

Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH
Fortschreibung des Nahverkehrsplans
Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Kurzfassung

Bearbeitungsstand 21.09.2007

Inhalt

Vorbemerkungen	2
1 Anforderungsprofil	3
1.1 Leitlinien zur Weiterentwicklung des ÖPNV	3
1.2 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes	5
2 Bewertung der ÖPNV-Nachfragesituation und des ÖPNV-Angebotes	9
3 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV	13
4 Prognose	15
5 Angebotskonzeption	16
5.1 Maßnahmenpaket der Phase 1 (kurzfristiger Umsetzungshorizont)	17
5.2 Weitere Maßnahmen der Phase 2	23
6 Linienbündelungskonzept	28
7 Fazit	30

Vorbemerkungen

Die Stadt Offenbach am Main als Mitglied des Europäischen Klimabündnisses setzt sich das Ziel, die Schadstoffemissionen in den kommenden Jahren wesentlich zu reduzieren. Bis zum Jahr 2030 wird die Halbierung der **CO₂-Emissionen** angestrebt. Ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität ist dabei die Nutzung umweltverträglicher Verkehrsträger.

Verkehrsmanagement ist ein wesentliches Instrument zur Begrenzung der verkehrsrelevanten Umweltbelastungen. Umweltbezogene Planungen im Bereich des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung sind im Verkehrssektor verbindlich erforderlich. Daher sind der Verkehrsmanagementplan der Stadt Offenbach und die fachbezogenen Rahmenpläne wie der Nahverkehrsplan für den Öffentlichen Personennahverkehr (**ÖPNV**) eng mit den umweltbezogenen Planungen verzahnt.

Im Verkehrsmanagement der Stadt Offenbach werden Ziele definiert, die für den Bereich des Öffentlichen Nahverkehrs relevant sind:

- Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs von Ressourcen und Senkung der verkehrsbedingten Emissionen
- Gleiche Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen vorhalten
- Sichere(s) und umweltverträgliche(s) Mobilität und Mobilitätsverhalten fördern und stärken
- Flexible Verkehrsmittelwahl erleichtern und Informationen zum Verkehr verbessern
- Ausbau der Bedienungsangebote (insbesondere auch im Freizeitverkehr) sowie der Barrierefreiheit im ÖPNV
- Nutzergerechte und attraktive Gestaltung der Tarife im ÖPNV
- Regionale Vernetzung verbessern
- Effizienz im Verkehrssystem verbessern und öffentliche wie private Ausgaben für Mobilität verringern

Die Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs unterstützt daher konsequent die umweltpolitischen und verkehrlichen Zielsetzungen in der Stadt Offenbach: Ziel ist die Steigerung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV und damit des Anteils des umweltfreundlichen Öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen (vor allem auch in den stark belasteten Bereichen der Innenstadt) durch gezielte Angebotsverbesserungen und **Marketingaktivitäten**. Der ÖPNV trägt selbst mit fahrzeugbezogenen Maßnahmen zu einer deutlichen Senkung der Emissionen (Schadstoffe, Lärm) bei. Damit spielt die künftige Ausgestaltung des Öffentlichen Nahverkehrs eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung eines umweltverträglichen und nachhaltigen **Mobilitätskonzepts** der Stadt Offenbach am Main.

1 Anforderungsprofil

1.1 Leitlinien zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Rahmenziele

Der Aufgabenträger verfolgt eine Ausgestaltung des ÖPNV mit folgenden Anforderungen:

- Orientierung an den Vorgaben der Raumordnung und **Landesplanung**,
- umfassende Sicherung der heutigen Qualität im **ÖPNV-System** sowie eine, soweit realisierbar und finanzierbar, weitere zielgerichtete **Attraktivitätssteigerung** des ÖPNV: der bestehende **ÖPNV-Anteil** an der Verkehrsmittelwahl (etwa 19 % im **Jahr 2005**) soll als absolutes Mindestziel stabilisiert werden,
- Steigerung des heutigen Fahrgastaufkommens um rund 8 % bis zum **Jahr 2015**. Vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums um rund 7 % bis zum **Jahr 2015** ist zum Erreichen dieses Zieles eine Zunahme des **Modal-Split-Anteils** des ÖPNV in der Verkehrsmittelwahl der Offenbacher Bevölkerung und der Einpendler um schätzungsweise ein bis zwei Prozentpunkte bis zum **Jahr 2015** erforderlich,
- Verbesserung der Alternativen zum Motorisierten **Individualverkehr (MIV)** im Sinne einer integrierten Gesamtverkehrsplanung zur Erlangung einer sinnvollen Aufgabenverteilung der Verkehrsmittel.
- konsequenter Einsatz von Investitionen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Offenbach am Main nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im **ÖPNV-Gesamtsystem**,
- weitere nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit im ÖPNV sowie regelmäßige Überprüfung der angebotenen **Verkehrsleistungen/** des Fahrzeugeinsatzes sowie der Bedienungsform im ÖPNV in Bezug zur Effizienz und zu ihrer Marktausrichtung,
- Steigerung der **ÖPNV-Marktausschöpfung** auch außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen außerhalb des Berufs- und Schulverkehrs durch **zielgruppenspezifische** Angebotsgestaltung.

Schwerpunkte

- Konsequente Einbindung des Nahverkehrs in Offenbach am Main in die umweltpolitischen Zielsetzungen der Stadt: Deutliche Senkung der **Lärm-** und Schadstoffemissionen im ÖPNV bis zum **Jahr 2012**. Ziel ist die Halbierung des Feinstaubausstoßes sowie beim **CO₂-Ausstoß** eine Konstanz der Emissionswerte, mittelfristig eine Verringerung der **CO₂-Emissionswerte**,

- Pflege und Weiterentwicklung bestehender Qualitäten unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte:
 - **15-Minuten-Takt** als gesamtstädtisches Bedienungsangebot in der Haupt- und Normalverkehrszeit (der **15-Minuten-Takt** soll dabei für mindestens 75% der Bevölkerung an Wochentagen zwischen 6.00 und 20.00 Uhr angeboten werde),
 - auf den nachfragestärksten Achsen Verdichtung auf einen 7,5-Minuten-Takt,
 - in Randbereichen sowie in den Schwachverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt.
- Profilierung der Hauptachsen zu einem eigenständig wahrnehmbaren Systembestandteil im ÖPNV hinsichtlich der Angebotspräsentation und **-kommunikation**, Prüfung der Potenziale für den Aufbau zusätzlicher tangentialer Verkehre,
- Gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Mobilitätsbehinderte (Fahrzeuge, Infrastruktur, Fahrgastinformation) mit dem langfristig zu erreichenden Ziel eines „barrierefreien ÖPNV“ in **Offenbach am Main**.
- Konsequente Weiterführung des Beschleunigungsprogramms (Busspuren, **LSA-Vorrangschaltungen**) und Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität.
- Verbesserung der Umsteigebedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln in Offenbach (Stadtbus - Stadtbus, Stadtbus - Regionalverkehr, Stadtbus - **S-Bahn**).
- Stärkung und Pflege der regionalen Vernetzungen im ÖPNV sowie der Verknüpfungen zum überregionalen und Fernverkehr.
- Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei allen Verkehrs- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen, unmittelbare Bedienung der Stadterweiterungsgebiete und Gewerbeentwicklungsgebiete (bei entsprechenden Nachfragepotenzialen), Überprüfung der bestmöglichen Bedienungsform,
- Ausbau der Fahrgastinformation an den Bushaltestellen und Verknüpfungspunkten zur Schiene und Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit,
- Prüfung des Ausbaus der **S-Bahn-Station Offenbach-Ost**, die Modernisierung des heutigen Hauptbahnhofs als Regionalverkehrsstation.

1.2 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Hierarchisierung des ÖPNV-Systems

Im Sinne einer gesamtwirtschaftlich optimierten Verkehrsplanung lassen sich dabei drei unterschiedliche Kategorien mit unterschiedlicher Qualitätsausprägung des ÖPNV definieren, die konkret räumlich im ÖPNV-Netz Stadtbereichen, Korridoren und Verbindungen zugeordnet werden können:

- **Tabelle 1:** Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes

Kategorie	Definition	Anforderung an Bedienungsqualität HVZ+NVZ
A	ÖPNV als gleichwertiges Verkehrssystem zum MIV	10-Min.-Takt und besser
B	ÖPNV als mögliches Alternativsystem zum MIV	15-Min.-Takt
C	ÖPNV als Grundversorgung	30-Min.-Takt

Betriebs-/ Verkehrszeiten

- **Tabelle 2:** Definition Verkehrszeiten

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo-Fr	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:30 – 04:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ I	04:00 – 06:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:00 – 08:30
	Normalverkehrszeit	NVZ	08:30 – 15:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	15:30 – 20:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	20:00 – 00:30
Sa	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:30 – 05:30
	Normalverkehrszeit	NVZ	05:30 – 18:30
	Schwachverkehrszeit	SVZ	18:30 – 00:30
So und Feiertag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:30 – 08:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	08:00 – 00:30

Anforderungen an die Erschließungsqualität

• Tabelle 3: Standards Erschließungsqualität für das Stadtgebiet Offenbach

	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereich (Radius; Luftlinie)
Bus	300 m ¹
S-Bahn	600 m
Mindestbedienung für Wertung der Haltestelle als "ÖPNV-bedient"(HVZ+NVZ)	30 Min.
Zielwerte der Erschließungswirkung im Teilgebiet ²	90%

Anforderungen an die Bedienungsqualität (Bedienungsstandards)

■ Tabelle 4: Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren im ÖPNV

Kategorie	Bedienungskorridore	Montag - Freitag			Samstag und Sonn-/ Feiertag	
		HVZ (Takt)	NVZ (Takt)	SVZ (Takt)	NVZ (Takt)	SVZ (Takt)
Qualitäts- kategorie A	Bürgel - City Tempelsee - Waldstraße - City Lauterborn - Senefelder Str./ Beethovenstr. - City Frankfurt Flughafen/ Hbf/ City - Offenbach City	10 Min.	10 Min	30 Min	15 Min	30 Min
Qualitäts- kategorie B	Rumpenheim - Bürgel (- City) (Mühlheim-) Waldheim - Mühlheimer Str. - City, Kaiserlei - Nordend - City, Bieber - Bieberer Berg - OF-Ost - City, Bieber - Tempelsee (- City) Sprendlinger Landstr. - Klinikum - City Lauterborn - Lichtenplatte - OF-Ost Buchhügel/ Lichtenplatte - City Waldhof - Bieber F-Oberrad - Frankfurter Str. -City	15 Min	15 Min	30 Min	30 Min	30 Min
Über- gangs- bereich Qualitäts- kategorien B/C	Kaiserlei - Mainviertel (Nordring) - City Waldheim-Süd - Mühlheimer Str. (- City) Lauterborn - Kaiserlei S-Bahn Bieber - Tempelsee Hanau Hbf - Offenbach City	15 Min	30 Min	30 Min	30 Min	60 Min
Qualitäts- kategorie C	Rumpenheim - Waldheim F-Bornheim - Kaiserlei (- City) F-Fechenheim - Messehallen (- City) Heusenstamm - Offenbach City Neu-Isenburg - Offenbach City	30 Min	30 Min	60 Min	60 Min	60 Min

- 1 Bei einem Bedienungsangebot im **10-Minuten-Takt-Linien** (oder dichter) kann ein **Einzugsbereich** von 400 Metern verwendet werden, wenn ein Radius von 300 Metern nicht erreicht werden kann.
- 2 erreichte Einwohner und Arbeitsplätze auf Basis der zugrunde gelegten **Haltestelleneinzugsbereich** (die Trennwirkung natürlicher und künstlicher Barrieren ist zu berücksichtigen)

Anforderungen an die Erreichbarkeit

■ Tabelle 5: Definition Reisezeiten zur Erreichbarkeit der relevanten Ziele (Mo - Fr)

Ziel	Maximale Reisezeit
Innenstadt	30 Minuten
S-Bahn-Station	20 Minuten
Weitere Ziele im Stadtgebiet Offenbach	45 Minuten

Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit

- Auf Relationen zu den relevanten Zielen im Stadtgebiet Offenbach (Innenstadt, S-Bahn-Station, Kaierteilgebiet, Stadtteilzentren Bieber und Bürgel für die benachbarten Bezirke) sollen umsteigefreie Verbindungen eingerichtet werden,
- auf Relationen der übrigen Kategorien soll maximal einmal umgestiegen werden, um die übrigen Ziele in Offenbach zu erreichen.

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit³

- Verfrühungen sind nicht zulässig (gelten als Fahrtausfälle),
- Verspätungen von bis zu fünf Minuten werden toleriert,
- Für Verspätungen der Stadtbusse von über fünf Minuten bei Fahrten mit einer Abfahrtszeit nach 20.00 Uhr wird eine Pünktlichkeitsgarantie gegeben.

Anschlussbindungen an Verknüpfungspunkten

• Tabelle 6: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten/ Systemknoten (max. Übergangszeiten in Minuten)

	Systemknoten
Bus/Bus	5
Umsteigen zur/von S-Bahn (Bus/S-Bahn)	10
Umsteigen von/zum Regionalverkehr (Bus/SPNV)	15

Qualitätsanforderungen Haltestellen

Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung sind im Haltestellenkonzept der Stadt Offenbach am Main festgelegt. Die Haltestellen wurden darin in Kategorien typisiert:

- Kategorie A: zentrale Umsteigehaltestellen
- Kategorie B: Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion zu S-/ Regionalbahnen

3 Zur Qualitätsverbesserung der Leistungserbringung kann die genannte Festlegung künftig allgemein oder innerhalb einzelner Anwendungsfälle auch auf geringere Werte festgelegt werden. Diese Festlegung ist als Rahmenvorgabe für weitere vertragliche Regelungen anzusehen.

- Kategorie C: stark frequentierte Haltestellen in besonderer Lage und Haltestelle, die durch ihre Lage an Schulen, Krankenhäusern, Seniorenwohnheimen oder einsame örtliche schwierige Lage zusätzliche oder besondere Ausstattungsmerkmale verdienen
- Kategorie D: normal frequentierte Haltestellen
- Kategorie E: nur Ein- oder Ausstiegshaltestellen von geringer Bedeutung

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale betreffen die **Bordsteinanhebung** und den barrierefreien Zugang, die Fahrgastinformation und den Wetterschutz sowie Maßnahmen zum Sicherheitsempfinden der Fahrgäste und zur **Verknüpfung** mit anderen Verkehrsmitteln.

Qualitätsanforderungen Fahrzeuge⁴

Die wesentlichen Ausstattungsstandards bei Neuanschaffungen sind:

- **Niederflurfahrzeuge** (podestlos zwischen 1. und 2. Tür, Ausnahme: Midi-bus) mit Absenkeinrichtungen (**Kneeling**)
- Rampe an der 2. Tür
- akustische und visuelle Fahrgast-Informationssysteme (Fahrzielanzeige außen, Haltestellenanzeige innen, Haltestellenansage),
- **Info-Bildschirme** oder Linienverlaufanzeige (Anzeige der Haltestellenfolge),
- Klimaanlage und getönte Scheiben,
- Bordrechner **und/** oder Funkkommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Betriebsleitstelle (**RBL** o. RBL Light.) mit Funktionalität zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, wenn infrastrukturmäßig seitens der Aufgabenträger die Voraussetzungen dafür geschaffen sind,
- Videoüberwachung.

Qualitätsanforderungen Betrieb

Die wesentlichen Qualitätsanforderungen für die Betriebsdurchführung betreffen Anforderungen zu Personal- und Servicestandards, Qualitätsstandards zur Verkehrsdurchführung wie Rauchverbot, Anschlussgarantie, Fahrzeugzustand und **-reinigung** sowie zur Haltestellenreinigung, zum Beschwerdemanagement und zur Pünktlichkeitsgarantie sowie Vereinbarungen zur Qualitätssicherung (Fahrzeugmerkmale und Ausstattung, Schadensfreiheit der Fahrzeuge, Haltestellenmerkmale, Pünktlichkeit, Störungsmanagement, Sauberkeit, Personal- und Servicestandards).

⁴ Darüber hinaus sind die Anforderungen des RMV für die Ausstattung von Linienbussen im Verbundgebiet zu berücksichtigen. Die hier genannten Standards entsprechen weitgehend diesen Anforderungen.

Anforderungen an die Barrierefreiheit und Anforderungen spezieller Nutzergruppen

Relevante Anforderungen an die Barrierefreiheit betreffen die barrierefreie und übersichtliche Gestaltung der Haltestellenbereiche sowie ein barrierefreier Zugang zu den Fahrzeugen des ÖPNV und zur Fahrgastinformation.

Die Erreichung des Ziels „barrierefreier ÖPNV in Offenbach am Main“ wird nicht zeitnah in 100%iger Zielerfüllung realisierbar sein. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplan wird die Zielerreichung für drei Teilzielfelder definiert:

- Tabelle 7: Anforderungen zur Zielerreichung „barrierefreier ÖPNV“ in Offenbach am Main

Zielerreichung „barrierefreier ÖPNV“ in Offenbach am Main		
↙	↓	↘
Neubau/umfassender Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Neuanschaffung Fahrzeuge: ⇒ <u>barrierefrei</u> im Sinne des BBG	Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen: ⇒ Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs bzw. einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs/ Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/ Sehbehinderte/ Gehörlose	Nachbesserungen im Bestand: ⇒ Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/ kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur

2 Bewertung der ÖPNV-Nachfragesituation und des ÖPNV-Angebotes

Der am stärksten nachgefragte Streckenabschnitt liegt zwischen den Haltestellen Bahnüberführung Waldstraße und Marktplatz bzw. Wilhelmsplatz mit jeweils über 6.000 Fahrgästen je Richtung an einem Werktag. Weitere relevante Streckenabschnitte gibt es zwischen den Haltestellen Rhönstraße und OF-Ost mit über 3.400 Fahrgästen je Richtung und Werktag, Hauptbahnhof und Marktplatz bzw. Bahnüberführung Waldstraße mit über 3.200 Fahrgästen je Richtung sowie Hauptbahnhof, Tulpenhofstraße und Klinikum bzw. Klinikum, Arndtstraße und Hauptbahnhof mit über 2.200 Fahrgästen je Richtung.

Die Linie 101 ist die mit Abstand am stärksten nachgefragte Buslinie im Stadtverkehr Offenbach mit über 12.000 Fahrgästen an einem Werktag. Auf dem nördlichen Liniennast bis Bürgel Hessenstraße sowie auf dem südlichen Abschnitt bis zur Haltestelle Stadthalle ist eine Streckenbelastung von über 4.000 Fahrgästen zwischen den einzelnen Haltestellen in beiden Richtungen zu verzeichnen. Die Linie 106 mit knapp 5.300 Fahrgästen sowie die Linie 102 über 5.000 Fahrgästen pro Werktag folgen an nächster Stelle.

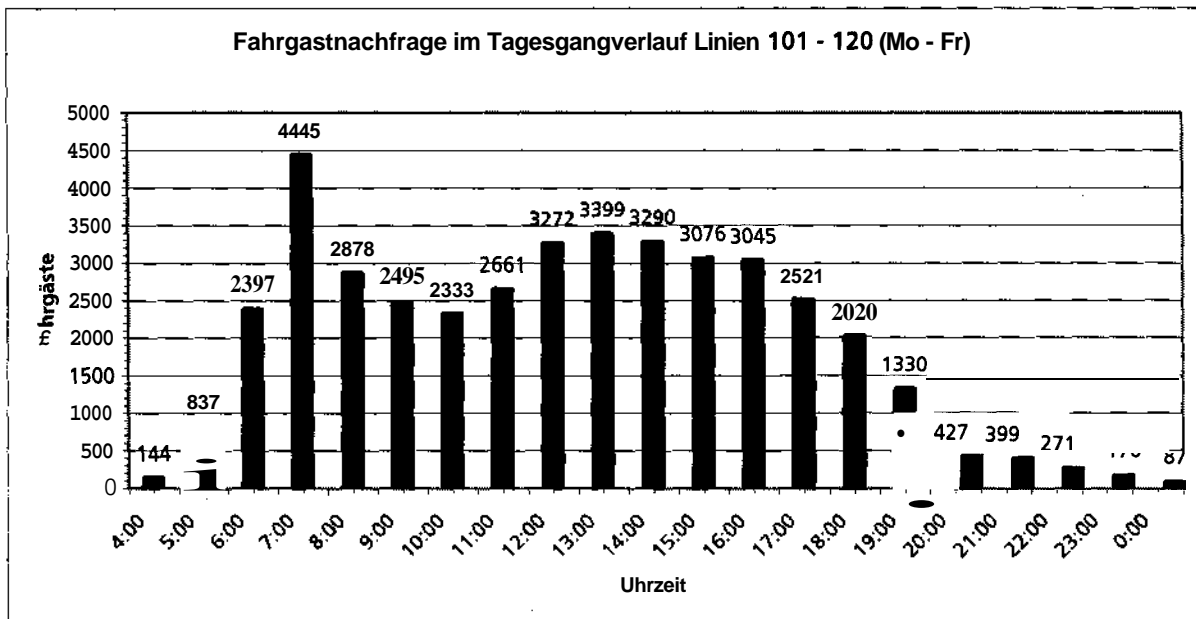
Die schwächste Fahrgastnachfrage verzeichnen die Linien 107 mit etwa 2.700 Fahrgästen pro Werktag sowie die Linie 103 mit etwa 2.600 Fahrgästen pro Werktag.

Die aufkommenstärksten Haltestellen im Stadtverkehrsnetz befinden sich mit über 18.000 Ein- und Aussteigern pro Werktag am Marktplatz und Wilhelmsplatz (mit Haltestelle Marktplatz/Berliner Straße). Weitere bedeutende Haltestellen sind OF-Ost mit rund 4.200 Ein- und Aussteigern pro Werktag, Offenbach Hauptbahnhof mit knapp 3.000 Ein- und Aussteigern sowie Friedrichsring mit rund 2.400 Ein- und Aussteigern.

Die Verteilung der Fahrgastnachfrage im Tagesgang für alle Stadtverkehrslinien zeigt die deutliche Spitzenstunde zwischen 7.00 und 8.00 Uhr (über 4.400 Fahrgäste in der Stunde) sowie einen zweiten, schwächer und länger ausgeprägten Nachfrageschwerpunkt in der Mittagszeit zwischen 12.00 und 17.00 Uhr (jeweils über 3.000 Fahrgäste pro Stunde).

