zeithorizont 2005)

### 8.3.1 Liniennetz und Bedienungsangebot 2005

Für die Angebotsplanung 2005 wird die Bebauung der Entwicklungsflächen Kaiserlei Süd (B-Plan 609) als weitestgehend abgeschlossen vorausgesetzt. Des Weiteren wird die Baugebietsentwicklung im Zuge des Neuen Mainzer Rings in Bürgel (B-Plan 580 B) sowie das Neubaugebiet am Buchhügel (B-Plan 502 B) berücksichtigt. Aufbauend auf der Angebotskonzeption 2003 (1. Stufe) sind nachstehende Änderungen im lokalen Busnetz der Stadt Offenbach vorgesehen (vgl. **Bild 8-3**, **Abbildung 8-3** und **Abbildung 8-4**).











#### **Linie 102/ 102N**








Die Linie 102/ 102N wird ab der Haltestelle „Deutscher Wetterdienst“ auf direktem Weg in das Stadterweiterungsgebiet Kaiserlei Süd geführt, das mit zwei neuen Haltestellen erschlossen wird. An der Endhaltestelle bestehen Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn (S 1, S 2, S 8/ 9). Das Bedienungsangebot wird unverändert beibehalten. Infrastrukturelle Voraussetzung zur Umsetzung der Änderungen ist das ausgebaute Straßennetz für die straßenseitige Erschließung von Kaiserlei Süd einschließlich der Buswendeschleife.



#### **Linie 103N**

Mit Einrichtung der neuen Linie 108 (siehe unten) kann die umwegige und zeitlich unattraktive Führung der Linie 103 im Nebenliniennetz über Lichtenplattenweg und Landgrafening zugunsten der direkten Führung über die Bieberer Straße geändert werden. Der Linienweg entspricht damit der Linienführung im Basisliniennetz.



Basisliniennetz		
Linie	Takt [min]	Linienverlauf (Veränderungen gegenüber 2003)
 101	10 ( 5 )	Biebernseeweg/ Schloßpark - Bürgel - Marktplatz - Flurstraße/ Markwaldstr. (Waldhof Bf)
 102	15	<b>Kaiserlei Süd</b> - Nordend - Hbf - Ost - Waldhof Bf - Waldhof Industriegebiet
 103	30	Ffm Prüfling - Kaiserlei - Nordend - Marktplatz - Ost - Borsigstraße
 104	15	Bieber S-Bahn (Westseite) - Tempelsee - Lauterbornggebiet - Marktplatz
 105	15	<b>Kaiserlei Süd</b> - Stadtgrenze - Marktplatz - Hbf - Rosenhöhe
 106	15	Buchrainweiher - Hbf - Marktplatz - Ost - Buchhügel <sup>1)</sup> - <b>Städtisches Altenheim</b>
 107	30	Kaiserlei Süd - Lauterbornggebiet - Ost - Bürgel - <b>Hans-Böckler-Siedlung</b>
 108	15 ( 30 )	<b>Marktplatz - Städtisches Altenheim <sup>2)</sup> - Ost - Bürgel - Schloßpark/ Borsigstraße</b>
 119	30	Hainhausen - Heusenstamm - Marktplatz
 120	30	Obertshausen Bf - Mühlheim Bf - Ost - Marktplatz - Nordend - <b>Kaiserlei Süd</b>

Nebenliniennetz		
Linie	Takt [min]	Linienverlauf (Veränderungen gegenüber 2003)
 101 N	30	Biebernseeweg - Bürgel - Marktplatz - Tempelsee - Bieber - Markwaldstr. (Waldhof Bf)
 102 N	30	<b>Kaiserlei Süd</b> - Nordend - Hbf - Ost - Waldhof Bf - Markwaldstr./ Waldhof Industriegebiet
 103 N	30	Ffm Prüfling/ Kaiserlei - Nordend - Marktplatz - Ost - Borsigstraße/ Mühlheim Bf
 104 N	30	Bieber S-Bahn (Westseite) - Tempelsee - Lauterbornggebiet - Marktplatz
 105 N	30	Stadtgrenze - Marktplatz - Hbf - Rosenhöhe
 106 N	30	Buchrainweiher - Hbf - Marktplatz - Ost - Buchhügel <sup>1)</sup> - <b>Städtisches Altenheim</b>
 108 N	30 ( 60 )	<b>Marktplatz - Städtisches Altenheim <sup>2)</sup> - Ost - Bürgel - Hans-Böckler-Siedlung</b>
119 N	60 (AST)	Hainhausen - Heusenstamm - Stadthalle

Legende:  Linienwegänderung oder neue Linie  keine weiteren Änderungen

<sup>1)</sup> veränderte Linienführung im Bereich Buchhügel/ Landgrafenring erst mit Betriebsaufnahme Linie 108

<sup>2)</sup> Linienführung der Buslinie 108 ersetzt das Angebot der Linie 106 entlang Landgrafenring

**Bild 8-3:** Angebotskonzeption 2. Stufe (Zeithorizont 2005)

### Linie 105/ 105N

Die Linie 105 wird von der Haltestelle Offenbach Stadtgrenze über den August-Bebel-Ring und die Strahlenberger Straße bis in das Stadterweiterungsgebiet Kaiserlei Süd geführt, an der Endhaltestelle bestehen Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn. Die Linie 105N endet wie im derzeitigen Liniennetz an der Haltestelle Offenbach Stadtgrenze. Das Bedienungsangebot wird unverändert beibehalten.

### Linie 106/ 106N

Die Anbindung des Wohngebietes Buchhügel an die Offenbacher Innenstadt ist derzeit aufgrund der umwegigen Linienführung der Linie wenig attraktiv. Ansatz der Planungsüberlegungen zur Linie 106 war hierfür eine Verbesserung zu schaffen. Die Linie verkehrt

in der zweiten Stufe der Angebotskonzeption im Basis- und Nebenliniennetz von der Rhönstraße über Goerdeler Straße auf direktem Weg zum Buchhügel. Im weiteren Verlauf wird die Theodor-Heuss-Schule über die auszubauende Buchhügelallee<sup>23</sup> bedient, Linienendpunkt ist das Seniorenzentrum am Hessenring (Städtisches Altenheim) mit Blockumfahrt Hessenring – Elisabethenstraße. Das Bedienungsangebot wird unverändert beibehalten. Die Bedienung der im Linienverlauf der 106 entfallenden Haltestellen Lichtenplattenweg und Landgrafenring erfolgt dann durch die neue Linie 108. Aufgrund der notwendigen Überlagerung mit der Linie 108 kann der veränderte Linienweg der 106/ 106N erst mit Inbetriebnahme der Linie 108/ 108N eingeführt werden.

### **Linie 107/ 108/ 108N**

Die Linienweg der Linie 107 verläuft von Kaiserlei Süd über das Lauterborngebiet und Offenbach Ost durch Bürgel bis zur Hans-Böckler-Siedlung. Der Linienast über Rumpenheim und Waldheim bis zur Borsigstraße, der heute und in der ersten Ausbaustufe noch durch die Linie 107 bedient wurde, wird ab der 2. Stufe (Zeithorizont 2005) durch die neue Buslinie 108 bedient. Die neue Linie 108 führt vom Marktplatz über den Landgrafenring, Offenbach Ost, den Neuen Mainzer Ring, Rumpenheim bis zum Schloßpark bzw. zur Borsigstraße. Durch die Verkürzung der Linie 107 und der Weiterführung der Linie 108 bis über Rumpenheim hinaus hat sowohl das Stadtteilzentrum von Bürgel (unverändert mit der Linie 101) als auch das Stadterweiterungsgebiet entlang des Neuen Mainzer Rings (künftig mit der Linie 108) eine Direktverbindung nach Rumpenheim. Entlang des Neuen Mainzer Rings sind vier neue Haltestellen vorgesehen.

Mit Einführung der Linie 108 verkürzt sich die Fahrzeit aus dem Bereich des Seniorenzentrums am Hessenring (Städtisches Altenheim) zum Marktplatz gegenüber dem derzeitigen Angebot (Linie 106) von 14 auf 7 Minuten. Die Linie 108 verkehrt im Basisliniennetz im 15 Minuten-Takt auf dem Linienabschnitt zwischen Kaiserlei Süd bis Schloßpark und im 30 Minuten-Takt bis zum Linienendpunkt Borsigstraße, im Nebenliniennetz wird ein 30/ 60 Minuten-Takt angeboten. Im Nebenliniennetz kann mit der Bedienung der Haltestelle Lichtenplattenweg der umwegige Linienweg der Linie 103N über Lichtenplattenweg entfallen.

In der Kettelerstraße (Linie 107 und 108) ist die Einrichtung einer neuen Haltestelle in Höhe des ALDI vorgesehen. In der 4. Arbeitsgruppensitzung am 17.10.2003 wurde angeregt, dafür die Haltestellenposition Mühlheimer Straße (stadteinwärts) von der Kettelerstraße in die Mühlheimer Straße zu verlegen (Linie 103, 107, 108 und 120). Die Einrichtung einer Haltestelle in der Mühlheimer Straße in Hin- und Gegenrichtung ist aus Sicht des Bau- und Planungsamtes und des Straßenverkehrsamtes der Stadt Offenbach aufgrund der räumlich stark begrenzten Situation als problematisch einzuschätzen. Die Machbarkeit ist daher eingehend zu prüfen.

---

<sup>23</sup> Der Ausbau der Buchhügelallee westlich der Rhönstraße mit Aufhebung der derzeitigen Einbahnstraßenregelung ist im Rahmen von städtebaulichen Erweiterungsplanungen (B-Plan 502 B) vorzusehen.

### **Linie 120**

Die Linie 120 wird auf Offenbacher Stadtgebiet über den Deutschen Wetterdienst hinaus bis in das Stadterweiterungsgebiet Kaiserlei Süd geführt. An der Endhaltestelle Kaiserlei Süd bestehen Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn.

## **8.3.2 Infrastrukturelle Voraussetzungen für das Liniennetz 2005**

<b>Entwicklung / Maßnahme</b>	<b>Infrastrukturelle Voraussetzung</b>	<b>Linie</b>
Neubaugelbiet Kaiserlei-Süd	Straßennetz Kaiserlei-Süd (inkl. Buswendeschleife)	102, 105, 107
Neubaugelbiet am Buchhügel	Ausbau Buchhügelallee für Zweirichtungsverkehr	106
Neubaugelbiet Bürgel	Neuer Mainzer Ring	108

**Tabelle 8-2:** Infrastrukturelle Voraussetzungen für das Liniennetz 2005 (2. Stufe)

## **8.4 Angebotskonzeption 3. Stufe (Zeithorizont 2007)**

### **8.4.1 Liniennetz und Bedienungsangebot 2007**

Bei der Angebotsplanung 2007 werden die Stadterweiterungsgebiete Bieber Nord, Waldheim Süd und Hafen berücksichtigt. Aufbauend auf der Angebotskonzeption 2005 sind nachstehende Änderungen im lokalen Busnetz der Stadt Offenbach geplant (vgl. **Bild 8-4**, **Abbildung 8-5** und **Abbildung 8-6**).



#### **Linie 106/ 106N**

Der bestehende Linienverlauf entlang der Sprendlinger Landstraße zwischen den Haltestellen Bert-Brecht-Straße und Buchrainweiher wird in die Schumannstraße verschwenkt. Mit der zusätzlichen Haltestelle in diesem Bereich kann die Erschließung der dort befindlichen Einrichtungen der Caritas verbessert werden. Die südlich der Bert-Brecht-Straße gelegene Halteposition in der Sprendlinger Landstraße (stadtauswärts) muss hierfür auf die nördliche Seite des Knotenpunktes Sprendlinger Landstraße/ Bert-Brecht-Straße verlegt werden. Die Bert-Brecht-Straße ist für den Zweirichtungsverkehr im Busbetrieb (Begegnungsfall Bus/ Bus) auszubauen. Im Bereich Buchrainweiher ist ein Durchstich von der Schumannstraße zur Buswendeschleife einzurichten.

In der 4. Arbeitsgruppensitzung am 17.10.2003 wurde angeregt, die Linie 106 über die Merianstraße in die Schumannstraße zu führen und eine zusätzliche Haltestelle in der Schumannstraße zwischen Merianstraße und Bert-Brecht-Straße einzurichten. Dadurch läßt sich die räumliche Erschließung des westlichen Siedlungsbereiches des Lauterborngebietes verbessern. Für den Fall dieser alternativen Linienführung entfällt die Verlegung der südlich der Bert-Brecht-Straße gelegene Halteposition in der Sprendlinger Landstraße (stadtauswärts) auf die nördliche Seite des Knotenpunktes Sprendlinger Landstraße/ Bert-Brecht-Straße (siehe oben).

Basisliniennetz		
Linie	Takt [min]	Linienverlauf (Veränderungen gegenüber 2005)
101	10 ( 5 )	Biebernseeweg/ Schloßpark - Bürgel - Marktplatz - Flurstraße/ Markwaldstr. (Waldhof Bf)
102	15	Kaiserlei Süd - Nordend - Hbf - Ost - Waldhof Bf - Waldhof Industriegebiet
103	30	Ffm Prüfling - Kaiserlei - Nordend - Marktplatz - Ost - Borsigstraße
104	15	Bieber S-Bahn (Westseite) - Tempelsee - Lauterbornggebiet - Marktplatz
105	15	Kaiserlei Süd - Stadtgrenze - Marktplatz - Hbf - Rosenhöhe
➔	➔	➔ <b>106</b> 15 <b>Buchrainweiher</b> <sup>1)</sup> - Hbf - Marktplatz - Ost - Buchhügel - Städtisches Altenheim
➔	➔	➔ <b>107</b> 30 Kaiserlei Süd - Lauterbornggebiet - Ost - Bürgel - Hans-Böckler-Siedlung
➔	➔	➔ <b>108</b> 15 ( 30 ) <b>Kaiserlei Süd - Hafene</b> - Marktplatz - Städt. Altenheim - Ost - Bürgel - Schloßpark/ Borsigstr.
		<b>109</b> 30 <b>Bieber S-Bahn (Ostseite) - Waldheim Süd - Mühlheimer Str. - Marktplatz</b>
		<b>119</b> 30 Hainhausen - Heusenstamm - Marktplatz
		<b>120</b> 30 Obertshausen Bf - Mühlheim Bf - Ost - Marktplatz - Nordend - Kaiserlei Süd

Nebenliniennetz		
Linie	Takt [min]	Linienverlauf (Veränderungen gegenüber 2005)
101 N	30	Biebernseeweg - Bürgel - Marktplatz - Tempelsee - Bieber - Markwaldstr. (Waldhof Bf)
102 N	30	Kaiserlei Süd - Nordend - Hbf - Ost - Waldhof Bf - Markwaldstr./ Waldhof Industriegebiet
103 N	30	Ffm Prüfling/ Kaiserlei - Nordend - Marktplatz - Ost - Borsigstraße/ Mühlheim Bf
104 N	30	Bieber S-Bahn (Westseite) - Tempelsee - Lauterbornggebiet - Marktplatz
105 N	30	Stadtgrenze - Marktplatz - Hbf - Rosenhöhe
➔	➔	➔ <b>106 N</b> 30 <b>Buchrainweiher</b> <sup>1)</sup> - Hbf - Marktplatz - Ost - Buchhügel - Städtisches Altenheim
➔	➔	➔ <b>108 N</b> 30 ( 60 ) <b>Kaiserlei Süd - Hafene</b> - Marktplatz - Städt. Altenheim - Ost - Bürgel - H.-Böckler-Siedlung
➔	➔	➔ <b>109 N</b> 30 ( 60 ) <b>Waldheim Süd - Mühlheimer Str. - Marktplatz</b>
		<b>119 N</b> 60 (AST) Hainhausen - Heusenstamm - Stadthalle

Legende:  Linienwegänderung oder neue Linie  keine weiteren Änderungen

<sup>1)</sup> veränderte Linienführung im Bereich Schumannstraße und Durchstich zur Buswendeschleife Buchrainweiher

**Bild 8-4:** Angebotskonzeption 3. Stufe (Zeithorizont 2007)

### Linie 108/ 108N

Die Linie 108 wird zur Erschließung des Hafengebietes im Basis- und Nebenliniennetz über die Haltestelle Marktplatz, die Nordumfahrung und die Kaiserleistraße nach Kaiserlei Süd verlängert. Im Verlauf des Linienweges sind drei neue Haltestellen geplant, eine Haltestelle im Bereich der Carl-Ulrich-Brücke und zwei Haltestellen entlang der Nordumfahrung südlich des Hafengebietes. Eine Linienführung auf die Hafeneinsel ist nicht vorgesehen, entsprechend den städtebaulichen Rahmenplanungen ist eine Erschließung der Hafeneinsel über zwei Fußgängerbrücken geplant.

