

In der Werkstatt ist noch Platz für viele Straßenbahnen

Mainzer Verkehrsgesellschaft hält Bremsprüfgleis, Waschanlage und Lackierbox vor – Kaum Mehraufwand für „Mainzelbahn“

MAINZ. 200 Meter braucht eine Straßenbahn, um auf Tempo 40 zu beschleunigen und dann wieder auf Null abzubremsen. Das will ausprobiert sein, deshalb verfügt die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) in ihrer Straßenbahnhalle über ein 200 Meter langes Bremsprüfgleis. Auch eine Straßenbahn-Waschanlage und eine Lackierbox für Trams gibt es hier. In einem Hallenkomplex, der einmal für 50 Straßenbahnen gedacht war, jede davon etwa 30 Meter lang. Allerdings verfügt die MVG nur über 26 Trams plus drei Oldtimer. Jede Menge Platz also, obwohl mittlerweile ein abgetrennter Teil zur Autowerkstatt umfunktioniert wurde.

Jede Menge Platz, selbst wenn für die geplante „Mainzelbahn“ zwölf weitere Straßenbahnen angeschafft würden, betont MVG-Geschäftsführer Jochen Erlhof. Selbst die Zahl der Beschäftigten würde sich nicht deutlich erhöhen.

Zehn Techniker und vier Auszubildende kümmern sich hier um die Straßenbahnen, von denen in den Stoßzeiten bis zu 22 im Einsatz sind. Vier werden ständig in Reserve

gehalten beziehungsweise gewartet. Eine Tram steht gerade für zwei Monate nicht zur Verfügung, sie wird für den Straßenbahn-TÜV buchstäblich auseinandergenommen. Einen oder zwei Straßenbahnmechatiker mehr würde die MVG für die

Auf Tram gebracht

Die neue Mainzelbahn



„Mainzelbahn“ wohl einstellen müssen. Gut, dass die MVG bisher über den eigenen Bedarf hinaus ausbildet, denn es gibt bundesweit ja nur 50 solcher Betriebe.

Das bedeutet auch, dass die MVG alle Maschinen selbst vorhalten muss – eine Koope-

ration mit Werkstätten etwa in Darmstadt oder Frankfurt wäre wegen der großen Distanz unrentabel. Die Folge: Die Drehmaschine für die Räder der Tram beispielsweise ist nur zu etwa 30 Prozent ausgelastet, wie Erwin Beitz erzählt, der MVG-Fachbereichsleiter Straßenbahnwartung und Instandhaltung.

Alle 50 000 bis 70 000 Kilometer müssen die Räder abgedreht werden – die Jahresleistung der Niederflurbahnen. Durch die Fahrten über die Metallgleise haben sich Rillen gebildet, die die Tram ins „Schwimmen“ bringen könnten. Von einem Fahrzeugsatz wird dann ein Container voller spiralförmiger Stahlspäne abgedreht.

Die MVG verfügt auch über einen Turmwagen, mit dem die Hochleitung der Straßenbahnen gewartet wird. Ein solcher Wagen reicht aus, ob das Streckennetz nun 16 oder 26 Kilometer lang ist. Auch deshalb rechnet Erlhof durch den Bau der Mainzelbahn mit erheblichen Synergien. (jok)



In der Werkstatt werden Straßenbahnachsen auf Vordermann gebracht. ■ Foto: Harry Braun

■ Einwohnerversammlung zur Mainzelbahn am Mittwoch 21. April, 19 Uhr, Aula Fachhochschule, Lucy-Hillebrand-Straße

Straßenbahnen sind ins Stadtbild integrierbar

Die Ausstellung „Moderne Tram in Europa“ ist im Stadtwerkefoyer in der Rheinallee zu bestaunen

MAINZ. Eine Ausstellung über „Die moderne Tram in Europa“ können Straßenbahnfans und interessierte Besucher seit heute im Foyer der Stadtwerke Mainz AG bestaunen.

Acht Schautafeln zeigen die Geschichte der Straßenbahn, ihre heutige Situation in Europa sowie ihre Beziehung zum Stadtbild. Ganz unterschiedlich können die emissionsarmen Verkehrsmittel in die Städte eingegliedert werden. Zu sehen sind die Fahrzeuge in verschiedenen europäischen Metropolen, die auf unterschiedlichste Weise die umweltfreundlichen Schienenbahnen ins Stadtbild integriert haben.



In Mainz war die Blütezeit der elektrischen Schienenbahnen 1927 bei der Inbetriebnahme der Strecke nach Kostheim/Siedlung.

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren die Schienenfahrzeuge nach und nach in vielen Städten abgebaut und durch Busse und den Ausbau des Autoverkehrs ersetzt worden. So gibt es in Mainz

heute lediglich noch ein kleines Streckennetz, dessen drei Linien Fahrgäste nach Bretzenheim, Finthen und Hechtsheim bringen. Seit der Ölkrise in den 1970er-Jahren steht die „Elektrisch“ wieder auf dem Plan der Stadtplaner und für fortschrittliche Stadtentwicklung.

Auch in Mainz ist ein erneuter Ausbau der Anlage geplant, die Pläne zur neuen „Mainzelbahn“ liegen bereits vor.

Dass es dabei keineswegs um altmodische Ruckelzüge geht, ist in der Ausstellung deutlich zu sehen: Zeitgemäße, moderne Straßenbahnen in verschiedenen Designs sind auf den Schautafeln zu

sehen: Die weiße Tram in Lyon soll etwa an eine elegante Seidenraupe erinnern und in Barcelona fährt die Tram auf weiten Strecken über gepflegten grünen Rasen auf einer von Palmen gesäumten Strecke. Ebenso bieten die heutigen Bahnen eine hohe Benutzerfreundlichkeit. So ermöglichen die modernen Niedrigflurfahrzeuge ein barrierefreies Einsteigen.

Die Wanderausstellung, die die Münchener Verkehrsgesellschaft (ebenfalls MVG) konzipiert hat, macht noch bis zum 6. Mai Station in Mainz. Interessierte können werktags von 8 bis 18 Uhr in der Rheinallee 41 vorbeikommen. Der Eintritt ist frei. (cas)



Straßenbahnen, die wie gläserne Schiffskörper aussehen: Die Tram der südfranzösischen Hafenstadt Marseille. ■ Repro: Harry Braun