Auffallend ist der Rückgang der Fahrgastnachfrage ab 17.00 Uhr bis 20.00 Uhr von rund 3.000 Fahrgästen pro Stunde auf etwa 1.300 Fahrgästen pro Stunde, obwohl in dieser Zeit noch ein dichtes Bedienungsangebot (10- bzw. 15-Minuten-Takt auf den meisten Linien bzw. Linienabschnitten) vorhanden ist. Im Vergleich dazu ist in den Vormittagsstunden zwischen 9.00 und 12.00 Uhr eine höhere Nachfrage vorhanden, wenngleich hier auf verschiedenen Linien das Bedienungsangebot der Normalverkehrszeit mit geringerer Fahrtdichte vorherrscht.

• **Abbildung 1:** Fahrgastnachfrage im Tagesgangverlauf (Linien 101 - 120)



Grobbewertung der Marktausschöpfung

Auf der Grundlage der ermittelten Kennwerte in den statistischen Bezirken lässt sich die bestehende Marktausschöpfung für den Busverkehr in der Stadt Offenbach in einer Grobabschätzung bewerten:

- Sehr hohe Werte sind in den vergleichsweise einwohnerschwachen Bezirken „Mühlheimer Straße“ und „Bieberer Berg“ zu verzeichnen. Bedingt

durch die **Gewerbegebiete** sind dort auch Arbeitsplatzschwerpunkte lokalisiert, die zu einem hohen Anteil einwohnerunabhängiger Zielverkehre führen.

- Eine vergleichsweise hohe Marktausschöpfung ist in den einwohnerstarken Bezirken „Lauterborngebiet“ (Bedienung mit acht Fahrten pro **Stunde**), „**Lichtenplatte**“ (Bedienung im **15-Minuten-Takt**) und „**Bürgel**“ (Bedienung mindestens im **10-Minuten-Takt**) vorhanden.
- Auffallend sind die vergleichsweise geringen Ergebnisse für die **ÖPNV-Marktausschöpfung** in den innenstadtnahen Bezirken „**Messehalle**“ und „**Ledermuseum**“, insbesondere vor dem Hintergrund des dichten Fahrtenangebotes (im Bereich Nordend acht Fahrten pro Stunde, im Bereich Ledermuseum ein tagesdurchgängiger **15-Minuten-Takt**).
- Ebenfalls eine geringe Marktausschöpfung haben die **südlich** der Innenstadt liegenden Bezirke „**Klinikum Offenbach**“ sowie „**Bachschule**“. Auch diese Bezirke werden mit einem dichten **ÖPNV-Angebot** bedient (im Bereich Klinikum mindestens im 15-Minuten-Takt, im Bereich Bachschule mit einem Viertelstundentakt oder sogar **10** Fahrten pro Stunde entlang der **Waldstraße**).

Eine vergleichsweise geringe Fahrgastnachfrage im Verhältnis zum (dichten) **ÖPNV-Bediensungsangebot** ist in den Bereichen Rumpernheim (zwischen Kurhessenstraße und **Biebernseeweg**), im Gewerbegebiet Waldhof und in Rosenhöhe zu verzeichnen.

Demgegenüber steht eine im Vergleich zum Bedienungsangebot hohe **Fahrgastnachfrage** in den Bereichen **Neusalzer Straße (C.-Ulrich-Siedlung)**, Lauterborn bzw. Bezirk Klinikum sowie Waldstraße zwischen **E.-v.-Rochow-Straße**, Offenbach Post, Humboldtstraße und Friedrichsring.

Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung zum Stadtverkehr Offenbach

Die relevanten Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung für die Stadtverkehrslinien der **OVB** sind:

- knapp zwei Drittel der Offenbacher Bevölkerung fährt (fast) nie mit den **Stadtbussen**, **11 %** der Offenbacher fahren mindestens an fünf Tagen pro Woche und weitere 16 % an ein bis vier Tagen in der Woche,
- 12 % der regelmäßigen Nutzer kaufen einen Fahrschein des Bartarifs, nutzen also nicht den Vorverkauf bzw. eine Zeitfahrkarte, so dass von einem beträchtlichen Zeitkartenpotenzial auszugehen ist,
- knapp 60 % der Offenbacher Bevölkerung sind mit dem Busangebot (sehr) zufrieden, 12 % sind (sehr) unzufrieden, knapp 30 % haben hierzu keine Meinung; das S-Bahn-Angebot wird etwas besser als das Busangebot bewertet,
- bei den Leistungsmerkmalen „Erreichbarkeit der Ziele durch Busse“ sowie „Fahrtenhäufigkeit der **Busse**“ sind 14 % bzw. 18 % der Befragten (eher) unzufrieden, die Informationen zu Fahrplan und Tarif finden 14 % unzureichend.

Das Busangebot generell wird von der Offenbacher Bevölkerung mit der Note **2,1** bewertet. Entsprechende Befragungen in Städten mit weniger als 50.000 Einwohnern ergaben im Durchschnitt die Note 1,8. In Städten mit 250.000 Einwohnern wurde das Angebot von Bussen und Straßenbahnen mit der durchschnittlichen Note 2,0 **bewertet.**⁵

5 Bevölkerungsbefragung für die Offenbacher Verkehrs-Betriebe GmbH, Endbericht vom 29.10.05; omniphon GmbH, Leipzig, 2005

3 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV

Die nachfolgende **Übersicht** zeigt die **zusammengefasste** Ergebnisse der Analyse und Bewertung des **ÖPNV-Angebotes**:

■ Tabelle 8: Übersicht über die **Stärken** im ÖPNV der Stadt Offenbach

Stärken im ÖPNV der Stadt Offenbach	
Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit	
■	Erschließungswirkung von 95% im Stadtverkehr Offenbach , (ca. 119.000 Einwohner wohnen im direktem Einzugsbereich (300 Meter-Radius) einer Haltestelle)
■	Erschließung von rund 90 % der Einwohner Offenbachs mindestens im 15-Minuten-Takt in der Haupt- und Normalverkehrszeit
■	S-Bahn-System erschließt rund ein Drittel der Bevölkerung Offenbachs
■	gute Anbindung der Innenstadt aus allen Stadtbezirken
■	gute Anbindung des Arbeitsplatzschwerpunktes Kaiserlei
■	gute Anbindung des Stadtteilzentrums Bürgel
■	direkte Anbindung des Klinikums Offenbach sowie des Ketteier Krankenhauses
■	direkte Anbindung des Ringcenters
Bedienungs- und Verbindungsqualität/ Verknüpfung	
■	15-Minuten-Takt als Grundtakt im Busnetz, Linie 101 als Hauptlinie im 10-Minuten-Takt
■	in der Schwachverkehrszeit flächendeckendes Angebot im 30 Minuten-Takt
■	gute und direkte Verbindung aus allen Stadtbezirken in die Innenstadt
■	weitgehend einheitliche Taktstruktur (1 5-/ 30-/ 60-Minuten-Takt), Ausnahme Linie 101
■	gute und schnelle Erreichbarkeit der S-Bahn-Stationen aus allen Stadtbereichen
■	Erreichbarkeit der Ziele außerhalb der Stadt Offenbach (Frankfurt Zentrum, Hbf, Flughafen sowie weitere Zentren in der Region) mit maximal einem Umsteigevorgang gegeben
■	Verknüpfung der Buslinien mit der S-Bahn in und aus Richtung Frankfurt mit kurzen Obergangszeiten
Systemwirkung/ Netzstruktur/ Netztransparenz	
■	radial ausgerichtet , starke S-Bahnachsen als Netzgerüst
■	Netzstruktur mit klarer radialer Ausrichtung auf die Innenstadt sowie einer Tangentiallinie
■	Direktfahrmöglichkeiten auf einigen Relationen durch Durchmesserlinien und Tangentiallinie gegeben
■	weitere tangentiale Verbindungen durch Umstieg gegeben
■	kleinteilige Netzstruktur mit wenigen Lücken in den Stadtteilen
■	Verknüpfung der S-Bahn-Stationen im Stadtgebiet mit dem Busverkehr
Infrastruktur/ Beförderungsqualität	
■	Fahrzeuge im Stadtverkehr barrierefrei
■	S-Bahn-Stationen barrierefrei erreichbar
■	Vielzahl von Haltestellen mit barrierefreier und attraktiver Gestaltung der Haltestellenausstattung
Fahrgastinformation, Sicherheit und Tarif	
■	vielfältige Kommunikationswege zur Fahrgastinformation (Vorverkaufsstelle, Mobilitätszentrale, Telefonservice, Internet)
■	DFI an Verknüpfungshaltestellen von S-Bahn und Bus
■	z.T. Videoüberwachung in den Fahrzeugen des Busverkehrs
■	Stationen im Bahnverkehr mit Videoüberwachung
■	Fahrgastinformation an den Haltestellen

• Tabelle 9: Übersicht über die Schwächen im ÖPNV der Stadt Offenbach

Schwächen im ÖPNV der Stadt Offenbach	
Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit	
■	nicht ausreichend erschlossene Bereiche mit hoher Einwohnerbetroffenheit in Tempelsee, Lauterbom, Bürgel , Rumpenheim und Bieberer Berg
■	Naturschutzgebiet Bürgeier und Rumpenheimer Kiesgruben nicht durch ÖPNV erschlossen
■	Altentagesstätte Christine-Kempf-Haus , Schönbornstraße (Bürgel) nicht durch ÖPNV erschlossen
■	Erreichbarkeit der Bereiche Waldheim Nord, Bürgel Süd , Spessartring (Haltestelle Spessartring), Schreberstraße und Taunusing in HVZ nur im 30-Minuten-Takt
Bedienungs- und Verbindungsqualität/ Verknüpfung	
■	Linie 101 mit 10-Minuten-Takt bricht aus der Taktfamilie 15-/30-/60-Minuten-Takt aus
■	Bedienungslücke im Stadtverkehr zwischen ca. 20.30 Uhr und 21.15 Uhr von montags bis freitags
•	an Sonntagen vor ca. 8.00 Uhr kein Angebot im Busverkehr
•	Nachtverkehrsangebot nur in Bereichen, die durch die NachtExpress-Linien bedient werden; in übrigen Gebieten kein ÖPNV-Angebot in den Nachtstunden
■	Anbindung von den zentralen Bereichen der Bezirke Messehalle, Lichtenplatte und Waldheim an die Innenstadt (Haltestelle Marktplatz) entspricht nicht den Standards des Anforderungsprofils
■	Anbindung von den zentralen Bereichen der Bezirke Lichtenplatte und Waldheim an das Kaiserleigebiet entspricht nicht den Standards des Anforderungsprofils
■	aus dem Bereich Bieberer Berg ist die zentrale Haltestelle Marktplatz nur mit einmaligem Umstieg zu erreichen
■	das Kaiserleigebiet ist aus mehreren Bezirken nur mit einmaligem Umstieg zu erreichen
■	Systemverknüpfung zwischen Stadtbus und S-Bahn in und aus Richtung Hanau, Rödermark und Dietzenbach häufig nicht optimal realisierbar
■	unterschiedliche Bezeichnung des Verknüpfungspunktes zwischen Straßenbahn („Stadtgrenze Offenbach “) und Stadtbus („ August-Bebel-Ring “)
Systemwirkung/ Netzstruktur/ Netztransparenz	
■	lange Streckenführung der Linie 107 führt zu Verspätungen und betrieblichen Nachteilen
■	tlw. lange Haltestellenabstände (Tempelsee, Waldstraße, Lauterbom, Bürgel)
■	umwegige Streckenführung der Linien 104 (C-Ulrich-Siedlung - Lauterbom- Innenstadt) und 106 (Buchhügel - Innenstadt)
Infrastruktur/ Beförderungsqualität	
■	unattraktive Gesamtsituation am Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof / mangelhafte Aufenthaltsqualität an den Regionalbushaltestellen am Hauptbahnhof
■	mangelhafte Aufenthaltsqualität (Lärmemissionen) am Verknüpfungspunkt OF-Ost
■	Behinderungen für ÖPNV auf stark befahrenen Straßen (Zeitverluste/ Unpünktlichkeiten)
■	S-Bahn-Station Waldhof webt starke Vandalismusschäden auf
Fahrgastinformation und Tarif	
■	keine Darstellung der aktuellen Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten des Busverkehrs an den DFI-Anlagen
■	keine DFI an wichtigen Haltestellen im Busverkehr

4 Prognose

Grundlage für die Prognoseberechnung sind die prognostizierten Strukturdaten für die Einwohner- und **Beschäftigtenentwicklung 2015⁶**, mit der die **ÖV-Matrix** Analyse 2007 fortgeschrieben wird. Die Auswirkungen der veränderten Strukturdaten (in der vorliegenden Betrachtung des Prognose-Nullfalls **2015**) wirken sich unter der Annahme eines gleichbleibendem **ÖPNV-Angebotes** wie in folgender Tabelle dargestellt auf die Verkehrsteilnahme aus.

Die Verkehrsnachfrage im motorisierten **Individualverkehr** wird auf der Grundlage der **MIV-Verkehrsdatenbasis** 2005 für das Analysejahr 2007 fortgeschrieben.

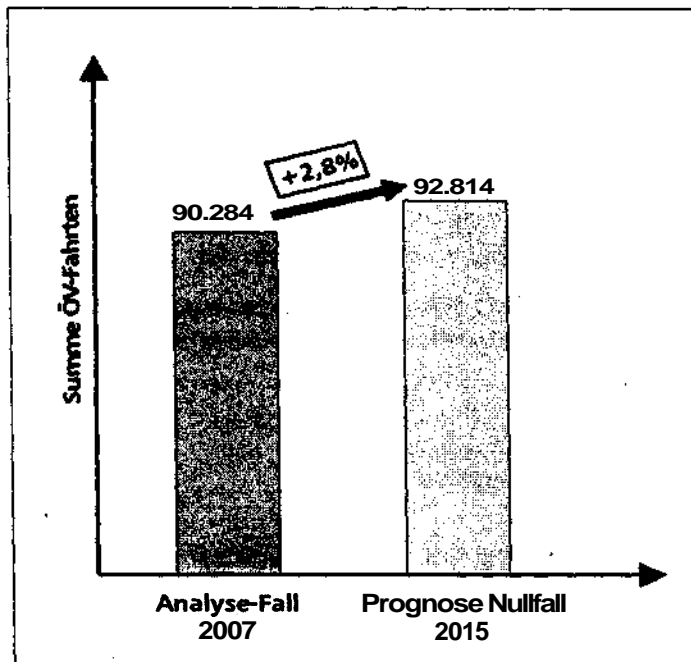
■ **Tabelle 10: Verkehrsnachfrage ÖV und MIV im Vergleich (Verkehrsmodell, Analysejahr 2007 und Prognose-Nullfall 2015)**

Verkehrsmittel	Verkehrsnachfrage Analyse 2007 (Personenfahrten/Tag)	Verkehrsnachfrage Prognose 2015 (Personenfahrterv/Tag)	Saldo 2007 - 2015	
			abs.	%
MIV	375.408	400.706	25.298	6,7 %
OV	90.284	92.814	2.530	2,8 %
Gesamtverkehr	465.692	493.520	27.828	5,6 %
ÖV-Anteil am Gesamtverkehr	19,4%	18,8%		

Im Vergleich zur Analyse steigt die Summe der im gesamten motorisierten Verkehr durchgeführten Fahrten um etwa **5,6 %** auf etwa 494.000 Personenfahrten. Während der **ÖPNV** hierbei nur eine leichte Steigerung von insgesamt rund 2,8% (ca. 2.500 Personenfahrten) für sich verbuchen kann, steigt die Zahl der Personenfahrten im **MIV** deutlicher um ca. 25.300 Fahrten pro Tag. Dies bedeutet einen Steigerung von etwa 6,7%. Der Anteil, den der **ÖPNV** am gesamten motorisierten Verkehr **hat**, sinkt auf Basis des Prognose-Nullfalls bis zum **Jahr 2015** in Offenbach voraussichtlich um 0,6% auf etwa 18,8 %.

In der Prognose für die Stadt Offenbach am Main wird eine Bevölkerungszunahme von rund 7% prognostiziert. Zusätzlich ist die positive Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt zu verzeichnen. Aufgrund der umfangreichen Planungen wird ein **Arbeitsplatzzugewinn** von annähernd 5%, vornehmlich im Dienstleistungssektor, abgeschätzt. Die für die Stadt bedeutsame Arbeitsplatzentwicklung wird sich primär in erster Linie im **Kaiserleigebiet**, aber auch auf Schwerpunkte am Buchhügel, im Mainviertel, am Klinikum sowie am **Güterbahnhof** konzentrieren. Aufgrund **der** Standortlage der wichtigsten Entwicklungsvorhaben mit sehr guter **ÖPNV-Anbindung** kann davon ausgegangen werden, dass die quantitative Bedeutung des Berufsverkehrs für den **ÖPNV** in der Stadt Offenbach in den kommenden Jahren leicht zunehmen wird.

■ **Abbildung 2: Prognostizierte Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage 2005 - 2015**
(ohne Angebotsveränderungen)



Für den Schülerverkehr wird mittelfristig aufgrund der erwarteten demografischen Entwicklung eine Stabilisierung oder ein verhaltenes Wachstum der ÖPNV-Nachfrage prognostiziert. Die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im Einkaufsverkehr wird sich voraussichtlich mittelfristig künftig weiter flexibilisieren, wobei die Auswirkungen der erweiterten Ladenöffnungszeiten und demzufolge die veränderten Anforderungen an den ÖPNV beobachtet und ggf. berücksichtigt werden sollten.

Wichtige Zielgruppen, bei denen der ÖPNV künftig zusätzliche Nachfragepotentiale **erschließen** bzw. vorhandene **ÖPNV-Nachfragen** stabilisieren kann und **muss**, sind die Bevölkerungsgruppen der Frauen und der Senioren, da hier zukünftig mit einem Anstieg der Mobilitätsmöglichkeiten zu rechnen ist. Zudem stellen Kinder und Jugendliche eine wichtige Zielgruppe für den ÖPNV dar. Bei diesen hat sich das Mobilitätsverhalten noch nicht endgültig **verfestigt**, dem ÖPNV bieten sich daher Möglichkeiten, Kunden zu gewinnen /zu binden und langfristig Nachfragepotenziale zu sichern.

5 Angebotskonzeption

Die Beschreibung der Angebotskonzeption erfolgt differenziert:

- Phase 1: Maßnahmenpaket mit einem kurzfristigem Umsetzungshorizont (2008)
- Phase 2: Weitere Maßnahmen, deren Umsetzung jeweils nach verkehrlicher und wirtschaftlicher Einzelfallprüfung beschlossen werden soll.

5.1 Maßnahmenpaket der Phase 1 (kurzfristiger Umsetzungshorizont)

Unie(n)	Veränderungen Stadtverkehr
101, 102, 107	Betriebliche Optimierungsmaßnahmen (Ersatz von Standardgelenkbussen durch Standardlinienbusse)
101, 102, 104, 105, 106	Verbesserung der Angebotsqualität im Stadtbusverkehr durch Schließung der Bedienungslücke zwischen der NVZ und SVZ im Abendverkehr von Montag bis Freitag
101, 103, 105	Ausdehnung der Bedienungszeiten im Stadtbusverkehr: Anschluss zur letzten S-Bahn-Ankunft aus Richtung Frankfurt
101	Verdichtung des Fahrtenangebotes auf 7,5 Min.-Takt zwischen Bürgel und Bieber in HVZ und NVZ , in der HVZ (ca. 6.30 - 8.30 Uhr, 16.00 - 18.30 Uhr) Verlängerung der Fahrten bis Rumpenheim Biebmseeweg Reduzierung des Fahrtenangebotes zwischen Bürgel und Rumpenheim auf 15 Min.-Takt in NVZ
102	Verkürzung Linienweg im Kaiserlei bis Goethering (Umlafoptimierung Fahrzeugbedarf) Bedienung der neuen Haltestelle Justizzentrum in der Kaiserstraße
103	Verdichtung des Fahrtenangebotes auf 15 Min.-Takt zwischen Kaiserlei und Borsigstraße Bedienung Kaiserlei-Süd in beiden Richtungen (Haltestelle Amsterdamer Str.)
104	Verlängerung über Marktplatz und Frankfurter Str. bis Kaiserlei S-Bahn Westseite Veränderte Streckenführung in Bieber zur besseren Anbindung des Stadtteilzentrums
105	Verkürzung Linienweg: verkehrt nur noch zwischen Rosenhöhe und Marktplatz (Umlafoptimierung Fahrzeugbedarf)
106	Neue Endhaltestelle Caritas in der Schumannstraße und Anbindung des dortigen Einkaufsstandortes
107	Verkürzung Linienweg: verkehrt nur noch bis Deutscher Wetterdienst statt Kaiserlei (Umlafoptimierung Fahrzeugbedarf) sowie im Bereich Waldheim nur noch mit Einzelfahrten in der HVZ bis Borsigstraße, sonst bis Neuer Friedhof
120	Verkürzung Linienweg: verkehrt nur noch zwischen Obertshausen und Marktplatz über Mathildenstraße Verbesserte Anbindung der Mühlheimer Str. und Waldheim an die Innenstadt mit kürzeren Fahrzeiten

Linie(n)	Veränderungen Regionalverkehr
661	Linienwegänderung über Klinikum - Friedrichsring zum Marktplatz, Bedienung des Hauptbahnhofs entfällt

Maßnahmenbewertung

Die Maßnahmen im Liniennetz und Fahrplanangebot der Phase 1 führen zu zahlreichen Verbesserungen im Bedienungsangebot, zu neuen Direktverbindungen und kürzeren Fahrzeiten zwischen **wichtigen** Zielen im Stadtgebiet Offenbach. Damit werden bestehende Fahrgastströme und neue Fahrgastpotenziale insbesondere auf den Hauptverbindungen angesprochen und mit einem attraktiven **ÖPNV-Angebot** erschlossen.

Allgemein
Mit der Durchführung der betrieblichen Optimierungsmaßnahmen im Fahrzeugeinsatz können Einsparungen erzielt werden ohne eine Verschlechterung der Angebotsqualität im ÖPNV.
! Mit der Schließung der Bedienungslücke zwischen der NVZ und SVZ montags bis freitags werden die Anforderungen an die Bedienungsqualität erfüllt
! Mit der Einrichtung zusätzlicher Fahrten für eine Verknüpfung zur letzten S-Bahn-Ankunft in Offenbach wird das Angebot in der Nachtverkehrszeit auf den Hauptrelationen abgerundet
Bereich Bürgel
Dichteres Fahrtenangebot Richtung Innenstadt mit Linie 101 , Stärkung der wichtigsten ÖPNV-Achse in Offenbach abseits der S-Bahn und der Verknüpfungsmöglichkeiten zur S-Bahn und den übrigen Buslinien
Bereich Bürgel-Nord (Hans-Böckler-Siedlung) wird mit einer neuen Haltestelle Brandenburger Straße erschlossen
Bereich Tempelsee
Dichteres Fahrtenangebot Richtung Innenstadt, Bürgel und Bieber mit Linie 101 , Stärkung der wichtigsten ÖPNV-Achse in Offenbach abseits der S-Bahn und der Verknüpfungsmöglichkeiten zur S-Bahn und den übrigen Buslinien
Verbesserung der ÖPNV-Verbindung aus Richtung Dietzenbach bzw. Rödermark zu den südlichen Stadtteilen von Offenbach mit einer optimierten Umsteigeverbindung zwischen S-Bahn und Busverkehr an der S-Bahn-Station OF-Bieber mit Linie 104
Relation Tempelsee - Stadtteilzentrum Bieber wird mit einer verbesserten Streckenführung der Linie 104 bedient
Bereich Waldheim
Bereich Waldheim (Mühlheimer Straße) wird mit einem verdichteten Fahrtenangebot an die Innenstadt angebunden, Linie 120 stellt eine direkte Verbindung über Mathildenstraße zum Marktplatz und weiter über Kaiserstraße zum Marktplatz her
Bereich Rumpenheim
Bedienungsqualität in Rumpenheim wird auf einen 15 Min.-Takt in der NVZ für Linie 101 reduziert
Anbindung Biebernseeweg und Seniorenwohnheim wird in der IVZ verbessert auf einen durchgängigen 15 Minuten-Takt , in der HVZ auf einen 7,5 Minuten-Takt
Bereich Rosenhöhe / Carl-Ulrich-Siedlung
Dichteres Fahrtenangebot Richtung Innenstadt, Bürgel und Bieber mit Linie 101 , Stärkung der wichtigsten ÖPNV-Achse in Offenbach abseits der S-Bahn und der Verknüpfungsmöglichkeiten zur S-Bahn und den übrigen Buslinien
Bereich Mühlheimer Straße
Bereich Mühlheimer Straße wird mit einem verdichteten Fahrtenangebot an die Innenstadt angebunden, Linie 120 stellt eine direkte Verbindung über Mathildenstraße zum Marktplatz her
Bereich Mathildenschule
Entlang der Mathildenstraße verkehrt neu die Linie 120 im 30 Minuten-Takt zusätzlich zur Linie 106 und verdichtet das Angebot
Bereich Hochschule für Gestaltung, Wilhelmschule
Beibehaltung des dichten Bedienungsangebotes im Innenstadtbereich
Kaiserstraße wird zwischen Rathenaustraße und Bismarckstraße in beiden Richtungen durch die Linie 102 bedient; Einrichtung der neuen Haltestelle Justizzentrum
Bereich Messehalle / Nordend
Linie 103 übernimmt mit neuen verdichteten Fahrtenangebot im 15 Minuten-Takt das

Bedienungsangebot der Linie 120 Richtung Innenstadt bzw. Kaiserlei
Fahrten der Linie 102 enden an der Haltestelle Goethering
Bereich Kaiserlei
Linie 103 übernimmt mit neuen verdichteten Fahrtenangebot im 15 Minuten-Takt das Bedienungsangebot der Linie 120 Richtung Innenstadt
Im Bereich Kaiserlei wird durch die neue Streckenführung der Linie 103 die Fahrzeit zwischen F-Bornheim und Kaiserlei bzw. Offenbach Innenstadt verkürzt
Mit der neuen Linie 104 wird das Kaiserleigebiet umsteigefrei an den Bereich Frankfurter Straße/ Ledermuseum angebunden
Der Bereich Kaiserlei-Süd mit der neuen Haltestelle Amsterdamer Straße erhält eine verdichtete Anbindung mit der Linie 103
Die Streckenführung der Linie 107 wird verkürzt und endet an der Haltestelle Deutscher Wetterdienst
Bereich Ledermuseum/Berliner Str. / Frankfurter Str.
Verbesserte Anbindung des Bereichs Frankfurter Straße an das Kaiserleigebiet mit kürzeren Reisezeiten mit neuer Linie 104
In der Schwachverkehrszeit besteht neu ein Fahrtenangebot im 30 Minuten-Takt zwischen Kaiserleigebiet , Bereich Ledermuseum/ Frankfurter Straße und Innenstadt, Verknüpfungsmöglichkeiten zur Straßenbahn Richtung F-Oberrad
Bereich Klinikum Offenbach
Beibehaltung des bestehenden attraktiven Bedienungsangebotes mit einem 7,5 Minuten-Takt der Unien 105 und 106 in der HVZ und NVZ
Bereich Lauterborn
Beibehaltung des bestehenden Bedienungsangebotes im Bereich Richard-Wagner-Straße
Im Bereich Sprendlinger Landstraße/ Schumannstraße wird durch die geänderte Streckenführung der Linie 106 das Caritas-Seniorenwohnheim sowie der Einkaufsmarkt in der Schumannstraße an das ÖPNV-Netz angebunden
Bereich Friedrichsweiher
Dichteres Fahrtenangebot Richtung Innenstadt, Bürgel und Bieber mit Linie 101, Stärkung der wichtigsten ÖPNV-Achse in Offenbach abseits der S-Bahn und der Verknüpfungsmöglichkeiten zur S-Bahn und den übrigen Buslinien
Bereich Bachschule
Dichteres Fahrtenangebot Richtung Innenstadt, Bürgel und Bieber mit Linie 101 , Stärkung der wichtigsten ÖPNV-Achse in Offenbach abseits der S-Bahn und der Verknüpfungsmöglichkeiten zur S-Bahn und den übrigen Buslinien
Bereich Bieber/Waldhof
Dichteres Fahrtenangebot Richtung Innenstadt, Bürgel und Bieber mit Linie 101 , Stärkung der wichtigsten ÖPNV-Achse in Offenbach abseits der S-Bahn und der Verknüpfungsmöglichkeiten zur S-Bahn und den übrigen Buslinien
Verbesserung der ÖPNV-Verbindung aus Richtung Dietzenbach bzw. Rödermark zu den südlichen Stadtteilen von Offenbach mit einer optimierten Umsteigeverbindung zwischen S-Bahn und Busverkehr an der S-Bahn-Station OF-Bieber
Bedienung von Waldhof im tagesdurchgängigen 15 Minuten-Takt
Veränderte Streckenführung der Linie 104 bindet Stadtteilzentrum Bieber und S-Bahn besser an den Bereich Tempelsee an

Die dargestellten Verbesserungen im Bedienungsangebot in Phase I führen zu Nachfragesteigerungen und einer Zunahme der im **ÖPNV** zurückgelegten Wege.

■ **Tabelle 11: Umsetzung Phase 1:
 Personenfahrten im ÖV und MIV (Verkehrsmodell)**

Personenfahrten/Werktag	ÖV 2008	MIV 2008	Gesamt 2008	ÖV-Anteil
Gesamtverkehr	93.764	378.570	472.334	19,9 %

Die Veränderungen im Busverkehr werden durch folgende relevante Angebotsveränderungen **beeinflusst**. Dabei ist auch eine Grobabschätzung der davon betroffenen Einwohner dargestellt:

■ **Tabelle 12: Relevante Angebotsveränderungen und Grobabschätzung der davon erreichten Einwohner (Phase 1)**

Linie(n)	Angebotsveränderung	Bereiche	Grobabschätzung der erreichten Einwohner
101	Taktverdichtung auf 7,5 Min.-Takt in HVZ und NVZ	Bürgel, Friedrichsweiher, Bachschule, Tempelsee, Bieber	25.000
101	Taktreduzierung auf 15 Min.-Takt in NVZ	Rumpenheim	5.000
103	Taktverdichtung auf 15 Min.-Takt in HVZ und NVZ	Waldhorn, Mühlheimer Straße	1.500
104	Durchbindung über Frankfurter Str. bis Kaiserlei	Ledermuseum, Kaiserlei	5.000
106	Linienwegänderung	Lauterborn / Schumannstr.	1.000

Die dargestellte Angebotskonzeption in Phase 1 führt zu folgenden Leistungsveränderungen:

■ **Tabelle 13: Änderung des Leistungsumfangs im Busverkehr nach Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes - Phase 1**

Linie	Anzahl Fahrzeuge				Anzahl Fahrplan-km [km/ Jahr]	
	Bestand 2007		Phase 1		Bestand • 2007	Phase 1
	HVZ/ NVZ	SVZ	HVZ/ NVZ	SVZ		
101	13	4	13	4	718.215	846.906
102	7	3	6	3	532.483	432.324
103	4	4	7	4	386.508	553.911
104	6	3	8	4	392.891	554.757
105	5	3	4	2	349.464	287.672
106	8	2	8	2	342.449	357.578
107	6	-	6	-	282.155	267.197
120	5	-	4	-	345.433	284.404
Summe	54	19	56	19	3.349.598	3.584.749
Differenz	+ 2 Fahrzeuge (Standardlinienbusse)				+ 235.151	

Infrastrukturelle Voraussetzungen

• Tabelle 14: Investitionsplanung Phase 1

Maßnahme	Beschreibung	Linie(n)	Kosten/Jahr
Veränderte Linienführung Wilhelmsplatz	Durchstich Wilhelmsplatz zur Karlstraße	103, 120	6.000 EUR ⁷
Erschließung Hans-Böckler- Siedlung	Neue Bushaltestellen Mecklenburger Str., Brandenburger Str, Anhalter Str.	101, 107	3.000 EUR ⁸
Erschließung Kaiserlei Süd	Neue Bushaltestelle Amsterdamer Str.	103, 104	3.000 EUR
Umbau Kaiserstraße	Neue Bushaltestelle Justizzentrum	102, 120	3.000 EUR
Neue Linienführung Kaiserlei	Neue Bushaltestelle Goethering und Max- Willner-Platz	104 , 107	6.000 EUR
Neue Linienführung Schumannstraße	Neue Bushaltestelle Bert-Brecht-Straße , Schumannstraße, Caritas	106	7.500 EUR
Summe			28.500 EUR ⁹

Durch die Umsetzung sämtlicher Maßnahmen der Phase I werden Mehrkosten in Höhe von 347.500 EUR pro **Jahr** abgeschätzt. Diese setzen sich **zusammen** aus:

- Mehrleistung (Betriebskosten) gegenüber dem Bestandsangebot 2007 von rund 576.000 EUR pro **Jahr**,
- **damit verbundene Kosten aus Investitionen in Höhe von rund 28.500 EUR pro Jahr** sowie
- **Einsparungen durch betriebliche Optimierungsmaßnahmen (Ersatz von Standardgelenkbussen durch Standardlinienbusse) in Phase I in Höhe von 97.000 EUR pro Jahr,**
- **Steigerung der Fahrgeldeinnahmen von etwa 160.000 Euro pro Jahr auf Basis der erwarteten Steigerung der Fahrgastzahlen von rund 260.000 Fahrgästen¹⁰.**

Darüber hinaus ergeben sich Einsparungen durch betriebliche Optimierungsmaßnahmen (Ersatz von Standardgelenkbussen durch **Standardlinien-**

7 nach Angaben der Stadt Offenbach, Bau- und Planungsamt

8 Nach Auskunft der Stadt Offenbach, Bau- und Planungsamt, belaufen sich die Investitionen für die Einrichtung einer neuen Haltestellen (ohne **Straßenausbau**) auf 15.000 EUR je Haltestelle und Richtung. Berücksichtigt sind hier die Investitionen unter Berücksichtigung von AfA (20 Jahre) und Verzinsung.

9 In der Summe ergeben sich Investitionen von insgesamt 285.000 EUR.

10 Eine Steigerung der Fahrgastzahlen tritt nicht unmittelbar mit Umsetzung einer **Angebotsverbesserung** ein. **Erfahrungsgemäß** ist hierfür ein Zeitraum von ein bis zwei Jahren zu berücksichtigen, in dem sich eine Attraktivitätssteigerung im ÖPNV auch auf das Nachfrageverhalten auswirkt und Neukunden gewonnen werden können. Voraussetzung ist eine hierfür eine intensive Begleitung durch **Marketingaktivitäten** zur Informationen der Fahrgäste über das neue ÖPNV-Angebot vor, während und nach der Umsetzung. Die dargestellten Fahrgastzuwächse beziehen sich **ausschließlich** auf Angebotsveränderungen. Fahrgastgewinne durch die nachfolgend dargestellten weiteren Maßnahmen und Prüfaufträge sind hier nicht berücksichtigt.

busse) ab Fahrplanwechsel im Dezember 2007 (vor Umsetzung Phase 1) in Höhe von 187.000 EUR bis Dezember 2008.

Durch Marketingmaßnahmen, Verbesserung der Fahrgastinformation etc. lassen sich weitere Fahrgastzuwächse erzielen. Diese Ausprägung der Fahrgastzuwächse ist abhängig von der konkreten Umsetzung dieser Maßnahmen und zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzbar.

Weitere Maßnahmen

Weitere Maßnahmen sind im Nahverkehrsplan für die Bereiche Infrastruktur, Fahrgastinformation, Fahrzeugausstattung sowie Marketing, Tarif und Controlling vorgesehen. Die Umsetzung der genannten Maßnahmen kann entweder kostenneutral erfolgen oder stehen unter dem Vorbehalt der Zustimmung im Rahmen der Wirtschaftsplanung der LNO.

■ **Tabelle 15: Maßnahmen Infrastruktur**

Maßnahme I3	Weiterführung des Haltestellenkonzeptes
Maßnahme I5	Erhöhung des Sicherheitsempfindens an ÖPNV-Einrichtungen
	Maßnahme zur Steigerung der Fahrgastnachfrage in als unsicher empfundenen Bereichen oder Zeiten

• **Tabelle 16: Maßnahmen Fahrgastinformation**

Maßnahme F1	Prüfung der Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV: Einführung akustischer Fahrgastinformationen außen am Fahrzeug oder an der Haltestelle
	Die Einrichtung akustischer Informationsgebung ist ein Baustein zur Erlangung der Barrierefreiheit im ÖPNV.
Maßnahme F4	Verbesserung der Fahrgastinformation zur Verknüpfungssituation an ausgewählten Haltestellen im Stadtbusnetz in den Fahrplan- und sonstigen Informationsmedien Darstellung der Fahrpläne der Schulverstärkerfahrten im Internet
	Bessere Nutzbarkeit der vielfältigen bestehenden Verknüpfungsmöglichkeiten im Stadtverkehrsnetz

■ **Tabelle 17: Maßnahmen Fahrzeugausstattung**

Maßnahme FZ1	Verringerung der Schadstoff- und Lärmemissionen im ÖPNV
	Die Senkung der Schadstoffemissionen im ÖPNV ist als wesentliches Ziel im Anforderungsprofil für den Nahverkehr in Offenbach verankert.
Maßnahme FZ2	Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens im ÖPNV (Videoüberwachung)
	Die Erhöhung des Sicherheitsempfindens entspricht den Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge.

■ **Tabelle 18:** Maßnahmen Marketing, Tarif und Controlling

Maßnahme M1	Konsequente und verständliche Vermarktung der attraktiven Bedienungsqualität im Stadtverkehr Offenbach (15 Minuten-Takt , Hauptachsen 7,5 Min.-Takt)
Maßnahme M2	Überprüfung der Nachfragesituation mindestens jährlich zum Fahrplanwechsel sowie Durchführung von Erfolgskontrollen bei relevanten Veränderungen
Maßnahme M3	Einrichtung eines Fahrgastbeirats bei der Lokalen Nahverkehrsorganisation
Maßnahme M4	Weiterentwicklung der tariflichen Angebote und der Vertriebswege im ÖPNV zur Gewinnung neuer Kunden
Maßnahme M5	Mobilitätsmanagement

5.2 Weitere Maßnahmen der Phase 2

Die Umsetzung setzt eine teilweise zu vertiefende verkehrliche und **wirtschaftliche** Einzelfallprüfung und den **Beschluss** durch den Magistrat und je nach **Maßnahme** auch durch die Stadtverordnetenversammlung voraus.

Linie(n)	Veränderungen Stadtverkehr
103	Linienwegänderung und Bedienung des Entwicklungsgebiets Waldheim-Süd über Ulmenstraße im 30 Min.-Takt
104	Linienwegverlängerung über Goethering - Dt. Wetterdienst zum Kaiserlei S-Bahn Verdichtung Fahrtenangebot Carl-Ulrich-Siedlung auf 15 Min.-Takt in der NVZ
106	Veränderte Streckenführung Buchhügel zur besseren Anbindung des Ketteier-Krankenhauses und kürzeren Fahrzeiten zum S-Bahnhof OF-Ost und zur Innenstadt ; Bedienung des Abschnitts Marktplatz - Buchhügel - Stadt. Altenheim in der HVZ im 15 Min.-Takt , in der NVZ im 30 Min.-Takt (in Zusammenhang mit Einführung Linie 108 in diesem Bereich)
107	Veränderte Streckenführung : verkehrt nicht mehr nach Bürgel-Rumpenheim , sondern ab OF-Ost über Mathildenstraße zum Marktplatz, damit direkte Anbindung Odenwaldring und Spessartring (Polizeipräsidium) an Innenstadt (in Zusammenhang mit Einführung Linie 108 in diesem Bereich) Verdichtung des Fahrtenangebotes auf einen 15 Min.-Takt in der HVZ und NVZ zwischen Deutscher Wetterdienst und Marktplatz
108	Neue Linie vom Marktplatz über Theater - Nordring zum Kaiserlei und bedient damit das Mainviertel im 15 Min.-Takt in der HVZ und im 30 Min.-Takt in der NVZ Neue Linie im 15 Min.-Takt in HVZ und NVZ bis Bürgel, 30 Min.-Takt bis Waldheim: Marktplatz - Stadt. Altenheim - OF-Ost - Bürgel - Rumpenheim - Neuer Friedhof. Linie wird in Bürgel abwechselnd über den Ortskern sowie das neue Wohngebiet Bürgel-Ost (Mainzer Ring) geführt (jeweils im 30 Min.-Takt) und im 30 Min.-Takt über Rumpenheim bis Waldheim-Süd geführt (ggf. mit Verstärkerfahrten in der HVZ in Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung im Entwicklungsgebiet Bürgel-Ost) Verbesserte Anbindung des Bereich Stadt. Altenheim / Lichtenplattenweg an die Innenstadt

Maßnahmenbewertung

Bereich Mülheimerstraße
Mit der neuen Streckenführung der Linien 103 und 108 und der Bedienung von drei Haltestellen im Bereich Waldheim-Süd wird das neue Wohnviertel mit einem 15 Min.-Takt in HVZ und NVZ erschlossen
Bereich Messehalle/Kaiserlei
Mit der verlängerten Streckenführung der Linie 108 und der Bedienung von drei Haltestellen am Nordring wird das Mainviertel mit einem 15 Min.-Takt in der HVZ und 30 Minuten-Takt in der NVZ erschlossen
Bereich Bürgel
Anbindung des Entwicklungsgebietes Bürgel-Ost über vier neue Haltestellen entlang des Mainzer Rings im 30 Min.-Takt in der HVZ und NVZ
Zwischen Bürgel und S-Bahn-Station OF-Ost (Linie 108) besteht ein Bedienungsangebot im 15 Minuten-Takt mit zusätzlichen Verknüpfungsmöglichkeiten; durchgehende Fahrtmöglichkeiten zwischen Rumpenheim, Bürgel und dem Bereich Buchhügel mit dem Städtischen Altenheim
Bereich Waldheim
Bereich Waldheim-Nord erhält eine direkte Anbindung an die Innenstadt mit Linie 108
Bereich Rosenhöhe / Carl-Ulrich-Siedlung
Dichteres Fahrtenangebot im Bereich Neusalzer Straße , Stärkung des einwohnerstarken Bereichs und der Verbindung zum Bezirk Lauterborn sowie in die Innenstadt
Bereich Mülheimer Straße
Bereich Kettelerstraße wird im 15 Minuten-Takt bedient Richtung Bürgel bzw. S-Bahn-Station OF-Ost
Bereich Lauterborn
Verdichtung des Bedienungsangebotes mit Linie 107 Richtung Kaiserteilgebiet und S-Bahn und Lichtenplatte/ Buchhügel sowie OF-Ost
Bereich Lichtenplatte und Buchhügel
Neue Fahrtmöglichkeiten mit Linie 107 über Odenwaldring - Rhönstraße - OF-Ost - Mathildenstraße zur Innenstadt im 15 Minuten-Takt damit auch neue Fahrtmöglichkeit vom künftigen Standort des neuen Polizeipräsidiums an die Innenstadt
Verdichtung des Bedienungsangebotes mit Linie 107 Richtung Kaiserleigebiet und S-Bahn und Lauterborn/ Ring-Center sowie OF-Ost und Innenstadt über Mathildenstraße
Fahrzeiten zwischen Buchhügel, Stadt Altenheim bzw. Lichtenplattenweg und Innenstadt werden verkürzt
Bedienung des Ketteler-Krankenhauses wird verbessert
Verbesserung der Erschließungsqualität des Bereichs Obere Grenzstraße/ Scheffelplatz mit neuer Bedienung durch Linie 106
Bedienung der Linie 106 wird in der NVZ auf einen 30 Min.-Takt reduziert (Ergänzung durch die Linien 107 und 108 im Bereich Lichtenplattenweg und Stadt. Altenheim bzw. Rhönstraße)
Bereich Bachschule
Fahrzeiten zwischen Stadt. Altenheim und Innenstadt werden verkürzt mit direkter Streckenführung der Linie 108 über Waldstraße
Bereich Bieberer Berg
Verbesserung der Erschließungsqualität des Bereichs Obere Grenzstraße/ Scheffelplatz mit neuer Bedienung durch Linie 106

Die genannten Verbesserungen im Bedienungsangebot der Maßnahmen in Phase 2 führen zu Nachfragesteigerungen und einer Zunahme der im ÖPNV zurückgelegten Wege (bezogen auf den Prognose-Planfall 2015).

