

öpnv verein

Verein zur Förderung des ÖPNV in Rheinhessen

Vortragsskizze Walter Nepelius für 1. Bus- und Bahnforum am 20.04.12

Das „Stadecker Kreuz“ Darstellung **vorher – nachher**

Das „Stadecker Kreuz“ vor dem 11.12.2011



Zu vorher (bis Dez. 2011, **Bild 1**):

Vorteile:

- klare Takte und Linienführungen bei 68, 71, 640, 643 und 650; (Ausnahme „Linie 657“: wechselnde Strecken und Bedienung nur an Schultagen, deshalb als verkappter Schulbus kaum von anderen genutzt)
- direkte Anbindung der Innenstadt Mz. (68+71), bei 71 tlw. auch Kliniken
- dto. in Ingelheim und Nieder-Olm (640)
- stündlich durchgehende Verbindung im ‚Raum‘ Ingelheim – Nieder-Olm (historische und familiäre Bindungen, Arbeitsplätze)
- „Übereckverkehr“ durch Busknoten Stad.- Elsh. in alle 4 Richtungen möglich (Netzgedanke!), allerdings schon Teilverlagerung d. Umsteiger zur H. Kirche.

Nachteile:

- Linien 68 und 71 ab Stadtgrenze Mainz schwächer ausgelastet

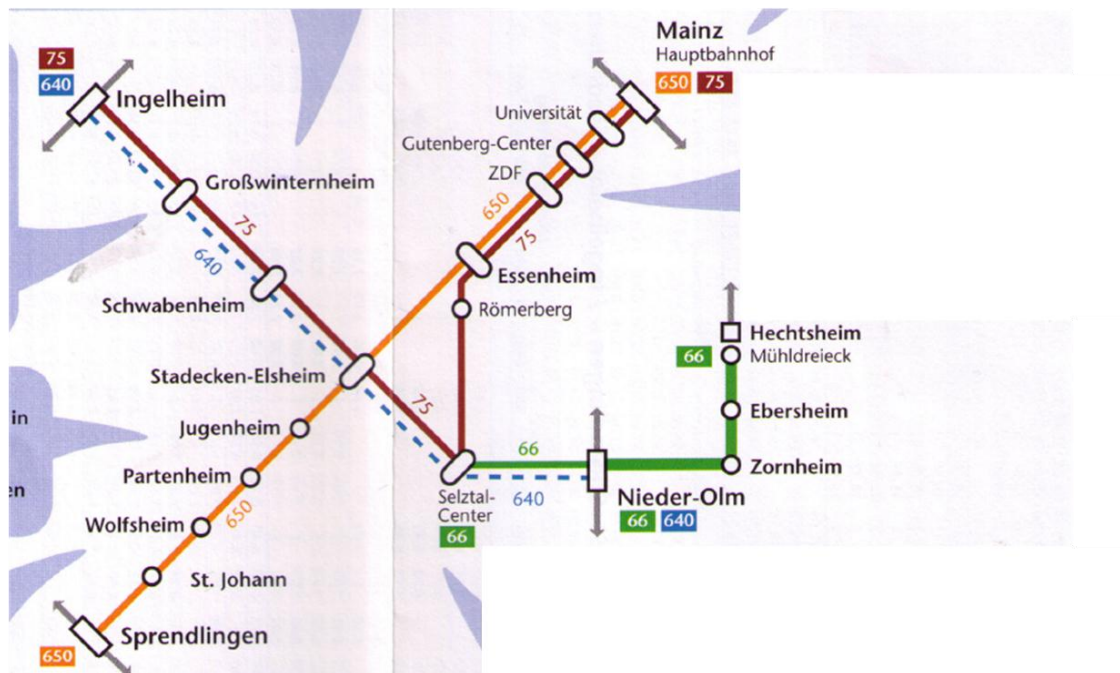
öpnv verein

Verein zur Förderung des ÖPNV in Rheinhessen

- dto. 640, die vor Jahren schon ausgedünnt wurde, z.B. abends und am WE (ab Sa. Nachmittag) keine Bedienung mehr durch Linie 640.
- 68 hat nur stündlich Zubringerfunktion zur Bahn
- tagsüber keine Bedienung von Ober- Olmer Mitte und Westen (trotz Protest)
- Anschlüsse am Busknoten Ehrensäule knapp, vor allem bei 650- Umlauf
- Verbindung zum Lerchenberg (EKZ+ZDF) umständlich bzw. unattraktiv