In der 4. Arbeitsgruppensitzung am 17.10.2003 wurde angeregt, die Linie 108 in beiden Richtungen durch die Schloßstraße zu führen, d.h. nicht wie der derzeitige Linienweg der

Linie 101 durch die Schloßstraße in Fahrtrichtung Norden und die Karlstraße in Fahrtrichtung Süden. Durch die Einrichtung einer zusätzlichen Halteposition Schloßstraße (in Fahrtrichtung Süden) könnte außerdem die Erschließung der Rudolf-Koch-Schule verbessert werden. Das Straßenverkehrsamt der Stadt Offenbach weist darauf hin, dass der alternative Linienverlauf (in beiden Richtungen durch die Schloßstraße) in Hinsicht auf den beabsichtigten Umbau der Schloßstraße im Zuge der Vor- und Ausführungsplanung eingehend zu prüfen ist.

### **Linie 109/ 109N**

Die neue Linie 109 erschließt die Stadterweiterungsgebiete Bieber Nord und Waldheim Süd. Die Linie verkehrt im Basisliniennetz zwischen Bieber Nord, Waldheim Süd und Marktplatz, im Nebenliniennetz zwischen Waldheim Süd und Marktplatz. Damit wird erstmals eine direkte umsteigefreie Verbindung aus dem Bereich Mühlheimer Straße zum Alten Friedhof und zum Mathildenplatz geschaffen. In Bieber Nord bestehen Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn. Mit der Einrichtung einer weiteren Haltestelle kann der Friedhof Bieber erschlossen werden. Zwischen Bieber Nord und Waldheim Süd ist die bestehende Straßenverbindung für den Busverkehr auszubauen. Im Zuge der neuen Straßenverbindung kann mit einer neuen Haltestelle die „Käsmühle“ erschlossen werden. Im Basisliniennetz ist ein 30 Minuten-Takt und im Nebenliniennetz ein 30/ 60 Minuten-Takt vorgesehen.

## **8.4.2 Infrastrukturelle Voraussetzungen für das Liniennetz 2007**

<b>Entwicklung / Maßnahme</b>	<b>Infrastrukturelle Voraussetzung</b>	<b>Linie</b>
Anbindung Schumannstraße	Ausbau Bert-Brecht-Straße und Durchstich Schumannstraße - Buswendeschleife (Buchrainweiher)	106
Neubaugebiet Hafen	Linienweg über Nordumfahrung und fußläufiger Erschließung der Hafensinsel über zwei Fußgängerbrücken	108
Neubaugebiet Bieber-Nord	Straßenverbindung Waldheim Süd - Bieber (über verlängerte Dietesheimer Straße)	109

**Tabelle 8-3:** Infrastrukturelle Voraussetzungen für das Liniennetz 2007 (3. Stufe)

## **8.5 Neue Bushaltestellen**

### **8.5.1 Angebotskonzeption 1. bis 3. Stufe (2003 – 2007)**

Mit der Umsetzung der dreistufigen Angebotskonzeption 2003 – 2007 sind die nachfolgend aufgeführten neuen Bushaltestellen (vgl. **Tabelle 8-4** und **Abbildung 8-7**) einzurichten.

Linie	Neue Bushaltestellen	
	Haltestellenname	Anzahl Haltepositionen

### Angebotskonzeption 1. Stufe (Zeithorizont 2003)

101	Flurstraße <sup>1)</sup>	1
	Otto-Scheugenpflug-Straße <sup>2)</sup>	1
101 102	S-Bahn-Station Waldhof <sup>2)</sup>	2
104	S-Bahn-Station Bieber-Westseite (Poststraße) <sup>2)</sup>	1
	Am Aussichtsturm (Linzer Straße)	1

### Angebotskonzeption 2. Stufe (Zeithorizont 2005)

106	Theodor-Heuss-Schule <sup>3)</sup>	2
107	Mecklenburger Str./ Brandenburger Str. (Hans-Böckler-Siedlung)	1
	Anhalter Straße (Nähe Hans-Böckler-Siedlung) <sup>3)</sup>	1
108	Mainzer Ring/ Eppsteiner Straße (Bürgel)	2
	Mainzer Ring/ Karl-Herdt-Weg (Bürgel)	2
	Mainzer Ring/ Hessenstraße (Bürgel)	2
	Mainzer Ring/ Karolinger Straße (Bürgel)	2
107 108	Einkaufszentrum (ALDI Kettelerstraße-Süd) <sup>4)</sup>	2
102 105 107 120	Berliner Straße/ Amsterdamer Straße	2
102 105 107 120	Kaiserlei Süd <sup>2)</sup>	2

- 1) Haltestelle wurde bereits im Rahmen der provisorischen Buslinienführung im Zuge des S-Bahn-Baus eingerichtet
- 2) befindet sich bereits in Umsetzung (bzw. ist bereits fertiggestellt)
- 3) Zusätzliche Haltepositionen bei bestehenden Haltestellen
- 4) Einrichtung Haltestelle Mühlheimer Straße in Hin- und Gegenrichtung in der Mühlheimer Straße ist angesichts der räumlich stark beengten Situation zu prüfen.
- 5) Die alternative Linienführung der Linie 106 über die Merianstraße und die Schumannstraße erfordert keine Verlegung der bestehenden Haltestellenposition Bert-Brecht-Straße (stadtauswärts)

**Tabelle 8-4:** Neue Bushaltestellen im lokalen Busverkehr 2003 – 2007

Linie	Neue Bushaltestellen	
	Haltestellenname	Anzahl Haltepositionen

<b>Angebotskonzeption 3.Stufe (Zeithorizont 2007)</b>
---

106	Bert-Brecht-Straße <sup>3) 5)</sup>	1
	Caritas	2
108	Hafen-Ost	2
	Hafen-West	2
	Carl-Ulrich-Brücke	2
109	S-Bahn-Station Bieber-Ostseite (Krotzenburger Straße)	1
	Friedhof Bieber	2
	Käsmühle	2
	Waldheim Süd <sup>3)</sup> (ehemalige Haltestelle Lohwald)	2
	Nesselpfad <sup>3)</sup>	1
	Kirschenallee <sup>3)</sup>	1

- 1) Haltestelle wurde bereits im Rahmen der provisorischen Buslinienführung im Zuge des S-Bahn-Baus eingerichtet
- 2) befindet sich bereits in Umsetzung (bzw. ist bereits fertiggestellt)
- 3) Zusätzliche Haltepositionen bei bestehenden Haltestellen
- 4) Einrichtung Haltestelle Mühlheimer Straße in Hin- und Gegenrichtung in der Mühlheimer Straße ist angesichts der räumlich stark beengten Situation zu prüfen.
- 5) Die alternative Linienführung der Linie 106 über die Merianstraße und die Schumannstraße erfordert keine Verlegung der bestehenden Haltestellenposition Bert-Brecht-Straße (stadtauswärts)

**Tabelle 8-4:** Neue Bushaltestellen im lokalen Busverkehr 2003 – 2007 (Fortsetzung)

## 8.5.2 Abgleich mit dem Haltestellenkonzept (zweiter Bauabschnitt)

Der erste Bauabschnitt des Maßnahmenplans zum Haltestellenkonzept ist mittlerweile abgeschlossen, der zweite Bauabschnitt bereits zu 80 % umgesetzt (vgl. **Kapitel 3.3.1**). In **Tabelle 8-5** sind die Haltestellen des zweiten Bauabschnitts zusammengestellt, die von Linienwegsänderungen der Angebotskonzeption 2003 – 2007 betroffen sind.

Linie	Nr.	Haltestellenname	Erläuterung
104	7	Anne-Frank-Schule	Halteposition in der Eberhard-von-Rochow-Straße entfällt durch neue Linienführung, Linie 104 fährt zukünftig Halteposition in der Dietzenbacher Straße der (entfallenden) Linie 953 an
106	24	Bert-Brecht-Straße	Verlegung der südlichen Halteposition in der Sprendlinger Landstraße (Fahrtrichtung stadtauswärts) auf die Nordseite des Knotenpunktes Sprendlinger Straße/ Bert-Brecht-Straße
	E1	Buchrainweiher <sup>1)</sup>	[Einzelplanung] Berücksichtigung der neuen Linienführung 106 über Schumannstraße, Durchstich Schumannstraße - Buswendeschleife

<sup>1)</sup> die Einzelplanung Buchrainweiher ist noch nicht in Planung, Planung erfolgt unter Berücksichtigung des Durchstichs von der Schumannstraße zur Buswendeschleife Buchrainweiher

**Tabelle 8-5:** Abgleich der Angebotskonzeption 2003 – 2007 mit dem Haltestellenkonzept (zweiter Bauabschnitt)

Die Modernisierung der aufgeführten betroffenen Haltestellen des zweiten Bauabschnittes befindet sich noch nicht in der Ausführungsplanung, so dass die Anforderungen an die Haltepositionen entsprechend der abgestuften Umsetzung des Angebotskonzeptes 2003 – 2007 noch in der Ausführungsplanung Berücksichtigung finden können. Dies betrifft insbesondere die Haltestellen Bert-Brecht-Straße (Nr. 24) und Buchrainweiher (E 1).

## 8.6 Fahrplanentwurf und Anschlusssicherung

Zur Angebotskonzeption 2007 (3. Stufe) wurden Fahrplanentwürfe für das Basis- und Nebenliniennetz des lokalen Busverkehrs in der Stadt Offenbach ausgearbeitet<sup>24</sup> (vgl. **Anhang 8-1**), die Grundlage für die Aufbereitung der Angebotskonzeption 2007 im Netzmodell VISUM sind. Die Übergangsmöglichkeiten Bus – S-Bahn an den wichtigen Verknüpfungspunkten auf Offenbacher Stadtgebiet im Basis- und Nebenliniennetz sind in **Anhang 8-2** in Form von Anschlusssternen (ITF-Knoten) dargestellt.

<sup>24</sup> Grundlage bilden die Fahrplanentwürfe des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), Stand September 2002.



## 8.7 Fahrzeugbedarf

Bemessungsgrundlage für die Ermittlung des *maximalen* Fahrzeugbedarfs ist das werktägliche Betriebsangebot in den Hauptverkehrszeiten des Basisliniennetzes. In der **Tabelle 8-6** ist der Fahrzeugbedarf für die Analyse und die drei Stufen der Angebotskonzeption zusammengestellt. Neben dem maßgebenden maximalen Fahrzeugbedarf zu den Hauptverkehrszeiten im Basisliniennetz ist auch der Fahrzeugbedarf während der Schwachverkehrszeit im Nebelinienetz ausgewiesen.

Buslinie	Analyse			Angebotskonzeption						
	Taktfolge (HVZ) [min]	2002/2003 <sup>1)</sup> Basisliniennetz	Nebelinienetz	Taktfolge (HVZ) [min]	2003 (1.Stufe) Basisliniennetz	Nebelinienetz	2005 (2.Stufe) Basisliniennetz	Nebelinienetz	2007 (3.Stufe) Basisliniennetz	Nebelinienetz
101	7 / 8	13		5	14		14		14	
101N	30		4	30		4		4		4
102	15	8 <sup>2)</sup>		15	8 <sup>2)</sup>		7		7	
102N	30		3	30		3		3		3
103	30	4		30	4		4		4	
103N	60		2	30		4		4		4
104	30	2		15	5		5		5	
104N	30		2	30		3		3		3
105	15	8 <sup>2)</sup>		15	8 <sup>2)</sup>		6		6	
105N	30		3	30		3		3		3
106	15	6		15	6		5		5	
106N	30		1	30		1		2		2
107	(15) 30	7 <sup>3)</sup>		(15) 30	7 <sup>3)</sup>		5 <sup>3)</sup>		5 <sup>3)</sup>	
108	-	-	-	15	-	-	6		8	
108N	-	-	-	30 / 60	-	-		2		4
109	-	-	-	30	-	-	-	-	2	
109N	-	-	-	30 / 60	-	-	-	-		2
119	60	4		30	4		4		4	
119N <sup>4)</sup>	-	-	-	60		2		2		2
120	30	8		30	5		5		5	
120N	60		5	-	-	-	-	-	-	-
Summe		60	20		61	20	61	23	65	27
<b>101 - 109 und 120</b>		<b>56</b>	20		<b>57</b>	18	<b>57</b>	21	<b>61</b>	25

<sup>1)</sup> entsprechend Zusammenstellung der Offenbacher Verkehrs-Betriebe GmbH (OVB)

<sup>2)</sup> Linienwechsel 102 / 105 (kein linienreiner Betrieb)

<sup>3)</sup> davon 2 Fahrzeuge für den Schülerverkehr (Einzelfahrten an Schultagen)

<sup>4)</sup> Bedienungsangebot in der SVZ zwischen Hainhausen und Heusenstamm entsprechend NVP Kreis Offenbach

**Tabelle 8-6:** Fahrzeugbedarf 2003 – 2007

Bestandteil der Linienbündel für die Vergabe der Verkehrsleistungen im Busverkehr der Stadt Offenbach ist neben den lokalen Buslinien 101 – 109 auch die stadtüberschreitende Linie 120 (vgl. **Kapitel 10**).

Die Umsetzung der Angebotskonzeption für das Jahr 2003 und 2005 (1. und 2. Stufe) erfordert im Busverkehr der Stadt Offenbach den Einsatz von 57 Fahrzeugen auf den Buslinien 101 – 109 und 120, das ist ein Mehrbedarf von einem Fahrzeug gegenüber dem Analysejahr 2002/2003. Für die Angebotskonzeption 2007 (3. Stufe) sind dann 61 Fahrzeuge notwendig, dies sind insgesamt 5 Fahrzeuge mehr als heute.

