

⁵¹ H. Köck, Das zentralörtliche System von Rheinland-Pfalz (Forschungen zur Raumentwicklung Bd. 2), Bonn-Bad Godesberg 1975.

⁵² Pendlerstatistik 1970, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems (computerausdruck).

⁵³ Arbeitsstudie zur Bildung von Verbandsgemeinden, Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz, in: Allgemeine Zeitung vom 14. 7. 1970.

⁵⁴ Staatskanzlei Rheinland-Pfalz, Verwaltungsvereinfachung in Rheinland-Pfalz 4. Teil, Mainz 1971, S. 371 ff.

⁵⁵ E. Hein, Im Spannungsfeld zwischen Rhein und Saar, in: Wirtschaft und Standort Nr. 10/81, Düsseldorf 1981, S. 19 f.

⁵⁶ Nieder-Olm ist nach dem Raumordnungsbericht der Landesregierung Rheinland-Pfalz 1981, S. 18 ein Raum mit insgesamt günstiger Struktur (Aktivraum).

⁵⁷ E. Hein (wie Anm. 1) S. 5 f.

⁵⁸ Regionaler Raumordnungsplan Rheinhessen, Mainz 1977, S. 6.

⁵⁹ E. Hein, Die Wirtschaftsstruktur des Landkreises Mainz-Bingen, in: Landkreis Mainz-Bingen, Mainz 1977, S. 32 f.

Die Verkehrsbeziehungen im Nieder-Olmer Raum

1. Einleitung

Begünstigt durch seine Verkehrslage entwickelt sich Nieder-Olm in einer weiten Ausbuchtung des Selztales, das hier nach Westen abbiegt, zu einem bedeutenden Mittelpunktsort an der südlichen Peripherie des Ballungsraumes Rhein-Main. Ein Blick auf die umseitige Übersichtskarte läßt erkennen, daß dieser Ort nicht nur ein Wohn- und Gewerbegebiet im Schatten der Landeshauptstadt Mainz darstellt, sondern – dank der zentralen Lage im Straßennetz – in einer sehr raschen städtebaulichen Entwicklung begriffen ist. Aus der Spannung zwischen Historischem, neu Entstandenem und noch Geplantem lebt dieser Ort und wächst zum Kristallisationspunkt für die acht Ortsgemeinden zusammen, die am 1. 3. 1972 zu einer Verbandsgemeinde vereinigt wurden.¹

2. Die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse

2.1 Bundesbahn

Nieder-Olm liegt an der eingleisigen Nebenbahnlinie Mainz-Hbf-Wörrstadt-Armsheim-Alzey. In Richtung Mainz verkehren von Montag bis Freitag 16 Personenzüge täglich, an Samstagen sind es 11. In Richtung Alzey lauten die Zahlen 16 bzw. 13. An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen herrscht Betriebsruhe. Diese Angaben sind dem Fahrplan vom 28. 9. 1980 bis 30. 5. 1981 entnommen.²

An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen ist der Reisende auf die Bahn-Busse der Linien Stackeden/Sörgenloch-Nieder-Olm-Mainz bzw. Mainz-Wörrstadt-Alzey angewiesen. Bei der Behandlung des öffentlichen Nahverkehrs wird hierauf noch näher eingegangen.

Der Güterverkehr auf der Schiene hat besondere Bedeutung für die ansässige Industrie und

die Landwirtschaft. Moderne Zuckerrüben-Verladeanlagen und der landwirtschaftliche Produkthandel sind auf eine leistungsfähige Bedienung durch die Bahn angewiesen.

2.2 Öffentlicher Nahverkehr auf der Straße

Im öffentlichen Nahverkehr zeigte sich in den vergangenen Jahren bei der Zahl der beförderten Personen im Bereich der Verbandsgemeinde Nieder-Olm ein erfreulicher Zuwachs. Besonders eine Fahrzeuggattung gewinnt in diesem Zusammenhang an Bedeutung: der Kleinbus. Viele Firmen sind in den letzten Jahren dazu übergegangen, ihre Mitarbeiter zum Teil mit Kleinbussen zur Arbeit abzuholen. Auch private Omnibusunternehmen sehen in ihm mehr und mehr eine Ergänzung ihres Omnibusprogramms. Als Schulbusse finden die Fahrzeuge dort Verwendung, wo der Einsatz großer Busse nicht rentabel ist.

Private Unternehmer, Post und Bundesbahn teilen sich im Bereich der Verbandsgemeinde das Geschäft im öffentlichen Nahverkehr auf der Straße.

