



Antwort zur Anfrage Nr. 1462/2020 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim betreffend **ÖPNV im Störfall (Grüne)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Frage 1: Welche Bedienungsart weisen die Weichen im Bereich von Finther Poststraße bis zum Bismarckplatz aus? Bitte Standort und Bedienart nennen.

Folgende Weichen befinden sich im Abschnitt und sind alle handbedient:

- Viermorgenweg
- Finther Landstraße
- Elbestraße

Die Weichen an der Finther Landstraße werden gerade erneuert und dabei aufgrund der besseren Nutzbarkeit bei Schienenersatzverkehren an die Kapellenstraße verlegt.

Frage 2: Wie viel Zeit nimmt das Kurzwenden im Störfall in Anspruch, wenn die Weiche manuell gestellt werden muss?

Die Mainzer Mobilität schätzt den zeitlichen Mehraufwand bei einer manuell bedienten Weiche bei Umsetzungsvorgängen gegenüber elektrischen Weichen auf maximal eine Minute. Auch bei elektrischen Weichen vergeht etwas Zeit, da der Zug zunächst in der entgegengesetzten Fahrtrichtung aufgerüstet werden muss, bevor der elektrische Stellbefehl abgegeben werden kann. Insgesamt ist der Unterschied in einem Fahrzeugumlauf bei Störungen eher vernachlässigbar. Durch die im kommenden Jahr bevorstehende Umstellung des Fahrkartenverkaufes in den Straßenbahnen durch den Einbau von Fahrausweisautomaten in allen Bahnen wird die Umsetzzeit zudem etwas reduziert, da die Fahrerinnen und Fahrer nicht erst auf einem Fahrerstand die Bargeld-Kasse abmelden und einpacken sowie auf dem anderen Fahrerstand diese wieder auspacken und sich an ihrem Kassenkonto anmelden müssen.

Frage 3: Wenn zwischen Zwerchallee und Bismarckplatz der Straßenbahnbetrieb nicht mehr gewährleistet werden kann, gibt es dafür ein Störfallkonzept? Wenn ja, wie sieht dieses aus?

Das Störfallkonzept ist davon abhängig, in welchem Bereich eine Störung vorliegt, wie lange diese voraussichtlich andauern wird, welche Fahrzeuge von welchem Typ (Ein- oder Zweirichtungsfahrzeuge) sich wo auf der Strecke befinden, wie viele Omnibusse für Ersatzverkehre verfügbar sind, wie viele Ersatzfahrerinnen und -fahrer verfügbar sind, wie viele der aktuell im Dienst befindlichen Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer auch einen Führerschein für Omnibusse besitzen und welche Straßen durch die Störung ggf. auch für das Befahren mit Omnibussen gesperrt sind.

Ebenso spielt es bei der Disposition eine große Rolle, wie lange die einzelnen Fahrerinnen und Fahrer noch arbeiten dürfen bzw. wann eine gesetzliche Pause eingelegt werden muss bzw. der Dienst im gesetzlichen Rahmen beendet werden muss.

Auf Grund dieser zahlreichen Randbedingungen, welche auch durch die Auslaufpläne der Fahrzeuge und die Dienstpläne der Fahrerinnen und Fahrer an jedem Tag anders sind, gibt es kein pauschales Konzept mit simplen Aussagen wie „Wenn Störung am Ort X, dann Betriebskonzept Y“. Grundsätzlich wird der Straßenbahnbetrieb auf möglichst weiten Streckenabschnitten aufrechterhalten und nur der minimal gestörte Bereich außer Betrieb gesetzt. In diesem Bereich wird sodann mit dem verfügbaren bzw. umdisponierbaren Fahrpersonal und den verfügbaren bzw. umdisponierbaren Fahrzeugen ein Ersatzverkehr eingerichtet.

Zu betriebsschwachen Zeiten (z.B. nachts oder sonntags) wird hier nach Möglichkeit (in Abhängigkeit der o.g. Ressourcen) von abgewichen und die Busverkehre über den minimal gestörten Bereich ausgeweitet, um den Kundinnen und Kunden möglichst Umsteigevorgänge zwischen Ersatzbus und Bahn zu ersparen, etwa indem Ersatzbusse durchgehend zwischen Finthen und dem Mainzer Hauptbahnhof verkehren. Gleiches gilt auch bei mehrtägigen Störungen.

