

# Mainzelbahn füllt die Unirampe

Schon nach wenigen hundert Metern muss der erste Engpass überwunden werden – 70-Millionen-Projekt am 5. Mai im Stadtrat

**Die Mainzer Verkehrsgesellschaft will ihr Straßenbahnnetz um zehn Kilometer erweitern. Was zunächst nicht eben spektakulär klingt, wird eines der größten Verkehrsprojekte der Zukunft.**

■ Von Joachim Knapp

MAINZ. Rund 70 Millionen Euro soll die Straßenbahntrasse vom Hauptbahnhof West zum Lerchenberger Bürgerhaus kosten, mit der die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) ihr Streckennetz um rund zehn Kilometer verlängern und damit letztlich rentabler gestalten will. Bis zu einer Million neuer Fahrgäste werden erwartet. Nach der einmaligen Investition, für die ein Bundeszuschuss von 48 Millionen Euro erwartet wird, beschert die „Mainzelbahn“ der MVG kein zusätzliches Defizit – ist Geschäftsführer Jochen Erlhof überzeugt.

22 Millionen Euro sollen allein in den ersten, gut drei Kilometer langen Bauabschnitt investiert werden, der am Rand des Bretzenheimer Friedhofs in einem Wendehammer enden wird und unter anderem das neue Fußballstadion „Coface Arena“ anbindet. 2014/15 soll die erste „Mainzelbahn“ nach Bretzenheim rollen. Der Endausbau könnte 2019 fertig sein.

Die „Mainzelbahn“ wird dabei das Gesicht der Stadt erheblich verändern – schon auf dem ersten Streckenkilometer. Insbesondere im Bereich der Universität sind erhebliche Einschnitte ins Straßenbild unumgänglich. Denn um die Universität ans Stra-

## Auf Tram gebracht

Die neue Mainzelbahn



ßenbahnnetz anzubinden, muss zunächst ein großer Engpass überwunden werden: die Rampe, über die bisher der Verkehr von der Universität in Richtung Stadtzentrum rollt.

Vom Hauptbahnhof West aus soll die neue Linie (Arbeitstitel: „Linie 53“) zunächst an der Arbeitsagentur von der Binger Straße in die Saarstraße einbiegen – die Trasse führt dann 380 Meter zwischen den Fahrspuren hindurch über den heutigen Parkplatz des Fitnessstudios (ehemals Auto Karrell). Dann werden die Gleise, wie bereits die stadteinwärts fahrenden Busse, die Saarstraße kreuzen, um an der Mauer des Hauptfriedhofs entlang zur Universität geführt zu werden.

### Mauern bilden Grenze

Während der exakte Streckenverlauf auf großen Teilen der frei gehaltenen Trasse noch nicht feststeht, gibt es auf der Rampe durch die begrenzenden Mauern auf beiden Seiten faktisch keinen Spielraum. Nach Auskunft von Jochen Erlhof, Geschäftsführer der Mainzer Verkehrsgesellschaft, bietet die Rampe gerade genug Platz für Gleis-

se in beide Fahrrichtungen. Eines der beiden Gleise soll so angelegt werden, dass die stadteinwärts fahrenden Busse und auch der Individualverkehr die Spur mit benutzen können.

Die heutige Bushaltestelle allerdings muss verlegt werden – und zwar auf die andere Seite der Kreuzung, was den Studierenden einige Straßenüberquerungen sparen wird. Vor allem jenen Studierenden, die aus Richtung Innenstadt zur Universität wollen und die bislang noch über die Fußbrücke die Saarstraße kreuzen müssen.

Es geht dabei durchaus um eine stattliche Zahl von Fahrgästen. Zwischen Hauptbahnhof West und Universität sind nach Angaben von Pressesprecher Michael Theurer an „normalen“ Tagen (Werktagen während der Vorlesungszeit) rund 40 000 Menschen in den MVG-Bussen unterwegs. An der auf fünf Haltepunkte verteilten Haltestelle „Universität“ steigen täglich etwa 10 000 Fahrgäste ein und aus.

Die Studierenden werden also die großen Profiteure des ersten Straßenbahnabschnitts sein, zumal die Tram direkt hinter der neuen Haltestelle auf das Universitätsgelände einbiegen wird. Wie das konkret aussehen wird, ist noch unklar. Gespräche mit der Universität laufen laut MVG-Geschäftsführer Erlhof bereits. Den Verkehrsplanern kommt dabei zupass, dass der Vorplatz der Uni ohnehin überplant werden sollte. Jetzt eben mit einer neuen Bus-

straßenbahnhaltestelle und zwei Parallelgleisen, die an den alten Forumsgebäuden vorbei auf dem Unigelände entlang der Saarstraße rollen.

Geplant ist dann, die beiden Gleise auf dem heutigen Wittlichweg zu verlegen, der dazu leicht verschoben werden müsste. Auch die Parkplätze entlang des Weges könnten in der jetzigen Form nicht bestehen bleiben.