Im Landkreis Mainz-Bingen waren im Juli 1976 noch insgesamt 76 Omnibusse angemeldet, im Frühjahr 1981 war diese Zahl auf 97 angestiegen.³

Vom urlaubssuchenden Publikum wird auch der Reisebus verstärkt angenommen. Dies bestätigt den Trend, den eigenen Wagen hin wieder in der Garage zu lassen.

Die Deutsche Bundesbahn bedient Nieder-Olm mit Bahnbussen auf der Strecke Mainz-Wörrstadt-Armsheim-Flonheim-Bornheim-Alzey (45,2 km). Eine weitere Bahnbuslinie verkehrt auf der 16,5 km langen Strecke Stackeden-Elsheim/Sörgenloch-Mainz-Hbf. Auch vom Schulzentrum Nieder-Olm nach Mainz-Hbf (12,8 km) besteht eine Bahnbusverbindung.

Die Verbandsgemeinde Nieder-Olm betreibt zwei Nahverkehrslinien:

- Kirche Nieder-Olm–Ober-Olm Kirche und zurück, ca. achtmal täglich;
- Nieder-Olm–Zornheim über Ortsteil Goldberg, ca. zehnmal täglich mit 9 Zwischenhalten.

2.3 Individualverkehr

Dank der günstigen Straßenverbindungen und des starken Zuzugs von Neubürgern weist die Verbandsgemeinde Nieder-Olm einen ganz erheblichen Zuwachs im Individualverkehr auf. Nach Verkehrsfreigabe der Autobahn BAB A 63 im letzten Abschnitt zwischen Wörrstadt und Nieder-Olm am 12. Dezember 1980 besitzt die Verbandsgemeinde nicht nur einen direkten Autobahnanschluß nach Mainz und weiter in den Ballungsraum Rhein-Main, sondern auch über Wörrstadt, Alzey zur BAB A 61, der linksrheinischen Autobahn Krefeld–Ludwigshafen. Die Weiterführung der BAB A 63 Mainz–Kaiserslautern ist inzwischen bis kurz vor Kirchheimbollen fertiggestellt. In nicht allzu ferner Zeit wird Napoleons „Kaiserstraße“ oder auch „Pariser Straße“ genannte Bundesstraße 40 zwischen Mainz und Kaiserslautern als Autobahn ausgebaut sein und eine direkte vierstreifige und kreuzungsfreie Verbindung über Saarbrücken, Metz nach Paris ermöglichen.

„In Mainz arbeiten – im Grünen wohnen“, mit diesem Slogan wird dank ausgezeichnete Straßenverbindungen der Wunschtraum vieler Menschen nach einem eigenen Haus in ruhigen Wohngebieten und in einer überschaubaren Gemeinde geweckt und zu noch erschwinglichen Preisen erfüllt. Nichts besser als dieser Umstand verdeutlicht die dem Menschen dienende Funktion der Straße.

3. Das klassifizierte Straßennetz

Beim Studium der beiden Karten erkennen wir die zentrale Lage der Verbandsgemeinde Nieder-Olm im klassifizierten Straßennetz. Zu der Autobahn BAB A 63 kommt die bereits erwähnte Bundesstraße B 40, die ihre regionale Funktion zur Sammlung des Ziel- und Quellverkehrs behalten wird. Es kreuzt von West nach Ost die Landesstraße L 413, die in Verbindung mit der von Stackeden-Elsheim nach Ingelheim a. Rh. führenden Landesstraße L 428 überregionale Funktio-

nen auf einer Ringverbindung von Ingelheim über Nieder-Olm–Gau-Bischofsheim–Bodenheim (Bundesstraße B 9) erfüllt. Ausgehend von Nieder-Olm nach Süden erschließt die Landesstraße L 432 über Sörgenloch, Hahnheim das Rheinhessische Hügelland bis zur Bundesstraße B 420 Wörrstadt–Nierstein/Oppenheim. Schließlich sei noch auf die Kreisstraße K 34 über Zornheim zur Gaustraße L 425 hingewiesen. Die K 34 mündet zwischen Harxheim und Mommenheim in die Gaustraße ein. Damit ist in groben Zügen das Netz der klassifizierten Straßen beschrieben, zu dem natürlich eine Vielzahl von Gemeindestraßen innerhalb der Verbandsgemeinde hinzukommt.