■ Tabelle 19: Umsetzung Phase 2:
 Personenfahrten im ÖV und MIV im Prognose-Planfall 2015 (Verkehrsmodell)

Personenfahrten/Werktag	ÖV 2015	MIV 2015	Gesamt 2015	ÖV-Anteil
Gesamtverkehr	96.896	400.706	497.602	19,5 %

Die Veränderungen im Busverkehr werden durch folgende relevante Angebotsveränderungen **beeinflusst**. Dabei ist auch eine Grobabschätzung der davon betroffenen Einwohner dargestellt:

• **Tabelle 20: Relevante Angebotsveränderungen und Grobabschätzung der davon erreichten Einwohner (Phase 2)**

Linie(n)	Angebotsveränderung	Bereiche	Grobabschätzung der erreichten Einwohner
103	Linienwegergänzung Waldheim Süd	Mühlheimer Straße	1.000
104	Taktverdichtung auf 15 Min.-Takt in NVZ	Rosenhöhe / C.-Ulrich-Siedlung, Lauterborn	4.500
106	Neue Linienführung mit direkter Anbindung Reduzierung des Fahrtenangebotes in der NVZ auf 30 Min.-Takt zwischen Marktplatz und Städt. Altenheim	Lichtenplatte / Buchhügel	3.500
107	Taktverdichtung auf 15 Min.-Takt zwischen Dt. Wetterdienst und Marktplatz	Kaiserlei, Lauterborn , Friedrichsweiher, Lichtenplatte	6.500
108	Linienwegergänzung Mainviertel und Bürger-Ost Neue Linienführung mit direkter Anbindung	Kaiserlei, Bürger Bachschule, Lichtenplatte	8.000

Die dargestellte Angebotskonzeption führt zu folgenden Leistungsveränderungen:

■ **Tabelle 21: Änderung des Leistungsumfanges im Busverkehr nach Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes - Phase 2**

Linie	Anzahl Fahrzeuge				Anzahl Fahrplan-km [km/ Jahr]	
	Bestand 2007		Phase 2		Bestand 2007	Phase 2
	HVZ/ NVZ	SVZ	HVZ/ NVZ	SVZ		
101	13	4	13	4	718.215	846.906
102	7	3	6	3	532.483	432.324
103	4	4	7	4	386.508	542.824
104	6	3	8	4	392.891	633.812
105	5	3	4	2	349.464	286.404
106	8	2	8	2	342.449	321.507
107	6	-	8	-	282.155	357.295
108	-	-	8	3	-	534.178
120	5	-	4	-	345.433	284.404
Summe	54	19	66	22	3.349.598	4.239.654
Differenz zum Bestand	+ 12 Fahrzeuge (Standardlinienbus)				+ 890.056	
Differenz zur Phase 1	+ 10 Fahrzeuge (Standardlinienbus)				+ 654.905	

Infrastrukturelle Voraussetzungen

■ Tabelle 22: Investitionsplanung Phase 2

Maßnahme	Beschreibung	Linie(n)	Kosten/ Jahr
Erschließung Waldheim Süd	Neue Bushaltestellen Kirschenallee, Nesselpfad , Waldheim-Süd, Neuer Friedhof	103, 108	9.000 EUR
Erschließung Buchhügel	Neue Bushaltestellen Ketteier Krankenhaus/ Markuskirche, Ahornstraße , Buchhügel	106	7.500 EUR
Erschließung Mainviertel	Neue Bushaltestellen Nordring Ost , Nordring Mitte, Nordring West	108	9.000 EUR
Erschließung Bürger-Ost	Neue Bushaltestellen Mainzer Ring/ Eppsteiner Str., Mainzer Ring/ Schönbornstr. , Mainzer Ring/ Hessenstr. , Mainzer Ring/ Karolinger Str.	108	12.000 EUR
Summe			37,500 EUR¹¹

Durch die Umsetzung sämtlicher in Phase 2 beschriebenen Angebotsveränderungen werden (gegenüber dem Angebot inklusive Phase 1 und bezogen auf das Prognosejahr **2015**) **Mehrkosten in Höhe von 1,36 Mio. EUR pro Jahr** abgeschätzt. Diese setzen sich zusammen aus:

- **Mehrleistung** (Betriebskosten) von **rund 1,7 Mio. EUR pro Jahr**,
- damit verbundene **Kosten für Investitionen** in Höhe von etwa 38.000 EUR pro Jahr sowie
- **Steigerung der Fahrgeldeinnahmen** von etwa 450.000 Euro pro Jahr auf Basis der **Steigerung der Fahrgastzahlen** von **rund 700.000 Fahrgästen¹²**.

Weitere Maßnahmen

Weitere Maßnahmen sind in Phase 2 für die Bereiche Infrastruktur und Fahrgastinformation vorgesehen:

11 In der Summe ergeben sich **Investitionen** von insgesamt 375.000 EUR.

12 Eine **Steigerung der Fahrgastzahlen** tritt nicht unmittelbar mit Umsetzung einer Angebotsverbesserung ein. Erfahrungsgemäß ist hierfür ein Zeitraum von ein bis zwei Jahren zu berücksichtigen, in dem sich eine Attraktivitätssteigerung im ÖPNV auch auf das Nachfrageverhalten auswirkt und Neukunden gewonnen werden können. Voraussetzung ist hierfür eine **intensive Begleitung durch Marketingaktivitäten** zur Information der Fahrgäste über das neue ÖPNV-Angebot vor, während und nach der Umsetzung. Die dargestellten Fahrgastzuwächse beziehen sich **ausschließlich** auf Angebotsveränderungen. Fahrgastgewinne durch die nachfolgend dargestellten weiteren Maßnahmen und Prüfaufträge sind hier nicht berücksichtigt. Enthalten ist hier auch der Fahrgastzuwachs, der durch die prognostizierte Steigerung der Beschäftigten- und Bevölkerungszahlen entsteht. **Durch Marketingmaßnahmen, Verbesserung der Fahrgastinformation etc. lassen sich weitere Fahrgastzuwächse erzielen.** Diese Ausprägung der Fahrgastzuwächse ist abhängig von der konkreten Umsetzung dieser **Maßnahmen** und zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzbar.

■ Tabelle 23: Maßnahmen Infrastruktur

Maßnahme H	Verbesserung der Beförderungsqualität im Stadtbusverkehr und Verkürzung der Reisezeiten unter Betrachtung der gesamten Reisekette (von Haustür zu Haustür bzw. Zielort), z.B. durch infrastrukturelle Maßnahmen (Beschleunigungsmaßnahmen, Überprüfung der bestehenden Beschleunigungsprogramme)
	Maßnahmen führen zu größerer Fahrplansicherheit und Verlässlichkeit bei Anschlüssen und vermeidet höhere Betriebskosten durch den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge
Maßnahme I2	Verbesserung der Erreichbarkeit im ÖPNV: Ausbau von Fahrradabstellanlagen und abschließbaren Fahrradabstellboxen an ausgewählten Haltestellen
	Verbesserte Erreichbarkeit und Erschließungswirkung im ÖPNV; bestehende Erschließungsdefizite können damit behoben werden, so dass die Anforderungen an die Erschließungsqualität erfüllt werden können

■ Tabelle 24: Maßnahmen Fahrgastinformation

Maßnahme F2	Darstellung und Erfassung aktueller Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Stadt- und Regionalverkehr (Istzeiten) Ausbau der Dynamischen Fahrgastinformation: Aufstellung zusätzlicher Informationstafeln
	Ausbau der Dynamischen Fahrgastinformation entspricht den Anforderungen an die Qualität der Haltestellenausstattung
Maßnahme F3	Verbesserung der Fahrgastinformation an Verknüpfungspunkten zwischen Buslinien sowie zum Schienenverkehr (Wegeleitung) sowie zwischen bedeutenden Einrichtungen und ÖPNV-Haltestellen
	Darstellung der bestehenden Verknüpfungsmöglichkeiten und ÖPNV-Anbindung wird verbessert

Prüfaufträge

Die nachfolgenden Prüfaufträge beinhalten Ansätze zur **Weiterentwicklung** des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Nahverkehrsplans bedürfen. Aus diesem Grund sind die Prüfaufträge nicht in den o. g. Umsetzungsphasen und deren **Bewertung** enthalten.

■ Tabelle 25: Prüfaufträge

Prüfauftrag P1	Anbindung des Entwicklungsgebiets Polizeipräsidium am Spessarttring
Prüfauftrag P2	Anbindung des neuen Schulzentrums auf dem ehemaligen MAN-Gelände an den ÖPNV
Prüfauftrag P3	Verbesserung der ÖPNV-Verbindung und Verknüpfung zwischen Offenbach Innenstadt, Kaiserleigebiet und F-Oberrad
Prüf auftrag P4	Prüfung von Verbesserungsmöglichkeiten für die ÖPNV-Verbindung zwischen Offenbach und F-Bornheim, F-Fechenheim und dem Bereich Hanauer Landstraße in Frankfurt
Prüfauftrag P5	Verbesserung der Angebotsqualität im Stadtbusverkehr am Sonntag Vormittags und Verknüpfungsmöglichkeiten zur S-Bahn und zum SPNV durch Einführung zusätzlicher Fahrten
Prüfauftrag P6	Überplanung des Bedienungsangebotes in der Schwachverkehrszeit (SVZ) mit Optimierung des Fahrzeugeinsatzes und Ausrichtung auf den Freizeitverkehr; Schließung der Bedienungslücke an Samstagen zwischen NVZ und SVZ am Abend
Prüfauftrag P7	Verbesserung der Erschließungswirkung des Stadtbusverkehrs durch Einrichtung neuer Haltestellenpositionen
Prüf auftrag P8	Einrichtung neuer Direktverbindungen im Stadtbusnetz durch zusätzliche Linien und damit Verringerung der Umsteigenotwendigkeiten und Reisezeiten
Prüfauftrag P9	Reinigung von Haltestellenanlagen: Durchführungsintervalle entsprechend des Fahrgastaufkommens an der Haltestelle
Prüfauftrag P10	Maßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherheit im Stadtverkehr sowie zur Verflüssigung des Verkehrs und damit zur Reduzierung der Schadstoffemissionen und Reisezeiten
Prüfauftrag P11	Verbesserung der Fahrgastinformation
Prüfauftrag P12	Verbesserte Anbindung des Bereichs Buchrainweg, Merianstraße /Hergenröder Straße und des dortigen Seniorenwohnstiftes
Prüf auftrag P13	Verbesserung der Angebotsqualität im Stadtbusverkehr durch Einführung von Nachtverkehren unter Berücksichtigung der Planungen des RMV
Prüfauftrag P14	Führung der Regionallinien in der Innenstadt
Prüfauftrag P15	Verbesserte Anbindung des Einkaufsstandortes Mühlheimer Straße sowie der Offenbacher Innenstadt für Fahrgäste aus Bürgel und Rumpenheim , Waldheim-Nord und ggf. Mühlheim-Rote Warte
Prüfauftrag P16	Verbesserte Anbindung der AWO im Hainbachtal (Linie OF-30) in Abstimmung mit der KVG Offenbach

6 Linienbündelungskonzept

Im Stadtgebiet und Verkehrsraum Offenbach besitzen folgende Kriterien zur Bündelung von Linien eine hohe Bedeutung:

- einheitlicher Marktauftritt mit einer hinsichtlich des Bedienungsangebotes und des Tarifsystems integrierten Verkehrsbedienung (Marketing, Fahrgastinformation)
- intensive Verflechtungen zwischen den Wohnbereichen und Gewerbestandorten sowie der Innenstadt und den S-Bahn-Stationen und weiteren nachfragerlevanten Zielen (z. B. Klinikum, Einkaufsziele) mit der Notwendigkeit, eine optimale Verknüpfung einzelner **Verkehrsbeziehungen** (und damit Linien) zu erreichen
- **betriebsplanerische** Aspekte (optimierte Umlaufbildung, Minimierung der Fahrzeug- und **Werkstattreserve**).

Bei der planerischen Festlegung der Linienbündel sind nicht nur die raumstrukturellen Randbedingungen sondern auch das Zusammenspiel in der Angebotsgestaltung zwischen regionalen und lokalen Linien sowie Aspekte der wirtschaftlichen Betriebsdurchführung zu berücksichtigen. Die verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtung zwischen **Ergänzungs-** und **Hauptlinien** ist bei der Linienbündelung von wesentlicher Bedeutung.

Festlegung der Linienbündelung für den Stadtverkehr Offenbach

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden die Varianten Bündelung und Teilung in mehrere Bündel untersucht. Die Linienbündelung wird mit folgenden Einzelpunkten begründet:

Die Stadtverkehrslinien 101 bis 120 treten unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsintegration sowie der Fahrgastinformation in einem einheitlichen Marktauftritt als System auf:

- einheitliches Taktangebot im 7,5-, **15-** oder 30 Minuten-Takt,
- Umsteigerbeziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten an zahlreichen Haltestellen im Stadtgebiet (insbesondere am Marktplatz sowie an den **S-Bahn-Stationen**),
- relevante und aufkommensstarke Nachfragestrukturen zwischen den verschiedenen Stadtbereichen und der Innenstadt sowie zu weiteren Einzelzielen, die auf bestimmten Relationen (z. B. zu den S-Bahn-Stationen oder zum Ringcenter) weiter ausbaufähig erscheinen,
- Tarifstruktur: einheitliches Fahrkartensortiment und Nutzungsmöglichkeiten **innerhalb** des gesamten Stadtgebietes.
- Die Umläufe der Fahrzeuge können aufgrund der Verflechtungen des Stadtbusnetzes sinnvoll miteinander verknüpft werden, so dass eine Optimierung des notwendigen Fahrzeugeinsatzes und der bereitzustellenden Reservekapazitäten zu erzielen ist und somit der Zuschussbedarf minimiert wird (Synergieeffekte bei der **Planung der Betriebsreserve**).
- Aufgrund des integrierten Angebots im Stadtbusverkehr ist ein einheitliches Kommunikationssystem (z. B. Betriebsfunk) zur Anschlusssicherung etc. unabdingbar.
- Die Ausdehnung des Bedienungsgebiets entspricht weitgehend dem Stadtgebiet von Offenbach am Main, so dass lange Ein- und Ausrückzeiten und damit verbundenen Leerleistungen zu einem Betriebshofstandort vermieden werden.
- Die **stadtgrenzenüberschreitenden** Linien **103** (nach Frankfurt-Bornheim und Mühlheim) und **120** (nach Mühlheim und **Obertshausen**) stellen die Verbindungen zu den Nachbarstädte(n) dar. Sie übernehmen auf den Abschnitten Kaiserlei — **Innenstadt** und Waldheim — **Mühlheimer Straße - Innenstadt** mit ihrem Fahrtenangebot im **15-** bzw. **30-Minuten-Takt** relevante innerstädtische Erschließungsaufgaben und sind mit den übrigen Stadtverkehrslinien in Offenbach an zahlreichen Haltestellen verknüpft.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien einer Teilnetzbildung für die Linien und Verkehre in der **Aufgabenträgerschaft** der LNO wird empfohlen, die Linien **101** — 108 und **120** in einem Netz und damit in einer Genehmigung zu bündeln.

7 Fazit

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2008 - **2012** der Stadt Offenbach am Main **formuliert** die relevanten Leitlinien zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Ziel ist die Attraktivitätssteigerung des **ÖPNV** mit einer Verdichtung des Bedienungsangebotes in den **Stadtbereichen**, in denen Fahrgastpotenziale verstärkt vorhanden sind und für den Nahverkehr nutzbar gemacht werden sollen. Hier wird ein weitgehend flächendeckender **15 Minuten-Takt** auf den Hauptverbindungen für über 90 % der Einwohner Offenbachs erzielt.

Eine Verbesserung der Verknüpfungsmöglichkeiten zu den regionalen Verkehrsmitteln sowie der Fahrzeug- und Haltestellenausstattung und der Fahrgastinformation ist Bestandteil der Angebotskonzeptionen und Maßnahmen. Die Profilierung der Hauptachsen zu einem eigenständigen Systembestandteil im ÖPNV wird in der Angebotspräsentation und Angebotskommunikation deutlich. Die unmittelbare Anbindung von **Stadterweiterungs-** und Gewerbeentwicklungsgebieten bei entsprechenden Nachfragepotenzialen ist zu gewährleisten. Die Fahrgastinformation an den wichtigen Haltestellen mit der Angabe aktueller Abfahrtszeiten wird eingeführt.

Die weitgehend flächendeckende Barrierefreiheit des ÖPNV in Offenbach wird als wesentliches Ziel im Nahverkehrsplan formuliert.

Die Umsetzung der genannten Maßnahmen soll eine Steigerung des heutigen Fahrgastaufkommens um rund 8 % bis zum Jahr **2015** bewirken. Hierfür ist eine Zunahme des **Modal-Split-Anteils** des ÖPNV um ein bis zwei Prozentpunkte (**status-quo**: etwa 19 %) erforderlich. Die nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit im ÖPNV im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf ist dabei stets zu berücksichtigen, ferner eine **regelmäßige** Überprüfung der angebotenen Verkehrsleistungen in Bezug zur Effizienz und zum Markterfolg.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV flankiert konsequent die **umweltpolitischen** Zielsetzungen in der Stadt Offenbach: Ziel ist die Halbierung des Feinstaubausstoßes sowie beim **CO₂-Ausstoß** eine Konstanz der Emissionswerte, mittelfristig eine Verringerung **CO₂-Werte**. Dies wird erreicht durch eine Verbesserung der Emissionsbilanz im Busverkehr durch eine Steigerung der Fahrgastzahlen sowie fahrzeuggestützter Maßnahmen (Neuanschaffung von Fahrzeugen mit **EEV-Standard**, Schulungen zum emissionsarmen Fahrverhalten etc.).

Verbesserungen im **ÖPNV-Angebot** betreffen insbesondere

- die Achse Bürgel - Innenstadt - Waldstraße - Tempelsee - **Bieber** mit der Verdichtung des Fahrtenangebotes der Linie **101** und besseren Umsteigemöglichkeiten zu den übrigen Linien,
- die Achse **Mühlheimer Straße — Mathildenstraße** - Innenstadt (Linien **103** und **120**),
- die Neuordnung des Bedienungsangebotes im Bereich Kaiserlei, Kaiserlei Süd und Frankfurter Straße / Ledermuseum mit durchgehenden Fahrtmöglichkeiten und kürzeren Fahrzeiten (Linien **103, 104, 107**),
- die verbesserte Anbindung des Stadtteilzentrums Bieber an den Bereich Tempelsee und Lauterborn (Linie **104**),
- die verbesserte Verknüpfung zur S-Bahn an den Stationen Bieber, **OF-Ost**, Marktplatz und Kaiserlei,
- die Erschließung der Schumannstraße in Lauterborn (Einkaufsmarkt und **Caritas-Wohnheim**; Linie **106**),
- die Schließung der Bedienungslücke im Abendverkehr montags bis freitags gegen **21.00** Uhr,
- zusätzliche Anschlussmöglichkeiten von der letzten **S-Bahn-Ankunft** in Offenbach aus Richtung Frankfurt um 1.30 Uhr,
- die Neuordnung des Bedienungsangebotes im Bereich Städtisches Altenheim, Buchhügel und **Lichtenplattenweg** mit zusätzlichen Fahrtmöglichkeiten und kürzeren Fahrzeiten in die Innenstadt und zur **S-Bahn** (Linien **106, 107, 108**) (Phase 2),
- den Bereich Carl-Ulrich-Siedlung mit einer Verstärkung des Taktangebotes auch außerhalb der Hauptverkehrszeit (Linie **104**) (Phase 2),
- die Verdichtung des Fahrtenangebotes auf der **tangentialen** Linie **107** zum **15** Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit bei **Eröffnung** des neuen Polizeipräsidiums (Phase 2),
- die Erschließung der neuen Siedlungsbereiche bzw. Arbeitsplatzstandorte Mainviertel, **Bürgel-Ost** und Waldheim-Süd (Linien **103** und **108**) mit einem **15** Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (Phase 2),
- die Anbindung von **Waldheim-Nord** mit direkten Fahrtmöglichkeiten in die Innenstadt (Linie **108**) (Phase 2),
- sowie die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen zur Gewährleistung einer hochwertigen Erschließungswirkung im **ÖPNV**.