### Gleis als Busspur

Stadteinwärts führende Gleise könnten den Plänen zufolge gleichzeitig als Busspur genutzt werden – die Busse ständen dann nicht mehr so häufig auf der Saarstraße im Stau. Die heutige Fußgängerbrücke über den Friedrich-von-Pfeiffer-Weg muss abgerissen werden, was offenbar langfristig ohnehin geplant war. Eine neue Fußgängerbrücke ist in den Kostenschätzungen bereits enthalten.

Wie es dann weitergeht, ist noch unklar, denn für den Weg durchs Unigelände existieren drei Varianten (wir berichteten). Die Straßenbahn vom Wittlichweg an der Mensa vorbei durch den Staudinger Weg zu führen, erscheint dabei als unwahrscheinlichste Option – schon wegen

des starken Fußgängerverkehrs in diesem Bereich.

■ Die Straßenbahnpläne werden am 5. Mai den Stadtrat beschäftigen. Danach sollen die konkreten Detailplanungen beginnen.

Stadionstandort

Gutenberg Center



## Kommentar

### Chance nutzen

■ Joachim Knapp zur Mainzelbahn



An vielen Stammtischen besteht schon Einigkeit: In Zeiten knapper Kassen sollte ein solches

70-Millionen-Projekt wie die „Mainzelbahn“ nicht gestemmt werden. Und wer braucht das schon? Eine kurzsichtige Haltung, denn die Chance für den Straßenbahnausbau bietet sich genau jetzt – und sie sollte auch genutzt werden. Denn jetzt gibt es noch die Möglichkeit, die „Mainzelbahn“ weitgehend mit Bundesmitteln zu finanzieren – 2019 ist dieses Fenster geschlossen.

Die Innenstadt soll attraktiv bleiben, ist eines der großen Ziele und sogleich eine der großen Hausforderungen für die Kommunalpolitik. Dazu gehört eine gute Anbindung der City an den Nahverkehr – und es muss ein attraktiver Nahverkehr sein. Auch in Mainz gibt es dabei noch sehr viel Luft nach oben. So vermessen das klingen mag: Sogar die „Mainzelbahn“ ist nicht mehr als ein wichtiger und großer Schritt nach vorn. Danach muss es noch weitergehen – in Richtung Wiesbaden beispielsweise.

Denn zu einer attraktiven Innenstadt zählen auch weniger volle Straßen, größere verkehrsberuhigte Bereiche, eine bessere Luft. Dazu kann von allen Verkehrsmitteln die Straßenbahn den größten Beitrag leisten.

Apropos Mammutprojekt: In den Hechtsheimer Autobahntunnel werden gerade 270 Millionen Euro gesteckt. Auch in Zeiten knapper Kassen.



Die Bushaltestelle „Universität“ muss für die neue Straßenbahn verlegt werden. Auf der engen Rampe sollen schließlich die Gleise in beide Fahrrichtungen Platz finden. Für den Individualverkehr ist da kein Platz mehr. ■ Fotos: Bernd Ebling



**Der Eingangsbereich zur Universität wird sein Gesicht völlig verändern. Hier soll ein Halt für Busse und Tram geschaffen werden, die dann auf dem Unigelände Richtung Lerchenberg weiterrollt.**



## Mainzelbahn: Magnetfeld beherrschbar

Die geplante Straßenbahnlinie „Mainzelbahn“ soll nicht daran scheitern, dass ihr Magnetfeld Forschungseinrichtungen auf dem Unigelände beeinträchtigt. Jochen Erlhof, Geschäftsführer der Mainzer Verkehrsgesellschaft, nennt als Reaktion auf die MRZ-Berichterstattung das Problem beherrschbar, zumal für den Unicampus drei Trassenvarianten existieren. Auch auf dem Weg zur Universität wird es für die „Mainzelbahn“ eng. Eine schmale Rampe muss passiert werden. ■ Foto: Archiv ► Seiten 15 und 17

MAINZ. Die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) will bei der Straßenbahnplanung eng mit dem Max-Planck-Institut und der Universität zusammenarbeiten. Die Probleme, dass Magnetfelder der vorüberfahrenden Tram Messungen unbrauchbar machen könnten (wir berichteten), hält die MVG für beherrschbar.

MVG-Geschäftsführer Jochen Ernhof erläuterte, dass Vertreter von MPI, Uni und Fachhochschule in der ver-

## MVG: Magnetfeld beherrschbar

„Mainzelbahn“-Planer im Gespräch mit dem Max-Planck-Institut

gangenen Woche über die Pläne informiert wurden. Dabei wurde eine enge Abstimmung vereinbart unter Federführung des Wissenschaftsministeriums. Ernhof hob hervor, dass die Planer bereits im Vorfeld mit der Untersuchung dreier verschiedener Trassen auf mögliche Beeinträchtigungen

der Forschungseinrichtungen Rücksicht genommen hatten. Im derzeitigen Stadium der Planungen könnten detaillierte Aussagen dazu jedoch noch nicht gemacht werden. „Genau dies ist Ziel der Planungsarbeiten, die nun im nächsten Schritt angegangen werden,“ sagte Ernhof.

