

STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



Klassiker in Osteuropa

Wo über 600 Ex-Deutsche ihr neues Zuhause fanden

Ende im Weltkrieg: Esslinger Straßenbahn 1912 bis 1944



Ohne Fahrdraht: So testet Bombardier die neue Technik



Alte Dortmunder im Einsatz: Museum Mooskamp eröffnet



Jetzt die DVD **hier** bestellen oder Tel. 0180-532 16 17 (0,14 €/Min.)



Aufwärtstrend bei der Mainzelbahn



»100%-elektrisch – 0%-Emission«, lautet der Slogan der MVG auf der Variobahn 217, hier in der Schleife Hechtsheim, Bürgerhaus

G. HERBST

Mainz: Größtes Ausbauprogramm seit 40 Jahren ■ Mit der »Mainzelbahn« genannten Verlängerung auf den Lerchenberg geht das größte Ausbauprojekt der Mainzer Straßenbahn nach rund 40 Jahren Vorplanung in die Realisierung. Die Wagen für die neue Strecke rollen dagegen schon

Seit 1965 ist das Mainzer Straßenbahnnetz prinzipiell ein auf nur noch zwei Hauptverbindungen (Finthen – Hechtsheim und Bretzenheim – Hauptbahnhof) geschrumpfter Torso. Immerhin gibt es seit 1977 eine kurze Neubaustrecke in Finthen zur Römerquelle, doch auch Stilllegungsdebatten sind in den letzten 40 Jahren dann und wann aufgeflammt.

Doch 2012 geht ein Projekt in die Planfeststellung, das Mainz' Straßenbahnnetz um rund 50 Prozent erweitern wird und zwischen 2015 und 2020 eröffnet werden soll: die Verlängerung zum Lerchenberg, wo – seit 1963 – das ZDF sein Domizil hat. Doch nicht die Fernsehmacher sind die Hauptkundschaft der neuen Strecke, sondern Studierende und andere Hochschulangehörige, Bewohner von Bretzenheim und Marienborn sowie an Wochenenden auch Fußballfans.

In der Begründung des Vorhabens zitiert die Mainzer Verkehrs-Gesellschaft (MVG) Statistiken, wonach 2007 im Bereich Universität/Saarstraße täglich 1.000 Busse rund

LINKS Alle drei bestehenden Mainzer Tramlinien müssen durch die enge und steile Gaustraße fahren. Tw 215 auf Linie 52 kommt von Gautor und nähert sich auf dem Weg nach Bretzenheim dem Schillerplatz

S. VOCKRODT

Die Führung der Mainzelbahn, wie sie nach zahlreichen Bürgerbeteiligungen jetzt in der Planfeststellung ist, zwei Zwischenwendeschleifen erhöhen die Flexibilität der Strecke

MVG

43.000 Fahrgäste befördert haben – mehr als genug Gründe für den Systemwechsel auf die leistungsfähigere und umweltfreundlichere Straßenbahn. Nun ist die rund 9 Kilometer lange und mit 70 Mio. € Kosten veranschlagte Verlängerung durchgeplant.

Wird es auch noch einige Jahre dauern, bis der Eröffnungszug zum Lerchenberg fahren wird, den Wagenpark passt Mainz derzeit schon an. Seit März liefert Stadler insgesamt neun Variobahnen nach Mainz, die die in die Jahre kommenden Düwag-Hochflurwagen ablösen sollen, für die Mainzelbahn dürften dann weitere Wagenkäufe notwendig werden.

