

Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Hartenberg/Münchfeld am 09.05.2017

hier: Punkt 4 Einwohnerfragestunde  
Punkt 4.1 Doppelendhaltestelle Linie 64 und 65

Landeshauptstadt  
Mainz

Es wird wie folgt Stellung genommen:

10-Hauptamt  
Im Auftrag

Zu 1) *Auf welcher sachlichen Grundlage wurde entschieden, an der bisherigen Endhaltestelle der Buslinie 65 in der Jakob-Steffan-Straße trotz der engen und unübersichtlichen Straßenverhältnisse eine zweite Endhaltestelle für die Linie 64 einzurichten, obwohl es im weiteren Verlauf der Jakob-Steffan-Straße noch günstigere und für die Anwohner verträglichere Stellen gäbe (zum Beispiel im Abschnitt Heinrich-Wothe- und Eduard-David-Straße)? Wurden solche Alternativen geprüft?*

Mit der Einführung der Mainzelbahn wurde mit der Umsetzung des neuen „Buslinien-netzkonzept 2017“ das Netz größtenteils neu konzipiert. In diesem Zuge wurde der Li-nienast Gonsenheim-Budenheim von der Linie 64 zur Linie 68 verlagert. Hierdurch wur-de für die Linie 64 ein Endhalt in der Jakob-Steffan-Straße notwendig. Da die notwendi-ge Infrastruktur für das Fahrpersonal an einer Endhaltestelle (Toilette für Fahrpersonal) dort an der bisherigen Endhaltestelle der Linie 65 vorhanden war, wurde dort auch der Endhalt für die Linie 64 eingerichtet.

Die Verkehrsverwaltung und die MVG haben die Lage vor Ort in einem Termin in Augen-schein genommen. Dabei konnten vor Ort keine Alternativstandorte ausgemacht wer-den, die (auch abgesehen von der Toilettenproblematik) besser geeignet erscheinen. Durch eine Verlagerung der Haltestelle in nördliche Richtung wird auch die Erreichbar-keit der Haltestelle für Fahrgäste aus Richtung der Straße Am Fort Gonsenheim aufgrund der dann relativ hohen Entfernung verschlechtert.

In einem weiteren Termin der Verkehrsverwaltung und der MVG gemeinsam mit der Ortsvorsteherin Frau Trautwein wurde die Problematik besprochen, allerdings zeichnete sich auch hier noch keine Lösung ab, die allen Notwendigkeiten Rechnung tragen kann.

Zurzeit wird geprüft, ob die Warteposition zumindest einer Linie so verlagert werden kann, dass eine Entzerrung erreicht wird und dies zur Vermeidung von Überlastungen der derzeitigen Halteposition beitragen kann.

Die Verkehrsverwaltung wird die Situation zusammen mit der MVG weiter untersuchen, um zu einer der nächsten Ortsbeiratssitzungen weitere Möglichkeiten besprechen zu können.

Zu 2) *Auf welcher Grundlage wurde entschieden, im öffentlichen Nahverkehr auf dem Hartenberg zwei Buslinien fahren zu lassen? Die Busse sind fast immer mit nur wenigen Fahrgästen besetzt. Wurde geprüft, ob auch eine Buslinie ausreichen könnte und könnte dies möglicherweise zur nächsten Fahrplanaktualisierung angepasst werden?*

Grundsätzlich wird der Hartenberg schon seit langer Zeit mit zwei Linien bedient. Die Ein-/Aussteigerzahlen und die Besetzungsgrade insbesondere vor dem Hintergrund der Verknüpfung des Hartenbergs zu zwei verschiedenen Endzielen lassen eine Zusammenlegung auf eine Linie als nicht sinnvoll erscheinen. Auf den parallelen Linienstrecken ergibt sich eine positiv zu sehende Taktverdichtung. Die durch den Bebauungsplan H 97 zu erwartende Nachfrage ergibt ein zusätzliches Nachfragepotential.

Zu 3) *Wie kann die Sicherheit der Grundschulkinder gewährleistet werden, die zum Erreichen der Münchfeldschule die Jakob-Steffan-Straße oder die vielbefahrene Straße Am Fort Gonsenheim überqueren müssen? Gleiches gilt für die Schüler des Ketteler Kolleg, Elisabeth. Von Thüringen Schule und Don Bosco Jugendhaus.*

Zum Queren der Straße Am Fort Gonsenheim steht eine lichtsignalgesteuerte Fußgängerschutzanlage zur Verfügung. Die unter 1) angesprochene angestrebte Entzerrung der Haltestellenpositionen soll dann auch das Queren der einmündenden Jakob-Steffan-Straße erleichtern.

Zu 4) *Zurzeit fährt auf den Buslinien 64 und 65 ein Hybridbus. Dieser verursacht weniger Lärm und giftige Abgase als herkömmliche Busse mit Dieselmotor. Gibt es eine Planung, die Dieselfahrzeuge durch Hybrid- oder Elektrobusse zu ersetzen?*

Die MVG engagiert sich zusammen mit ESWE Verkehr (Wiesbaden) und traffiQ (Frankfurt) im Modellprojekt „H2-Bus Rhein-Main – emissionsfreier Nahverkehr in der Metropolregion“ mit EU-Projektförderung. Derartige Brennstoffzellenbusse nutzen Wasserstoff (chemische Formel: H<sub>2</sub>) als umweltschonenden Energieträger, der von Brennstoffzellen in Strom und über Elektromotoren in Antriebsenergie umgewandelt wird. traffiQ wird drei Brennstoffzellen-Busse (Solobusse) ab Frühjahr 2018 in Frankfurts Straßen einsetzen und testen. MVG und ESWE testen parallel weitere dieser Busse.

Zu 5) *Wie kann gewährleistet werden, dass bei Verspätungen nicht vier Busse versuchen, in die Jakob-Steffan-Straße einzufahren, so dass der vierte Bus weit in die Straße „Am Fort Gonsenheim“ hineinragt?*

Hierzu teilt die MVG mit, dass es im Ausnahmefall vorkommen kann, dass ein dritter Bus in die Straße „Am Fort Gonsenheim“ hineinragt. Die Wahrscheinlichkeit, dass dann noch ein vierter Bus in die Jakob-Steffan-Straße einbiegen will, ist extrem unwahrscheinlich.

Zu 6) *Warum wird die Straße „Am Fort Gonsenheim“, die ausreichend breit ist und über gut eingerichtete Haltestellen (Wartehäuschen) verfügt, nicht mehr bedient? Die Wartehäuschen verkommen zur Müllhalde.*

Die Haltestellen Schützenhaus (stadteinwärts), Jugendwerk (beide Richtungen) und Südwestrundfunk (eine von vier Positionen insgesamt) werden zurzeit aufgrund der Änderungen durch das neue Liniennetzkonzept nicht bedient, siehe Punkt 1).

Mainz, 18. 9. 2017



Katrin Eder  
Beigeordnete