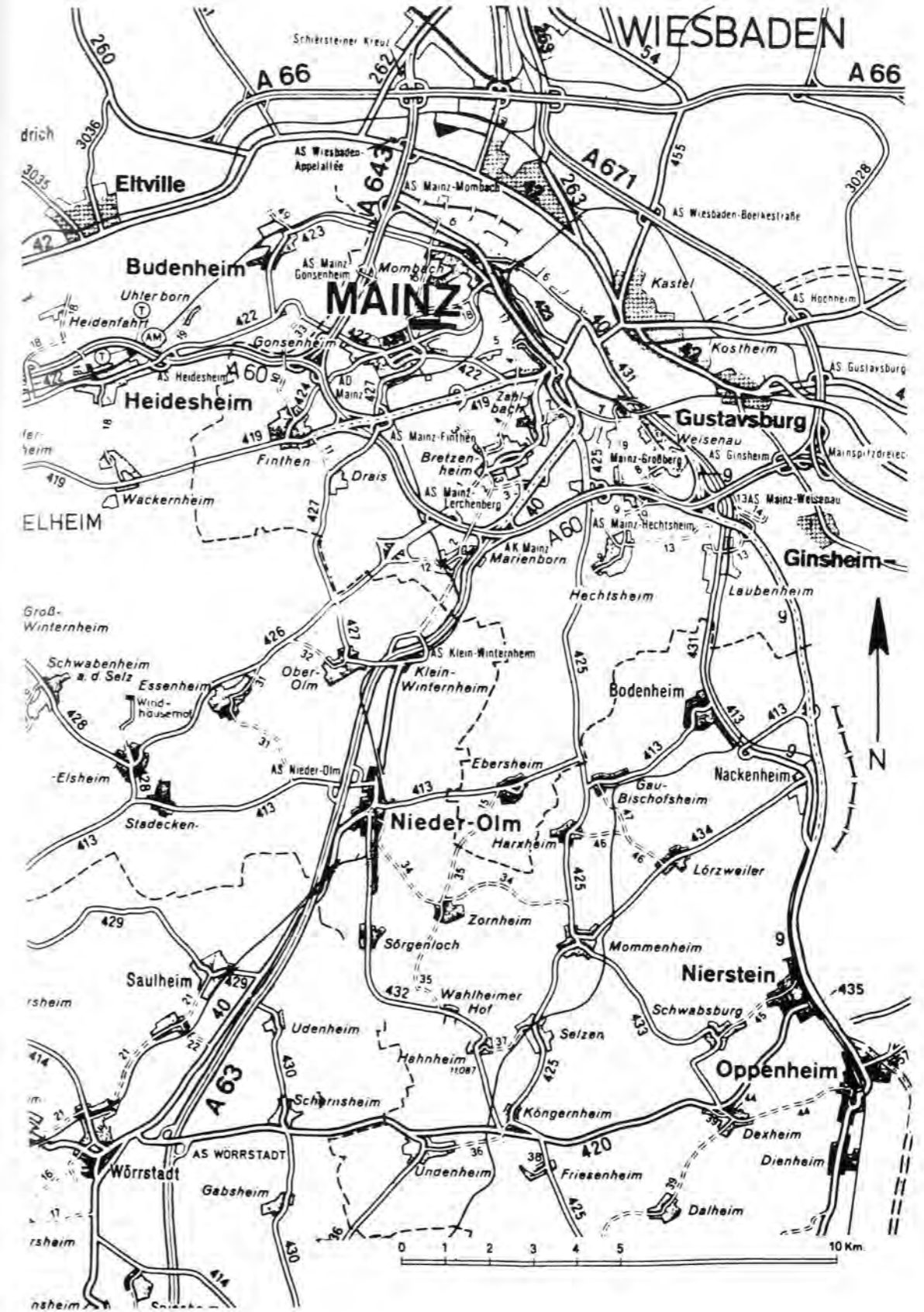
4. Entwicklungstendenzen

4.1 Bundesbahn

Infolge ständig sich verteuern der Kosten für die Haltung privater Personenkraftwagen gewinnt der öffentliche Verkehr wieder an Bedeutung. Zwar sind die Fahrpreise der Bundesbahn und der Busse in letzter Zeit gleichfalls erheblich gestiegen, jedoch dürfte die Preisdifferenz zu den Fahrtkosten mit dem eigenen Wagen noch nicht aufgezehrt sein. Folglich muß die Bundesbahn bestrebt sein, mit einem attraktiven Verkehrsangebot diesen Trend zu fördern. Flexibilität im Fahrplan und im Umfang der eingesetzten Zuggarnituren sind notwendig. Zur Senkung der Kosten, insbesondere im Personalbereich, verfolgt die Bundesbahn allenthalben den Einsatz von Fahrkartenautomaten, die Fernsteuerung ganzer Streckenabschnitte und die Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge durch Unter- oder Überführungsbauwerke. Wo dies ausscheidet, werden mit Erfolg zugbediente Halbschranken mit Fernsehüberwachung eingesetzt. Die Frage einer Streckenstilllegung zwischen Mainz und Alzey erscheint nicht mehr relevant, nachdem sich eine Trendwende zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs durchzusetzen beginnt.