Lange Vorgeschichte

Neu sind die Pläne keineswegs, den Lerchenberg in Mainz, Heimstatt des ZDF, mit der Innenstadt per Straßenbahn zu verbinden. Schon 1973 beauftragt die MVG einen Gutachter, eine Weiterführung der damaligen Linie 8 (heute Linie 52) zum Lerchenberg zu untersuchen. Herauskommen drei Planvarianten:

- Abzweig am Rodelberg zur Pariser Straße Richtung Marienborn/Lerchenberg

- Verlängerung der alten Linie 8 durch Bretzenheim Richtung Marienborn/Lerchenberg
- Verlängerung der alten Linie 8 ab Zahlbach durch das Wildgrabengebiet Richtung Pariser Straße und weiter nach Marienborn/Lerchenberg

Als günstigste Variante sehen die Gutachter die zweite Variante und empfehlen für eine »städtebauliche Gestaltung und Nutzung des Geländes zwischen Wilhelmstraße und Bert-



Daten & Fakten: Mainzelbahn

Verlauf: Hauptbahnhof West (Linie 52) – Universität – Plaza – Fachhochschule – Marienborn – Lerchenberg (Hindemithstr.)

Streckenlänge 9,2 km

Haltestellen 15

Wendeschleifen 3

Fahrzeit 20 Minuten (ab Hbf.)