Zu nachher (ab 11.12.11 und 9.1. bzw. 29.3.12, **Bilder 2 und 3**):

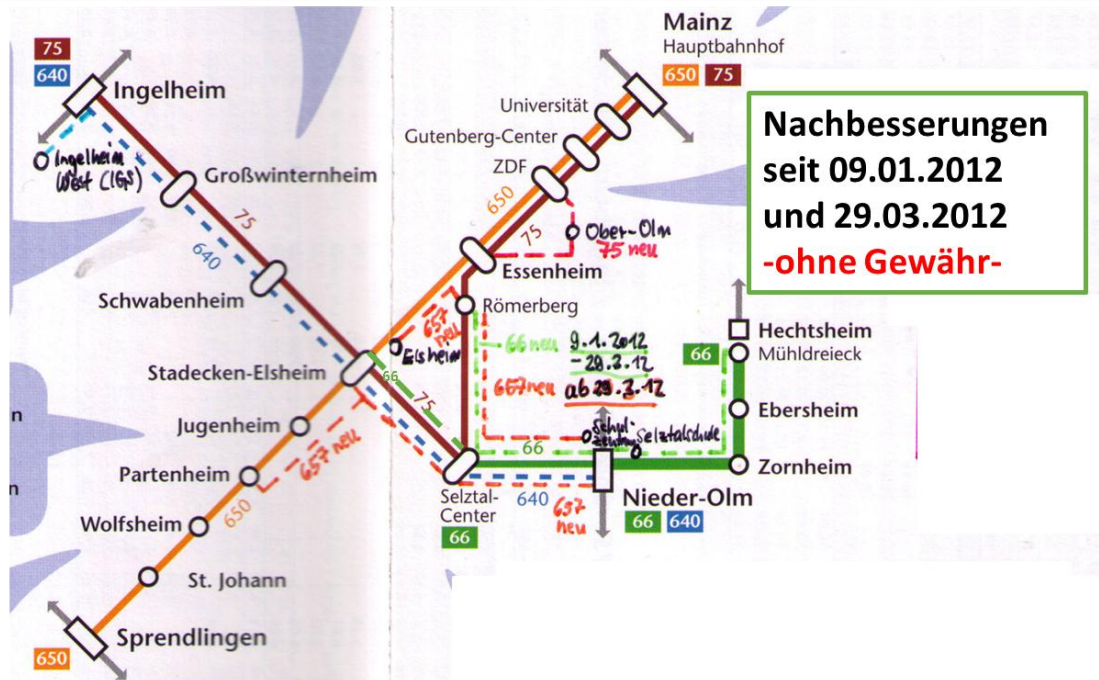
Das „Stadecker Kreuz“ nach dem 11.12.2011



öpnv verein

Verein zur Förderung des ÖPNV in Rheinhessen

Das „Stadecker Kreuz“ ab 09.01.2012 - nachgebessert



Vorteile

- neue direkte Verbindungen Schwabenheim/Gr.- Wint. von/nach Mainz Hbf.
- neue Haltestelle Essenh./ Römerberg
- Durchfahrt ZDF (bisher nur L. 68).

Nachteile:

- Busknoten Ehrensäule entfallen
- dto. Direktverbindung Ingelheim - Nieder-Olm
- Innenstadt Mainz nicht mehr direkt angebunden

Chaos ist durch „Nachbesserungen“ noch größer geworden! (siehe Bereichsfahrplan S. 136/ 137, Linie 643 fehlt sogar!).

Unsere grundsätzliche Haltung/ Zielsetzung:

In vereinsinternen Gesprächen (auch mit dem VCD) hatten wir uns verständigt, dass der **Knoten Ehrensäule erhalten** werden soll und die **Linien 640 und 650 ebenfalls**; beide im werktäglichen Stundentakt gefahren und an die Bahnhöfe Nieder-Olm (Richtung Alzey) bzw. Sprendlingen angeschlossen. Leider sind die Bahnverbindungen nicht immer auf der gleichen Minute, schwanken sogar um mehr als 5 Min. Hoffen wir auf den RLP- Takt ab 2014!

