

FO 10 400 07. Okt. 2020



06.10.2020

über
Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende

Jude G. No.

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt
und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

über
Magistrat

und
Frau Stadtverordnetenvorsteherin
Christa Gabriel

an die Fraktion FREIE WÄHLER /
Bürgerliste Wiesbaden

3 . Oktober 2020

Anfrage der Fraktion FREIE WÄHLER / Bürgerliste Wiesbaden vom 01. September 2020, Nr. 212/2020 nach § 45 der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung

SV-Nr.: 20-V-05-0038

Anfrage:

Immer wieder gibt es beim Ausbau der regionalen Buslinien die sogenannten Probetriebe für Linien und Bushaltestellen, die dann, zu einem gewissen Zeitpunkt eingestellt oder verstetigt und in den regulären Fahrplan übernommen werden

Der Magistrat wird daher um Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Welche Parameter werden für die Einrichtung/Beibehaltung von Buslinien, Haltestellen inklusive jeweiligen Haltestellen oder geänderten der Streckenführung (Beibehaltung/Ergänzung/Wegfall) als Entscheidungsgrundlage genommen? In welchem Zeitabstand werden diese jeweils überprüft?
2. Gibt es dabei eine Gewichtung der jeweiligen Parameter? Wenn ja, in welcher Form?
3. Beispielhaft soll die Entscheidungsfindung an der Buslinien 8 und 23 dargestellt werden.
4. Welche Rolle spielen bei der jeweiligen Entscheidung verkehrstechnische oder finanzielle Aspekte?

Die Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Sowohl für neue Buslinien (inklusive der gegebenenfalls notwendigen Bushaltestellen) als auch für neue Bushaltestellen gilt, dass durch Einrichtung ein Mehrwert für die Wiesbadener Bevölkerung generiert werden muss. Dies kann zum Beispiel das Schaffen von neuen umsteigefreien Verbindungen, das Schließen von Erschließungslücken nach dem derzeit gültigen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden oder die bessere Anbindung von stadt- oder ortsbezirksrelevanten Infrastrukturen sein. Die probeweise Einrichtung von Buslinien und einzelnen Bushaltestellen kann dabei auf Grund von politischen Beschlussfassungen oder auf Initiative der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH erfolgen.

Auf Grund der vielfältigen Stadtstruktur Wiesbadens gibt es als Entscheidungsgrundlage für die Beibehaltung oder Aufhebung von neuen Buslinien oder einzelnen Bushaltestellen keine stadtweit gültigen Kennzahlen. Vielmehr werden für die Entscheidung weichere Faktoren zur Hand genommen. Dies ist zum Beispiel die Nutzung einer Haltestelle im Vergleich zu anderen Haltestellen die sich in unmittelbarer Nähe befinden, oder ob durch die Einrichtung einer Haltestelle eine per Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden definierte Erschließungslücke geschlossen werden kann.

Zu 2:

Die am höchsten gewichteten Parameter bei der Überführung einer Buslinie in den Regelbetrieb sind die Fahrgastzahlen und ob durch die neue Linie/ den neuen Linienast eine Erschließungslücke im Streckennetz geschlossen werden kann. Bei der Überführung einer einzelnen Bushaltestelle in den Regelbetrieb sind diese Kriterien ebenfalls als wichtigste Faktoren anzusehen. Selbstredend werden auch die tatsächlichen Kosten einer Maßnahme stets in die Beurteilung mit einbezogen, wobei besonders teure Maßnahmen, deren Potenzial lediglich als gering eingestuft wird, bereits vor der Umsetzung scheitern.

Zu 3:

Auf Grund der positiven Entwicklung der Fahrgastzahlen während des Probetriebs und der Tatsache, dass durch den Linienast der Linie 8 über das Komponistenviertel eine Erschließungslücke der Kategorie 1 - Die Behebung dieser Kategorie ist mit hoher Priorität zu verfolgen - geschlossen werden konnte, wurde dieser Linienast zum 08. Dezember 2018 in den Dauerbetrieb überführt.

Auf der Linie 23 kam es in den vergangenen Jahren zu keiner Anpassung des Fahrweges. Auf Grund der langwierigen Sperrung der Susannastraße wurde lediglich lange Zeit eine größere Umleitung gefahren.

Zu 4:

Eine Aufwertung des Wiesbadener ÖPNVs ist aus verkehrstechnischer Sicht die Grundlage allen Handelns der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH und spielt somit auch bei der Beibehaltung und dem Wegfall von Buslinien und Haltestellen eine fundamentale Rolle. Das Handeln wird dabei jedoch nie isoliert von den anfallenden Kosten betrachtet, sodass sowohl bei der Etablierung eines neuen als auch bei Bewertung des bereits bestehenden ÖPNV-Angebotes die Wirtschaftlichkeit Einfluss auf die Entscheidungsfindung hat.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Lohr', is written in a cursive style.