

Herrn
Stephan Färber
Stadtverordnetenvorsteher

im Hause

Anfrage der Fraktion Offenbach für alle (Ofa) nach § 50 HGO
Fahrplanänderungen ÖPNV

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher,

gemäß § 50 HGO richten die Stadtverordnete Dr. Annette Schaper-Herget und die Fraktion Offenbach für alle (Ofa) die nachstehende Anfrage an den Magistrat mit der Bitte um Beantwortung innerhalb der geschäftsordnungsgemäßen Frist.

Vorbemerkung:

Bei der Stadtverordnetensitzung am 19. Mai 2022 wurde der Magistratsantrag zur Einhaltung des Finanzierungsdeckels im ÖPNV beschlossen.
([https://pio.offenbach.de/index.php?aktiv=doc&doctype=1&dsnummer=2021-26/DS-I\(A\)0255&year=2022](https://pio.offenbach.de/index.php?aktiv=doc&doctype=1&dsnummer=2021-26/DS-I(A)0255&year=2022)). Beschlossen wurden außerdem Änderungen des vorgelegten Konzepts, die den Stadtverordneten per E-Mail zugesandt wurden, aber nicht im PIO dokumentiert sind. Zugesandt wurde den Stadtverordneten auch einige Fahrgastzahlen.

Hierzu haben wir folgende Fragen:

Frage 1:

Warum hat man auf Einsparungen durch Ferienfahrpläne verzichtet?

Antwort:

Die Verstärkerbusse (V-Busse), die insbesondere von Schülern und Schülerinnen genutzt werden, werden in den Ferien nicht eingesetzt. Daher gibt es in Offenbach einen Unterschied beim Angebot in den Ferienzeiten. Es hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass auch in den Ferien ein erheblicher Bedarf an Fahrangebot besteht, so dass kein expliziter, ausgedünnter Ferienfahrplan gefahren wird. Wir werden die Fahrgastzahlenentwicklung in der Ferienzeit beobachten. Sollte sich etwas an den bisherigen gesammelten Erfahrungen ändern, würde der Sachverhalt nochmal genauer geprüft werden.

Frage 2:

Laut der Webseite der Stadt sind nur 1,3 % der Fahrgäste „betroffen“. Wie ist dieser Begriff definiert? Nur die Fahrgäste der Linie 106? Oder auch die Fahrgäste der gestrichenen Parallelverkehre, die Fahrgäste anderer komplett eingestellter oder reduzierter Linienäste (Hebestr. (102), Caritas/Buchrainweiher (106), Buchhügel (106), Verbindung Rumpenheim – Waldheim – Neuer Friedhof (108)) und die Fahrgäste der 107 und 120 an Wochenenden?

Antwort:

Die Prozentzahl bezieht sich, auf alle unmittelbar betroffenen Nutzerinnen und Nutzer gleichermaßen, die keine direkte Anbindung mehr haben – d. h. die von der Streichung von Haltestellen betroffen sind - über alle Linien hinweg.

Frage 3:

Warum fehlen die Fahrgastzahlen der Haltestellen „Theodor-Heuss-Schule“, „Ketteler Krankenhaus“ und „Seniorenzentrum“, obwohl genau diese ja die meisten Fahrgäste generieren?

Antwort:

Diese Haltestellen werden weiterhin von den Linien 107 bzw. 108 angefahren.

Frage 4:

Warum wird die Mobilitätszentrale von der Innenstadt in die abgelegene Hebestraße verlagert, wo es keine Haltestelle mehr geben soll?

Antwort:

Die Mobilitätszentrale ist ein Baustein im nun anlaufenden Re-Organisationsprozess des Geschäftsfeldes Mobilität. Deshalb kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage dazu gemacht werden, wie die Umsetzung konkret ausgestaltet sein wird.

Frage 5:

Zur Abfederung von „Härten“ werden „zusätzliche V-Fahrten“ vorgeschlagen. Welche Quantifizierung und Qualifizierung sind hier untersucht worden?

Antwort:

Dieser Puffer wurde vorgesehen, um in der Feinplanung noch Spielraum für Anpassungen zu haben und wo nötig z. B. weitere V-Busse einsetzen zu können. Die Entscheidung darüber fällt der Verkehrsbetrieb.

Frage 6:

Warum arbeitet man zusätzlich nicht noch mit alternierenden Linienwegen, wie man es schon bis 2018 getan hat?

Antwort:

Im ÖPNV geht es darum, den Zugang so einfach wie möglich zu gestalten. Das bezieht sich auch auf die Merkbarkeit von Linienwegen und –zeiten bzw. Takten. Deshalb wird weitgehend auf alternierende Linienwege verzichtet (Ausnahme Linien 101).

Frage 7:

Warum hat man nicht das Einsparpotential an der Haltestelle „Kettelerstr. / Aldi“ (Bürgel) genutzt, an der weiterhin sechs Busse pro Stunde halten?

Antwort:

Das Auslassen einer Haltestelle auf dem Linienweg bringt keine große finanzielle Einsparung und ist daher nicht sinnvoll. Dies würde ohne Einsparpotential das Angebot verschlechtern.

Frage 8:

Im Nahverkehrsplan 2017 – 2022 und in den Nahverkehrsplänen davor hatte man für Bushaltestellen einen 300-m-Radius und für die S-Bahn einen 600-m-Radius. Woher kommen jetzt die in der Anlage zum Beschluss festgelegten 250-m- und 500-m- Radien für den Bus?

Antwort:

Hierbei handelt es sich um keine neue Festlegung, sondern lediglich um eine Darstellung, um die Entfernungen zu den nächsten Haltestellen zu veranschaulichen.

Frage 9:

Warum spart man nicht mit dem Takt in den Abendstunden?

Antwort:

Weil eine schlechte Vertaktung in die Abendstunden die Nutzerinnen und Nutzer auch davon abhält, die ÖPNV in den Morgenstunden oder tagsüber zu nutzen, wenn sie abends eine Stunde auf den Anschluss z. B. von der S-Bahn zum Bus warten müssen. Hierzu gab es nach der Kürzung zahlreiche Beschwerden. Die fachliche Empfehlung von KCW für einen möglichst attraktiven ÖPNV war Taktverdichtung vor Feinerschließung. Gerade in Offenbach, einer Stadt, in der viele Menschen im Schichtdienst im Dienstleistungssektor arbeiten (beispielsweise am Flughafen), ist eine Kürzung in den Abendstunden für viele Nutzende ein Problem.

Frage 10:

Ist ein finanzieller Beitrag der Stadt zum zusätzlichen Halt der Linie 551 zu leisten? Wenn ja, in welcher Höhe?

Antwort:

Nein, es ist kein Beitrag zu leisten.

Sabine Groß
Bürgermeisterin

Martin Wilhelm
Stadtkämmerer