Linie 640 war in der Vergangenheit immer mehr ausgedünnt worden mit der Folge fallender Akzeptanz, was sich natürlich auch im Fahrgastaufkommen zeigte. Dieses „Phänomen“

öpnv verein

Verein zur Förderung des ÖPNV in Rheinhessen

(Ausdünnung – Rückgang – Ausdünnung, bis zur Stilllegung „mangels Nachfrage“) ist seit langem bekannt und es war eigentlich überwunden geglaubt!

Unser Ziel ist ein „**Integrierter Taktfahrplan Rheinhessen**“, der Verein sagt:

Ein guter ÖPNV ist auch für Schüler gut!

Zu erreichen durch:

- Klarer durchgängiger Takt und feste Linienführungen
- Zusammen mit den "Ergänzungslinien" (66 bis 77 und 221/ 643) auf Hauptrelationen in der Hauptverkehrszeit (HVZ) **Halbstundentakt**.
- Gute Anschlüsse zur Bahn
- **Busknoten Ehrensäule** muss wieder besser funktionieren
- **Betriebszeiten** müssen ausgeweitet werden, wenn damit z. B. Anschlüsse zur Bahn im Früh- und Spätverkehr ermöglicht werden.
Anpassung an Öffnungszeiten der Märkte ist ebenso notwendig, wie Angebote für den **Freizeitverkehr**. Insbesondere Jugendliche sind bisher meist auf "Taxi Mama" angewiesen! Dass man von hier aus mit dem ÖPNV sonntags den Elsaß- Express nicht erreichen kann, ist auch nicht zu akzeptieren. **Berufspendler** müssen auch früh zu ihrer Arbeitsstätte akzeptable Verbindungen haben.
- Insgesamt also das Angebot sinnvoll erhöhen, auch durch mehr Haltestellen (wie z. B. in Stackeden erforderlich an der Weinbergstr. oder Ober-Olm/ Ulmenhalle).

Das vorläufige Ergebnis unseres Bemühens (**Vorschlag**) sieht wie folgt aus:

1. - An Linie **650** sind grundsätzliche Änderungen nicht nötig, sieht man von notwendiger Ausweitung der Betriebszeiten am Sonntagvormittag und im Spätverkehr an Werktagen ab. Da diese Linie mit 52 Min. Fahrzeit und Einsatz zweier Busse immer mit Zeitproblemen zu kämpfen hat, sollten Möglichkeiten zur **Beschleunigung** ausgeschöpft werden, wie **Vorrangschaltungen an LSA** (Signalanlagen), z. B. am Forsthaus O.-Olm und entlang der Essenheimer- und Koblenzer Straße: sollten geprüft werden, **käme auch den MVG- Bussen zugute**.

Durch den engen Fahrplan der 650 sind die Abfahrtszeiten kaum zu ändern. Alternativ **Linie 221** weiter (Anschluss Bahn, Halbstundentakt bis Ehrensäule)?

2. - Linie **640** wird in mehrfacher Hinsicht **aufgewertet**: **Betriebszeit** werktags stündlich von 6:00 Uhr bis ca. 22:30 Uhr (jeweils erste bzw. letzte Fahrt ab/ bis Ingelheim/ Bf.), **Fahrtstrecke** ausgeweitet bis Mommenheim (Verknüpfung mit Linie 660), gleichzeitig **Anschlüsse an die Züge aus/ in Ri. Alzey** am Bf. N.- Olm (im Wechsel mit geänderter Linie 75, unter 3. beschrieben). **Auch in Ingelheim Anschluss an viele Züge** möglich. Mit der Verlängerung der 640 wird eine erste Stufe der **NVP- Planung von 1997** endlich umgesetzt; sie hat auch **Potenzial für neue Fahrgäste**. Abweichend vom NVP hatten wir damals eine direktere Führung über Schwabsburg und Nierstein zum Bf. Oppenheim vorgeschlagen, was durch den geplanten Hp. Dienheim auch realistischer geworden ist (neuer Zubringer nach dort von den Höhengemeinden, die von der 640 angefahren werden sollten).