## 8.8 Hainbachtal

Zu den Betriebszeiten des Nebenliniennetzes (Montags bis Freitags im Spätverkehr, an Samstagen ab 16:00 Uhr und ganztags an Sonn- und Feiertagen) wird das Hainbachtal gemäß dem NVP Kreis Offenbach nicht mehr im Linienverkehr angefahren. Bezogen auf das Stadtgebiet Offenbach verkehrt die Linie 119 zu dieser Zeit nur noch als AST zwischen Heusenstamm und Offenbach-Stadthalle. Erschwerend kommt hinzu, dass die Arbeiterwohlfahrt ihren internen Hol-/ Bringverkehr für Behinderte reduzieren will. Diese Angebotsreduzierung geschieht zum einen um die Selbstständigkeit der Behinderten zu fördern, zum anderen in Folge des stark überalterten eigenen Fuhrpark der Arbeiterwohlfahrt.

Nach Auskunft der Arbeiterwohlfahrt (AWO) und der Werkstätten Hainbachtal sind die nachfolgend aufgeführten Arbeitszeiten und Veranstaltungstermine für eine ÖPNV-Bedienung relevant:

### ▪ Montag bis Freitag

Arbeitszeiten:	Arbeitsbeginn zwischen 07:15 und 08:00 Uhr Arbeitsende zwischen 15:00 und 18:00 Uhr
Senioren-Veranstaltungen:	vormittags zwischen 10:00 und 12:00 Uhr nachmittags zwischen 14:00 und 17:00 Uhr
Gäste Waldcafé:	Schwerpunkt zwischen 11:30 und 18:00 Uhr

### ▪ Veranstaltungen in den Abendstunden

etwa 50 mal im Jahr: zwischen 18:00 und 23:00 Uhr

### ▪ Veranstaltungen am Wochenende

Sonntag (jeden 2. Sonntag im Monat): zwischen 14:00 und 18:00 Uhr

Der Bedienungszeitraum der Linie 119 ist sehr stark auf die Mitarbeiter der Arbeiterwohlfahrt (AWO) und der Werkstätten Hainbachtal ausgerichtet, jedoch nicht auf die Veranstaltungen in den Abendstunden und am Wochenende. Für die Veranstaltungen in den Abendstunden und am Wochenende wird ein bedarfsorientiertes Angebot in An-

lehnung an § 43<sup>25</sup> des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), d.h. eine Art „Veranstaltungsverkehr“ empfohlen, um flexibel auf die Anfangs- und Endzeiten (zeitlich) und den Linienweg (räumlich) reagieren zu können. Voraussetzung hierfür ist eine Voranmeldung des Fahrtwunsches mit Angabe der Starthaltestelle bei einer einzurichtenden Zentrale (z.B. AWO) mindestens einen Tag vorher, damit dem beauftragten Verkehrsunternehmen eine Disponierung von Hand (betrifft sowohl Linienweg als auch Fahrzeuggröße) möglich ist. Als Beförderungsentgelt könnten RMV-Fahrkarten akzeptiert oder aber ein Zuschlag erhoben werden. Die Kostenträger bzw. die Aufteilung der Kosten sind zwischen der Stadt Offenbach am Main und dem Veranstalter (AWO) abzustimmen.

Der „Veranstaltungsverkehr“ sollte die Arbeiterwohlfahrt (AWO) und die Werkstätten Hainbachtal direkt anfahren. Eine Wendemöglichkeit hierfür ist auf dem Gelände der AWO vorhanden.

## 8.9 AST-Angebot in der Schwachverkehrszeit (Nebenliniennetz)

Das lokale und regionale Busnetz der Stadt und des Kreises Offenbach ist konsequent auf die S-Bahnen S 1, S 2 und S 8/ 9 abgestimmt, die mit dem Wegfall verschiedener regionaler Buslinien zukünftig das Rückgrat der ÖPNV-Bedienung in der Stadt und im Landkreis Offenbach bilden werden. Die lokalen Buslinien im Nebenliniennetz der Stadt Offenbach sind daher konsequent auf den zentralen Verknüpfungspunkt Marktplatz abgestimmt, um auch in den Abendstunden eine gute Vernetzung Bus – S-Bahn gewährleisten zu können.

Die Linien im Nebenliniennetz weisen somit aufgrund ihrer Zubringer- bzw. Verteilerfunktion auf den Linienästen im Bereich der außen liegenden Stadtbezirke (Linienanfang bzw. Linienende) teils nur ein geringes Fahrgastaufkommen auf, das bei Anfahrt auf den zentralen Verknüpfungspunkt Marktplatz zunimmt und umgekehrt bei Abfahrt vom zentralen Verknüpfungspunkt Marktplatz abnimmt.

Vor dem Hintergrund der Anschlusssicherung in den Abendstunden bietet sich die Einführung flexibler bzw. bedarfsorientierter Angebotsformen als Ersatz einzelner Nebenlinien oder Linienäste nicht an.

## 8.10 Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen

Die Verkehrszuwächse im Kraftfahrzeugverkehr und das in etwa konstant gebliebene Parkplatzangebot in den Innenstädten der Großstädte haben dazu geführt, dass im Ballungsraum Rhein-Main zahlreiche P+R-Anlagen gebaut wurden. Dabei haben sich dezentrale, kleinere Anlagen mit ca. 10 - 50 Stellplätzen und mittelgroße Anlagen mit ca.

---

<sup>25</sup> § 43 Sonderformen des Linienverkehrs (PBefG): Als Linienverkehr gilt, unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch der Verkehr, der unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von ... Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten), Theaterbesuchern dient. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird.

50 - 200 Stellplätzen als zielführend erwiesen. Die P+R- und B+R-Anlagen können als Bindeglied zwischen dem motorisierten Individualverkehr bzw. dem Radverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu einer spürbaren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beitragen, da sie in Gebieten mit unzureichenden Zubringer-Systemen die Erreichbarkeit von Haltestellen verbessern und die Einzugsbereiche von Haltestellen über den fußläufig erreichbaren Haltestelleneinzugsbereich hinaus vergrößern.

Die Förderung des B+R-Verkehrs kann im Regionalverkehr zur Verlagerung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes beitragen. Eine wesentliche Maßnahme zur Förderung von B+R ist die Bereitstellung quantitativ und qualitativ guter Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen. Die B+R-Anlagen sollten grundsätzlich mit Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet werden, die ein standsicheres Abstellen des Fahrrads und eine Rahmenschließmöglichkeit (z.B. Anlehnbügel) sowie eine Überdachung zum Schutz gegen Witterungseinflüsse bieten. Fahrradboxen bieten darüber hinaus auch einen optimalen Diebstahlschutz und sind somit besonders für das längerfristige Abstellen an Haltestellen bzw. Bahnhöfen geeignet.

Am bedeutenden Verknüpfungspunkt Offenbach Ost bestehen heute etwa 470 P+R-Stellplätze. Mit Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen ist die Einrichtung von P+R- und B+R-Anlagen an folgenden S-Bahn Haltepunkten geplant:

S-Bahn-Haltepunkt <b>Bieber:</b>	30 P+R-Stellplätze
	30 B+R-Stellplätze
S-Bahn-Haltepunkt <b>Waldhof:</b>	20 P+R-Stellplätze
	30 B+R-Stellplätze

An beiden S-Bahn-Haltepunkten sind jeweils 6 Fahrradboxen (mit je einen Fahrradabstellplatz) und 12 Anlehnbügel (mit je 2 Fahrradabstellplätzen) vorgesehen.

Die Dimensionierung der neuen P+R- und B+R-Anlagen sollte nach Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen nach einer Eingewöhnungsphase durch eine Parkraumerhebung bzw. eine Zählung der abgestellten Fahrräder überprüft werden. Stellplatzdefizite in P+R-Anlagen können u.a. dazu führen, dass die P+R-Nutzer ihr Fahrzeug legal oder illegal im angrenzenden öffentlichen Straßenraum abstellen und damit eventuell den Parkdruck im angrenzenden Stadtbezirk z.B. für die Anwohner erhöhen. Auch Überlastungen der Fahrradabstellanlagen sollten durch Kapazitätserweiterungen vermieden werden.

## 9 Maßnahmenwirkung und Bewertung

### 9.1 Verkehrsprognose 2007

#### 9.1.1 Methodik

Die Verkehrsnachfrageprognose für das Bezugsjahr 2007 wird analog der Vorgehensweise zur Ermittlung der Verkehrsnachfrage für das Analysejahr 2002 durchgeführt.

Bezogen auf den Binnenverkehr der Stadt Offenbach wird das Verkehrsnachfragemodell VISEM eingesetzt (vgl. **Kapitel 5.3.1**).

Die Verkehrsnachfrage und die Modal-Split-Verschiebung mit Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen im Quell- und Zielverkehr bzw. Durchgangsverkehr der Stadt Offenbach wird auf der Grundlage der VDRM (Planfall Basis-Plus 2015) fortgeschrieben. Bezogen auf die Stadt Offenbach erfolgt ein Abgleich des VDRM-Strukturdatensatzes 2015 mit der Strukturdatenprognose (Bevölkerung und Beschäftigte) des Bezugsjahres 2007. Die Verkehrsnachfrage wird entsprechend den festgestellten strukturellen Veränderungen zwischen den Jahren 2007 und 2015 mittels des Steigerungsfaktorenmodells nach dem Multiverfahren auf das Bezugsjahr 2007 zurückgerechnet.

Die zukünftig zu erwartende Verkehrsnachfrage wird im Wesentlichen durch die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung in der Stadt Offenbach bestimmt. Von Bedeutung ist neben den siedlungsstrukturellen Veränderungen aber auch die Entwicklung der Mobilität<sup>26</sup>, die vorwiegend auf gesamtwirtschaftliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen zurückzuführen ist. Die zukünftige Verkehrsmittelwahl wird sich in Abhängigkeit der Verkehrsangebote im MIV und ÖPNV einstellen.

Die Verkehrsnachfrageprognose für das Jahr 2007 erfolgt unter Einbeziehung

- der siedlungsstrukturellen Entwicklung (vgl. **Kapitel 3.1.1**)
- der Motorisierungsentwicklung (vgl. **Kapitel 3.2**)
- und der zukünftigen Verkehrsinfrastruktur (MIV und ÖPNV).

#### 9.1.2 Verkehrsnachfrage Stadt Offenbach im Jahr 2007

Die zukünftige Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl im Binnen-, Quell- und Zielverkehr der Stadt Offenbach ist in den nachfolgenden Tabellen der Analyse 2002 gegenübergestellt. Im Binnen-, Quell- und Zielverkehr der Stadt Offenbach ist bis zum Jahr 2007 eine Zunahme des Gesamtverkehrs MIV und ÖPNV um 7,6 % von rund 452.300 auf 486.800 Wege pro Tag zu erwarten (vgl. **Tabelle 9-3**). Die Verkehrsnachfrage im MIV und ÖPNV wird im Binnenverkehr um etwa 9.600 Wege (plus 5 %) und im Quell- und Zielver-

---

<sup>26</sup> Mobilität wird unabhängig vom jeweils für die Ortsveränderungen benutzten Verkehrsmittel sowohl über die Zahl der Wege (Mobilitätsrate) als auch über die Gesamtwegelänge und die Gesamtwegedauer pro Person und Tag definiert.

kehr um etwa 24.900 Wege (plus 9 %) zunehmen (vgl. **Tabelle 9-1** und **Tabelle 9-2**). Mit der Abstimmung des lokalen Busverkehrs der Stadt Offenbach auf das S-Bahn-Angebot (Rodgau S-Bahnen) und die geplante Baugebietsentwicklung ist im Binnenverkehr ein Anstieg des ÖPNV-Anteils um 2 Prozentpunkte von 18 % auf zukünftig 20 % verbunden (vgl. **Tabelle 9-1**).

Verkehrsmittel		Analyse 2002		Prognose 2007			
		Wege [absolut]	Modal-Split [%]	Wege [absolut]	Modal-Split [%]	Veränderung gegenüber Analyse 2002	
						[absolut]	[%]
Alle Verkehrs- mittel	Fußgänger	77.500	27%	77.060	26%	-440	-1%
	Fahrrad	20.240	7%	20.000	7%	-240	-1%
	ÖPNV	34.060	12%	39.030	13%	4.970	15%
	Pkw-Mitfahrer	30.640	11%	31.030	10%	390	1%
	Pkw	124.850	43%	129.060	44%	4.210	3%
	<b>Summe</b>	<b>287.290</b>	100%	<b>296.180</b>	100%	<b>8.890</b>	3%
MIV / ÖPNV	ÖPNV	34.060	18%	39.030	20%	4.970	15%
	MIV	155.490	82%	160.090	80%	4.600	3%
	<b>Summe</b>	<b>189.550</b>	100%	<b>199.120</b>	100%	<b>9.570</b>	5%

**Tabelle 9-1:** Verkehrsnachfrage im **Binnenverkehr** Offenbach – Prognose 2007

Die Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen führt im Quell- und Zielverkehr der Stadt Offenbach zu einem Anstieg des ÖPNV-Anteils von 16 % auf rund 19 % (plus 3 Prozentpunkte).

Verkehrsmittel		Analyse 2002		Prognose 2007			
		Wege [absolut]	Modal-Split [%]	Wege [absolut]	Modal-Split [%]	Veränderung gegenüber Analyse 2002	
						[absolut]	[%]
MIV / ÖPNV	ÖPNV	41.320	16%	54.640	19%	13.320	32%
	MIV	221.460	84%	233.020	81%	11.560	5%
	<b>Summe</b>	<b>262.780</b>	100%	<b>287.660</b>	100%	<b>24.880</b>	9%

**Tabelle 9-2:** Verkehrsnachfrage im **Quell- und Zielverkehr** Offenbach – Prognose 2007

Bezugsjahr	Verkehrsmittel	Binnenverkehr		Quell- und Zielverkehr		Gesamtverkehr	
		Wege [absolut]	Modal-Split [%]	Wege [absolut]	Modal-Split [%]	Wege [absolut]	Modal-Split [%]
Analyse 2002	ÖPNV	34.060	18%	41.320	16%	<b>75.380</b>	17%
	MIV	155.490	82%	221.460	84%	<b>376.950</b>	83%
	<b>Summe</b>	<b>189.550</b>	100%	<b>262.780</b>	100%	<b>452.330</b>	100%
Prognose 2007	ÖPNV	39.030	20%	54.640	19%	<b>93.670</b>	19%
	MIV	160.090	80%	233.020	81%	<b>393.110</b>	81%
	<b>Summe</b>	<b>199.120</b>	100%	<b>287.660</b>	100%	<b>486.780</b>	100%

**Tabelle 9-3:** Verkehrsnachfrage im Binnen-, Quell- und Zielverkehr Offenbach – Prognose 2007

In den nachfolgenden **Tabellen 9-4 bis 9-11** ist die zukünftige Verkehrsnachfrage im MIV und ÖPNV der Stadt Offenbach zusammenfassend dargestellt.

Die verbesserte Erschließung der Stadtteile Kaiserlei/ Nordend, Bieber und Bürgel<sup>27</sup> entsprechend der Angebotskonzeption 2007 lässt im Binnenverkehr eine vergleichsweise hohe Zunahme der im ÖPNV zurückgelegten Wege erwarten, d.h. der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr MIV und ÖPNV wird gegenüber der Analyse 2002 um über 2 Prozentpunkte ansteigen (vgl. **Tabelle 5-9** und **Tabelle 9-7**).

Die Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen lässt im Quell- und Zielverkehr der Stadt Offenbach eine deutliche Zunahme der Fahrgastnachfrage in den Kreis Offenbach (plus 6 Prozentpunkte), aber auch in die Stadt Frankfurt a.M. (plus 3 Prozentpunkte) erwarten. Der Stadtteil Bieber liegt größtenteils im direkten Einzugsbereich der S-Bahn, so dass die Fahrgastnachfrage im stadtübergreifenden Quell- und Zielverkehr von Bieber um über 10 Prozentpunkte zunehmen wird (vgl. **Tabelle 5-13** und **Tabelle 9-11**). Die konsequente Verknüpfung des lokalen Busverkehrs mit der S-Bahn führt aber auch zu einer deutlichen Fahrgastzunahme im stadtübergreifenden Quell- und Zielverkehr der Stadtteile Bürgel (plus 6 Prozentpunkte) und Rumpenheim (plus 9 Prozentpunkte).

<sup>27</sup> Bezirke 1.100, 1.600 und 1.800

MIV Binnenverkehr Stadt Offenbach am Main - Prognose 2007 -	Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	Messehallen, Kaiserlei, Ledermuseum	Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	Friedrichsweiher, Bachschule	Lichtenplatte, Bieberer Berg	Rosenhöhe, Tempelsee	Bieber	Mühlheimer Straße, Waldheim	Bürgel	Rumpenheim	Summe	
	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	1.700	1.800	1.900		
Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	1.000	1.900	4.550	4.570	2.240	2.160	2.340	3.900	1.110	2.420	1.150	26.340
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	4.550	4.460	5.350	3.200	2.520	2.200	3.420	1.120	2.340	950	30.110
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	4.570	5.350	3.130	2.160	1.970	1.880	2.850	770	1.500	560	24.740
Friedrichsweiher, Bachschule	1.300	2.240	3.200	2.160	800	990	1.040	1.870	520	1.030	400	14.250
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	2.160	2.520	1.970	990	470	770	1.380	430	760	270	11.720
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	2.340	2.200	1.880	1.040	770	630	1.350	370	660	240	11.480
Bieber	1.600	3.900	3.420	2.850	1.870	1.380	1.350	2.410	730	1.140	480	19.530
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	1.110	1.120	770	520	430	370	730	180	450	210	5.890
Bürgel	1.800	2.420	2.340	1.500	1.030	760	660	1.140	450	530	420	11.250
Rumpenheim	1.900	1.150	950	560	400	270	240	480	210	420	100	4.780
<b>Summe</b>		<b>26.340</b>	<b>30.110</b>	<b>24.740</b>	<b>14.250</b>	<b>11.720</b>	<b>11.480</b>	<b>19.530</b>	<b>5.890</b>	<b>11.250</b>	<b>4.780</b>	<b>160.090</b>
		16,5%	18,8%	15,5%	8,9%	7,3%	7,2%	12,2%	3,7%	7,0%	3,0%	100,0%

Tabelle 9-4: MIV-Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr – Prognose 2007

ÖPNV Binnenverkehr Stadt Offenbach am Main - Prognose 2007 -	Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	Messehallen, Kaiserlei, Ledermuseum	Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	Friedrichsweiher, Bachschule	Lichtenplatte, Bieberer Berg	Rosenhöhe, Tempelsee	Bieber	Mühlheimer Straße, Waldheim	Bürgel	Rumpenheim	Summe	
	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	1.700	1.800	1.900		
Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	1.000	670	1.650	1.730	860	790	830	1.510	340	1.240	510	10.130
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	1.650	500	820	690	620	350	740	180	570	170	6.290
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	1.730	820	430	420	330	240	390	70	350	90	4.870
Friedrichsweiher, Bachschule	1.300	860	690	420	70	200	220	460	70	340	110	3.440
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	790	620	330	200	40	290	60	180	60	60	2.650
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	830	350	240	220	80	50	230	10	110	40	2.160
Bieber	1.600	1.510	740	390	460	290	230	350	80	150	60	4.260
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	340	180	70	70	60	10	80	20	30	30	890
Bürgel	1.800	1.240	570	350	340	180	110	150	30	50	120	3.140
Rumpenheim	1.900	510	170	90	110	60	40	60	30	120	10	1.200
<b>Summe</b>		<b>10.130</b>	<b>6.290</b>	<b>4.870</b>	<b>3.440</b>	<b>2.650</b>	<b>2.160</b>	<b>4.260</b>	<b>890</b>	<b>3.140</b>	<b>1.200</b>	<b>39.030</b>
		26,0%	16,1%	12,5%	8,8%	6,8%	5,5%	10,9%	2,3%	8,1%	3,1%	100,0%

Tabelle 9-5: ÖPNV-Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr – Prognose 2007



Gesamtverkehr MIV + ÖPNV Binnenverkehr Stadt Offenbach am Main - Prognose 2007 -	Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	Messehallen, Kaiserlei, Ledermuseum	Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	Friedrichsweiher, Bachschule	Lichtenplatte, Bieberer Berg	Rosenhöhe, Tempelsee	Bieber	Mühlheimer Straße, Waldheim	Bürgel	Rumpenheim	Summe	
	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	1.700	1.800	1.900		
Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	1.000	2.570	6.200	6.300	3.100	2.950	3.170	5.410	1.450	3.660	1.660	<b>36.470</b>
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	6.200	4.960	6.170	3.890	3.140	2.550	4.160	1.300	2.910	1.120	<b>36.400</b>
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	6.300	6.170	3.560	2.580	2.300	2.120	3.240	840	1.850	650	<b>29.610</b>
Friedrichsweiher, Bachschule	1.300	3.100	3.890	2.580	870	1.190	1.260	2.330	590	1.370	510	<b>17.690</b>
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	2.950	3.140	2.300	1.190	510	850	1.670	490	940	330	<b>14.370</b>
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	3.170	2.550	2.120	1.260	850	680	1.580	380	770	280	<b>13.640</b>
Bieber	1.600	5.410	4.160	3.240	2.330	1.670	1.580	2.760	810	1.290	540	<b>23.790</b>
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	1.450	1.300	840	590	490	380	810	200	480	240	<b>6.780</b>
Bürgel	1.800	3.660	2.910	1.850	1.370	940	770	1.290	480	580	540	<b>14.390</b>
Rumpenheim	1.900	1.660	1.120	650	510	330	280	540	240	540	110	<b>5.980</b>
<b>Summe</b>		<b>36.470</b>	<b>36.400</b>	<b>29.610</b>	<b>17.690</b>	<b>14.370</b>	<b>13.640</b>	<b>23.790</b>	<b>6.780</b>	<b>14.390</b>	<b>5.980</b>	<b>199.120</b>
		18,3%	18,3%	14,9%	8,9%	7,2%	6,9%	12,0%	3,4%	7,2%	3,0%	100,0%

**Tabelle 9-6: Gesamtverkehrsnachfrage im Binnenverkehr – Prognose 2007**

ÖPNV-Anteil Binnenverkehr Stadt Offenbach am Main - Prognose 2007 -	Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	Messehallen, Kaiserlei, Ledermuseum	Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	Friedrichsweiher, Bachschule	Lichtenplatte, Bieberer Berg	Rosenhöhe, Tempelsee	Bieber	Mühlheimer Straße, Waldheim	Bürgel	Rumpenheim	Summe	
	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	1.700	1.800	1.900		
Hochschule f.G., Wilhelm- schule, Mathildenschule	1.000	26,1%	26,6%	27,5%	27,7%	26,8%	26,2%	27,9%	23,5%	33,9%	30,7%	<b>27,8%</b>
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	26,6%	10,1%	13,3%	17,7%	19,8%	13,7%	17,8%	13,9%	19,6%	15,2%	<b>17,3%</b>
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	27,5%	13,3%	12,1%	16,3%	14,4%	11,3%	12,0%	8,3%	18,9%	13,9%	<b>16,5%</b>
Friedrichsweiher, Bachschule	1.300	27,7%	17,7%	16,3%	8,1%	16,8%	17,5%	19,7%	11,9%	24,8%	21,6%	<b>19,5%</b>
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	26,8%	19,8%	14,4%	16,8%	7,8%	9,4%	17,4%	12,2%	19,2%	18,2%	<b>18,4%</b>
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	26,2%	13,7%	11,3%	17,5%	9,4%	7,4%	14,6%	2,6%	14,3%	14,3%	<b>15,8%</b>
Bieber	1.600	27,9%	17,8%	12,0%	19,7%	17,4%	14,6%	12,7%	9,9%	11,6%	11,1%	<b>17,9%</b>
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	23,5%	13,9%	8,3%	11,9%	12,2%	2,6%	9,9%	10,0%	6,3%	12,5%	<b>13,1%</b>
Bürgel	1.800	33,9%	19,6%	18,9%	24,8%	19,2%	14,3%	11,6%	6,3%	8,6%	22,2%	<b>21,8%</b>
Rumpenheim	1.900	30,7%	15,2%	13,9%	21,6%	18,2%	14,3%	11,1%	12,5%	22,2%	9,1%	<b>20,1%</b>
<b>Summe</b>		<b>27,8%</b>	<b>17,3%</b>	<b>16,5%</b>	<b>19,5%</b>	<b>18,4%</b>	<b>15,8%</b>	<b>17,9%</b>	<b>13,1%</b>	<b>21,8%</b>	<b>20,1%</b>	<b>19,6%</b>

**Tabelle 9-7: ÖPNV-Anteile im Binnenverkehr – Prognose 2007**

<b>MIV</b> <b>Quellverkehr (Zielverkehr)</b> <b>Stadt Offenbach am Main</b> <b>- Prognose 2007 -</b>	Kreis Offenbach	Stadt Frankfurt am Main	Main-Kinzig-Kreis (inkl. Stadt Hanau)	Weiteraukreis	Hochtaunuskreis, Main-Taunus-Kreis	Wiesbaden, Mainz	Landkreise Groß-Gerau u. Darmstadt-Dieburg (inkl. Stadt Darmstadt)	Landkreis Aschaffenburg (inkl. Stadt Aschaffenburg)	Übrige Ziele	<b>Summe</b>	
	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	9.999		
Hochschule f.G., Wilhelmsschule, Mathildenschule	1.000	9.460	11.590	1.950	1.250	1.840	300	1.310	550	880	<b>29.130</b>
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	6.770	10.240	1.680	1.210	960	260	1.470	450	1.140	<b>24.180</b>
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	5.900	6.240	870	560	500	260	1.260	790	780	<b>17.160</b>
Friedrichsweiher, Bachschule	1.300	3.120	3.480	590	230	340	120	520	240	480	<b>9.120</b>
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	2.820	2.420	760	270	250	90	480	490	500	<b>8.080</b>
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	2.330	2.190	460	130	200	70	370	200	320	<b>6.270</b>
Bieber	1.600	4.480	1.940	1.650	300	200	60	670	850	430	<b>10.580</b>
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	1.610	1.070	470	110	100	20	160	160	180	<b>3.880</b>
Bürgel	1.800	1.700	2.250	430	110	200	40	230	140	260	<b>5.360</b>
Rumpenheim	1.900	880	990	440	70	80	20	90	60	120	<b>2.750</b>
<b>Summe</b>	<b>39.070</b>	<b>42.410</b>	<b>9.300</b>	<b>4.240</b>	<b>4.670</b>	<b>1.240</b>	<b>6.560</b>	<b>3.930</b>	<b>5.090</b>	<b>116.510</b>	
	33,5%	36,4%	8,0%	3,6%	4,0%	1,1%	5,6%	3,4%	4,4%	100,0%	

**Tabelle 9-8: MIV-Verkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr – Prognose 2007**

<b>ÖPNV</b> <b>Quellverkehr (Zielverkehr)</b> <b>Stadt Offenbach am Main</b> <b>- Prognose 2007 -</b>	Kreis Offenbach	Stadt Frankfurt am Main	Main-Kinzig-Kreis (inkl. Stadt Hanau)	Weiteraukreis	Hochtaunuskreis, Main-Taunus-Kreis	Wiesbaden, Mainz	Landkreise Groß-Gerau u. Darmstadt-Dieburg (inkl. Stadt Darmstadt)	Landkreis Aschaffenburg (inkl. Stadt Aschaffenburg)	Übrige Ziele	<b>Summe</b>	
	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	9.999		
Hochschule f.G., Wilhelmsschule, Mathildenschule	1.000	1.880	4.070	290	120	190	60	200	30	80	<b>6.920</b>
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	1.920	2.950	260	120	130	50	180	30	110	<b>5.750</b>
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	930	1.410	120	80	90	50	150	20	100	<b>2.950</b>
Friedrichsweiher, Bachschule	1.300	530	1.110	80	30	50	30	70	10	50	<b>1.960</b>
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	1.050	920	80	50	50	20	70	20	60	<b>2.320</b>
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	360	520	50	10	30	20	40		10	<b>1.040</b>
Bieber	1.600	1.670	1.340	130	30	60	20	100	30	40	<b>3.420</b>
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	310	300	40	10	10		10		10	<b>690</b>
Bürgel	1.800	420	860	70	20	40	10	30	10	20	<b>1.480</b>
Rumpenheim	1.900	200	400	40	10	20	10	10		10	<b>700</b>
<b>Summe</b>	<b>9.270</b>	<b>13.880</b>	<b>1.160</b>	<b>480</b>	<b>670</b>	<b>270</b>	<b>860</b>	<b>150</b>	<b>490</b>	<b>27.230</b>	
	34,0%	51,0%	4,3%	1,8%	2,5%	1,0%	3,2%	0,6%	1,8%	100,0%	

**Tabelle 9-9: ÖPNV-Verkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr – Prognose 2007**

Gesamtverkehr MIV + ÖPNV Quellverkehr (Zielverkehr) Stadt Offenbach am Main  - Prognose 2007 -		Kreis Offenbach	Stadt Frankfurt am Main	Main-Kinzig-Kreis (inkl. Stadt Hanau)	Weiteraukreis	Hochtaunuskreis, Main-Taunus-Kreis	Wiesbaden, Mainz	Landkreise Groß-Gerau u. Darmstadt-Dieburg (inkl. Stadt Darmstadt)	Landkreis Aschaffenburg (inkl. Stadt Aschaffenburg)	Übrige Ziele	Summe
		2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	9.999	
Hochschule f.G., Wilhelmsschule, Mathildenschule	1.000	11.340	15.660	2.240	1.370	2.030	360	1.510	580	960	<b>36.050</b>
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	8.690	13.190	1.940	1.330	1.090	310	1.650	480	1.250	<b>29.930</b>
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	6.830	7.650	990	640	590	310	1.410	810	880	<b>20.110</b>
Friedrichsweiher, Bachschule	1.300	3.650	4.590	670	260	390	150	590	250	530	<b>11.080</b>
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	3.870	3.340	840	320	300	110	550	510	560	<b>10.400</b>
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	2.690	2.710	510	140	230	90	410	200	330	<b>7.310</b>
Bieber	1.600	6.150	3.280	1.780	330	260	80	770	880	470	<b>14.000</b>
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	1.920	1.370	510	120	110	20	170	160	190	<b>4.570</b>
Bürgel	1.800	2.120	3.110	500	130	240	50	260	150	280	<b>6.840</b>
Rumpenheim	1.900	1.080	1.390	480	80	100	30	100	60	130	<b>3.450</b>
<b>Summe</b>		<b>48.340</b>	<b>56.290</b>	<b>10.460</b>	<b>4.720</b>	<b>5.340</b>	<b>1.510</b>	<b>7.420</b>	<b>4.080</b>	<b>5.580</b>	<b>143.740</b>
		33,6%	39,2%	7,3%	3,3%	3,7%	1,1%	5,2%	2,8%	3,9%	100,0%

