

Eine neue Straßenbahnstrecke in der Mainzer Oberstadt

Hintergründe, Verfahren und Argumente zur geplanten ÖPNV-Erweiterung

Was bisher geschah:

Der Mainzer Stadtrat hat beschlossen, das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiterzuentwickeln. Das ist notwendig, weil die Stadt Mainz auf gleichbleibender Fläche ständig Einwohnerzuwächse verzeichnet. Hatte Mainz im Jahr 2000 knapp 183.000 Einwohner sind es 25 Jahr später fast 224.000 Einwohner - 41.000 Einwohner mehr. Mainz ist stärker gewachsen als Pirmasens oder Ingelheim insgesamt an Einwohnern haben. Bereits, wenn der ÖPNV-Anteil am Verkehrsmarkt („Modal Split“) konstant soll, müssen zwingend zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.

Aber Mainz möchte mehr: Im Zeichen des Klimawandels und der notwendigen Verkehrswende soll der Anteil des ÖPNV am Modal Split relevant steigen. Deutlich mehr Fahrgäste, aber dabei Optimierung des betrieblichen Aufwands – das ist das Ziel. Weshalb das nahezu zwingend zu einer Straßenbahn führt, wird unten in einem eigenen Kapitel erläutert.

Es kam zum Stadtratsbeschluss, das bereits bestehende Straßenbahnnetz auszubauen und drei Teilprojekte zu verfolgen. Projekt 1 ist die Binger Straße, nunmehr eröffnet. Projekt 2 ist die Straßenbahn für die Neustadt. Projekt 3 ist allgemein unter „Anbindung des Heiligkreuzviertels“ bekannt – dahinter verbirgt sich aber viel mehr. Auch die Unimedizin, weite Teile der Oberstadt und von Weisenau sowie die Hechtsheimer Frankenhöhe sollen angebunden werden.

Als Oberstadt-SPD interessiert uns Projekt 3. Im April 2024 wurde nach mehreren bürgeroffenen Terminen („Projektwerkstätten“) ein Interessensbeirat aus interessierten Bürgern berufen (jede*r hätte hier mitmachen können) und dieser hat nach zweijähriger fachlicher Arbeit der Stadtverwaltung einen Abschlussbericht übergeben, in dem eine Vorzugsvarianten empfohlen wird.

Die Stadtverwaltung und die Mainzer Mobilität weisen darauf hin, dass damit noch keine endgültige Festlegung auf eine konkrete Variante erfolgt ist. Es ist also möglich, dass die Vorzugsvariante des Interessensbeirat nicht die Variante ist, die später durch den Stadtrat zu Umsetzung beschlossen wird.

Wie geht es nun weiter:

Diese Festlegung durch den Mainzer Stadtrat erfolgt zu einem späteren und noch nicht festgelegten Zeitpunkt. Erst auf dieser Grundlage wird die dann beschlossene Streckenführung im Rahmen der

Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Planfeststellungsantrag planerisch weiterverfolgt, umfassend geprüft und im Detail ausgearbeitet. Und erst dann weiß man konkret:

- Müssen Bäume gefällt werden und wenn ja, wie viele und welche?
- Wie sollen die Straßenquerschnitte konkret gestaltet sein?
- Wie sind die Baustellen zu planen, damit jederzeit die Erreichbarkeit der Baubereiche für

Rettungsfahrzeuge, aber auch für Müllabfuhr und die Anwohnenden selbst gewährleistet ist?

Behauptungen der BI, dass viele bis alle Bäume gefällt werden müssen, dass es breitere Fahrbahnen geben wird und dass es in der Bauphase zwingend Chaos geben muss, sind reine Spekulation und durch keine Fakten untermauert. Denn: Es gibt diese Fakten, die man rational bewerten könnte, schlicht und einfach noch nicht.

Im Planfeststellungsverfahren kommt alles im Detail auf den Tisch. Anwohnende können ihre Einwendungen vorbringen. Und erst nach Abschluss dieses Verfahrens entscheidet die Politik final. Erst danach kann gebaut werden.