4.2 Öffentlicher Nahverkehr auf der Straße

Die Zunahme des Omnibusverkehrs wurde bereits unter 2.2 behandelt. Anzustreben ist eine bessere Abstimmung sämtlicher Konzessionsträger untereinander bezüglich einer optimalen Fahrplangestaltung. Nur wenn die Anschlüsse zwi-



schen Bus und Bahn oder Buslinie A und Buslinie B passen, gewinnt der öffentliche Nahverkehr die erstrebte Attraktivität. Ein wichtiges Ziel auf diesem Wege ist die Anlage eines zentralen Busbahnhofes, eine Aufgabe, über die auch in der Verbandsgemeinde Nieder-Olm planerisch nachzudenken wäre. Eine zentrale Bushaltestelle aller Linien schafft günstige Voraussetzungen zur Bedienung der umliegenden Ortsteile von Nieder-Olm und der acht Orte der Verbandsgemeinde untereinander. In diesem Zusammenhang steht auch die Prüfung der Planung einer „park and ride“-Anlage, auf der der private Kraftwagen geparkt wird, um auf Bus oder Bahn umzusteigen.

4.3 Straßennetz

Die Entwicklung im Straßennetz zeigt die vom Autor gezeichnete Karte auf. Es sind drei Maßnahmen hervorzuheben:

- die geplante Anschlussstelle Nieder-Olm Süd der BAB A 63,
- die geplante Südtangente zwischen der B 40 und der L 432 und
- eine geplante Straße am östl. Ortsrand von Nieder-Olm (Weinbergring) zwischen K 34 zur L 413 u. zur Anschlussstelle Nieder-Olm der BAB A 63.

Ergänzend sei noch der für die Verbandsgemeinde Nieder-Olm bedeutsame Ausbau der Selztalstraße L 428 zwischen Stackeden-Elshelm und Ingelheim a. Rh. erwähnt.

Die vorstehend genannten Straßenbaumaßnahmen dienen überwiegend der Entlastung des Ortskernes von Nieder-Olm. Sie bewirken eine Verkehrsberuhigung in den bebauten Ortsteilen, verbessern die Wohn- und Lebensqualität, vermindern die Lärm- und Abgasbelastung und fördern die Sicherheit und Leichtigkeit des Ver-

kehrs. Der Ortskern von Nieder-Olm wird nach Fertigstellung dieser Straßenabschnitte eine merkliche Aufwertung erfahren. Anreize für den Einzelhandel, verbunden mit dem vor einigen Jahren geschaffenen Rathaus der Verbandsgemeinde, werden für eine weitere positive städtebauliche Entwicklung im Ortskern sorgen.

J. „Wohlstand kommt auf guten Straßen“

Die gute verkehrstechnische Erschließung, verbunden mit den vorstehend skizzierten Planungen, kommen der wirtschaftlichen Entwicklung der Verbandsgemeinde Nieder-Olm zugute.

Brachte schon der Bau der „Pariser Chaussee“ 1806 (Bundesstraße 40) innerhalb des Ortes Strukturveränderungen mit sich, so geschah dies erneut, als 1871 die Eisenbahnstrecke Mainz-Alzey errichtet wurde. In den vergangenen

Jahren (1972 bis 1980) setzte der Autobahnbau der A 63 Mainz-Kaiserslautern für die Verbandsgemeinde Nieder-Olm neue wirtschaftliche Akzente für eine weitere sich günstig entwickelnde Gewerbestruktur.

Die Straße dient zusammen mit der Eisenbahn den Lebensbedürfnissen der Menschen. Sie fördert Handel und Gewerbe, verbindet den Arbeitsplatz mit der Wohnung und schließt nach allen Himmelsrichtungen die Verbandsgemeinde Nieder-Olm an die Fernverbindungen an.

Literatur

- Verbandsgemeinde Nieder-Olm
WEKA-Verlag GmbH & Co KG 8901 Kissing 1980.
- Deutsche Bundesbahn
Fahrplan 28. 9. 1980 bis 30. 5. 1981 und Kursbuch-Auszüge.
- Allgemeine Zeitung vom 7. 9. 1981.