**Tabelle 9-10: Gesamtverkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr – Prognose 2007**

ÖPNV-Anteil Quellverkehr (Zielverkehr) Stadt Offenbach am Main  - Prognose 2007 -		Kreis Offenbach	Stadt Frankfurt am Main	Main-Kinzig-Kreis (inkl. Stadt Hanau)	Weiteraukreis	Hochtaunuskreis, Main-Taunus-Kreis	Wiesbaden, Mainz	Landkreise Groß-Gerau u. Darmstadt-Dieburg (inkl. Stadt Darmstadt)	Landkreis Aschaffenburg (inkl. Stadt Aschaffenburg)	Übrige Ziele	Summe
		2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	9.999	
Hochschule f.G., Wilhelmsschule, Mathildenschule	1.000	16,6%	26,0%	13,0%	8,8%	9,4%	16,7%	13,3%	5,2%	8,3%	<b>19,2%</b>
Messehalle, Kaiserlei, Ledermuseum	1.100	22,1%	22,4%	13,4%	9,0%	11,9%	16,1%	10,9%	6,3%	8,8%	<b>19,2%</b>
Städtische Kliniken, Lauterborngebiet	1.200	13,6%	18,4%	12,1%	12,5%	15,3%	16,1%	10,6%	2,5%	11,4%	<b>14,7%</b>
Friedrichsweiher, Bachschule	1.300	14,5%	24,2%	11,9%	11,5%	12,8%	20,0%	11,9%	4,0%	9,4%	<b>17,7%</b>
Lichtenplatte, Bieberer Berg	1.400	27,1%	27,5%	9,5%	15,6%	16,7%	18,2%	12,7%	3,9%	10,7%	<b>22,3%</b>
Rosenhöhe, Tempelsee	1.500	13,4%	19,2%	9,8%	7,1%	13,0%	22,2%	9,8%		3,0%	<b>14,2%</b>
Bieber	1.600	27,2%	40,9%	7,3%	9,1%	23,1%	25,0%	13,0%	3,4%	8,5%	<b>24,4%</b>
Mühlheimer Straße, Waldheim	1.700	16,2%	21,9%	7,8%	8,3%	9,1%		5,9%		5,3%	<b>15,1%</b>
Bürgel	1.800	19,8%	27,7%	14,0%	15,4%	16,7%	20,0%	11,5%	6,7%	7,1%	<b>21,6%</b>
Rumpenheim	1.900	18,5%	28,8%	8,3%	12,5%	20,0%	33,3%	10,0%		7,7%	<b>20,3%</b>
<b>Summe</b>		<b>19,2%</b>	<b>24,7%</b>	<b>11,1%</b>	<b>10,2%</b>	<b>12,6%</b>	<b>17,9%</b>	<b>11,6%</b>	<b>3,7%</b>	<b>8,8%</b>	<b>18,9%</b>

**Tabelle 9-11: ÖPNV-Anteile im Quell- und Zielverkehr – Prognose 2007**

### 9.1.3 Strecken- und Linienbelastungen im Busliniennetz 2007

Die Streckenbelastungen im lokalen Busliniennetz der Stadt Offenbach (Buslinien 101 – 120) sind in **Abbildung 9-1** dargestellt. In **Abbildung 9-2** sind die Streckenbelastungen im regionalen Busverkehr (Buslinien 939, 940 und 970) dokumentiert.

In der **Tabelle 9-12** sind die Linienbeförderungsfälle im lokalen Busverkehr der Stadt Offenbach unterschieden nach Binnenverkehr und Quell- und Zielverkehr für das Jahr 2007 aufgeführt. Die Anteile der Direktfahrten (ohne Umsteigen) und der gebrochenen Fahrten mit 1 × Umsteigen und mit 2 oder mehr Umsteigevorgängen bezogen auf die Linienbeförderungsfälle im lokalen Busverkehr haben sich gegenüber der Analyse 2002 nicht wesentlich verändert.

Buslinie	NWkm <sup>1)</sup> pro Werktag (Mo - Fr)	Linienbeförderungsfälle pro Werktag (Mo - Fr)				Pkm <sup>2)</sup> pro Werktag (Mo - Fr)	
		Binnenverkehr		Quell- und Zielverkehr			insgesamt
		[absolut]	[%]	[absolut]	[%]	[absolut]	
<b>101, 101N</b>	2.930	13.750	67%	6.760	33%	<b>20.510</b>	60.320
<b>102, 102N</b>	1.580	5.620	72%	2.150	28%	<b>7.770</b>	19.290
<b>103, 103N</b>	1.010	1.870	55%	1.510	45%	<b>3.380</b>	7.700
<b>104, 104N</b>	1.360	3.470	60%	2.310	40%	<b>5.780</b>	16.900
<b>105, 105N</b>	1.260	3.470	64%	1.950	36%	<b>5.420</b>	11.770
<b>106, 106N</b>	1.130	3.770	53%	3.400	47%	<b>7.170</b>	14.060
<b>107</b>	730	2.640	59%	1.800	41%	<b>4.440</b>	12.990
<b>108, 108N</b>	1.670	3.250	54%	2.720	46%	<b>5.970</b>	11.390
<b>109, 109N</b>	480	810	50%	800	50%	<b>1.610</b>	4.210
119	1.010	520	24%	1.660	76%	2.180	9.300
120	1.120	2.650	32%	5.720	68%	8.370	22.510
Summe	14.280	41.820	58%	30.780	42%	72.600	190.440
<b>101 - 109</b>	<b>12.150</b>	<b>38.650</b>	<b>62%</b>	<b>23.400</b>	<b>38%</b>	<b>62.050</b>	<b>158.630</b>

Quelle: VISUM-Netzmodell NVP 2007

1) Nutzwagenkilometer

2) Personenkilometer

**Tabelle 9-12:** Linienbeförderungsfälle im lokalen Busverkehr – Prognose 2007

In der nachfolgenden **Tabelle 9-13** und **Tabelle 9-14** sind die prognostizierten Linienbeförderungsfälle des Jahres 2007 den Linienbeförderungsfällen der Analyse 2002 gegenübergestellt. Bezogen auf die Buslinien 101 – 109 lässt die Angebotskonzeption (3. Stufe) einen Anstieg von rund 51.000 Fahrgästen im Analysejahr auf rund 60.000 Fahrgäste für das Jahr 2007 erwarten (plus 21 %). Der Fahrgastanstieg im lokalen Busverkehr der Stadt Offenbach ist dabei in starkem Maße durch Fahrgastzuwächse im Quell- und Zielverkehr geprägt (vgl. **Tabelle 9-13**).

Buslinie	Linienbeförderungsfälle pro Werktag (Mo - Fr)							
	Binnenverkehr				Quell- und Zielverkehr			
	Analyse 2002 [absolut]	Prognose 2007			Analyse 2002 [absolut]	Prognose 2007		
	[absolut]	[absolut]	Veränderung 2002-2007 [absolut]	[%]	[absolut]	[absolut]	Veränderung 2002-2007 [absolut]	[%]
<b>101, 101N</b>	12.190	<b>13.750</b>	1.560	13%	4.180	<b>6.760</b>	2.580	62%
<b>102, 102N</b>	5.040	<b>5.620</b>	580	12%	2.370	<b>2.150</b>	-220	-9%
<b>103, 103N</b>	1.620	<b>1.870</b>	250	15%	1.570	<b>1.510</b>	-60	-4%
<b>104, 104N</b>	3.100	<b>3.470</b>	370	12%	1.900	<b>2.310</b>	410	22%
<b>105, 105N</b>	2.600	<b>3.470</b>	870	33%	1.450	<b>1.950</b>	500	34%
<b>106, 106N</b>	4.930	<b>3.770</b>	-1.160	-24%	4.660	<b>3.400</b>	-1.260	-27%
<b>107</b>	3.260	<b>2.640</b>	-620	-19%	2.350	<b>1.800</b>	-550	-23%
<b>108, 108N</b>		<b>3.250</b>	3.250			<b>2.720</b>	2.720	
<b>109, 109N</b>		<b>810</b>	810			<b>800</b>	800	
119	30	520	490	>100%	620	1.660	1.040	>100%
120	2.070	2.650	580	28%	9.170	5.720	-3.450	-38%
Summe	34.840	41.820	6.980	20%	28.270	30.780	2.510	9%
<b>101 - 109</b>	<b>32.740</b>	<b>38.650</b>	<b>5.910</b>	<b>18%</b>	<b>18.480</b>	<b>23.400</b>	<b>4.920</b>	<b>27%</b>

Quelle: VISUM-Netzmodelle NVP Stadt Offenbach

**Tabelle 9-13:** Gegenüberstellung der Linienbeförderungsfälle im Binnen-, Quell- und Zielverkehr – Analyse 2002 / Prognose 2007

Buslinie	Linienbeförderungsfälle pro Werktag (Mo - Fr)				Personenkilometer pro Werktag (Mo - Fr)			
	Analyse 2002 [absolut]	Prognose 2007			Analyse 2002 [absolut]	Prognose 2007		
		[absolut]	[absolut]	Veränderung 2002-2007 [absolut]	[%]	[absolut]	[absolut]	Veränderung 2002-2007 [absolut]
<b>101, 101N</b>	16.370	<b>20.510</b>	4.140	25%	51.250	<b>60.320</b>	9.070	18%
<b>102, 102N</b>	7.410	<b>7.770</b>	360	5%	20.240	<b>19.290</b>	-950	-5%
<b>103, 103N</b>	3.190	<b>3.380</b>	190	6%	8.070	<b>7.700</b>	-370	-5%
<b>104, 104N</b>	5.000	<b>5.780</b>	780	16%	11.700	<b>16.900</b>	5.200	44%
<b>105, 105N</b>	4.050	<b>5.420</b>	1.370	34%	9.010	<b>11.770</b>	2.760	31%
<b>106, 106N</b>	9.590	<b>7.170</b>	-2.420	-25%	18.820	<b>14.060</b>	-4.760	-25%
<b>107</b>	5.610	<b>4.440</b>	-1.170	-21%	16.380	<b>12.990</b>	-3.390	-21%
<b>108, 108N</b>		<b>5.970</b>	5.970			<b>11.390</b>	11.390	
<b>109, 109N</b>		<b>1.610</b>	1.610			<b>4.210</b>	4.210	
119	650	2.180	1.530	>100%	3.680	9.300	5.620	>100%
120	11.240	8.370	-2.870	-26%	50.790	22.510	-28.280	-56%
Summe	63.110	72.600	9.490	15%	189.940	190.440	500	0%
<b>101 - 109</b>	<b>51.220</b>	<b>62.050</b>	<b>10.830</b>	<b>21%</b>	<b>135.470</b>	<b>158.630</b>	<b>23.160</b>	<b>17%</b>

**Tabelle 9-14:** Gegenüberstellung der Linienbeförderungsfälle und Personenkilometer – Analyse 2002 / Prognose 2007

Die Veränderungen der Linienbelastungen im lokalen Busverkehr lassen sich einerseits auf die siedlungsstrukturelle Entwicklung entsprechend der geplanten Baugebietsentwicklungen und andererseits auf das gegenüber dem Analysejahr 2002 veränderte ÖPNV-Angebot zurückführen. Die prognostizierte Fahrgastentwicklung wird im Wesentlichen durch die nachfolgend aufgeführten Angebotsveränderungen beeinflusst:

- **101:** hohe Fahrgastzunahme insbesondere im Quell- und Zielverkehr infolge Taktverdichtung von 7 - 8 auf 5 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten (zwischen Marktplatz und Schloßpark) und Abstimmung auf S 1/ S 2.
- **102, 103:** Fahrgastzunahmen ausschließlich im Binnenverkehr infolge Verkürzung der ehemals stadübergreifenden Linienwege nach Obertshausen bzw. Bahnhof Mühlheim bis auf das Offenbacher Stadtgebiet (bzw. Mühlheim-Borsigstraße).
- **104:** Fahrgastzunahmen im Binnen-, Quell- und Zielverkehr durch Taktverdichtung von 30 auf 15 Minuten-Takt und Direktverbindung vom Lauterbornggebiet nach Bieber inkl. Verknüpfung mit der S 1/ S 2.
- **105:** Fahrgastzunahmen durch Linienwegverlängerung bis Kaiserlei-Süd mit Anschluss zu den S-Bahnen an der Haltestelle S-Bahn Kaiserlei (Ostseite).
- **106, 107, 108** Die Linie 108 übernimmt zukünftig auch die Erschließung der Stadtteile Rumpenheim (ehemals Linienast der Linie 107) und Städtisches Alten- u. Pflegeheim/ Lichtenplatte (ehemals Linienast der Linie 106), so dass die Linien 106 und 107 zukünftig geringere Linienbelastungen als heute aufweisen werden.
- **109** nachfrageschwächste Linie der Angebotskonzeption 2007, u.a. durch die Bedienung im 30 Minuten-Takt. Der Linienast zwischen Bieber Nord und Waldheim Süd weist mit etwa 300 Fahrgästen pro Werktag (Mo - Fr) eine sehr geringe Linienbelastung auf.

In nachstehender **Tabelle 9-15** sind ausgewählte Querschnittsbelastungen der neuen Buslinie 109 zusammengestellt. Beim Ansatz eines Spitzenstundenanteils von 15 % entsprechend der Verkehrserhebung im RMV 1997 (Ergebnisse auf LNG/VVU-Ebene OVB) werden im nachfragestärksten Querschnitt zwischen Mathildenplatz und Marktplatz demnach maximal 86 Personen in der Spitzenstunde in Lastrichtung unterwegs sein, dies entspricht einer Auslastung von rund 45 %. Nach der VDV-Empfehlung<sup>28</sup> ist das Verkehrsangebot in der Spitzenstunde so auszulegen, dass im Regelfall eine Auslastung von 65 % im nachfragestärksten Querschnitt nicht überschritten wird. Ein Auslastungsgrad von 65 % bedeutet, dass die Busse voll ausgelastet sind, d.h. alle Sitzplätze und etwa die Hälfte der zur Verfügung stehenden Stehplätze belegt sind. Bei einem Auslastungsgrad von 45 % sind bereits alle Sitzplätze und einige Stehplätze belegt. Der Linienast zwischen Bieber Nord und Waldheim Süd läßt dagegen nur eine Auslastung von rund 10 % in der

---

<sup>28</sup> „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), 6/2001

Spitzenstunde erwarten, so dass der Betrieb auf diesem Linienast unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten sicherlich kritisch zu beurteilen ist.