öpnv verein

Verein zur Förderung des ÖPNV in Rheinhessen

3. - Linie **75 wird verändert**: wie bei Linie 68 wird das **ZDF und tlw. Lerchenberg** durchfahren, dann - ab **Ober-Olm/ Draiser Straße** - fährt die 75 über Kirche und Ulmenhalle (neue Haltestelle) weiter nach Essenheim; dort wieder auf dem bisherigen Weg, aber **ab Seltalcenter** biegt sie **links ab nach Nieder-Olm**, ersetzt den zusätzlichen Weg der 66 (von Ingelheim fährt bei unserem Vorschlag wieder die 640 durch).

Damit ist **Ober-Olm tagsüber wieder gut angebunden** und hat gleichzeitig **Anschluss ans Zentrum der VG**, wie auch Essenheim. Die provisorische Haltestelle am Kreisel Seltalcenter entfällt, die vorhandenen Haltebuchten an der L 413 werden genutzt.

4. - Linie **71 fährt** (mindestens in der HVZ) stündlich über die Essenheimer Str. (L 426) am Lerchenberg vorbei (könnte aber auch – wie seit 11.12.11 - über die Lortzingstr./ Hindemithstr. geführt werden) und bedient O-Olm/ Forsthaus, Elsheim/ Mainzer Str. und Kirche, fährt dann weiter auf der Selztalstraße (L428) **bis Schwabenheim/ Kindergarten**, bzw. Friedenstr.; **dort ist Verknüpfung möglich mit Linien 643** (beide Richtungen, also auch das "Hinterland") **und 640**, alles auch in Richtung Ingelheim.

Die restlichen Touren der 71 sollte die Stadt bzw. MVG Mainz überdenken. Durch unseren Vorschlag zur 68 (Punkt 5.) ist der Lerchenberg weiter gut angebunden. Ganztagsverkehr bis Schwabenheim wird dort sicher begrüßt. Vielleicht ist ein **Ast 71b) nach Gewerbegebiet N.-Olm** möglich, dann auch halbstündl. Verbindung zw. Stackeden- Elsh. Und N.-Olm?.

5. - Linie **68** fährt wie bisher, aber nur die Fahrten mit **Anschluss an Züge** Richtung Alzey am Bf. Klein Winternheim sind wirklich notwendig. Für die anderen Touren, die ab Lerchenberg regelmäßig wie Leerfahrten aussehen, kann als Endhalt z. B. der Lerchenberg dienen. Ob die beiden Gemeinden weitere Fahrten auf dieser Linie wollen, sollten sie entscheiden (und ggf. auch zuzahlen!).

6. - Linie **66** wird **wieder auf den alten Kurs** (bis Nieder-Olm/Bf. zurückgenommen; ob man sie stattdessen z. B. bis Sörngenloch verlängert (Ersatz für Linie 652), wäre mit den beteiligten Gemeinden und der KV zu klären.

In Mainz wäre sicher eine **Aufwertung der 66** gut, indem z.B. das **Gewerbegebiet Hechtsheim ganztags angebunden** wird und der **66er weiter bis Pariser Tor** (oder auch - über die Emy-Röder- Str. - zur **Hechtsheimer Straße**) geführt wird. Speziell das **Gewerbegebiet** mit seinen ca. 10.000 Arbeitsplätzen ist noch viel zu schlecht angebunden und hat sicher auch tagsüber großes Fahrgastpotential, weil hier auch Wohnungen und vor allem tertiäres Gewerbe sind.

Bei allen Überlegungen bedenken, dass bei **Einführung des RLP- Taktes 2014/15** sich die Fahrpläne der Bahn ändern werden. Das kann nicht abgewartet werden, sondern schon jetzt das Konzept grundsätzlich abstimmen und einführen, auch wenn es in wenigen Jahren noch einmal angepasst werden muss.

An die Verantwortlichen und Entscheider geht die Aufforderung, **Änderungen** am ÖPNV- Netz nur **unter frühzeitiger Einbindung der lt. NVG** bei Erstellung des NVP zu beteiligenden **Fahrgastvertreter und des Fahrgastbeirats** durchzuführen.