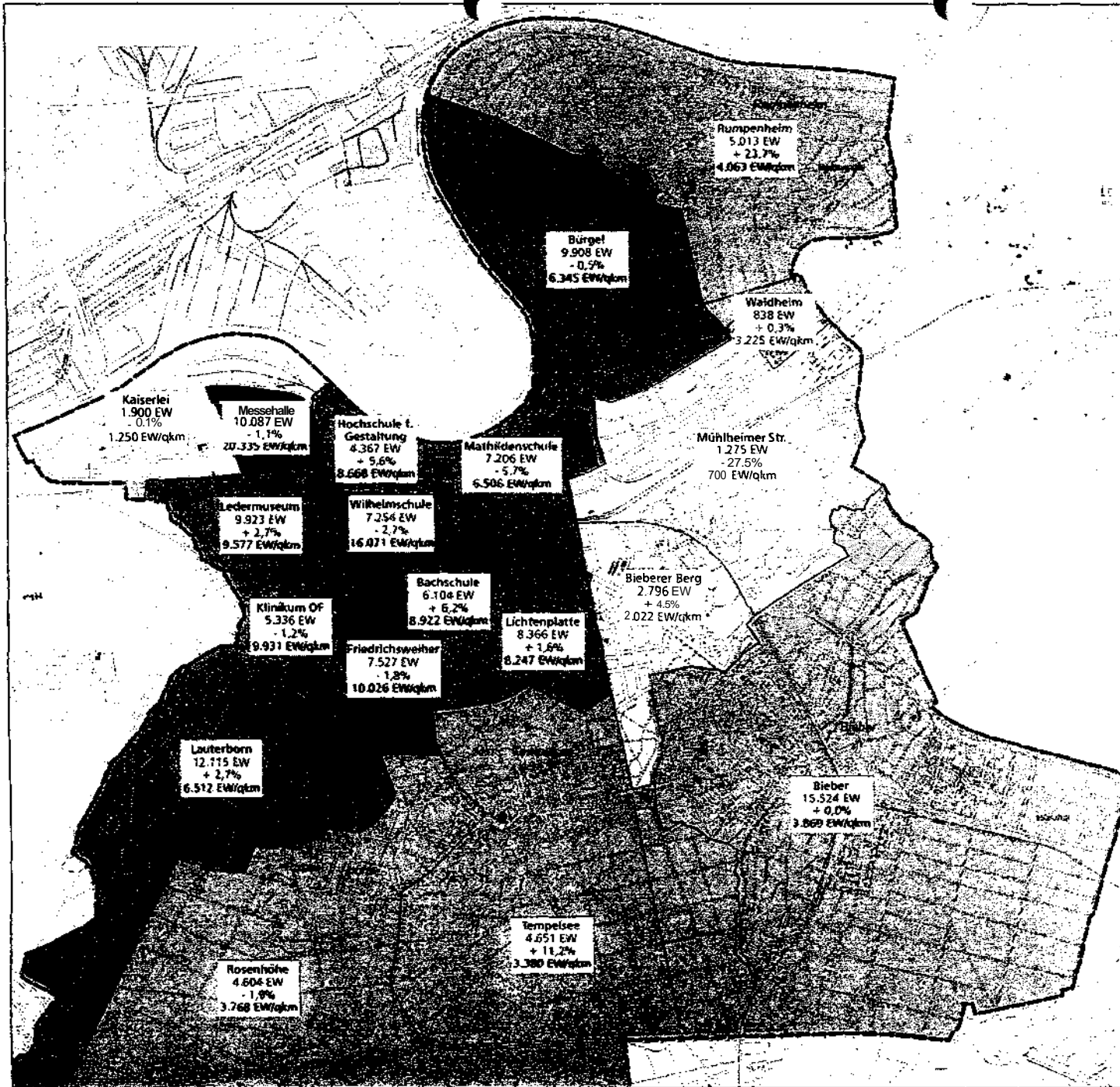
Für die Umsetzung der genannten Maßnahmen in Phase 1 werden Mehrkosten in Höhe von 347.500 EUR pro **Jahr** abgeschätzt. Für die Umsetzung der Maßnahmen in Phase 2 werden Mehrkosten in Höhe von 1,36 Mio. EUR im **Jahr** abgeschätzt.

Weitere Maßnahmen im Nahverkehrsplan betreffen die Bereiche Infrastruktur (Weiterführung des Haltestellenkonzeptes, Beschleunigungsmaßnahmen, Einrichtung zusätzlicher **Fahrradabstellanlagen**), Fahrgastinformation (Einführung zusätzlicher Informationsanlagen mit Angabe aktueller Abfahrtszeiten,

Maßnahmen zur besseren Wegeleitung), Fahrzeugausstattung (Erhöhung des Sicherheitsempfindens, Senkung von Schadstoffemissionen) sowie zum Marketing, Tarif und **Controlling** (konsequente Vermarktung der Qualitäten im ÖPNV, Weiterentwicklung des Tarifangebotes, Einrichtung eines Fahrgastbeirats sowie Maßnahmen zum **Mobilitätsmanagements**).

Prüfaufträge beinhalten Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Nahverkehrsplans bedürfen.

Im Rahmen des **Linienbündelungskonzeptes** wurden verschiedene Bündelungsvarianten geprüft. Unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien einer Teilnetzbildung **für** die Linien und Verkehre in der Aufgabenträgerschaft der LNO sollen die Linien **101 – 108** und **120** in einem Teilnetz und damit in einer Genehmigung gebündelt werden.

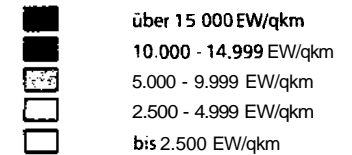


Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH

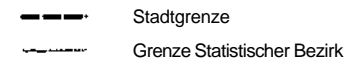
Karte 1 Bevölkerungsdichte in Offenbach

Bevölkerungsdichte



Bieber
15.524 EW
+ 0,0%
3.869 EW/qkm

Statistischer Bezirk
Einwohnerzahl (Stand 31.12.2006)
Einwohnerentwicklung seit 2000
Einwohnerdichte



Quelle: Stadt Offenbach



Stand: Mai 2007
M: unmaßstäblich verkleinert
Kartengrundlage: Digitaler Stadtplan der Stadt Offenbach

1:4000 - Datum: 12.05.2007 10:00:00

PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dornburgerstraße 12 • D-34119 Kassel
Telefon 0561 / 807 58 0 • Fax 0561 / 807 58 35

Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH

Karte 2 Beschäftigungsdichte in Offenbach

Beschäftigte je km²

- H über 5.000
- H 3.000 - unter 5.000
- 2.000 - unter 3.000
- 1.000 - unter 2.000
- unter 1.000

Bieber 5.977
- 11,48%
5.291
Statistischer Bezirk
Beschäftigte / km² (Stand 2000)
Beschäftigtenentwicklung seit 2000
Beschäftigte / km² (Prognose 2007)

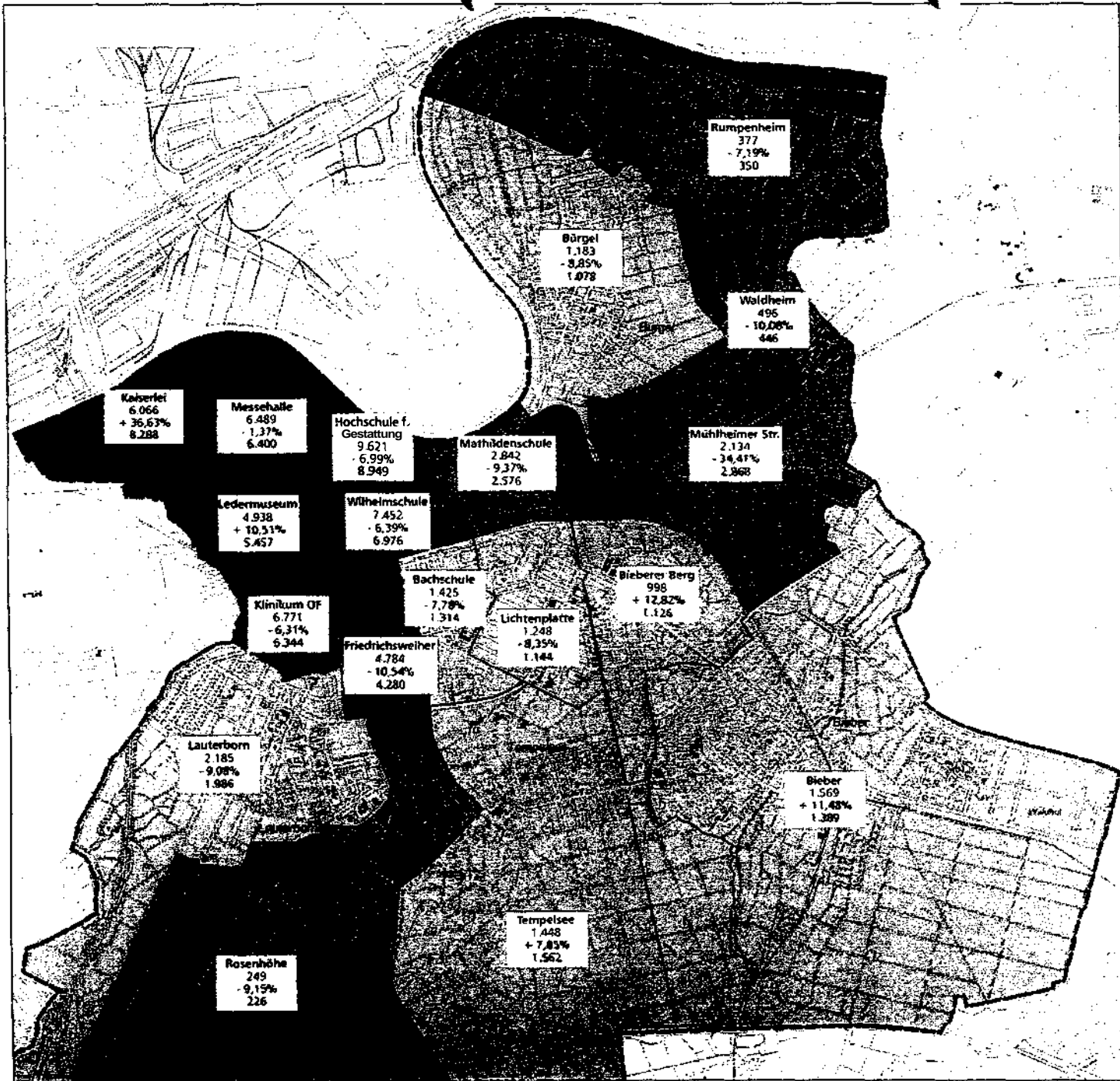
--- Stadtgrenze
— Grenze Statistischer Bezirk

Quelle: Stadt Offenbach



Stand: Mai 2007
M: unmaßstablich verkleinert
Kartengrundlage: Digitaler Stadtplan der Stadt Offenbach

PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dornbergstraße 12 • D-32219 Kaiser
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 • Fax 05 61 - 8 07 58-56










**Fortschreibung des
Nahverkehrsplans
Stadt Offenbach am Main
2008 - 2012**

Lokale Nahverkehrsorganisation
Offenbach GmbH

**Karte 3
PKW-Dichte in Offenbach**

- PKW-Dichte**
-  über 600 PKW/1.000 EW
 -  500 - 599 PKW/1.000 EW
 -  450 - 499 PKW/1.000 EW
 -  350 - 449 PKW/1.000 EW
 -  bis 350 PKW/1.000 EW
- Stadtgrenze
— Grenze Statistischer Bezirk

Quelle: Stadt Offenbach



Stand: Mai 2007
M: unmaßstäblich verkleinert
Kartengrundlage: Digitaler Stadtplan der
Stadt Offenbach

PGN - Planung, Gestaltung und Projektstruktur


PGN **Planungsgruppe Nord**
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Deiningerstraße 12 • D-34119 Kassel
Telefon 05 61 • 8 07 34-0 • Fax 05 61 • 8 07 34-34




Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH

Karte 4 Streckenbelastung im Individualverkehr

 Gesamtbelastung DTW (w) richtungsbezogen


 **3000** [Kfz/24h]

 Detail Innenstadt

0,5 cm S 25.000 Kfz/24h

Belastungen über 25.000 Kfz/24h werden ebenfalls mit 0,5 cm Balkenbreite dargestellt

Quelle: Visum-Modell Stadt Offenbach. Umlegung Analyse 2005

 0 200 400 1 km 2 km

Stand: Juni 2007

M: 1:40.000 (grün für WM AA)

Kartengrundlage:

Visum-Modell Stadt Offenbach

© 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2686, 2687, 2688, 2689, 2690, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2698, 2699, 2700, 2701, 2702, 2703, 2704, 2705, 2706, 2707, 2708, 2709, 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721, 2722, 2723, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 2729, 2730, 2731, 2732, 2733, 2734, 2735, 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741, 2742, 2743, 2744, 2745, 2746, 2747, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2755, 2756, 2757, 2758, 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764, 2765, 2766, 2767, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2774, 2775, 2776, 2777, 2778, 2779, 2780, 2781, 2782, 2783, 2784, 2785, 2786, 2787, 2788, 2789, 2790, 2791, 2792, 2793, 2794, 2795, 2796, 2797, 2798, 2799, 2800, 2801, 2802, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807, 2808, 2809, 2810, 2811, 2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2822, 2823, 2824, 2825, 2826, 2827, 2828, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839, 2840, 2841, 2842, 2843, 2844, 2845, 2846, 2847, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2857, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862, 2863, 2864, 2865, 2866, 2867, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2896, 2897, 2898, 2899, 2900, 2901, 2902, 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909, 2910, 2911, 2912, 2913, 2914, 2915, 2916, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2929, 2930, 2931, 2932, 2933, 2934, 2935, 2936, 2937, 2938, 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2945, 2946, 2947, 2948, 2949, 2950, 2951, 2952, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 2962, 2963, 2964, 2965, 2966, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2972, 2973, 2974, 2975, 2976, 2977, 2978, 2979, 2980, 2981, 2982, 2983, 2984, 2985, 2986, 2987, 2988, 2989, 2990, 2991, 2992, 2993, 2994, 2995, 2996, 2997, 2998, 2999, 3000

 **Planungsgruppe Nord**
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG


De: 069 24111-12 • P: 33119 84444
Telefon 05 61 / B 07 M 0 • fax OS 61 S 07 58 56



Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH

Karte 5
Streckenbelastung im Individualverkehr
Detail Innenstadt

 Gesamtbelastung DTV (w) richtungsbezogen

 [3000] [Kfz/24h]

0,5 cm = 25.000 Kfz/24h

Quelle: Visum-Modell Stadt Offenbach, Umliegung Analyse 2005

0 25 50 75 m

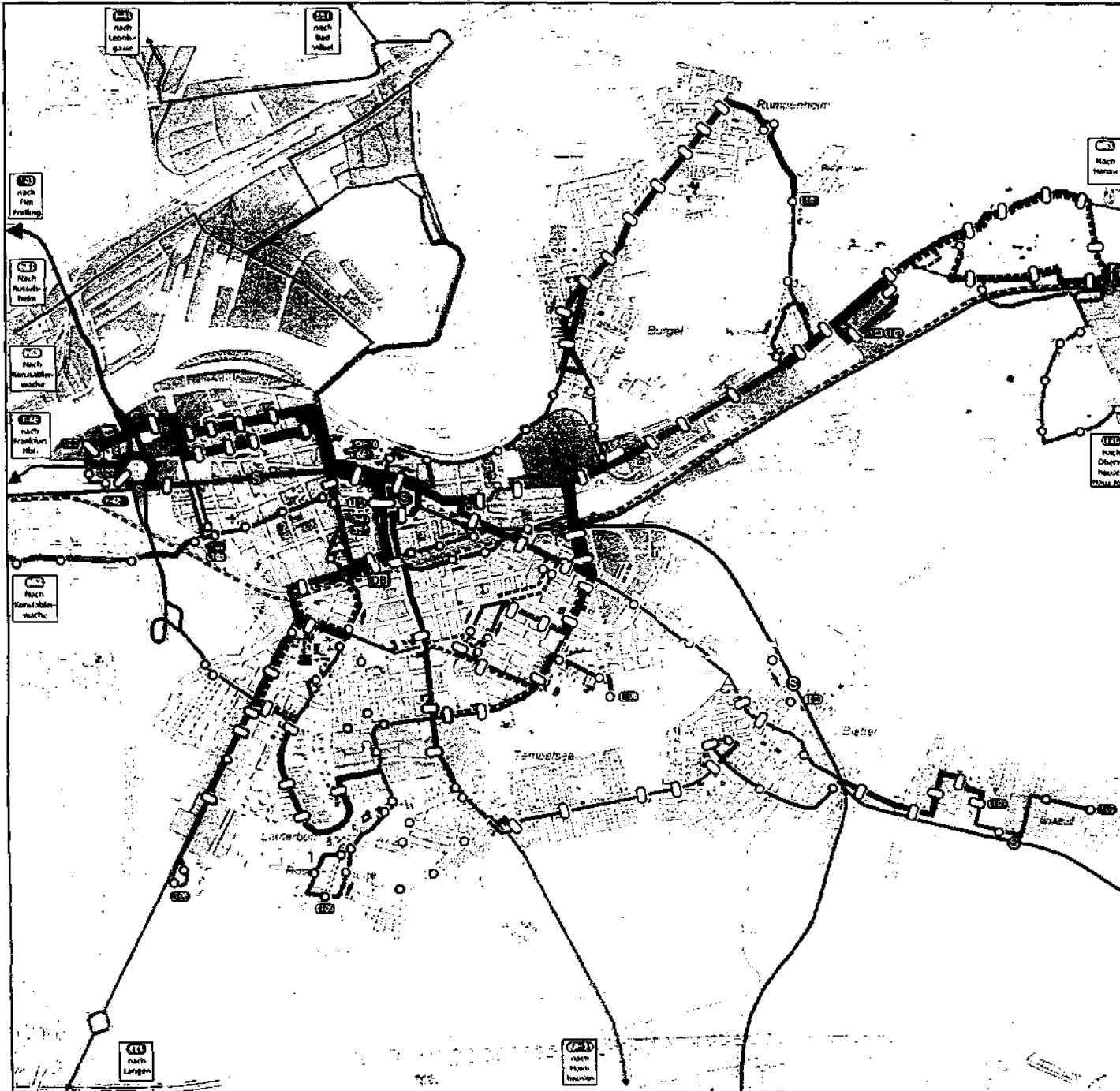
Stand: Juni 2007
M: 1:15.000 (ign für DVA4)
Kartengrundlage:
Visum-Modell Stadt Offenbach
(© 2007 - 2008, Stadt Offenbach am Main)



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Börschwegstraße 12 • D-34119 Kassel
Telefon 05 61 - 8 07 58 0 • Fax 05 61 - 8 07 58 56



Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH

Karte 6
Liniennetz in Offenbach

- Linie 101
- Linie 102
- Linie 103
- Linie 104
- Linie 105
- Linie 106
- Linie 107
- Linie 120
- - - Linien im Spätverkehr/ Sonn- und Feiertagsverkehr
- S-Bahnstrecke mit Haltestelle
- weitere Bus-/Straßenbahnlinien
- Streckennetz Deutsche Bahn
- Haltestellen der OVB
- ⊙ S-Bahn-Station
- ⊞ Bahnhof Deutsche Bahn
- ➔ Richtungsgebundene Linienführung

Quelle: Fahrplan 2007



Stand: Mai 2007
M: unmaßstäblich verkleinert
Kartengrundlage: Digitaler Stadtplan der Stadt Offenbach

16621 - Karten_BusStraßenbahnStreckennetz_und_S-Bahnlinienplan_0812









PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Donbergstraße 12 - D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 - Fax 05 61 / 8 07 58-50

Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012


Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH


Karte 7 Streckenbelastung im lokalen Busverkehr 2006 Montag - Freitag

Buslinien

-  Linie 101/101N
-  Linie 102/102N
-  Linie 103/103N
-  Linie 104/104N
-  Linie 105/105N
-  Linie 106/106N
-  Linie 107
-  Linie 120

0,5 cm $\hat{=}$ 7.500 Fahrgäste

 [Fahrgäste/Tag]

 -Detail Innenstadt

Quelle: IGDB, Fahrgastzählung, Mai 2006 OVB

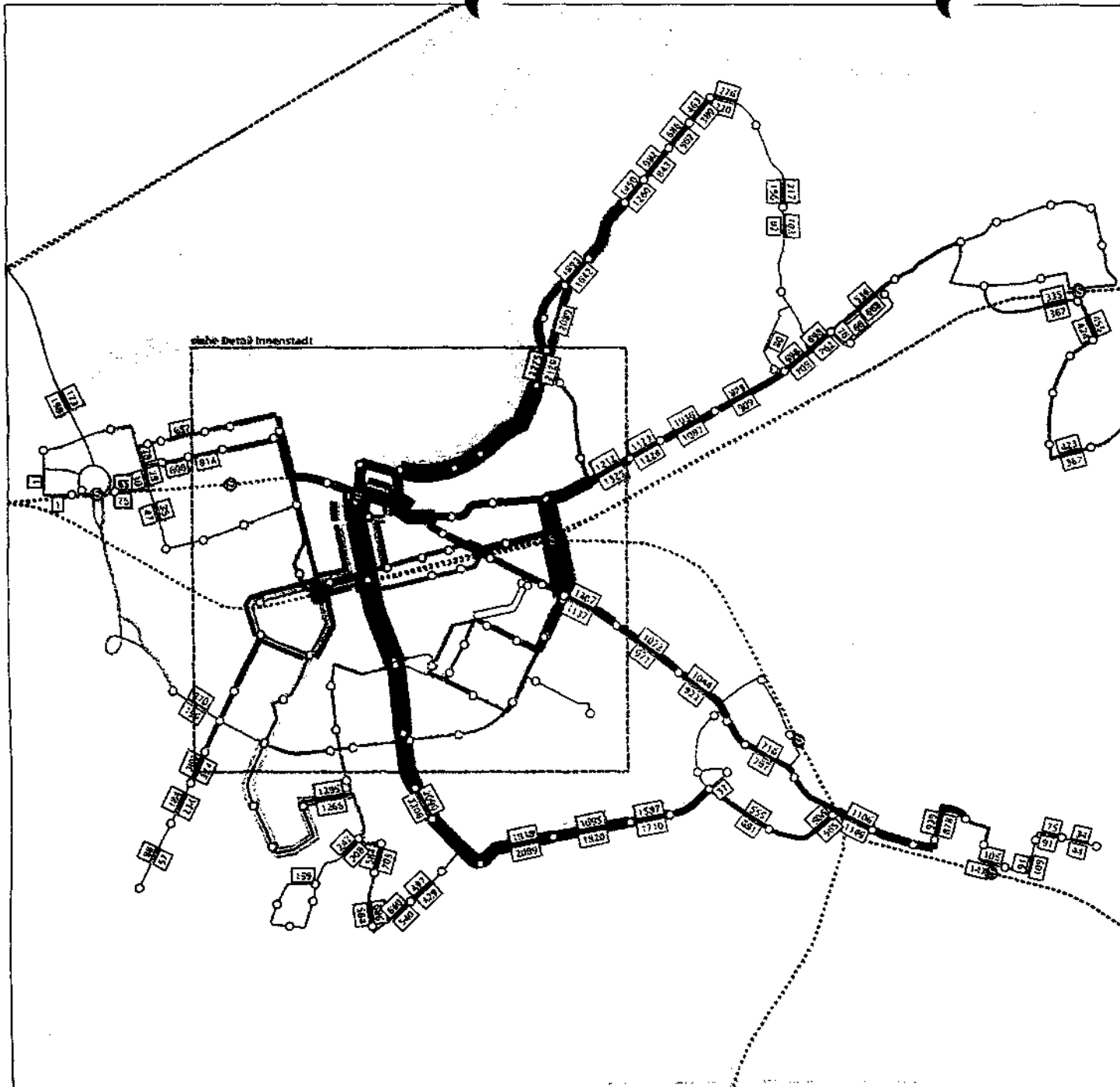
0 200 <0 1 km> 2 km

Stand: Juni 2007
M: 1:40.000 (gültig für DIN A4)