Querschnitt	Querschnittsbelastung				Platzangebot			Auslastung in der Spitzen- stunde  [%]
	werktags (Mo - Fr)		in der Spitzenstunde		Sitz- und Steh- plätze je Fahrzeug <sup>2)</sup>	Taktfolge [min]	Platzangebot in der Spitzenstunde	
	Fahrgäste/ Werktag	Fahrgäste/ Werktag u. Richtung	Spitzenstunden- anteil <sup>1)</sup>	Fahrgäste/ Stunde u. Richtung				
Bieber Nord - Waldheim Süd	280	140	15%	<b>21</b>	100	30	<b>200</b>	<b>11%</b>
Waldheim Süd - Mathildenplatz	900	450	15%	<b>68</b>	100	30	<b>200</b>	<b>34%</b>
Mathildenplatz - Marktplatz	1.140	570	15%	<b>86</b>	100	30	<b>200</b>	<b>43%</b>

<sup>1)</sup> entsprechend Verkehrserhebung im RMV 1997 (korrespondiert mit Richtwerten der Standardisierten Bewertung - Version 2000)

<sup>2)</sup> Standardlinienbus SL (Niederflurtechnik): 30 - 35 Sitzplätze und 65 - 70 Stehplätze; insgesamt 95 - 105 Sitz- und Stehplätze

**Tabelle 9-15:** Querschnittsbelastung und Auslastung Buslinie 109 – Prognose 2007 (Linienweg Bieber Nord – Waldheim Süd – Marktplatz)

Die neue Linie 109 erschließt u.a. das Stadterweiterungsgebiet Waldheim Süd und ermöglicht erstmals eine direkte umsteigefreie Verbindung aus dem Bereich Mühlheimer Straße zum Alten Friedhof und zum Mathildenplatz. Aus diesem Grund sollte die Linie 109 im Basisliniennetz 2007 (3. Stufe) zumindest zwischen Waldheim Süd und Marktplatz, wie auch im Nebenliniennetz, verkehren. Die Linienbeförderungsfälle im lokalen Busverkehr bei Verkürzung des Linienwegs der Linie 109 sind in **Tabelle 9-16** zusammengestellt (vgl. **Abbildung 9-3**).

Bei Verkürzung des Linienwegs der Linie 109 ist die bestehende Siedlungsfläche Bieber Nord noch durch die neue Bushaltestelle S-Bahn-Station Bieber-Westseite im Haltestelleneinzugsradius von etwa 300 m erschlossen (Linie 104). Die Stadterweiterungsflächen der Baugebietsentwicklung Bieber Nord liegen auch noch im Haltestelleneinzugsbereich der neuen Bushaltestellen S-Bahn-Station Bieber-Westseite und Linzer Straße (Fußgängerbrücke). Der Haltestelleneinzugsradius beträgt jedoch bis zu 500 m.

Buslinie	NWkm <sup>1)</sup> pro Werktag (Mo - Fr)	Linienbeförderungsfälle pro Werktag (Mo - Fr)				insgesamt [absolut]	Pkm <sup>2)</sup> pro Werktag (Mo - Fr)
		Binnenverkehr		Quell- und Zielverkehr			
		[absolut]	[%]	[absolut]	[%]		
<b>101, 101N</b>	2.930	13.750	67%	6.750	33%	<b>20.500</b>	60.330
<b>102, 102N</b>	1.580	5.660	72%	2.190	28%	<b>7.850</b>	19.510
<b>103, 103N</b>	1.010	1.880	55%	1.550	45%	<b>3.430</b>	7.810
<b>104, 104N</b>	1.360	3.460	60%	2.310	40%	<b>5.770</b>	16.870
<b>105, 105N</b>	1.260	3.470	64%	1.950	36%	<b>5.420</b>	11.770
<b>106, 106N</b>	1.130	3.780	53%	3.400	47%	<b>7.180</b>	14.070
<b>107</b>	730	2.650	60%	1.800	40%	<b>4.450</b>	13.020
<b>108, 108N</b>	1.670	3.250	54%	2.720	46%	<b>5.970</b>	11.400
<b>109, 109N</b>	340	750	51%	720	49%	<b>1.470</b>	3.820
119	1.010	520	24%	1.670	76%	2.190	9.310
120	1.120	2.660	32%	5.730	68%	8.390	22.570
Summe	14.140	41.830	58%	30.790	42%	72.620	190.480
<b>101 - 109</b>	<b>12.010</b>	<b>38.650</b>	<b>62%</b>	<b>23.390</b>	<b>38%</b>	<b>62.040</b>	<b>158.600</b>

Quelle: VISUM-Netzmodell NVP 2007

1) Nutzwagenkilometer

2) Personenkilometer

**Tabelle 9-16:** Linienbelastungen im lokalen Busverkehr – Prognose 2007  
(Linie 109 mit verkürztem Linienweg Waldheim Süd – Marktplatz)

Die Verkürzung der Linie 109 läßt im nachfragestärksten Querschnitt zwischen Mathildenplatz und Marktplatz eine maximale Auslastung in der Spitzenstunde von rund 50 % erwarten (vgl. **Tabelle 9-17**).

Querschnitt	Querschnittsbelastung				Platzangebot			Auslastung in der Spitzen- stunde [%]
	werktags (Mo - Fr)		in der Spitzenstunde		Sitz- und Steh- plätze je Fahrzeug <sup>2)</sup>	Taktfolge [min]	Platzangebot in der Spitzenstunde	
	Fahrgäste/ Werktag	Fahrgäste/ Werktag u. Richtung	Spitzenstunden- anteil <sup>1)</sup>	Fahrgäste/ Stunde u. Richtung				
Waldheim Süd - Mathildenplatz	1.010	505	15%	<b>76</b>	100	30	<b>200</b>	<b>38%</b>
Mathildenplatz - Marktplatz	1.260	630	15%	<b>95</b>	100	30	<b>200</b>	<b>48%</b>

1) entsprechend Verkehrserhebung im RMV 1997 (korrespondiert mit Richtwerten der Standardisierten Bewertung - Version 2000)

2) Standardlinienbus SL (Niederflurtechnik): 30 - 35 Sitzplätze und 65 - 70 Stehplätze; insgesamt 95 - 105 Sitz- und Stehplätze

**Tabelle 9-17:** Querschnittsbelastung und Auslastung Buslinie 109 – Prognose 2007  
(mit verkürztem Linienweg Waldheim Süd – Marktplatz)



## 9.2 Räumliche Erschließung

Die sozialen oder öffentlichen Einrichtungen, die bestehenden Siedlungsflächen und die Stadterweiterungsgebiete der Stadt Offenbach sind bis auf kleine Erschließungsdefizite sehr gut durch das geplante lokale Busliniennetz entsprechend der Angebotskonzeption 2007 erschlossen (vgl. **Abbildung 9-4**).

Mit der Umsetzung des lokalen Busliniennetzes der Angebotskonzeption 2007 (3. Stufe) lassen sich folgende Erschließungsdefizite im bestehenden Busliniennetz beheben:

### ÖPNV-relevante öffentliche Infrastruktur

- Erholungsgebiet Schultheisweiher  
⇒ liegt auch weiterhin nicht im Haltestelleneinzugsradius von 300 m, jedoch verbesserte räumliche Erschließung durch die neue Bushaltestelle Hans-Böckler-Siedlung (Linie 107)
- Altentagesstätte Christine-Kempf-Haus, Schönbornstraße (Bürgel)  
⇒ Bushaltestelle Mainzer Ring/ Karl-Herdt-Weg (Linie 108)
- Kindertagesstätte Schönbornstraße/ Mainzer Ring (Bürgel)  
⇒ Bushaltestelle Mainzer Ring/ Karl-Herdt-Weg (Linie 108)
- Friedhof Bieber  
⇒ Bushaltestelle Friedhof (Linie 109; nicht bei verkürztem Linienweg Waldheim Süd – Marktplatz)

### Bestehende Siedlungsflächen

- Bieber Nord (Bahnhof-Westseite)  
⇒ Bushaltestellen S-Bahn Bieber-West bzw. Poststraße und Am Aussichtsturm bzw. Linzer Straße (Linie 104)
- Bieber Nord (Bahnhof-Ostseite)  
⇒ Bushaltestellen S-Bahn Bieber-Ost bzw. Krotzenburger Straße und Friedhof (Linie 109; nicht bei verkürztem Linienweg Waldheim Süd – Marktplatz)

### Stadterweiterungsgebiete

- Bieber Nord (Bahnhof-Ostseite)  
⇒ Bushaltestellen S-Bahn Bieber-Ost bzw. Krotzenburger Straße und Friedhof (Linie 109; nicht bei verkürztem Linienweg Waldheim Süd – Marktplatz)
- Kaiserlei Süd  
⇒ Bushaltestellen Berliner Straße, Amsterdamer Straße und Kaiserlei Süd (Linien 102, 105, 107, 108 und 120)
- Bürgel (Neuer Mainzer Ring)  
⇒ Bushaltestellen Mainzer Ring/ Eppsteiner Str., Mainzer Ring/ Karl-Herdt-Weg, Mainzer Ring/ Hessenstraße und Mainzer Ring/ Karolinger Straße (Linie 108)

- Waldheim Süd (MAN Südwerk)  
⇒ Bushaltestellen Waldheim Süd (ehemalige Haltestelle Lohwald), Nesselpfad und Kirschenallee (Linie 109; auch bei verkürztem Linienweg Waldheim Süd – Marktplatz)
- Hafengebiet (Mainviertel)  
⇒ Bushaltestellen Hafen-Ost und Hafen-West (Linie 108)

### 9.3 Kosten- und Erlösprognose

Die zur Verfügung stehende Datengrundlage lässt keine detaillierte Kosten- und Erlösprognose zu, da keine abgesicherten mittleren Kosten- und Erlössätze je Fahrgast vorliegen. Vor dem Hintergrund der zukünftig durchzuführenden Ausschreibungsverfahren für die Vergabe von Verkehrsleistungen im ÖPNV sind von den Verkehrsunternehmen keine Angaben zu Kostensätzen je Nutzwagenkilometer zu bekommen. Die grundsätzliche Neuordnung des Angebotes im S-Bahnverkehr und dem lokalen und regionalen Busverkehr in der Stadt und im Kreis Offenbach und die damit einhergehende Neuorientierung der Fahrgastströme erschweren zudem eine aussagekräftige Kosten- und Erlösprognose.

Die Betriebskosten werden korrespondierend mit dem erforderlichen Mehraufwand an Nutzwagenkilometer je Angebotsstufe ansteigen. In nachstehender **Tabelle 9-18** sind die Nutzwagenkilometer der Angebotskonzeption 2007 (3. Stufe) zusammengestellt und der Analyse gegenübergestellt.

Buslinie	Analyse 2002	Angebotskonzeption 2007					
		Linie 109 mit Start-/ Endpunkt Bieber Nord			Linie 109 mit verkürztem Linienweg		
		NWkm pro Werktag	Veränderung 2002-2007 [absolut]	Veränderung 2002-2007 [%]	NWkm pro Werktag	Veränderung 2002-2007 [absolut]	Veränderung 2002-2007 [%]
101, 101N	2.443	2.928	485	20%	2.928	485	20%
102, 102N	1.621	1.579	-42	-3%	1.579	-42	-3%
103, 103N	943	1.011	68	7%	1.011	68	7%
104, 104N	833	1.358	525	63%	1.358	525	63%
105, 105N	1.059	1.259	200	19%	1.259	200	19%
106, 106N	1.092	1.130	38	3%	1.130	38	3%
107	932	727	-205	-22%	727	-205	-22%
108, 108N		1.668	1668		1.668	1.668	
109, 109N		475	475		336	336	
119	375	1.005	630	>100%	1.005	630	>100%
120	2.023	1.123	-900	-44%	1.123	-900	-44%
Summe	11.321	14.263	2.942	26%	14.124	2.803	25%
<b>101 - 109 und 120</b>	<b>10.946</b>	<b>13.258</b>	<b>2.312</b>	<b>21%</b>	<b>13.119</b>	<b>2.173</b>	<b>20%</b>

Quelle: VISUM-Netzmodelle NVP Stadt Offenbach

**Tabelle 9-18:** Nutzwagenkilometer Analyse 2002 – Angebotskonzeption 2007  
[NWkm pro Werktag (Mo – Fr)]

## 9.4 Investitionsplanung

### 9.4.1 Ortsfeste ÖPNV-Anlagen

Die Investitionsvorhaben bezogen auf die ortsfesten ÖPNV-Anlagen gliedern sich in

- busbedingte Investitionsmaßnahmen, die ausschließlich zur Umsetzung von Angebotsverbesserungen im bestehenden Busliniennetz erforderlich sind,
- und Investitionsmaßnahmen, deren Investitionsaufwendungen durch die geplanten Baugebietsentwicklungen abgedeckt sind.

Die Investitionskosten für die Straßenverkehrsanlagen zur Erschließung der geplanten Baugebietsentwicklungen, fließen somit nicht in die Investitionsplanung ein (z.B. Neubau Neuer Mainzer Ring).

In den folgenden Tabellen sind die stufenweise anfallenden busbedingten Investitionskosten bis zum Jahr 2007 aufgeführt.

Maßnahme	Planungs-horizont	Infrastrukturelle Voraussetzung			Linie	Investitions-kosten
		Beschreibung	ausschließlich busbedingt	bedingt durch Baugebietsentwicklung		
Beschreibung	Angebotsstufe		Beschreibung			
Anbindung S-Bahn-Station Bieber	Stufe 1 (ab Dez 2003)	neue Bushaltestelle Bieber S-Bahn (West) mit Dynamischem Fahrgast-Informationssystem (DFI)	X		104	-- 2)
		neue Bushaltestelle Am Aussichtsturm (Linzer Straße)	X		104	15.000 3)
Anbindung S-Bahn-Station Waldhof	Stufe 1 (ab Dez 2003)	neue Bushaltestelle Waldhof S-Bahn	X		102	-- 2)
		Verlegung der Bushaltestellen Seligenstädter Straße und Otto-Scheugenpflug-Straße 1)	X		102	-- 2)
Modifizierte Linienführung Goethering	Stufe 1 (ab Dez 2003)	Durchstich Goethering	X		107	193.000 4)
Modifizierte Linienführung Wilhelmsplatz	Stufe 1 (ab Dez 2003)	Durchstich Wilhelmsplatz zur Karlstraße	X		103, 120	66.000 5)
<b>Summe Angebotskonzeption ab Dezember 2003 (Stufe 1)</b>						<b>274.000</b>

- 1) neue Bushaltestelle Flurstraße (Linie 101) wurde bereits im Rahmen der provisorischen Buslinienführung während des S-Bahn-Baus eingerichtet
- 2) befindet sich bereits in Umsetzung (bzw. ist bereits fertiggestellt)
- 3) nach Auskunft Bau- und Planungsamt Stadt Offenbach a.M. belaufen sich die Kosten für die Einrichtung von neuen Bushaltestellen (ohne Straßenausbau) auf 15.000 € je Haltestelle und Richtung
- 4) nach Auskunft Bau- und Planungsamt Stadt Offenbach a.M.
- 5) nach Auskunft Bau- und Planungsamt Stadt Offenbach a.M. belaufen sich die Kosten für den Umbau inkl. Markierung auf 11.000 € und die Signalisierung (LSA) auf 50.000 bis 60.000 €

**Tabelle 9-19:** Investitionsplanung Angebotskonzeption ab Dezember 2003 (1. Stufe)

Mit der Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen S 1 nach Ober-Roden und S 2 nach Dietzenbach zum Fahrplanwechsel 2003/2004 erfolgte bereits die Einbindung der S-Bahn-Stationen Bieber-Westseite und Waldhof in den lokalen Busverkehr der Stadt Offenbach. Der Durchstich Goethering und der Durchstich vom Wilhelmsplatz zur Karlstraße wurde dagegen nicht im Rahmen der Umstellung des lokalen Busnetzes zum Fahrplanwechsel 2003/2004 umgesetzt (Investitionsvolumen von 259.000 €).