Fahrzeuge Variobahn, GT6M, evtl. M8C

Weitere Informationen auf www.mvg-mainzelbahn.de und www.pro-mainzelbahn.de

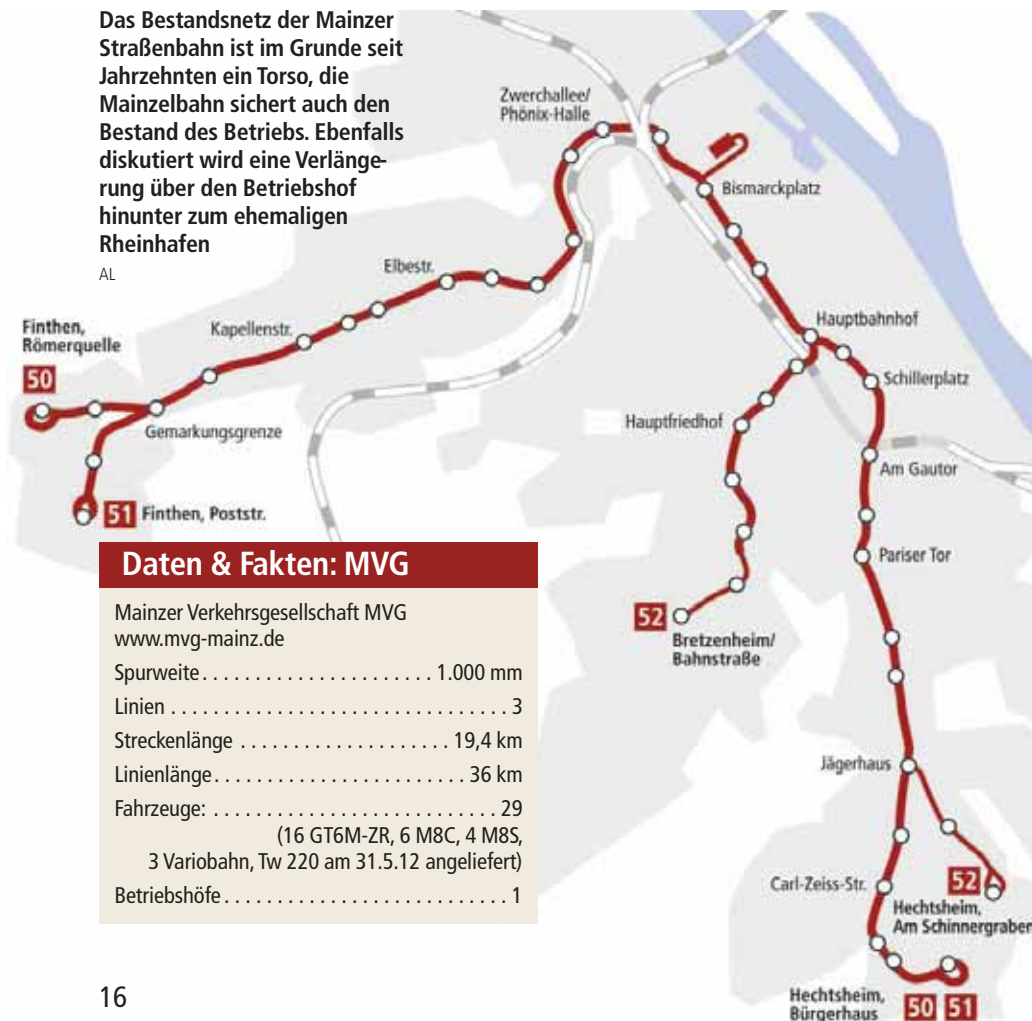


Von Bretzenheim kommend, überquert der ex-Bielefelder M8S-Tw 278 die Gleisanlagen des Mainzer Hauptbahnhofs. Hier wird künftig auch die Mainzelbahn entlang fahren

M. KOCHENS

Das Bestandsnetz der Mainzer Straßenbahn ist im Grunde seit Jahrzehnten ein Torso, die Mainzelbahn sichert auch den Bestand des Betriebs. Ebenfalls diskutiert wird eine Verlängerung über den Betriebshof hinunter zum ehemaligen Rheinhafen

AL



Daten & Fakten: MVG

Mainzer Verkehrsgesellschaft MVG	
www.mvg-mainz.de	
Spurweite	1.000 mm
Linien	3
Streckenlänge	19,4 km
Linienlänge	36 km
Fahrzeuge:	29
	(16 GT6M-ZR, 6 M8C, 4 M8S,
	3 Variobahn, Tw 220 am 31.5.12 angeliefert)
Betriebshöfe	1

Brecht-Straße in Bretzenheim ... « eine »... Tieflage auf besonderem Bahnkörper«.

So hätte auch Mainz eine U-Straßenbahn erhalten, wenn auch mit dem Unterschied, dass eine oberirdisch angelegte Trasse nach Fertigstellung gedeckelt, überbaut und anschließend städtebaulich entwickelt worden wäre. Aus den Plänen wird vorerst nichts, sie erscheinen den Verantwortlichen als zu teuer.

Mehrere Anläufe

1980 unternimmt man den nächsten Anlauf. Nun untersucht das Ingenieurbüro Grebner mehrere Varianten und wieder ist eine Tunnelvariante dabei: Ganz im Stil der Zeit soll die neue Strecke an der Saarstraße abzweigen, im Untergrund verschwinden, der Universität eine U-Bahn-Haltestelle beschenken und dann wieder auftauchen. Keine Variante kann sich jedoch durchsetzen.

Die Pläne werden in den folgenden Jahre immer umfassender. Nun plant man nicht nur eine Anbindung des Lerchenbergs, sondern gleich ein von den seit 1963 übrig gebliebenen drei auf sechs Linien erweitertes Tramnetz. So soll die Bretzenheimer Linie nach Marienborn verlängert werden, eine weitere Linie vom Lerchenberg nach Kostheim fahren und auch Mombach und Kassel (am anderen Rheinufer) sollen (wieder) Tramanschluss erhalten. Beschlossen wird 1991 ein Kompromiss, der immerhin den Bestand der Mainzer Straßenbahn sichert.



Wagen 203 fährt die Neun-Prozent-Steigung in der Gaustraße hinauf. Trotz dieser Steigung haben die Mainzer Trams keinen Allradantrieb!



Am Mainzer Hauptbahnhof wird sich die Mainzelbahn die Haltestelle mit der jetzigen Linie 52 teilen

S. VOCKRODT (3)



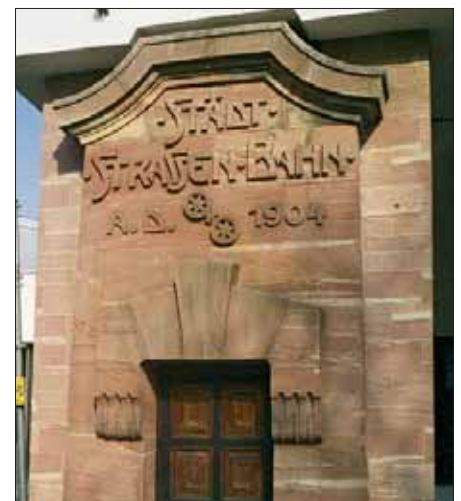
Die Bürgerbeteiligungen wirken sich auch auf die Streckenplanung aus: Im Bereich Campus haben Universitätsinstitute eine Verschwenkung der Trasse nach Westen durchgesetzt, die Fahrzeit wird sich um eine Minute verlängern

MVG

Es ist fast zum Schmunzeln: Wenn jetzt die Straßenbahnverlängerung zum Lerchenberg konkret wird, so hat dies auch etwas mit Fußball zu tun. Genauer mit dem Erfolg des Mainzer FSV 05, der sich seit einigen Jahren recht erfolgreich in der Bundesliga tummelt und für den die Stadt ab 2008 ein neues (und seit 2011 bespieltes) Stadion in der Gemarkung Bretzenheim errichtete. Dass solche Arenen mit Bussen nur ungenügend erschlossen werden, ist inzwischen Allgemeinwissen.

So kramt man in Mainz die alten Pläne wieder hervor und geht ans Werk. Wie im-

mer bildet sich flugs eine Bürgerinitiative »Mainzelbahn – Nein, Danke!«, aber auch die Befürworter schließen sich in der Initiative »Pro Mainzelbahn« zusammen. Stadt und MVG setzen nach dem positiven Stadtratsbeschluss vom 5. Mai 2010 – bisher erfolgreich – auf eine umfassende Bürgerbeteiligung. In den folgenden gut zwei Jahren, die dem im Frühjahr 2012 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren voraus gehen, finden viele umfangreiche Bürgerbeteiligungen, sogenannte »Workshops«, in den betroffenen Stadtteilen statt, die die Pläne zum Teil erheblich verändern.



Vom alten Betriebsbahnhof – dem Straßenbahnamt – existiert noch dieses Tor. Alles andere wurde in den 1970er-Jahren neu erbaut

So wird die Strecke an ihrem Endpunkt zur Hindemithstraße zurückgenommen, die Max-Planck-Gesellschaft setzt eine Verschwenkung der Trasse um den Campus durch, die die Strecke um rund 600 Meter verlängert und auch eine gut eine Minute längere Fahrzeit bringen wird. Das neue Stadion wird nicht direkt erschlossen, doch die künftigen Haltestellen »Plaza« und »Fachhochschule« liegen günstig fußläufig zur Arena.



Bis auf die beiden Endstücke in Finthen haben die Linien 50 und 51 einen gemeinsamen Linienweg. Tw 209 erreicht die Haltestelle Wilhelm-Raabe-Straße



Mit den Variobahnen beschafft Mainz erstmals seit Langem wieder Einrichtungsvarianten. Ob die M8C rasch abgelöst werden, hängt auch vom Erfolg der Variobahn ab



Ein GT6M ist zwischen der Gemarkungsgrenze und Finthen, Haltestelle Königsborn unterwegs zur Endstelle Poststraße. Die Linien 50 und 51 sind die Hauptlinien des bestehenden Tramnetzes, die 50 könnte für die Mainzelbahn geteilt werden

S. VOCKRODT (3)

Hinter der gemeinsam mit der bestehenden Bretzheimer Linie 52 bedienten Haltestelle Hauptbahnhof-West, biegt die Mainzelbahn rechts in die Saarstraße ab, die hier recht steil nach Westen geht und eine der meistbefahrenen Mainzer Hauptstraßen darstellt. Über die Haltestellen Universität und Friedrich-von-Pfeiffer-Platz verläuft die Mainzelbahn in Seitenlage die Saarstraße entlang.

Um den Campus herum

Die ursprünglich geplante Führung durch den Campus haben diverse Institute und Forschungseinrichtung verhindert, die eine Beeinträchtigung empfindlicher Messgeräte durch von der Tram induzierte Störströme befürchten. So muss die Mainzelbahn die Koblenzer Straße auf einer Brücke überqueren, führt dadurch aber auch etwas näher an das neue Stadion heran als ursprünglich geplant. Hinter der Haltestelle Fachhochschule endet der erste Streckenabschnitt und hier liegt auch die erste Zwischenwendeschleife.

Nun erreicht die neue Strecke Bretzenheim, das Gebiet des Stadtteils wird auf rund drei Kilometer Strecke überwiegend straßenbündig durchfahren werden. Hier erschließt die Mainzelbahn ein dicht besiedeltes Wohngebiet. Beim Übergang nach Marienborn wird die Autobahn A60 auf einer Brücke überquert, am Bahnhof Marienborn entsteht die zweite Zwischenwendeschleife.

Zwei Linien zum Lerchenberg?

Darauf geht es hoch zum Lerchenberg: Mit einer maximalen Neigung von 6,5 Prozent nimmt die Strecke die letzten rund 3,5 Kilometer in Angriff. Auf weitestgehend eigener Trasse und mit Rasengleis wird die Endstelle Hindemithstraße erreicht. Allerdings wird gegenüber der ursprünglichen Planung das letzte, gut 500 Meter lange Stück bis zum Bürgerhaus nicht realisiert.

2010 waren zwei Linien für die Bedienung der Neubaustrecke in Gespräch. Grundsätzlich sollte die heutige Linie 50 von Fin-

Interaktiv durch Mainz

Ist das derzeitige Mainzer Tramnetz auch nur ein Torso, so bietet es doch eine Fülle interessanter Blickfänge. Als Vorbereitung für einen Besuch aber auch so bietet sich die zum 125-jährigen Jubiläum der Mainzer Straßenbahn produzierte DVD von André Hellmuths CIC an. Insgesamt 85 Minuten Material lassen sich interaktiv sehen, der Betrachter kann das Netz Linie für Linie, aber auch Streckenast für Streckenast »abfahren«. Viel historisches Bildmaterial gibt es dazu, auch »Einst und Jetzt« Vergleiche sind so am Bildschirm abrufbar.



Der in den letzten Jahren durchgeführte zweigleisige Ausbau der Gaustraße (erstmalig in Mainz mit »Flüstergleisen«) ist ebenfalls Gegenstand der DVD.

Straßenbahn Mainz: Die »Elektrisch« – Interaktiv durch die Stadt, DVD (16:9), Farbe und sw, 85 Minuten Laufzeit, Booklet 16 Seiten, 29,95 €, CIC 2008

Einen Trailer gibt es im Internet unter: www.cic.cc/strab/vorschau4/auswahl.html
Verkaufsstellen: <http://www.cic.cc/strab/verkaufsstellen/verkaufsstellen.html>

then-Römerquelle hierher führen. Eine neue Linie 53 soll dann vom Lerchenberg über den Hauptbahnhof und auf dem heutigen Südast der Linie 50 nach Hechtsheim, Bürgerhaus fahren. Ob es ab 2015 so kommt, ist offen.

Von den (Stand 2010) 70 Mio. € Kosten übernimmt der Bund rund 36 Mio., weitere 12 Mio. € steuert das Land Rheinland-Pfalz bei. Die restlichen 22 Mio. € muss die MVG tragen, sie setzen sich je etwa zur Hälfte aus den nicht förderfähigen Kosten wie Planungskosten und dem rund 20-prozentigen Eigenanteil zusammen. Geht das Planfest-



Die bekannteste Straßenbahnfotostelle in Mainz darf nicht fehlen: Vor dem Gautor paradiert Variobahn 217 am Fotografen vorbei

G. HERBST

stellungsverfahren im Zeitplan zu Ende, so kann Anfang 2014 der Bau beginnen.

Die Mainzelbahn ist aber nicht das einzige Ausbauprojekt, das derzeit in Mainz diskutiert wird. Auch die seit 1965 nur noch als Zufahrt zum Betriebshof dienende Strecke Richtung Rheinhafen könnte wieder Planverkehr sehen. Denn im ehemaligen Rheinhafen entsteht ein neues Wohn- und Gewerbegebiet, was eine Verlängerung der Strecke dorthin nahelegt. Die Weichen für die Abzweigung von der Betriebshofzufahrt liegen schon lange.

Die Wagen sind schon da

Seit 1996 setzt sich der Wagenpark der MVG aus 16 GT6-M Niederflursechssachsern von Adtranz und zehn M8-Düwag Achtachsern zusammen. Vier der Achtachser erwarb Mainz günstig aus Bielefeld, die M8S haben heute aber bereits ein Alter von 35 Jahren überschritten und für die Simatic-Schützensteuerung wird es zunehmend schwierig, Ersatzteile zu bekommen. Die sechs M8C von 1981 können noch gut und gerne zehn weitere Jahre im Betrieb bleiben.

Bisher setzt Mainz ausschließlich Zweirichtungswagen ein, der Grund ist die Stumpfendstelle in Bretzenheim. Immerhin ist so ein freizügiger Wageneinsatz gewährleistet. 2010 begann man, das Projekt Mainzelbahn einer- und die alternden Hochflurwagen andererseits vor Augen, nach neuen Niederflurwagen Ausschau zu halten. Die

Ausschreibung gewann Stadler mit der Variobahn.

Erstmals wieder Einrichtungswagen

Im Frühjahr 2011 präsentierte der Hersteller einen Grazer Wagen vor dem Mainzer Dom, ein Jahr später gehen die ersten von insgesamt neun bestellten Variobahnen in Betrieb. Im Gegensatz zur jahrzehntelang üblichen Praxis sind diese Wagen Einrichtungswagen, sie werden also nicht auf der Linie 52 zum Einsatz kommen können.

Die 30 Meter langen Fünfteiler bieten 185 Fahrgästen Platz, sind 2,3 Meter breit und gefallen durch die helle, weiß-gelbe Farbgebung. Technisch entsprechen sie weitgehend den Variobahnen, die Stadler in den letzten Jahren nach Graz, Potsdam, Bochum-Gelsenkirchen, Nürnberg und München geliefert hat. Mainzer Tradition folgend, erhalten die Wagen ihre Betriebsnummern im Anschluss an die Adtranz Wagen. Sie werden zu den Tw 217–225, womit der Westwaggon-Museumssechssachser seine Nummer 226 behalten darf – vorerst. Mitte Juni sind vier Wagen in Mainz vorhanden.

Ob die Variobahnen alle M8 ablösen werden, kann derzeit als noch nicht endgültig entschieden betrachtet werden, denn die Mainzelbahn wird bei einer Fahrzeit von rund 20 Minuten und einem Plantakt von zehn Minuten mindestens fünf weitere Kurse erfordern – da wird ein Wagenpark von 25 Wagen für die vier Linien knapp.

Daten & Fakten: Variobahn Mainz

Baujahre	2011-12
Spurweite	mm 1.000
Stromsystem	V 600 DC
Stück	9
Radsatzpaarfolge	Bo+2+Bo
Raddurchmesser (n/a)	mm 650/570
Länge Wagenkasten	mm 30.068
Wagenbreite	mm 2.300
Höhe (über Dachgeräte)	mm 3.400
Einstiegs Höhe	mm 300
Fußbodenhöhe	mm 350
Niederfluranteil	% 100
Leermasse	kg 38.400
Sitzplätze	73
Stehplätze (4/m ²)	112
Masse besetzt	kg 52.500
Antriebsleistung	kW 8 x 45
Spez. Leistung	kW/T 9,4/6,9
Türen	4
Fahrgäste/Tür	37
min. Kurvenradius	m 17

So gesehen kann die Abschiedsfahrt, die die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) im April veranstaltet hat, als ein wenig verfrüht angesehen werden. Allerdings dürften die Mainzelbahn von Eröffnung planmäßig Niederflurwagen bedienen, alles andere lässt sich den Fahrgästen nur schlecht verkaufen. STEFAN VOCKRODT