„Wenn die befürchteten Auswirkungen auf die wissenschaftlichen Messungen des MPI für Polymerforschung und der Universität eintreten, wird den Straßenbahnplänen jede reale Grundlage entzogen“, reagierten dagegen die CDU-Stadträte Claudia Siebner und Walter Konrad auf den

MRZ-Bericht vom Mittwoch. Die Christdemokraten sehen beim Projekt „Mainzelbahn“ ohnehin viele offene Fragen. Beide verweisen auf Vorbehalte in den betroffenen Stadtteilen und auf die ungeklärte Verkehrsführung an Engpässen wie der Marienborner Straße in Bretzenheim, wo bereits jetzt beim regulären Busverkehr ein Rückstau entstehe. (jok)

► Mehr zur „Mainzelbahn“ auf Seite 17 „Mainz extra“

# Spitzenforscher fürchten Mainzelbahn

Max-Planck-Institut für Polymerforschung mit 25-Millionen-Euro-Geräten warnt vor Störungen durch Magnetfelder der Bahn

**Die neue Straßenbahn zum Lerchenberg soll die Uni mit anbinden. Doch jetzt gibt es Ärger um die Streckenführung.**

MAINZ. Die neu geplante Straßenbahnlinie vom Hauptbahnhof zum Lerchenberg sorgt für Aufruhr an der Universität. Das Max-Planck-Institut (MPI) für Polymerforschung mit seinen 25 Millionen Euro teuren Geräten fürchtet, die Forschung einstellen zu müssen, sollte die Straßenbahn von der Saarstraße über die Koblenzer

Bahn immer neue Magnetfelder auf", erklärt er.

Doch von drei Varianten für die neue Bahnstrecke im Bereich Uni gilt die erste als die wahrscheinlichste. Die Strecken von der Saarstraße über den Duesbergweg (Variante 2) beziehungsweise am östlichen Rand des Staudinger Wegs (Variante 3) haben den Nachteil, dass scharfe Kurven gebaut werden müssten. Für Spiess käme eine Entscheidung der Stadtwerke für die Koblenzer Straße aber einer Katastrophe gleich: „Damit würde dem gesamten Max-Planck-Institut seine Grundlage entzogen“, erklärte er. Darum habe er sich schon an Oberbürgermeister Jens Beutel (SPD) gewandt. Sollte die Trasse dort gebaut werden, müsste das Institut für Polymerforschung umziehen: „Man müsste ein komplett neues Gebäude an anderer Stelle bauen“, erklärt er. Neue Häuser für die elf Spektrometer und fünf Elektronenmikroskope würden etwa 15 Millionen Euro kosten. Ein weiteres Problem sei, dass die Erschütterungen durch die Straßenbahn die Elektronenmikroskope stören, befürchtet der Direktor: „Die müssten dann gesondert gelagert werden. Und das kostet Geld, da ist eine Million noch nicht viel.“

Überlegungen der Mainzer Verkehrsgesellschaft, den Bahnverkehr während sensibler Messungen durch Busse zu ersetzen, sei keine Lösung:

## Auf Tram gebracht

Die neue Mainzelbahn



Straße geführt werden (Grafik, Variante 1). „Eine Straßenbahn, die näher als 100 Meter an dem Institut vorbeifährt, macht unsere Messungen unbrauchbar“, sagte MPI-Direktor Professor Hans Wolfgang Spiess der MRZ.

Zwischen MPI und Bahntrasse lägen gerade mal 30 Meter, berichtet Spiess, eine Entfernung, in der die Magnetfelder der Straßenbahn die des Instituts stören. Das größte Problem sei aber, dass die Haltestelle in direkter Nähe gebaut werden soll: „Durch das An- und Abfahren baut die



Ab der Saarstraße gibt es drei Alternativen, wie die neue Bahn das Unigelände queren soll.

„Die Messungen sind Routinebetrieb und gehen 24 Stunden lang, auch am Wochenende. Einige dauern einen ganzen Tag lang“, sagt Spiess. Eine Straßenbahn sei dort nicht geeignet: „Institute mit Magnetfeldern stehen nicht umsonst weit weg vom Publikumsverkehr“, erklärt er. „Machbar“ wäre für ihn die

Variante über den Duesbergweg: „Der ist 100 Meter entfernt, das würde gehen.“

Dann wären allerdings die Physiker der Uni betroffen, die bislang noch keine Einschätzung über die Auswirkungen gegeben haben. Und auch die Experten des Mainzer Mikrotoron des Instituts für Kernphysik können noch nicht sagen,

was eine Bahn nebenan bedeuten wird: „Es ist schwer vorhersehbar, was das für Auswirkungen hat. Was aber einmal gebaut ist, steht auch“, sagte Direktor Professor Josef Pochodzalla. Er hält nichts davon, die Bahn über den Campus zu führen: „Eine Trasse an anderer Stelle wäre mir lieber.“

**Anna Kröning**