Maßnahme Beschreibung	Planungs- horizont Angebotsstufe	Infrastrukturelle Voraussetzung		Linie	Investitions- kosten [€]	
		Beschreibung	ausschließlich busbedingt bedingt durch Bau- gebietenentwicklung			
Erschließung Hans-Böckler-Siedlung	Stufe 2 (2005)	neue Bushaltestellen Mecklenburger Str./ Brandenburger Str. und Anhalter Straße	X	107	30.000 <sup>2)</sup>	
Erschließung Bürgel	Stufe 2 (2005)	dauerhafte bzw. endgültige Einrichtung der Haltestelle Einkaufszentrum (ALDI Kettelerstraße-Süd) <sup>3)</sup>	X	107, 108	30.000 <sup>2)</sup>	
Baugebiet Kaiserlei-Süd	Stufe 2 (2005)	provisorische Wendeschleife	X	102, 105, 107	-- <sup>1)</sup>	
		Straßeninfrastruktur Kaiserlei-Süd inkl. der neuen Haltestellen Berliner Str./ Amsterdamer Str. und Kaiserlei-Süd		X	102, 105, 107	--
Baugebiet Bürgel	Stufe 2 (2005)	Neuer Mainzer Ring inkl. der vier neuen Haltestellen		X	108	--
Baugebiet Buchhügel	Stufe 2 (2005)	Ausbau Buchhügelallee für Zweirichtungsverkehr		X	106	--
		Einrichtung zusätzlicher Haltepositionen an bestehender Bushaltestelle Theodor-Heuss-Schule	X		106	30.000 <sup>2)</sup>
<b>Summe Angebotskonzeption 2005 (Stufe 2)</b>					<b>90.000</b>	

<sup>1)</sup> befindet sich bereits in Umsetzung (bzw. ist bereits fertiggestellt)

<sup>2)</sup> nach Auskunft Bau- und Planungsamt Stadt Offenbach a.M. belaufen sich die Kosten für die Einrichtung von neuen Bushaltestellen (ohne Straßenausbau) auf 15.000 € je Haltestelle und Richtung

<sup>3)</sup> Einrichtung der Haltestelle Mühlheimer Straße in Hin- und Gegenrichtung in der Mühlheimer Straße nicht berücksichtigt

**Tabelle 9-20:** Investitionsplanung Angebotskonzeption 2005 (2. Stufe)

Maßnahme Beschreibung	Planungs- horizont Angebotsstufe	Infrastrukturelle Voraussetzung			Linie	Investitions- kosten [€]
		Beschreibung	ausschließlich busbedingt	bedingt durch Bau- gebiertsentwicklung		
Baugebiete Waldheim-Süd und Bieber-Nord	Stufe 3 (2007)	Ausbau Straßenverbindung Bieber-Nord - Waldheim-Süd	X		109	1.264.000 <sup>2)</sup>
		zusätzliche Haltepositionen an bestehenden Halte- stellen Kirschenallee und Waldheim-Süd (ehemalige Haltestelle Lohwald)	X		109	30.000 <sup>1)</sup>
		neue Bushaltestellen Bieber S-Bahn (Ost) und Ausbau bestehender Haltestellen Kirschenallee, Nesselpfad und Waldheim-Süd (ehemalige Halte- stelle Lohwald)		X	109	--
		neue Bushaltestellen Friedhof Bieber und Käs- mühle	X		109	60.000 <sup>1)</sup>
Baugebiet Hafen	Stufe 3 (2007)	Straßeninfrastruktur Hafen inkl. der zwei neuen Bushaltestellen Hafen-Ost und Hafen-West		X	108	--
		neue Bushaltestelle Carl-Ulrich-Brücke	X		108	30.000 <sup>1)</sup>
Erschließung Schumann- straße (Caritas)	Stufe 3 (2007)	Ausbau Bert-Brecht-Straße und Durchstich Schu- mannstraße - Buswendeschleife (Buchrainweiher)	X		106	85.000 <sup>3)</sup>
		Einrichtung zusätzlicher Halteposition an be- stehender Bushaltestelle Bert-Brecht-Straße und neue Bushaltestelle Caritas <sup>4)</sup>	X		106	45.000 <sup>1)</sup>
<b>Summe Angebotskonzeption 2007 (Stufe 3)</b>						<b>1.514.000</b>

- 1) nach Auskunft Bau- und Planungsamt Stadt Offenbach a.M. belaufen sich die Kosten für die Einrichtung von neuen Bushaltestellen (ohne Straßenausbau) auf 15.000 € je Haltestelle und Richtung
- 2) Kostenschätzung für den Straßenausbau ohne Gehwegausbau anhand Einheitskostensätze des Bau- und Planungsamtes Stadt Offenbach a.M. (für Straßenneu-/ ausbau 120 €/ m<sup>2</sup>)
- 3) Kostenschätzung für den Durchstich inkl. einseitigen Gehweg anhand Einheitskostensätze des Bau- und Planungsamtes Stadt Offenbach a.M. (für Straßenneu-/ ausbau 120 €/ m<sup>2</sup> und Gehwegausbau 50 €/ m<sup>2</sup>), eventuell erforderliche Ausbesserungsmaßnahmen an bestehender Fahrbahn nicht enthalten
- 4) Im Fall des alternativen Linienwegs der Linie 106 über die Merianstraße und die Schumannstraße entfallen die Kosten für die Verlegung der südlichen Haltestellenposition Bert-Brecht-Straße (stadtauswärts) auf die Nordseite des Knotenpunktes Sprendlinger Landstraße/ Bert-Brecht-Straße von 15.000 €

**Tabelle 9-21:** Investitionsplanung Angebotskonzeption 2007 (3. Stufe)

Das gesamte Investitionsvolumen von etwa 1,9 Mio Euro für die busbedingten Investitionsmaßnahmen teilt sich wie folgt auf die einzelnen Angebotsstufen:

- Angebotskonzeption 2003 (1. Stufe): 259.000 €
- Angebotskonzeption 2005 (2. Stufe): 90.000 €
- Angebotskonzeption 2007 (3. Stufe): 1.514.000 €

Die Inbetriebnahme des südlichen Linienastes der neuen Linie 109 erfordert den Ausbau der Straßenverbindung zwischen Bieber Nord und Waldheim Süd. Diese Straße dient jedoch nicht der Erschließung geplanter Baugebietsentwicklungen, sondern vorrangig als „ÖPNV-Trasse“. Die Investitionskosten für die Inbetriebnahme des südlichen Linienastes

der neuen Linie 109 zwischen Bieber Nord und Waldheim Süd (Ausbau der Straßenverbindung und Einrichtung neuer Haltestellen) werden auf insgesamt 1.354.000 € geschätzt, die Kosten der übrigen busbedingten Investitionsmaßnahmen der Angebotskonzeption 2007 (3. Stufe) belaufen sich auf 160.000 €. Der hohen Investitionsaufwendung für die Inbetriebnahme des Linienastes Bieber Nord – Waldheim Süd steht jedoch ein nur geringes zu erwartendes Fahrgastpotenzial auf der neuen Linie 109 gegenüber (vgl. **Kapitel 9.1.3**). Infolgedessen erscheint nicht alleine die Inbetriebnahme des Linienastes der Linie 109 zwischen Bieber Nord und Waldheim Süd diese hohen Investitionskosten zu rechtfertigen.

#### 9.4.2 ÖPNV-Fahrzeuge

Die Investitionskosten für Busse variieren in Abhängigkeit des Herstellers, der Ausstattung und dem Fahrzeugtyp, so dass von folgenden Anhaltswerten auszugehen ist:

- Niederflur-Linienbus (NL)                      rund 200.000 €
- Niederflur-Gelenkbus (NG)                    rund 300.000 €

Die Angebotskonzeption für das Jahr 2003 und 2005 (1. und 2. Stufe) erfordert bezogen auf die Buslinien 101 – 109 und 120 einen Mehrbedarf von einem Fahrzeug gegenüber dem Analysejahr 2002/2003 (vgl. **Kapitel 8.7**). Die Investitionen hierfür belaufen sich auf mindestens 200.000 € beim Einsatz eines Niederflur-Linienbusses und auf bis zu 300.000 € beim Einsatz eines Niederflur-Gelenkbusses.

Für die Angebotskonzeption 2007 (3. Stufe) sind dann insgesamt 5 Fahrzeuge mehr als heute bzw. nochmal 4 Fahrzeuge mehr im Vergleich zur Angebotskonzeption 2005 einzusetzen. Dies erfordert ein Investitionsvolumen zwischen 800.000 und 1.200.000 €

## **10 Linienbündel**

### **10.1 Rechtliche Grundlage**

Die Erteilung von linienübergreifenden Konzessionen ergibt sich aus der Novelle zu § 9 Abs. 2 PBefG. Zweck der sogenannten Linienbündelung ist damit, vorhandene Optimierungspotenziale in der Betriebsdurchführung (z.B. linienübergreifende Umlaufbildung) bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen, um eine kostengünstige Verkehrsbedienung sicherzustellen. Beim Zuschnitt der Linienbündel, die im Sinne des Ausschreibungsrechts Lose bilden, ist insbesondere die verkehrliche Verflechtung, d.h. die räumliche und funktionale Zusammengehörigkeit von Einzellinien zu berücksichtigen. Die Größe der Linienbündel muss dabei aus Gründen der Mittelstandsförderung und Vermeidung von Monopolbildung beschränkt werden. Der Grundsatz der Linienbündelung gilt somit auch dann, wenn in lokalen Liniennetzen städtischer Ballungsgebiete großflächige netzweite verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen vorhanden sind<sup>29</sup>.

### **10.2 Vorgehensweise der Linienbündelung**

Die Zusammenfassung aller Einzellinien im lokalen Busnetz der Stadt Offenbach zu einem Linienbündel ist angesichts der engen verkehrlichen Verflechtungen im gesamten Netz anzustreben, aber aus Gründen der Mittelstandsförderung und Vermeidung von Monopolbildung eingehend zu prüfen.

Der Zuschnitt des Linienbündels für das lokale Liniennetz der Stadt Offenbach erfolgt unter Berücksichtigung der nachfolgend aufgeführten Gesichtspunkten.

#### **Linienauswahl**

Bestandteil des Linienbündels „Stadt Offenbach“ sind die lokalen Linien 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108 und 109 mit den jeweiligen Unterlinien im Basis- und Nebenliniennetz. Hinsichtlich der stadtüberschreitenden Linien 119 und 120<sup>30</sup> trifft der Nahverkehrsplan des Kreises Offenbach folgende Aussage: „[...] sollten die Linie 10 und 20 wegen ihres verkehrlichen Schwerpunkts und verschiedener Umlaufverknüpfungen in der Stadt Offenbach durch diesen Aufgabenträger einem Bündel zugeordnet werden“. Die Linie 30 wurde hier hingegen wegen der Erfüllung innerörtlicher Erschließungsfunktionen im Kreisgebiet einem Linienbündel des Kreises Offenbach zugeschlagen.

Der Zuschnitt des Linienbündels „Stadt Offenbach“ korrespondiert mit den Vorstellungen des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV), der bereits im Frühjahr 2000 die Zusammenfassung der Linien 101 – 107 und der Linie 120 zu einem Teilnetz vorgeschlagen hatte. Aus der Sicht des Regierungspräsidiums Darmstadt (RP Darmstadt) ist eine Öffnungs-

---

<sup>29</sup> siehe auch Wettbewerb im ÖPNV, RMV Heft 11 (enthält auch die Bündelungserlasse des HMWVL)

<sup>30</sup> im Nahverkehrsplan des Kreises Offenbach wird die Linie 119 als Linie 30 umbezeichnet, die Linie 120 erhält die Liniennummer 10 (Basisliniennetz) bzw. 20 (Nebenliniennetz)

klausel für die Herausnahme einzelner Linien aus dem Linienbündel vorzusehen, um eine größtmögliche Flexibilität hinsichtlich der Betriebsplanung gewährleisten zu können.

### Betriebliche Optimierungspotentiale

Aufgrund der hohen Taktdichte im lokalen Liniennetz ist selbst bei linienreinem Betrieb ein hoher Umlaufwirkungsgrad realisierbar (vgl. **Tabelle 10-1** und **Tabelle 10-2**). Eine weitergehende Umlaufoptimierung ist unter diesen Gegebenheiten kaum möglich oder nicht zwangsläufig mit Einsparungen im Betrieb verbunden, da Fahrzeug- und Personaleinsatz nicht entsprechend reduziert werden kann.

Die Zusammenfassung aller lokalen Buslinien der Stadt Offenbach in einem Linienbündel (mit Ausnahme der Linie 119) erlaubt einen nachfrageorientierten Einsatz von Standard- und Gelenkbussen auf einzelnen Linien, so dass beispielsweise auf die zu bestimmten Tageszeiten auftretenden Nachfragespitzen im Schülerverkehr flexibel reagiert werden kann.

Buslinie	Taktfolge [min]	Umlaufzeit [min]	Fahrzeit [min]	Wendezeit [min]	Umlaufwirkungsgrad [%]	Fahrzeugbedarf
101	10	100	89	11	89%	10
	10 <sup>1)</sup>	40	30	10	75%	4
102	15	105	89	16	85%	7
103	30	120	95	25	79%	4
104	15	75	67	8	89%	5
105	15	90	66	24	73%	6
106	15	75	64	11	85%	5
107	30	90	71	19	79% <sup>2)</sup>	5 <sup>3)</sup>
108	15	120	94	26	78%	8
109	30	60	46	14	77%	2
120	30	150	137	13	91%	5
<b>Summe Linienbündel "Stadt Offenbach" (Basisliniennetz)</b>						<b>61</b>

<sup>1)</sup> Verstärkerlinie Marktplatz - Rumpenheim (Schloßpark) in der HVZ

<sup>2)</sup> Umlaufwirkungsgrad für den Regelbetrieb im 30 Minuten-Takt mit 3 Fahrzeugen

<sup>3)</sup> davon 2 Fahrzeuge für den Schülerverkehr (Einzelfahrten an Schultagen)

**Tabelle 10-1:** Umlaufwirkungsgrad und Fahrzeugbedarf Linienbündel „Stadt Offenbach“ – Basisliniennetz



Buslinie	Taktfolge [min]	Umlaufzeit [min]	Fahrzeit [min]	Wendezeit [min]	Umlaufwirkungsgrad [%]	Fahrzeugbedarf
101N	30	120	97	23	81%	4
102N	30	90	68	22	76%	3
103N	30	120	84	36	70%	4
104N	30	90	61	29	68%	3
105N	30	90	67	23	74%	3
106N	30	60	55	5	92%	2
108N	30 <sup>1)</sup>	120	76	44	63%	4
109N	30 <sup>1)</sup>	60	29	31	48%	2
<b>Summe Linienbündel "Stadt Offenbach" (Nebenliniennetz)</b>						<b>25</b>

<sup>1)</sup> ab 21:00 Uhr im 60 Minuten-Takt

**Tabelle 10-2:** Umlaufwirkungsgrad und Fahrzeugbedarf Linienbündel „Stadt Offenbach“ – Nebenliniennetz

### Mittelstandsschutz

Der Mittelstandsschutz ist vornehmlich durch Losaufteilung zu erzielen. Wo jedoch die Grenze für eine „mittelstandskonforme“ Losgröße verlaufen wird, lässt sich derzeit nicht abschätzen. Das Bundeskartellamt (BkartA) hat beispielsweise die Vergabe des gesamten Stadtverkehrs der Stadt Göttingen als einheitliches Linienbündel mit einem Fahrzeugbedarf von ca. 90 Bussen bestätigt, um damit eine hinreichende Attraktivität der ausgeschriebenen Leistung sicherzustellen<sup>31</sup>. Neben der Losaufteilung in kleinere Einheiten dienen auch die Bildung von Bietergemeinschaften oder die Vergabe von Unteraufträgen an kleine und mittlere Unternehmen durch den Hauptauftragnehmer in gleichem Maße dem Mittelstand.

<sup>31</sup> VDV Mitteilungen Nr. 9025, Wie lässt sich im Ausschreibungswettbewerb die Unternehmenskompetenz nutzen? Ideen für eine funktionale Ausschreibung im ÖPNV – Ein Diskussionspapier –, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Stand: Februar 2003

## TABELLENVERZEICHNIS

- Tabelle 2-1:** Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz nach statistischen Bezirken (Stand: 31.12.2000)
- Tabelle 2-2:** Beschäftigte nach statistischen Bezirken (Stand: 2001)
- Tabelle 2-3:** Schüler an Berufsfachschulen und sonstigen beruflichen Schulen (Stand: 01.11.2000)
- Tabelle 2-4:** Schüler an Gymnasien, Gesamt-, Haupt- und Realschulen (Stand: 04.09.2000)
- Tabelle 2-5:** Schüler an Grundschulen (Stand: 04.09.2000)
- Tabelle 2-6:** Verkaufsflächen in der Innenstadt und Außenstadt Offenbach
- Tabelle 2-7:** Kraftfahrzeugbestand und Pkw-Dichte (Stand: 2000)
- Tabelle 3-1:** Bevölkerungsentwicklung bis 2007
- Tabelle 3-2:** Beschäftigtenentwicklung bis 2007
- Tabelle 3-3:** Stadterweiterungsgebiete außerhalb der heute bestehenden Siedlungsfläche der Stadt Offenbach
- Tabelle 3-4:** Verknüpfung Bus – S-Bahn auf Offenbacher Stadtgebiet
- Tabelle 5-1:** Aktivitäten und zugehörige Zielpotenziale
- Tabelle 5-2:** Modell-Eingangsrößen Analyse 2002
- Tabelle 5-3:** Bedienungsklassen (Erschließungsklassen)
- Tabelle 5-4:** Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr Offenbach (Analyse 2002)
- Tabelle 5-5:** Verkehrsnachfrage im Binnen-, Quell- und Zielverkehr Offenbach (Analyse 2002)
- Tabelle 5-6:** MIV-Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr (Analyse 2002)
- Tabelle 5-7:** ÖPNV-Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr (Analyse 2002)
- Tabelle 5-8:** Gesamtverkehrsnachfrage im Binnenverkehr (Analyse 2002)
- Tabelle 5-9:** ÖPNV-Anteile im Binnenverkehr (Analyse 2002)
- Tabelle 5-10:** MIV-Verkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr (Analyse 2002)
- Tabelle 5-11:** ÖPNV-Verkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr (Analyse 2002)
- Tabelle 5-12:** Gesamtverkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr (Analyse 2002)
- Tabelle 5-13:** ÖPNV-Anteile im Quell- und Zielverkehr (Analyse 2002)
- Tabelle 5-14:** Linienbeförderungsfälle im lokalen Busverkehr (Analyse 2002)
- Tabelle 5-15:** Linienbeförderungsfälle nach Umsteigehäufigkeit (Analyse 2002)
- Tabelle 5-16:** Linienbeförderungsfälle im Binnenverkehr nach Umsteigehäufigkeit (Analyse 2002)

- Tabelle 7-1:** Fahrgastnachfrage Buslinie 953 im April 2002 (stadteinwärts) [Fahrgäste pro Tag]
- Tabelle 7-2:** Fahrgastnachfrage Buslinie 953 im April 2002 (stadtauswärts) [Fahrgäste pro Tag]
- Tabelle 7-3:** Ein- und Aussteiger Hainbachtal (stadtauswärts)
- Tabelle 7-4:** Ein- und Aussteiger Hainbachtal (stadteinwärts)
- Tabelle 8-1:** Infrastrukturelle Voraussetzungen für das Liniennetz 2003 (1. Stufe)
- Tabelle 8-2:** Infrastrukturelle Voraussetzungen für das Liniennetz 2005 (2. Stufe)
- Tabelle 8-3:** Infrastrukturelle Voraussetzungen für das Liniennetz 2007 (3. Stufe)
- Tabelle 8-4:** Neue Bushaltestellen im lokalen Busverkehr 2003 – 2007
- Tabelle 8-5:** Abgleich der Angebotskonzeption 2003 – 2007 mit dem Haltestellenkonzept (zweiter Bauabschnitt)
- Tabelle 8-6:** Fahrzeugbedarf 2003 – 2007
- Tabelle 9-1:** Verkehrsnachfrage im **Binnenverkehr** Offenbach – Prognose 2007
- Tabelle 9-2:** Verkehrsnachfrage im **Quell- und Zielverkehr** Offenbach – Prognose 2007
- Tabelle 9-3:** Verkehrsnachfrage im Binnen-, Quell- und Zielverkehr Offenbach – Prognose 2007
- Tabelle 9-4:** MIV-Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr – Prognose 2007
- Tabelle 9-5:** ÖPNV-Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr – Prognose 2007
- Tabelle 9-6:** Gesamtverkehrsnachfrage im Binnenverkehr – Prognose 2007
- Tabelle 9-7:** ÖPNV-Anteile im Binnenverkehr – Prognose 2007
- Tabelle 9-8:** MIV-Verkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr – Prognose 2007
- Tabelle 9-9:** ÖPNV-Verkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr – Prognose 2007
- Tabelle 9-10:** Gesamtverkehrsnachfrage im Quell- und Zielverkehr – Prognose 2007
- Tabelle 9-11:** ÖPNV-Anteile im Quell- und Zielverkehr – Prognose 2007
- Tabelle 9-12:** Linienbeförderungsfälle im lokalen Busverkehr – Prognose 2007
- Tabelle 9-13:** Gegenüberstellung der Linienbeförderungsfälle im Binnen-, Quell- und Zielverkehr – Analyse 2002 / Prognose 2007
- Tabelle 9-14:** Gegenüberstellung der Linienbeförderungsfälle und Personenkilometer – Analyse 2002 / Prognose 2007
- Tabelle 9-15:** Querschnittsbelastung und Auslastung Buslinie 109 – Prognose 2007 (Linienweg Bieber Nord – Waldheim Süd – Marktplatz)
- Tabelle 9-16:** Linienbelastungen im lokalen Busverkehr – Prognose 2007 (Linie 109 mit verkürztem Linienweg Waldheim Süd – Marktplatz)
- Tabelle 9-17:** Querschnittsbelastung und Auslastung Buslinie 109 – Prognose 2007 (mit verkürztem Linienweg Waldheim Süd – Marktplatz)



- Tabelle 9-18:** Nutzwagenkilometer Analyse 2002 – Angebotskonzeption 2007 [NWkm pro Werktag (Mo – Fr)]
- Tabelle 9-19:** Investitionsplanung Angebotskonzeption 2003 (1. Stufe)
- Tabelle 9-20:** Investitionsplanung Angebotskonzeption 2005 (2. Stufe)
- Tabelle 9-21:** Investitionsplanung Angebotskonzeption 2007 (3. Stufe)
- Tabelle 10-1:** Umlaufwirkungsgrad und Fahrzeugbedarf Linienbündel „Stadt Offenbach“ – Basisliniennetz
- Tabelle 10-2:** Umlaufwirkungsgrad und Fahrzeugbedarf Linienbündel „Stadt Offenbach“ – Nebenliniennetz

## BILDERVERZEICHNIS

- Bild 1-1:** Verfahrensschritte Nahverkehrsplan Stadt Offenbach 2003 – 2007
- Bild 1-2:** Ablaufschema Nahverkehrsplan Stadt Offenbach 2003 – 2007
- Bild 2-1:** Zentrale Orte und Verkehrsachsen im Verflechtungsraum der Stadt Offenbach
- Bild 2-2:** Motorisierung 1995 – 2001 in der Stadt und im Kreis Offenbach
- Bild 3-1:** Motorisierungsentwicklung in Offenbach bis 2007
- Bild 3-2:** Motorisierungsentwicklung 1990 – 2000 in Mühlheim a. M.
- Bild 3-3:** Verknüpfungsbahnhöfe mit Inbetriebnahme der Rodgau S-Bahnen
- Bild 3-4:** Prinzipskizze kleine DFI (Uhr optional)
- Bild 3-5:** Prinzipskizze große DFI
- Bild 3-6:** S-Bahnhof Ulmenstraße (Bebauungsplan 618A Waldheim)
- Bild 6-1:** Verknüpfung Bus – S-Bahn an der Haltestelle Marktplatz
- Bild 6-2:** Verknüpfung Bus – S-Bahn an der Haltestelle Offenbach Ost
- Bild 6-3:** Wesentliche Änderungen im lokalen Busliniennetz 1997 - 2001
- Bild 6-4:** Wesentliche Änderungen im regionalen Busliniennetz 1997 - 2001
- Bild 8-1:** Angebotskonzeption 1. Stufe (Zeithorizont 2003)
- Bild 8-2:** Systemverknüpfung Bus – S-Bahn am Bahnhof Bieber (Westseite)
- Bild 8-3:** Angebotskonzeption 2. Stufe (Zeithorizont 2005)
- Bild 8-4:** Angebotskonzeption 3. Stufe (Zeithorizont 2007)

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abbildung 2-1:** Statistische Bezirke Stadt Offenbach
- Abbildung 2-2:** Bevölkerungsdichte Einwohner mit Hauptwohnsitz je km<sup>2</sup> (Stand 31.12.2000)
- Abbildung 2-3:** Anteil der Altersklasse 0 bis unter 18 Jahre an der Gesamtbevölkerung (Stand 31.12.2000 - Einwohner mit Hauptwohnsitz)
- Abbildung 2-4:** Anteil der Altersklasse 18 bis unter 65 Jahre an der Gesamtbevölkerung (Stand 31.12.2000 - Einwohner mit Hauptwohnsitz)
- Abbildung 2-5:** Anteil der Altersklasse 65 Jahre und älter an der Gesamtbevölkerung (Stand 31.12.2000 - Einwohner mit Hauptwohnsitz)
- Abbildung 2-6:** Beschäftigtendichte Beschäftigte je km<sup>2</sup> (Stand 2001)
- Abbildung 2-7:** Anteil der Beschäftigten im tertiären Wirtschaftsbereich (Stand 2001)
- Abbildung 3-1:** Übersicht der Stadterweiterungsgebiete (Bebauungspläne)
- Abbildung 3-2:** Haltestellenkonzept Offenbach
- Abbildung 4-1:** Basisliniennetz 2002
- Abbildung 4-2:** Nebenliniennetz 2002
- Abbildung 5-1:** Verkehrszelleneinteilung Stadt Offenbach
- Abbildung 5-2:** Verkehrszelleneinteilung engerer Untersuchungsraum
- Abbildung 5-3:** Verkehrszelleneinteilung weiterer Untersuchungsraum
- Abbildung 5-4:** Straßenverkehrsbelastungen 2002 [Kfz/ Tag]
- Abbildung 5-5:** Streckenbelastungen 2002 im lokalen Busverkehr der Stadt Offenbach (Buslinien 101 – 120) [Fahrgäste/ Tag]
- Abbildung 5-6:** Streckenbelastungen 2002 im regionalen Busverkehr der Stadt Offenbach (Buslinien 939 – 970) [Fahrgäste/ Tag]
- Abbildung 6-1:** Lokales Busnetz mit Haltestelleneinzugsbereichen (Fahrplan 2001/2002)
- Abbildung 6-2:** Lokales Busnetz und Infrastruktureinrichtungen (Fahrplan 2001/2002)
- Abbildung 6-3:** Übersicht der nicht erschlossenen Stadtgebiete im Basisliniennetz (Fahrplan 2001/2002)
- Abbildung 6-4:** Verspätungsanfälligkeit im lokalen Busnetz (Fahrplan 2001/2002)
- Abbildung 8-1:** Angebotskonzeption Basisliniennetz 2003 (1. Stufe)
- Abbildung 8-2:** Angebotskonzeption Nebenliniennetz 2003 (1. Stufe)

- Abbildung 8-3:** Angebotskonzeption Basisliniennetz 2005 (2. Stufe)
- Abbildung 8-4:** Angebotskonzeption Nebenliniennetz 2005 (2. Stufe)
- Abbildung 8-5:** Angebotskonzeption Basisliniennetz 2007 (3. Stufe)
- Abbildung 8-6:** Angebotskonzeption Nebenliniennetz 2007 (3. Stufe)
- Abbildung 8-7:** Neue Haltestellen im lokalen Busnetz der Stadt Offenbach
- Abbildung 9-1:** Streckenbelastungen 2007 im lokalen Busverkehr der Stadt Offenbach (Buslinien 101 – 120) [Fahrgäste/ Tag]
- Abbildung 9-2:** Streckenbelastungen 2007 im regionalen Busverkehr der Stadt Offenbach (Buslinien 939 – 970) [Fahrgäste/ Tag]
- Abbildung 9-3:** Streckenbelastungen 2007 im lokalen Busverkehr der Stadt Offenbach (Buslinien 101 – 120) [Fahrgäste/ Tag]  
Variante: Linie 109 mit verkürztem Linienweg Waldheim Süd – Marktplatz
- Abbildung 9-4:** Übersicht der nicht erschlossenen Stadtgebiete im Basisliniennetz 2007



## **ANHANGVERZEICHNIS**

- Anhang 2-1:** Einwohner am 31.12.2000 nach Verkehrszellen
- Anhang 2-2:** Einwohner mit Hauptwohnsitz Offenbach am 31.12.2000 nach Altersgruppen und statistischen Bezirken
- Anhang 2-3:** Beschäftigte 2001 am Arbeitsort Offenbach unterschieden nach sekundärem und tertiärem Wirtschaftsbereich nach Verkehrszellen
- Anhang 2-4:** Öffentliche und private Infrastruktur auf dem Stadtgebiet Offenbach
- Anhang 3-1:** Bevölkerungsentwicklung in Offenbach bis 2007 nach Verkehrszellen
- Anhang 3-2:** Beschäftigtenentwicklung in Offenbach bis 2007 nach Verkehrszellen
- Anhang 4-1:** Betriebsangebot im lokalen und regionalen Busverkehr und im SPNV der Stadt Offenbach
- Anhang 5-1:** Verkehrszelleneinteilung Untersuchungsraum NVP Stadt Offenbach
- Anhang 7-1:** Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse
- Anhang 8-1:** Fahrplänenwürfe für das Basis- und Nebenliniennetz der Angebotskonzeption 2007
- Anhang 8-2:** Verknüpfung Bus – S-Bahn (ITF-Knoten) im Basis- und Nebenliniennetz der Angebotskonzeption 2007