Kartengrundlage:
Visum-Modell Stadt Offenbach

© 2007 - 2008, Planungsgruppe Nord, Offenbach am Main

PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dornbergstraße 11 • D-33119 Kassel
Telefon 05 61 78 07 58-0 • Fax 05 61 78 07 58-38














Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation
Offenbach GmbH

Karte 8
Streckenbelastung im lokalen
Busverkehr 2006 Montag - Freitag
Detail Innenstadt

Buslinien

-  Linie 101/101N
-  Linie 102/102N
-  Linie 103/103N
-  Linie 104/104N
-  Linie 105/105N
-  Linie 106/106N
-  Linie 107
-  Linie 120

0.5 cm \approx 7.500 Fahrgäste
 [Fahrgäste/Tag]

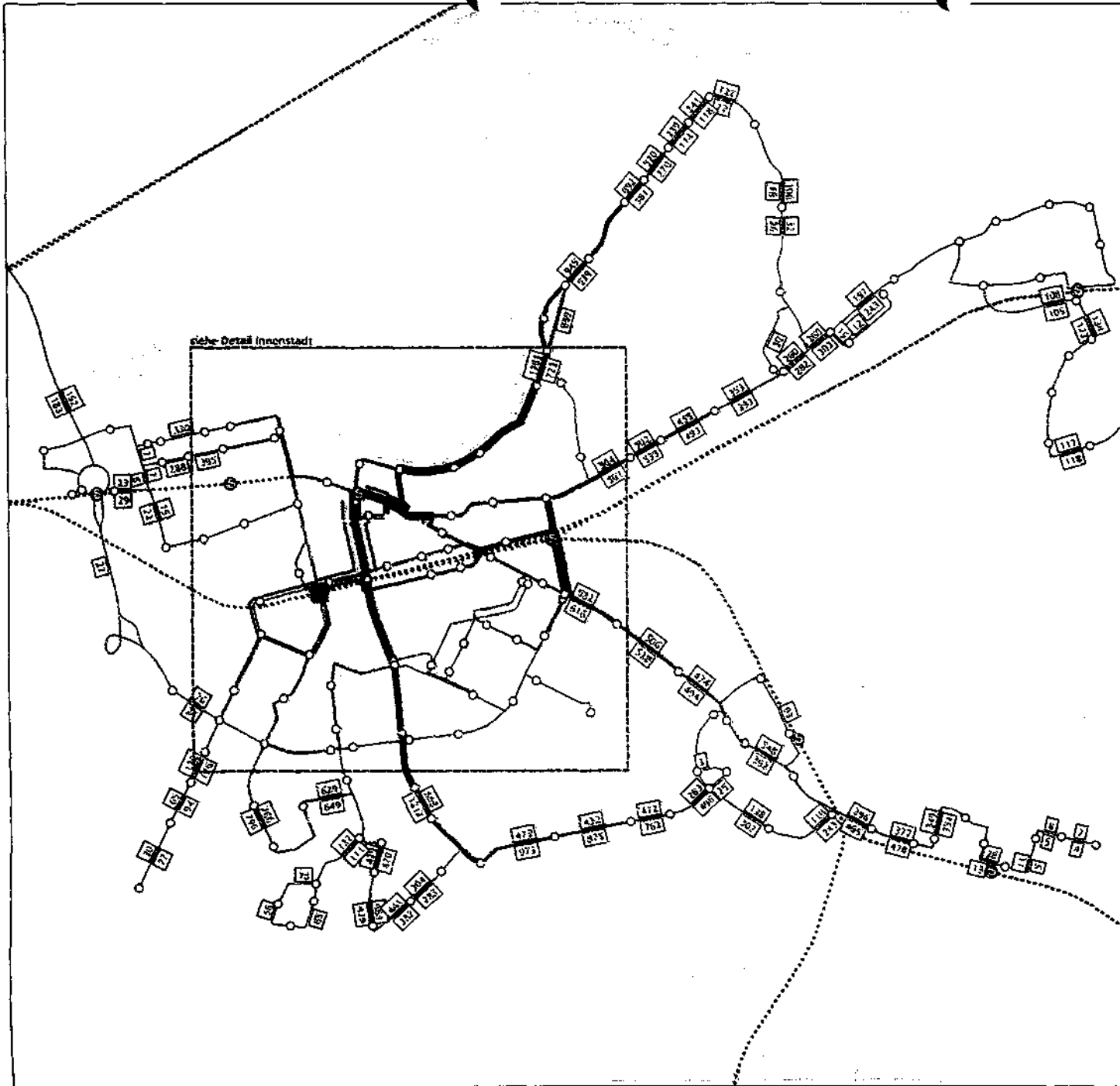
Quelle: IGDB, Fahrgastzählung, Mai 2006 OVB

0 75 150 375 750 m

Stand: Juni 2007
 M: 1:15.000 (vgl. für DIN A4)
 Kartengrundlage:
 Visum-Modell Stadt Offenbach



PGN Planungsgruppe Nord
 GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
 Dornbergstraße 13 • D-34119 Altwahl
 Telefon 05 61 / 8 07 58 0 - Fax 05 61 - 8 07 58 58











Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012


Lokale Nahverkehrsorganisation
Offenbach GmbH

Karte 9
Streckenbelastung
im lokalen Busverkehr 2006 Samstag

Buslinien

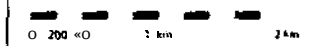
-  Linie 101/101N
-  Linie 102/102N
-  Linie 103/103N
-  Linie 104/104N
-  Linie 105/105N
-  Linie 106/106N
-  Linie 107
-  Linie 120

0.5 cm $\hat{=}$ 7.500 Fahrgäste

 [335] [Fahrgäste/Tag]

 -Detail Innenstadt

Quelle: IGOB. Fahrgastzählung, Mai 2006 OVB

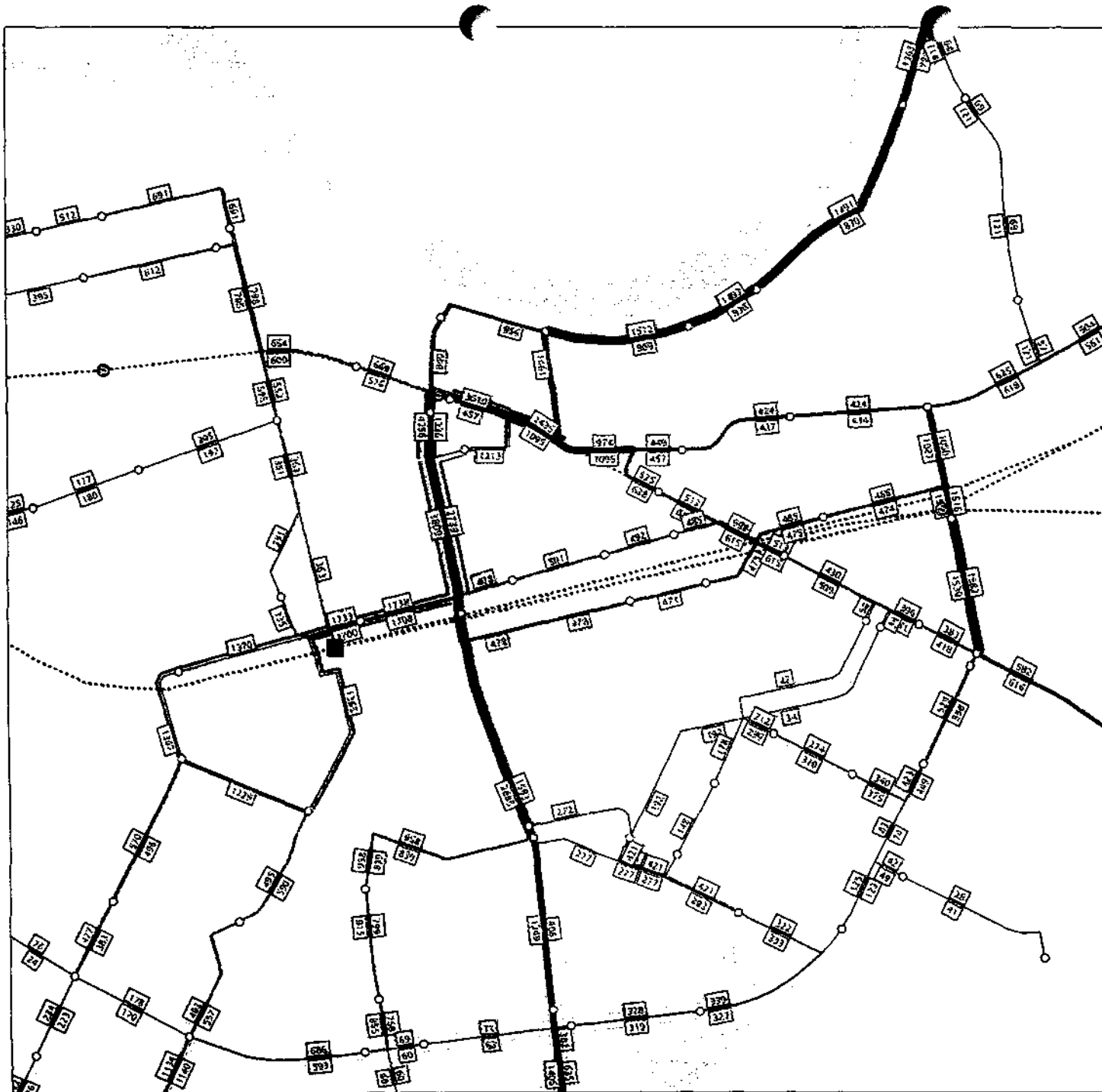


Stand: Juni 2007
M: 1:40.000 (quadr. in DIN A4)

Kartengrundlage:
Visum-Modell Stadt Offenbach

PGN - Planungsguppe Nord - Verkehrsplanung für die Region Nord

PGN **Planungsgruppe Nord**
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dornbergstraße 12 • D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 3 0756-0 • Fax 05 61 8 07 56-56











Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012


Lokale Nahverkehrsorganisation
Offenbach GmbH

Karte 10
Streckenbelastung
im lokalen Busverkehr 2006 Samstag
Detail Innenstadt

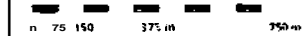
Buslinien

-  Linie 101/101N
-  Linie 102/102N
-  Linie 103/103N
-  Linie 104/104N
-  Linie 105/105N
-  Linie 106/106N
-  Linie 107
-  Linie 120

0,5 cm $\hat{=}$ 7.500 Fahrgäste

 (Fahrgäste/Tag)

Quelle: IGDB, Fahrgastzahlung, Mai 2006 OV8



Sund: Juni 2007
M: 1:15.000 ig 11 für DIN A41
Kartengrundlage:
Visum-Modell Stadt Offenbach

Nicht geprüfte, unvollständige Verkehrsplanung auf Basis von...







 **Planungsgruppe Nord**
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dornbergstraße 12 • D-34119 Kassel
Telefon 05 61 71 07 58 0 • Fax 05 61 7 8 07 58 56

Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012


Lokale Nahverkehrsorganisation
Offenbach GmbH

Karte 11 Streckenbelastung im lokalen Busverkehr 2006 Sonntag

Buslinien

-  Linie 101N
-  Linie 102N
-  Linie 103N
-  Linie 104N
-  Linie 105N
-  Linie 106N

0,5 cm = 7.500 Fahrgäste

 [Fahrgäste/Tag]

 -Detail Innenstadt

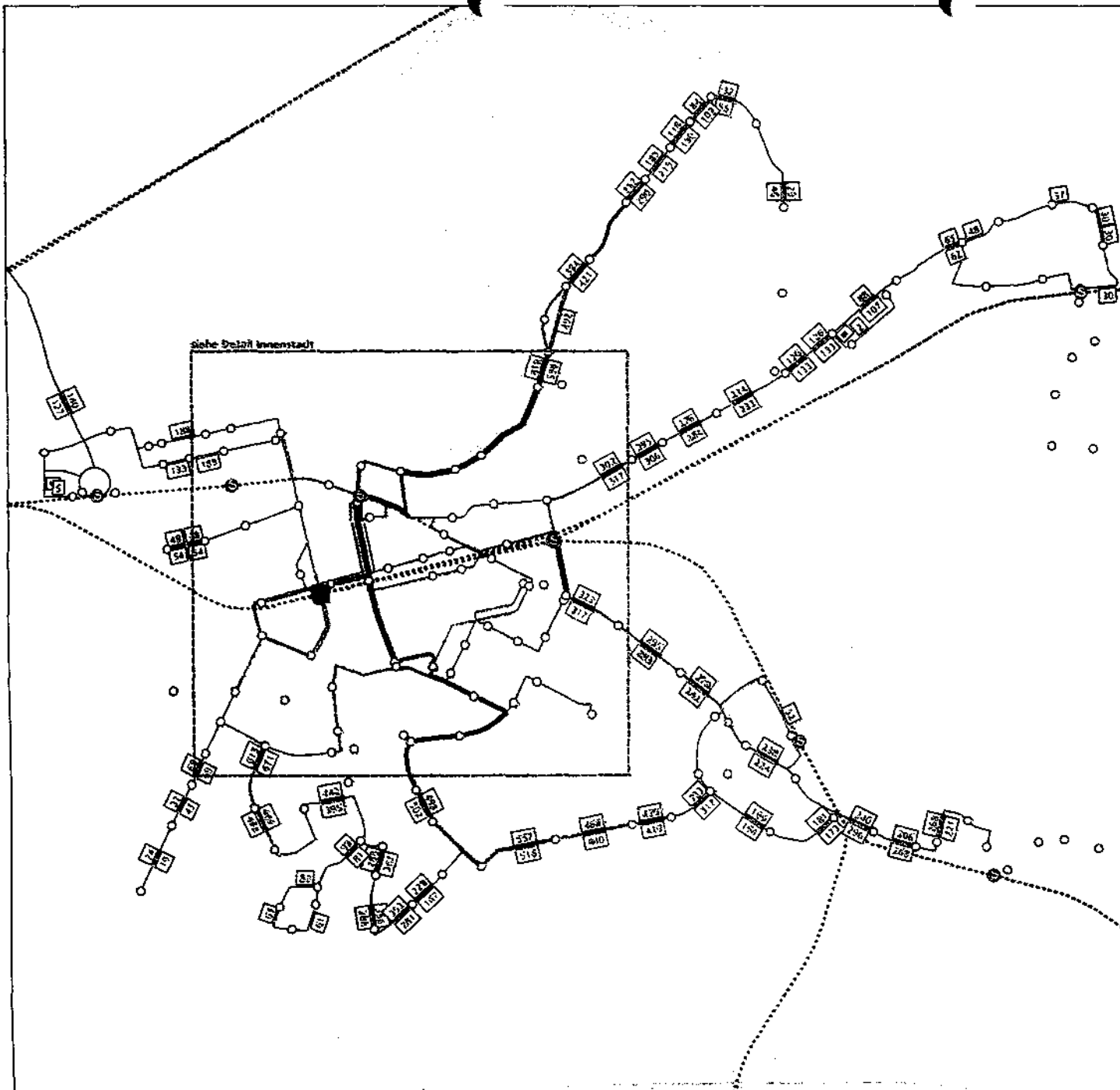
Quelle: IGDB, Fahrgastzahlung, Mai 2006 OVB

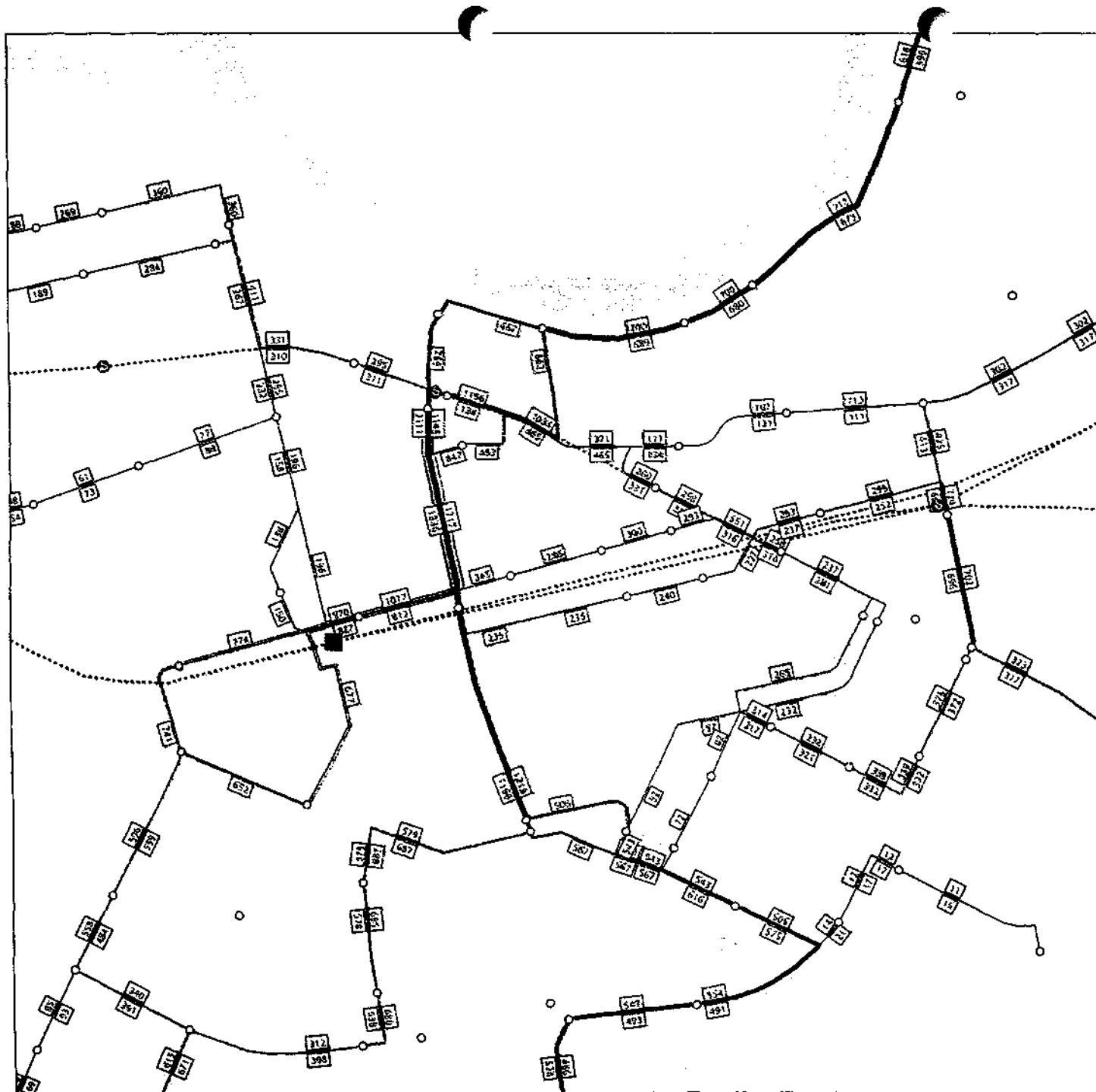
0 200 MO 1 km 2 km

Stand: Juni 2007
M: 1:40.000 (1:100.000) (1:100.000)
Kartengrundlage:
Visum-Modell Stadt Offenbach

© 1999 B. G. & Co. - Kartographie & GIS-Service, Offenbach am Main

PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dornbergstraße 12 • D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 • Fax 05 61 5 0758-56











Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012


Lokale Nahverkehrsorganisation
Offenbach GmbH

Karte 12
Streckenbelastung
im lokalen Busverkehr 2006 Sonntag
Detail Innenstadt

Buslinien

-  Linie 101N
-  Linie 102N
-  Linie 103N
-  Linie 104N
-  Linie 105N
-  Linie 106N

0,5 cm = 7.500 Fahrgäste

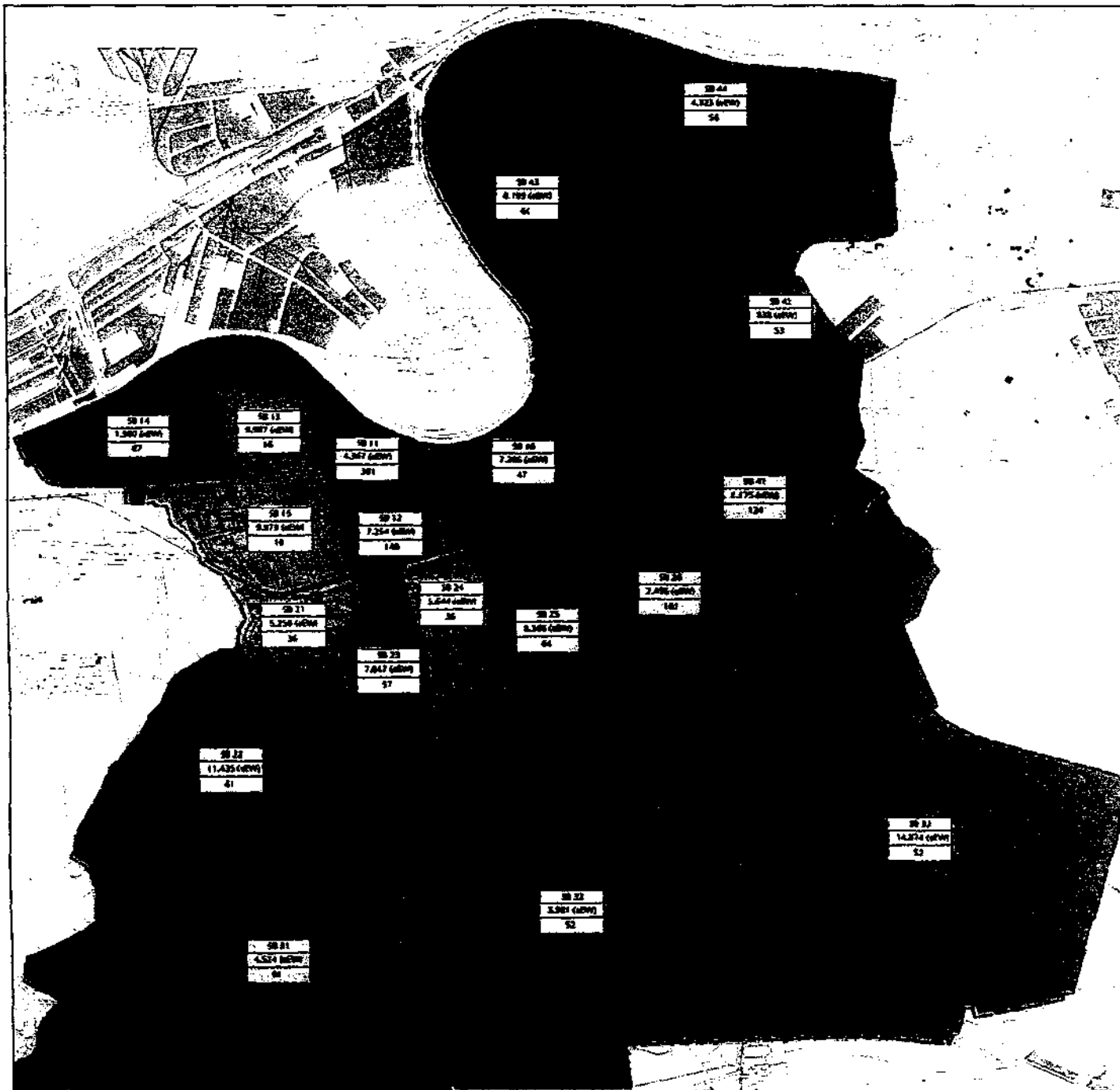
 [355] [Fahrgäste/tag]