Außerdem steht im Rahmen einer Sanierung die Verlegung des Gleiswechsels vom Viermor genweg zur Haltestelle „Kapellenstraße“ voraussichtlich noch im laufenden Jahr 2020 an. Dies hat den Vorteil, dass z.B. bei Störungen in der Breiten Straße Pendelbahnen aus Finthen bis zur Kapellenstraße fahren können. Hier bestehen dann neben Ersatzbussen auch Umsteigemöglichkeiten zu den Bussen der Linien 62 und 68 (tagsüber 4x pro Stunde in Richtung Innenstadt). Außerdem werden die neuen Weichen nach dem Stand der Technik mit elektrischem Antrieb, mechanischem Verschluss und Signalisierung ausgestattet. Dies ermöglicht sichere und zügige Betriebsabläufe bei Umsetzvorgängen im Störfall. So befinden sich dann an beiden Enden des straßenbündigen Bahnkörpers (Kapellenstraße und Elbestraße) Umsetzweichen, was betrieblich bei Störungen sehr günstig für die Abläufe insbesondere bei Zweirichtungsfahrzeugen ist.

Frage 4: Ist es möglich einen Gleiswechselbetrieb in dem Bereich des separaten Bahnkörpers durchzuführen?

Dies ist nicht möglich. Mit der vorhandenen Infrastruktur lässt dies zudem die Bau- und Betriebsanweisung für Straßenbahnen nicht zu.

Frage 5: Darf eine Straßenbahn Typ Variobahn mit Reisenden besetzt werden, wenn sie über die gegenüberliegende Seite vom Führerstand bedient wird?

Da keine Haltestellen zum Ein- und Aussteigen bedient werden können, wenn sich im angesprochenen Fall die Türen auf der linken Seite befinden, ist dies unabhängig von der Möglichkeit nicht sinnvoll.

Frage 6: Wie kann im Störfall gewährleistet werden, dass der Schienenersatzverkehr (SEV) mit dem Gelenkbus an der Haltestelle „Viermorgenweg“ möglichst barrierefrei mit allen Ausstiegstüren halten kann?

Bei der SEV-Haltestelle stadtauswärts ist zwar kein ebenerdiger Ein- und Ausstieg, wie bei der Straßenbahn möglich, aber mittels Einsatz der Klapprampe besteht dennoch die Möglichkeit – wenn auch aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (schmalen Gehweg) eingeschränkt – barrierefrei ein- und auszusteigen.

Die SEV-Haltestelle stadtauswärts befindet sich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten am Bahnsteig. Dieser ist zwar durch ein Geländer gegen Absturz gesichert, allerdings ist das Geländer verkürzt, so dass hier im Bedarfsfall die Klapprampe zum Einsatz kommen kann.

Frage 7: Ist an der Haltestelle „Gemarkungsgrenze“ im Schienenersatzverkehr (SEV) ein barrierefreier Ein- und Ausstieg mit einem Rollstuhl barrierefrei möglich?

Beide SEV-Haltestellen befinden sich am Gehweg. Mittels Einsatz der Klapprampe besteht die Möglichkeit – wenn auch aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (schmale Gehwege) eingeschränkt – barrierefrei ein- und auszusteigen.

Frage 8: Gibt es schon eine Planung, wann die Linien 45 und Linie 47 wieder in Mainz-Gonsenheim verkehren werden?

Für Gonsenheim wird die Linie 47 im Zuge der sukzessiven Umsetzung des aktuellen Nahverkehrsplans durch die Linien 74 und 45 ersetzt. Die Linie 74 verkehrt schon seit dem Fahrplan 2020 (Fahrplanwechsel Dezember 2019) aus Hechtsheim kommend durch Gonsenheim bis zum Mombacher Kreisel und wird zum Dezember 2020 wieder über die Schiersteiner Brücke verkehren. Ihre Endstelle wird sie am Äppelallee-Center erhalten, von dort bestehen Anschlüsse zu mehreren Linien des Wiesbadener Busnetzes (ESWE Verkehr). Eine Verknüpfung mit der ESWE-Linie 47 war aufgrund der in den vergangenen Jahren erfolgten Weiterentwicklung im ESWE-Liniennetz nicht mehr möglich.

Bis zur Einstellung der Linie 45 im Jahr 2015 wurde Gonsenheim nicht bedient, sie verkehrte über Mombach, Hartenberg-Münchfeld, zum Mainzer Hauptbahnhof. Im aktuellen Nahverkehrsplan ist die Linie 45 erstmalig für die Erschließung Gonsenheims vorgesehen. Dies wird voraussichtlich zum Fahrplanwechsel 2022 erfolgen. Dann soll sie den Abschnitt der Linie 62 zwischen Breite Straße und Wildpark übernehmen und über Mombach und die Schiersteiner Brücke nach Schierstein fahren, wo sie mit der bestehenden ESWE-Linie 45 verknüpft wird.

Mainz, 16.09.2020

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete