

Mainz plant Straßenbahnausbau



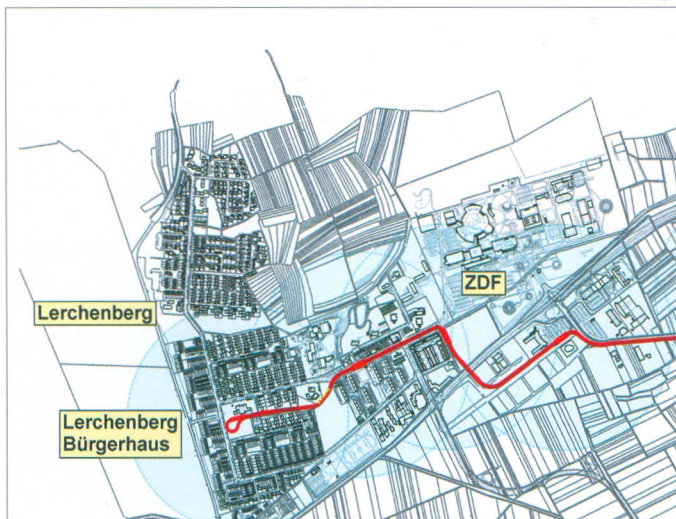
Brezenheim (Marienborner Straße): Nicht überall würde die neue Straßenbahnstrecke auf eigenem Gleiskörper verlaufen.



Computerbild der geplanten Straßenbahnstrecke am Lerchenberg (Bereich Einkaufszentrum)
Alle Abbildungen: Mainzer Verkehrsgesellschaft

Zwei Stunden lang informierten am 10. März der Vorstand der Stadtwerke Mainz AG und die Geschäftsführung der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) die Aufsichtsräte der stadtnahen Unternehmen sowie gut 70 Stadträte und Ortsbeiratsmitglieder aus der Oberstadt, Hartenberg-Münchfeld, Brezenheim, Marienborn und Lerchenberg über den geplanten Straßenbahnausbau vom Hauptbahnhof-West auf den Lerchenberg. Dabei gab es mit den Aufsichtsräten und Kommunalpolitikern einen offenen und konstruktiven Austausch über das Projekt, das eine Woche zuvor der Stadtspitze vorgestellt worden war. Fazit: Es überwogen neben den fachlichen Fragen zum Trassenverlauf die positiven Reaktionen der Kommunalpolitiker und Aufsichtsräte. Der Mainzer Oberbürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzende der Stadtwerke Mainz AG, Jens Beutel, sowie der neue Mainzer Verkehrsdezernent und künftige MVG-Aufsichtsratsvorsitzende Wolfgang Reichel forderten die Gäste im Stadtwerke-Hochhaus ausdrücklich zur Beteiligung bei diesem für die Stadtentwicklung wichtigen Projekt auf. Beutel: „Lassen Sie uns bei der Umsetzung an einem Strang ziehen, um unseren leistungsstarken ÖPNV zukunftsfähig zu machen und um die dynamische Stadtentwicklung in der Landeshauptstadt weiter zu unterstützen.“

Stadtwerke-Vorstand Detlev Höhne erläuterte die Motive des Vorstandes und der MVG-Geschäftsführung für die Initiative zum Ausbau des Mainzer Straßenbahnnetzes. 2003 hatte es ein klares Votum des Stadtrates zum Erhalt der Straßenbahn in Mainz gegeben. Investitionen u.a. in



Streckenführung und Einzugsgebiet der geplanten „Mainzelnbahn“

den Netzausbau von insgesamt 15 Mio. EUR in den Jahren danach waren die Folge. Im vergangenen Jahr fiel schließlich die Entscheidung der MVG zur Anschaffung neuer moderner Niederflur-Straßenbahnen für etwa 20 Mio. EUR – diese Fahrzeuge werden im Jahr 2012 ausgeliefert. Jetzt bietet sich die einmalige Chance für einen sinnvollen und wirtschaftlich machbaren Ausbau des Tramnetzes, sagte Höhne. Anfang Februar hat der Stadtwerke-Vorstand 2,5 Mio. EUR freigegeben für die weiteren konkreten Planungen der neuen Straßenbahnlinie.

Möglich macht den Netzausbau die Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). GVFG-Fördermittel dürfen ausschließlich zweckgebunden für Investitions-Maßnahmen, die der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden dienen, verwendet werden. Neben den Mitteln, die die Länder direkt ausgeben (Länderprogramme), können ÖPNV-Schienenverkehrswege mit zuwendungsfähigen Investitionskosten von über 50 Mio. EUR über ein Bundesprogramm direkt gefördert werden. Die neue Straßenbahnverbindung vom bestehenden Tramgleis am Hauptbahnhof-West zum Lerchenberg – intern auch als „Mainzelbahn“ bezeichnet – fällt unter diesen Förderkatalog.

Höhne stellte klar, dass das insgesamt rund 70 Mio. EUR teure Vorhaben nur realisiert werden kann, wenn es entsprechende Zuschüsse gibt. Kalkuliert wird mit einer Übernahme von 48 Mio. EUR durch Bund und Land. Bleibt für SWM und MVG ein Investitionskostenanteil von 22 Mio. EUR übrig. Diesen einmaligen Investitionskosten stehen jedes Jahr höhere Fahrgastzahlen, niedrigere Energiekosten sowie Synergieeffekte wie beispielsweise bessere Werkstatt- und Personalausnutzung gegenüber. „Wir erreichen unter dem Strich also ein künftig deutlich besseres ÖPNV-Angebot ohne dafür mehr Geld ausgeben zu müssen“, verdeutlichte Höhne.

MVG-Geschäftsführer Jochen Erlhof fasste die Ergebnisse der so genannten standardisierten Bewertung zusammen, die vom Gutachterbüro Heinz+Feier GmbH erstellt worden ist. Dieses Verfahren dient dazu, Projekte zum Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs nach bundeseinheitlich vorgegebenen Regeln zu bewerten und auf ihre Förderfähig-

keit hin zu untersuchen. Die Untersuchung kommt zu dem eindeutigen Schluss: Der Ausbau würde zu einer deutlichen Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs in Mainz führen und erfüllt die strikten Förderkriterien des Bundes. Eine Straßenbahnverbindung vom Hauptbahnhof-West entlang der Saarstraße, an der Koblenzer Straße, Am Ostergraben, Marienborner Straße, Marienborner Bergweg und Hindemithstraße erschließt unter anderem den Campus der Universität und der Fachhochschule, das neue Stadion, das Gutenberg Center, den Medienstandort Lerchenberg mit dem ZDF-Sendezentrum sowie die angrenzenden Wohngebiete. Der Endpunkt der Trasse liegt am Bürgerhaus auf dem Lerchenberg.

Fazit der Untersuchung: Die insgesamt fast 10 km lange Strecke ist technisch machbar und eröffnet unter verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Aspekten beste Chancen. In die Investitionssumme von 70 Mio. EUR sind die Kosten für eine notwendige Straßenbahnbrücke über die Autobahn A 60 sowie eine Unterquerung der Bahnlinie Mainz-Alzey und der parallelen Ortsstraße zwischen Marienborn und Lerchenberg berücksichtigt. Von dem Projekt erhoffen sich die Verantwortlichen bei Stadtwerken, Mainzer Verkehrsgesellschaft und Stadt eine deutliche Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in Mainz, wie sie mit herkömmlichen Maßnahmen wie etwa einem Ausbau des Bussystems nicht zu erreichen ist. Das liegt unter anderem daran, dass die modernen und leisen Niederflurstraßenbahnen pro Fahrzeug mehr Passagiere als Busse befördern können und durch ihre größere Attraktivität zusätzliche Kunden von der Straße in den ÖPNV locken werden. Für die neu an das Straßenbahnnetz angebunden Stadtteile ergeben sich also nachhaltige Entwicklungsmöglichkeiten. Der Gutachter rechnet durch die neue Linie mit etwa 1,1 Mio. Fahrgästen zusätzlich pro Jahr. Etwa 2,4 Mio. Pkw-Kilometer per anno könnten eingespart werden. Auch umweltschonend ist das System im Vorteil: Die Straßenbahn ist abgasfrei und damit vor Ort das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Eine moderne Tram kann durch eine Direktverbindung auf teilweise eigenem Gleiskörper die Fahrzeit zudem verkürzen.

MVG

Alstom, Bombardier und Hochbahn stellen ersten Hamburger DT5 vor

von Jürgen Lorenz, Lentförhden



Der erste DT5 im Herstellerwerk in Salzgitter

Aufnahme: HOCHBAHN

Zur weiteren Modernisierung des Fahrzeugparks hat die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) beim Konsortium Alstom Transport Deutsch-

land/Bombardier Transportation 27 neue Triebzüge für das Hamburger U-Bahn-Netz bestellt. Der im Dezember 2006 erteilte Auftrag hat einschließlich einer zwischenzeitlich bereits eingelösten Option über 40 weitere Züge einen Wert von rd. 240 Mio. EUR (3,58 Mio. EUR/ Einheit). Die dreiteiligen Fahrzeuge werden als DT5 bezeichnet. Das Konsortium hat ab 1989 bereits die 126 Züge des bewährten Typs DT4 geliefert.

Bau und Inbetriebsetzung

Nach der Präsentation des 1:1-Modells eines Endwagens im Juli 2008 wurde am 4. März 2010 der erste komplette Zug bei Alstom in Salzgitter vorgestellt. Er bestand aus den Wagen 301-1, 301-2 und 301-3. Dieser Zug wird noch im März nach Hennigsdorf überführt. Dort finden unter Federführung von Bombardier die umfangreichen fahrdynamischen Versuche mit der Fahrspannung 750 V Gleichstrom statt. Anfang 2011 sind abschließende Tests in der Klimakammer in Wien vorgesehen. Anschließend erfolgt die Überführung nach Hamburg.

Für den Wagenbau und die Drehgestelle zeichnet Alstom verantwortlich. Die elektrische Ausrüstung und die Antriebstechnik liefert Bombardier.