Quelle: IGDB, Fahrgastzählung, Mai 2006 OVB

0 75 150 375 m 750 m

Stand: Juni 2007
M: 1:15.000 (qm) für DIN A4
Kartengrundlage:
Visum-Modell Stadt Offenbach
Plan: Buslinien, Verkehrsleistungen, Verkehrsleistungen, Verkehrsleistungen

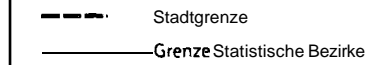
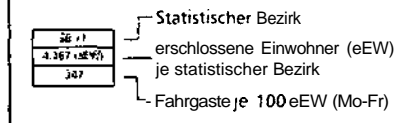
 **Planungsgruppe Nord**
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dunrothstraße 17 • D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 50-0 • Fax 05 61 / 8 07 50-56



Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

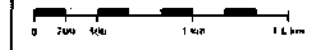
Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH

Karte 13
Marktausschöpfung in Offenbach



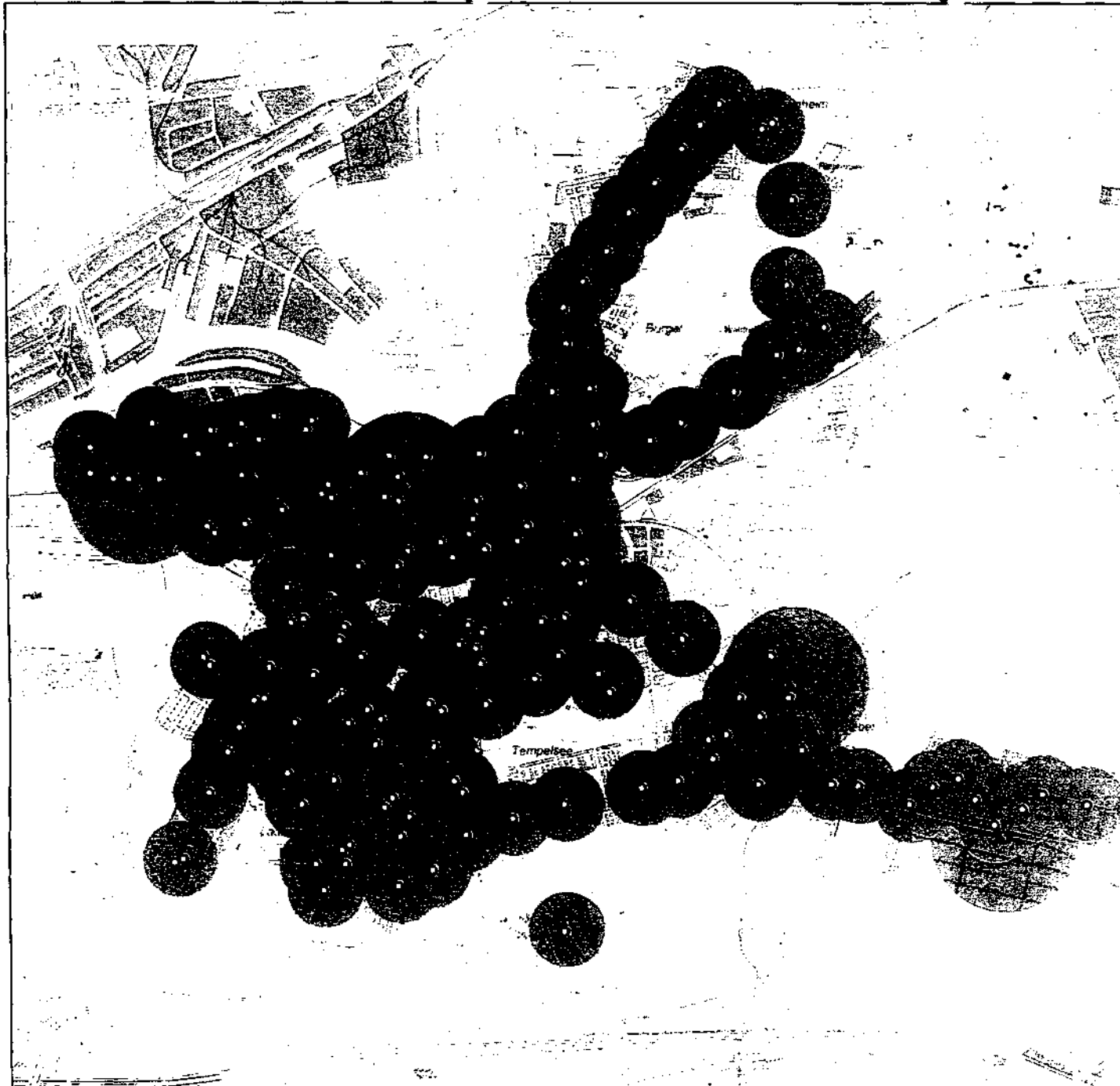
Fahrgäste: Ein- und Aussteiger Mag im Stadtbusverkehr

Quelle: Verkehrszählung Mai 2006



Stand: Mai 2007
M: unmaßstäblich verkleinert
Kartengrundlage: Digitaler Stadtplan der Stadt Offenbach





PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Domburgstraße 12 D-56180 Esch
Telefon 0201 827-53-0 Fax 0201 827-53-10

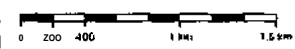


Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation
Offenbach GmbH

Karte 14
Erschließung in Offenbach

-  Haltestelle
-  Haltestelle S-Bahn
-  Einzugsbereich Bus (r=300m)
-  Einzugsbereich S-Bahn (r=600m)



Stand: Mai 2007
M: unmaßstäblich verkleinert
Kartengrundlage: Digitaler Stadtplan der
Stadt Offenbach

PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Diembergstraße 11 · D-34119 Kassel
Telefon 05 61 74 62 50-0 · Fax 05 61 74 62 50-59



Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH

Karte 15
Erschließung
 nach Bedienungsqualität in der HVZ

- Haltestelle
- ⊙ Haltestelle S-Bahn
- Einzugsbereich Bus (r=300m)
- Einzugsbereich S-Bahn (r=600m)
- 10-Min-Takt oder dichter
- 20-Min-Takt oder dichter
- 30-Min-Takt oder dichter

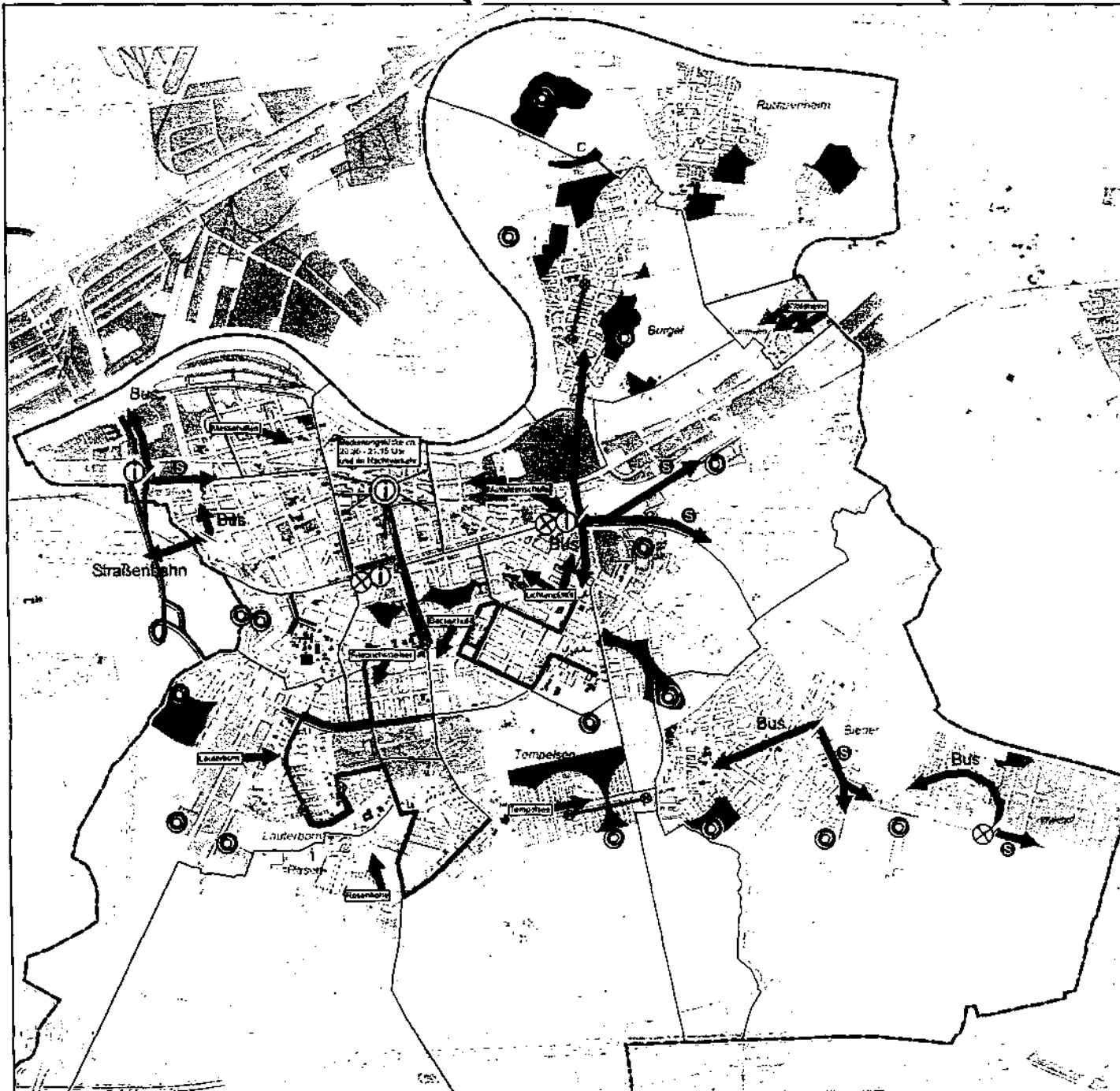
Quelle: Fahrplan 2007



Stand: Mai 2007
 M unmaßstäblich verkleinert
 Kartengrundlage: Digitaler Stadtplan der Stadt Offenbach



PGN Planungsgruppe Nord
 GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
 Querenbergstraße 12 • D-34119 Kassel
 Tel: Fon 05 61 / 8 87 54-0 • Fax 05 61 / 8 87 54-50



Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH

Karte 16
Ergebnisse der Schwachstellenanalyse ÖPNV - Mängelkarte

- nicht erschlossenes Einzelobjekt
- Erschließungsdefizite (Gebiete mit hoher Verkehrsbedeutung)
- Erschließungsdefizite (Gebiete mit geringer Verkehrsbedeutung)
- Verknüpfungsdefizite
- Streckenabschnitt mit Zeitverlusten
- Mäandrierende (umwegige) Linienführung
- Lange Haltepunktabstände
- Mangelhafte Aufenthaltsqualität an wichtigen Haltestellen
- Fehlende aktuelle Fahrgastinformation

Unzureichendes Bedienungsangebot (entsprechend Bedienungsstandards im Anforderungsprofil)

- zum nächsten lokalen Zentrum
- in Richtung S-Bahn-Station
- in Richtung Innenstadt (Marktplatz)
- in Richtung Kaiserlei
- Stadtgrenze
- Grenze Statistischer Bezirk



Stand: Mai 2007
M: unmaßstäblich verkleinert
Kartengrundlage: Digitaler Stadtplan der Stadt Offenbach

Verfahren: In Zusammenarbeit mit Stadt und ÖPNV

PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dornbergstraße 12 • D-34119 Kassel
Telefon 05 61 • S 07 58-0 • Fax 05 61 • S 07 58-58

Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation
Offenbach GmbH

Karte 17
Streckenbelastung im Individualverkehr
(Prognose 2015)

■ Gesamtbelastung DTV (w)
richtungsbezogen

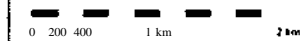
3000 [Kfz/24h]

— Detail Innenstadt

0.5 cm £ 25.000 Kfz/24h

Belastungen über 25.000 Kfz/24h werden
ebenfalls mit 0.5 cm Balkenbreite dargestellt

Quelle: Visum-Modell Stadt Offenbach.
Umlegung Prognose 2015

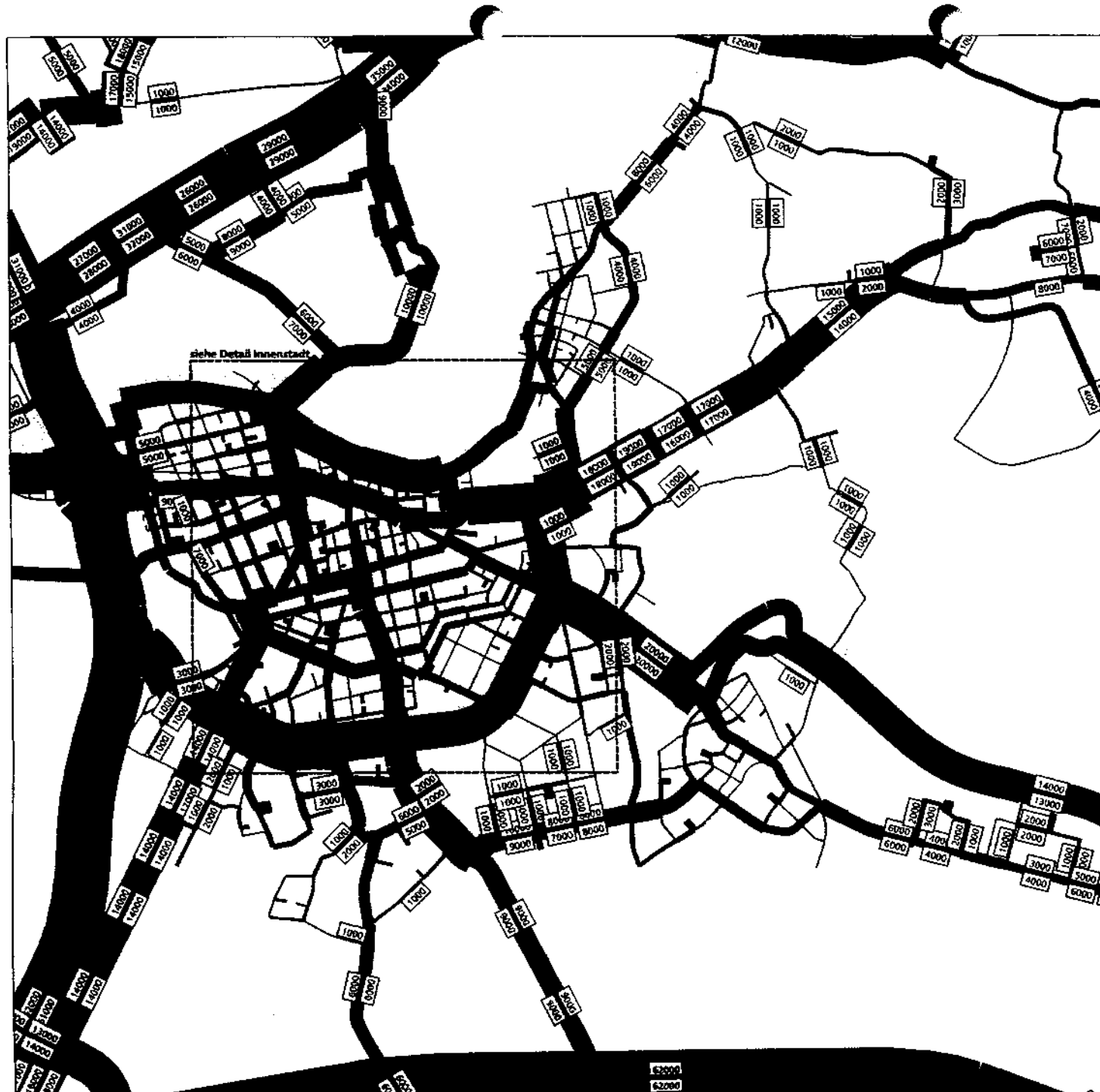


Stand: Juni 2007
M: 1:40.000 (gilt für DIN A4)
Kartengrundlage:
Visum-Modell Stadt Offenbach



© 2007 - Offener Stadtplanungsamt Offenbach am Main


PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dernbergstraße 12 m D-34119 Kassel
Telefon 05 61 8 07 55 0 • Fax 05 61 8 07 55 55



Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation
Offenbach GmbH

Karte 18
Streckenbelastung im Individualverkehr
Detail Innenstadt (Prognose 2015)

 Gesamtbelastung DTV (w)
richtungsbezogen

 [Kfz/24h]

0.5 cm = 25.000 Kfz/24h

Quelle: Visum-Modell Stadt Offenbach.
Umlegung Prognose 2015

 0 75 150 375 m 750 m

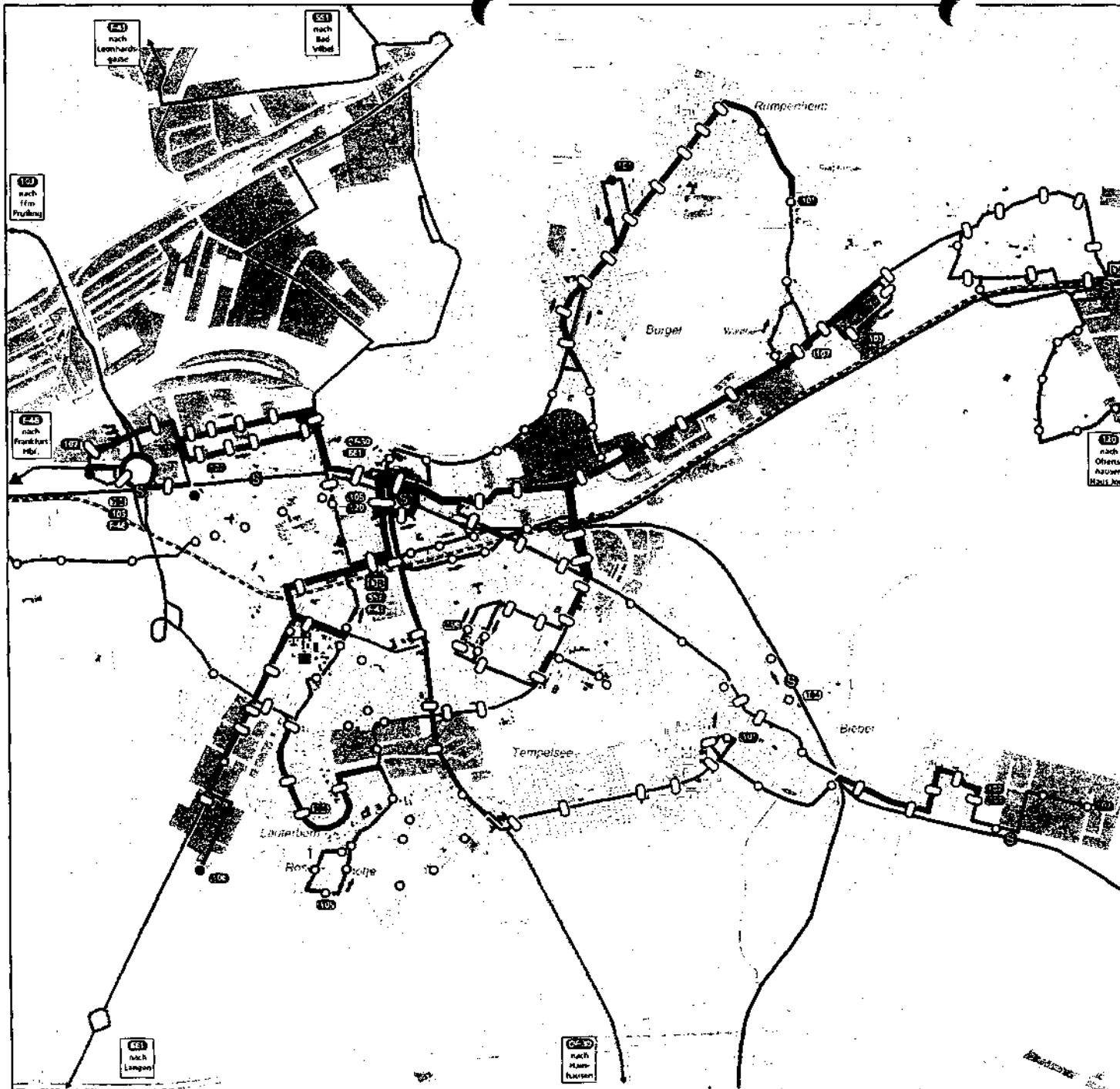
Stand: Juni 2007
M: 1:15.000 (gültig für A4)
Kartengrundlage:
Visum-Modell Stadt Offenbach
(A4) (A3) (A2) (A1) (A0) (A0+)



PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRS PLANUNG

Dorabergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 0561 / 8 07 55 0 • Fax 0561 / 5 07 55 58





Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH

Karte 19
 Liniennetz HVZ und NVZ
 Phase 1
 (Kurzfristiger Umsetzungshorizont)

- Linie 101
- Linie 102
- Linie 103
- Linie 104
- Linie 105
- Linie 106
- Linie 107
- Linie 120

- Regionallinien
- S-Bahnstrecke mit Haltestelle
- Straßenbahn
- Streckennetz Deutsche Bahn

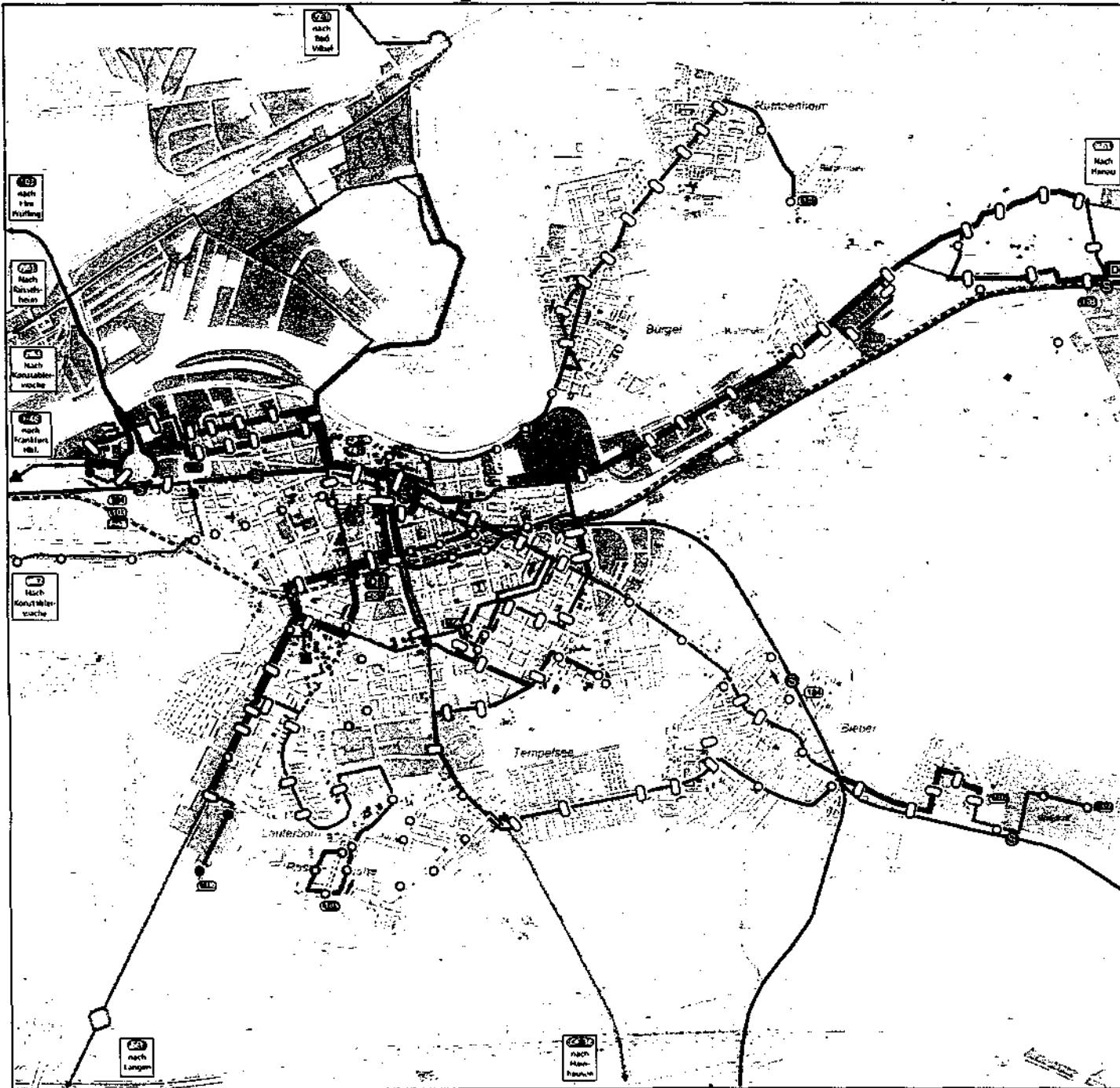
- Haltestellen
- Neue Haltestelle
- ⊙ S-Bahn-Station
- ⊠ Bahnhof Deutsche Bahn
- Richtunggebundene Linienführung



Stand: August 2007
 M: unmaßstäblich verkleinert
 Kartengrundlage: Digitaler Stadtplan der Stadt Offenbach

16698 - Karten, GIS, Num. usw. Angebotskonzept

PGN Planungsgruppe Nord
 GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
 Darmbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 / 3 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 2 07 58-58



Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation
Offenbach GmbH

Karte 20
Liniennetz SVZ
Phase 1
(Kurzfristiger Umsetzungshorizont)

- Linie 101
- Linie 102
- Linie 103
- Linie 104
- Linie 105
- Linie 106

- Regionallinien
- Nachtlinien
- S-Bahnstrecke mit Haltestelle
- Straßenbahn
- Streckennetz Deutsche Bahn

- Haltestellen
- Neue Haltestelle
- ⊙ S-Bahn-Station
- ⊠ Bahnhof Deutsche Bahn
- Richtungsgebundene Linienführung

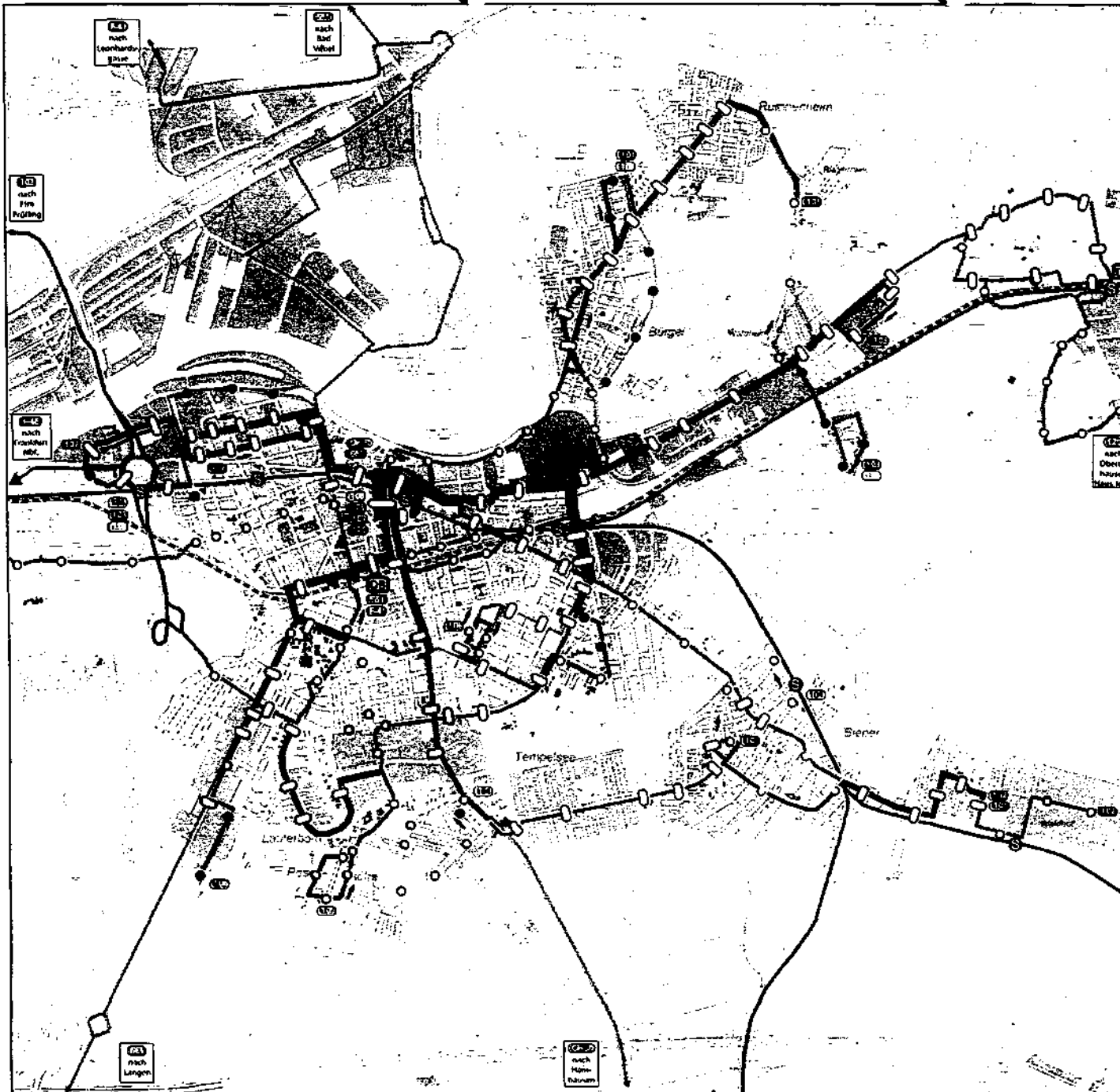


Stand: August 2007
M: unmaßstäblich verkleinert
Kartengrundlage: Digitaler Stadtplan der Stadt Offenbach



PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dornbergstraße 12 | D-31115 Kassel
Telefon 05 41 / 4 87 50-0 | Fax 05 41 / 4 07 50-50



Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation
Offenbach GmbH

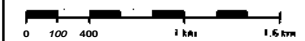
Karte 21
Liniennetz HVZ und NVZ
Phase 2

(Darstellung aller Einzelmaßnahmen)

- Linie 101
- Linie 102
- Linie 103
- Linie 104
- Linie 105
- Linie 106
- Linie 107
- Linie 108
- Linie 120

- Regionallinien
- S-Bahnstrecke mit Haltestelle
- Straßenbahn
- Streckennetz Deutsche Bahn

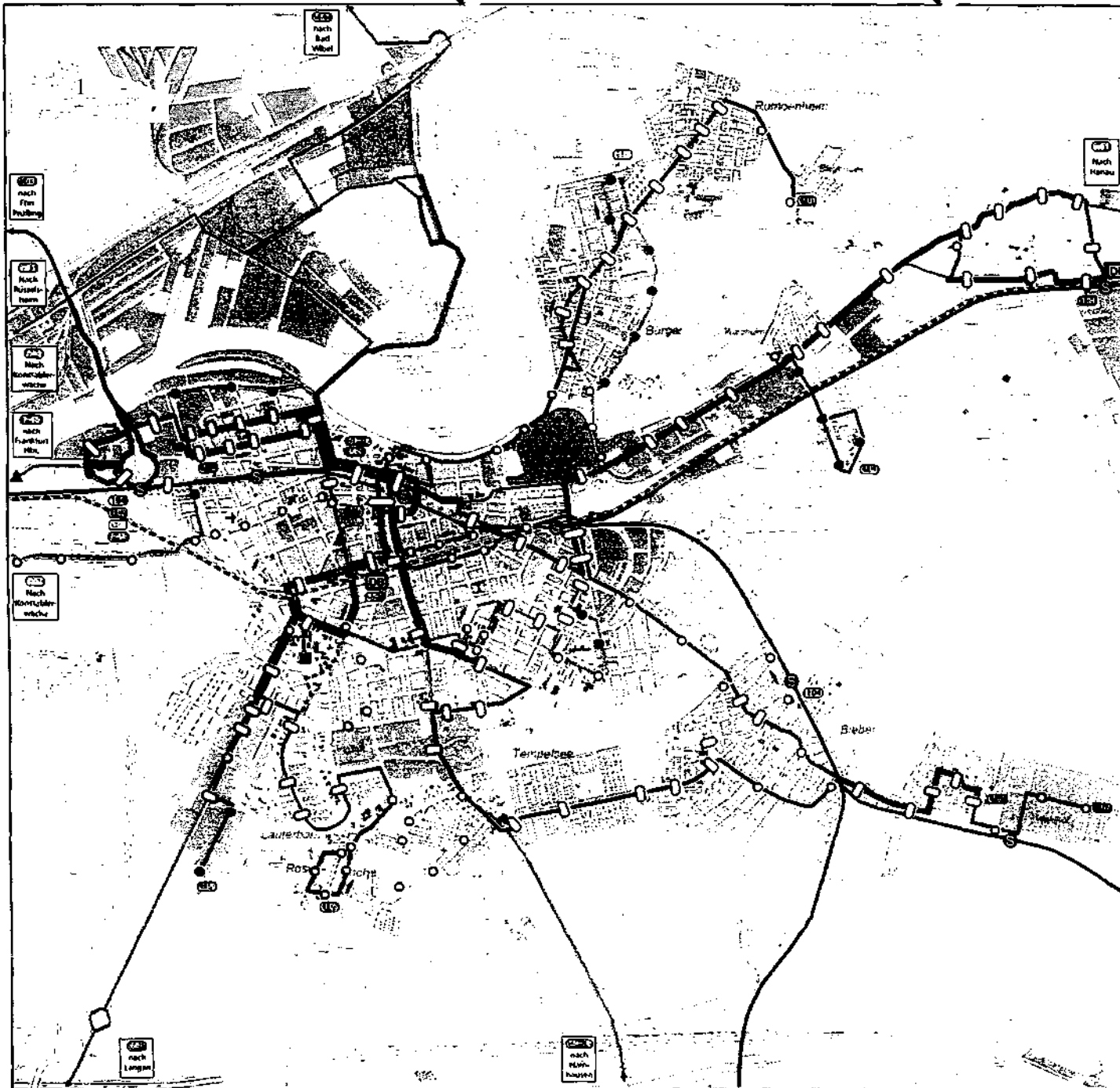
- Haltestellen
- Neue Haltestelle
- ⊙ S-Bahn-Station
- ⊠ Bahnhof Deutsche Bahn
- Richtungsgebundene Linienführung



Stand: August 2007
M: unmaßstäblich verkleinert
Kartengrundlage: Digitaler Stadtplan der
Stadt Offenbach

PGN ist ein eingetragenes Unternehmen der PGN-Gruppe

PGN Planungsgruppe Nord
 GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
 Dornbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 - 8 07 58-0 • Fax 05 61 - 8 07 58-58



Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation
Offenbach GmbH

Karte 22
Liniennetz SVZ
Phase 2
(Darstellung aller Einzelmaßnahmen)

- Linie 101
- Linie 102
- Linie 103
- Linie 104
- Linie 105
- Linie 106
- Linie 108

- Regionallinien
- Nachtlinien
- S-Bahnstrecke mit Haltestelle
- Straßenbahn
- Streckennetz Deutsche Bahn

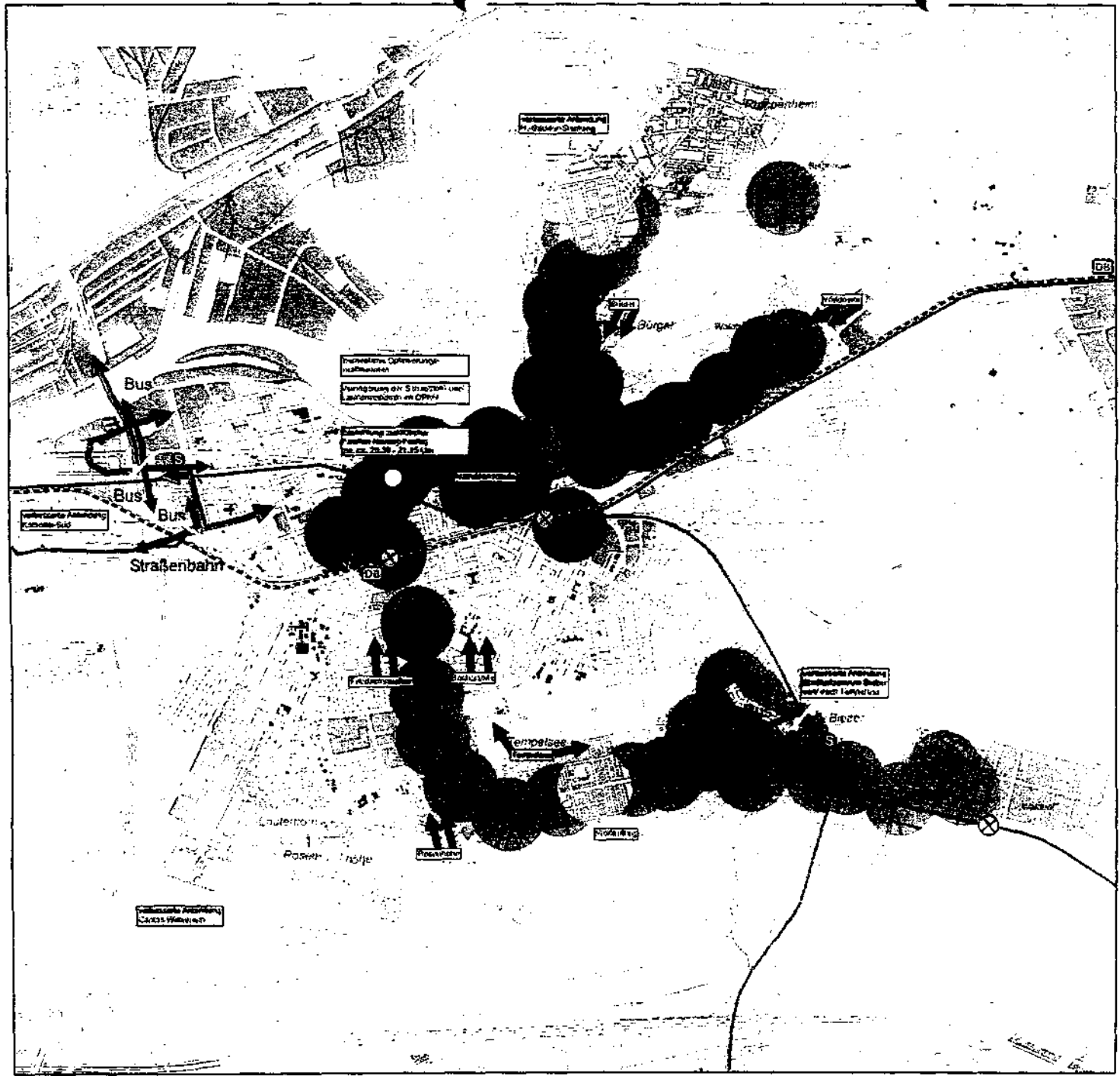
- Haltestellen
- Neue Haltestelle
- ⊙ S-Bahn-Station
- ⊠ Bahnhof Deutsche Bahn
- Richtungsgebundene Linienführung



Stand: August 2007
M unmaßstäblich verkleinert
Kartengrundlage: Digitaler Stadtplan der Stadt Offenbach

PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG











Dornbergstraße 17 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 2 07 58-0 ■ Fax 05 61 2 07 58-58



Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012

Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH

Karte 23 Bewertung des Maßnahmenpakets der Phase 1

-  Verbesserung der Bedienungsqualität (Verdichtung des Fahrplanangebotes)
-  Verbesserung der Erschließungsqualität
-  Anpassung der Bedienungsqualität
-  Verkürzung der Fahrzeit
-  Verbesserung der Verknüpfungssituation
-  Verbesserung Bedienungsangebot zum nächsten lokalen Zentrum
-  in Richtung S-Bahn-Station
-  in Richtung Innenstadt (Marktplatz)
-  in Richtung Kaiserlei
-  Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Erhöhung des Sicherheitsempfindens, Wegeleitung, etc.)

Dargestellt sind in dieser Karte nur ausgewählte Maßnahmen



Stand: August 2007
 M: unmaßstäblich verkleinert
 Kartengrundlage: Digitaler Stadtplan der Stadt Offenbach

PGN Planungsgruppe Nord
 GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Öffnungszeiten: 12.00 - 18.00 Uhr
 Telefon: 069 240 400-0 Fax: 069 240 400-10

Anlage

Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Offenbach am Main 2008 - 2012 Angebotskonzeption Phase 1: Aufteilung auf einzelne Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete

	Abschätzung Nachfrageveränderung (Fahrgäste)	Abschätzung Fahrgeldeinnahmen (EUR/Jahr)	Fahrplan-Km/ Jahr	Betriebskosten (EUR/Jahr) bzw. Investitionen (EUR/Jahr)	Mehrkosten bzw. Einsparungen (EUR/Jahr)		
A	Durchstich Wilhelmsplatz zur Karlstraße (Investition)			6.000	6.000		
B	Linienwegänderung Schumannstr. auf Linie 106 Neue Bushaltestellen B.-Brecht-Str., Schumannstr., Caritas (Investition)	1.500	923	13.000 27.560 7.500	26.638 7.500		
C	Schließung der Bedienungslücke zwischen HVZ und SVZ (nur Mo-Fr) (Linien 101 - 106)	25.000	15.500	27.000	62.100 46.600		
D	Zusätzliche Fahrt mit Anschluss an letzte S-Bahn aus Frankfurt (täglich) (Linien 101, 102, 103 und 105)	11.000	6.820	30.300	64.236 57.416		
E	Maßnahmenpaket Kaiserlei / Nordend / Frankfurter Straße / Waldheim (Linien 102, 103, 104, 105, 107, 120)	38.000	23.560	28.000	98.160 74.600		
	Erschließung Kaiserlei-Süd:						
	Neue Bushaltestellen Amsterdamer Str. (Investition)					3.000	3.000
	Neue Bushaltestellen Justizzentrum (Investition)					3.000	3.000
Neue Bushaltestellen Goethering (Linie 107) und Max-Willner-Platz (Linie 104) (Investition)	6.000	6.000					
F	Linienwegänderung in Bieber auf Linie 104	4.000	2.460	25.000	71.250 68.790		
G	Verdichtung des Fahrtenangebotes der Linie 101 auf 7,5 Min.-Takt in HVZ und NVZ	180.000	110.700	111.800	252.668 141.968		
	Erschließung Hans-Böckler-Siedlung: Neue Bushaltestellen Mecklenburger Str., Brandenburger Str., Anhalter Str. (Investition)					3.000	3.000
H	Betriebliche Optimierungspotenziale Ersatz Gelenkbusse durch Standardlinienbusse auf Linien 101, 102 und 107				-97.000 -97.000		
	Summe	259.500	159.963	235.100	507.474 347.512		

Investitionen Haltestellen bzw. Straßenbaumaßnahmen: unter Berücksichtigung von AfA und Verzinsung