Zur Erinnerung: Der Stadtrat hat die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Mainzelbahn am 05.05.2010 beschlossen. Am 23.10.2023 erfolgte im Stadtrat der finale Baubeschluss. In der Zwischenzeit wird alles detailliert ausgearbeitet. Dass ein Planfeststellungsverfahren keine Formsache, sondern ein relevantes Instrument der Herstellung von Baurecht und dessen Demokratisierung ist sieht man u.a. daran, dass bei der Mainzelbahn im Laufe des Verfahrens noch einmal relevante Änderungen der geplanten Strecke im Bereich der Universität und auf dem Lerchenberg erfolgten.

Warum eine Straßenbahn statt Busverkehr?

Zur Dimensionierung eines ÖPNV-Netzes muss sich die Kommune im Klaren darüber sein, was konkret mit dem Betrieb des Netzes erreicht werden soll. Ein ÖPNV der puren Daseinsvorsorge nur für die Menschen, die nicht anders können, sieht erheblich anders aus als ein ÖPNV, der Fahrgäste von anderen Verkehrsträgern gewinnen soll und der dabei hilft, Pkw-Fahrten zu vermeiden.

Das politische Ziel der Stadt Mainz ist nicht, den heutigen ÖPNV-Anteil zu erhalten. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split soll steigen. Gleichzeitig wächst Mainz weiter. Damit kommen zwei Effekte zusammen: Mehr Einwohner erzeugen zusätzliche Wege, und von diesen Wegen soll künftig ein größerer Anteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Die entscheidende Frage lautet deshalb nicht: Kann man auf dieser Strecke auch einen Bus fahren lassen? Die entscheidende Frage lautet vielmehr: Mit welchem Verkehrsmittel können die erwarteten Fahrgastmengen dauerhaft zuverlässig, attraktiv und wirtschaftlich transportiert werden?

Die entscheidende Größe dabei ist die Kapazität pro Fahrzeug. Ein moderner Gelenkbus kann viele Fahrgäste transportieren. Eine Mainzer Straßenbahn kann aber mit einem einzigen Fahrzeug die Fahrgäste mehrerer Busse aufnehmen. Das wird besonders in den Hauptverkehrszeiten relevant.

Soll eine bestimmte Fahrgastmenge befördert werden, gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten: Man setzt größere Fahrzeuge ein oder man lässt kleinere Fahrzeuge immer häufiger fahren. Bei Bussen stößt die zweite Variante schnell an praktische Grenzen. Müssen auf einem stark nachgefragten Korridor jedoch Busse im Abstand von wenigen Minuten verkehren, beginnen sie sich gegenseitig zu behindern. An Haltestellen entstehen Rückstaus, Busse fahren im Pulk hintereinander und bereits kleinere Verzögerungen übertragen sich auf die folgenden Fahrzeuge und beeinträchtigen die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems. Das wäre weder für die Anwohnenden noch für den übrigen Verkehr zwangsläufig ein Gewinn.

Aus der Kirchturmperspektive der Oberstadt scheint das nicht von Belang. Aber die vielen Fahrzeuge treffen spätestens in der Innenstadt aufeinander und erzeugen die o.g. Probleme.

Für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes ist zudem der Personaleinsatz eine sehr relevante und oft unterschätzte Größe. Eine bestimmte Zahl von Fahrgästen kann z.B. mit zwei Bussen oder mit einer Straßenbahn transportiert werden. Für die Busse werden zwei Personale Fahrer benötigt. Für die Straßenbahn nur eins.

Und dies gilt nicht nur für eine einzelne Fahrt. Die Fahrzeuge verkehren morgens, mittags und abends, an Werktagen, Wochenenden und über Jahrzehnte. Deshalb ist bei stark ausgelasteten Linien nicht allein der Anschaffungspreis eines Fahrzeugs entscheidend. Entscheidend sind die Kosten pro beförderten Fahrgast über die gesamte Lebensdauer des Systems.

Genau hier kann die Straßenbahn trotz der hohen Investitionskosten für Gleise, Haltestellen und Fahrleitungen wirtschaftlich punkten: Ein großer Teil dieser Investitionen wird einmalig getätigt, während Einsparungen im laufenden Betrieb anschließend über Jahrzehnte wirken. Auch die Lebensdauer eines Straßenbahnfahrzeugs ist im Schnitt doppelt so lang wie die eines Busses.

Ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem zeichnet sich gerade dadurch aus, dass mehr Menschen transportiert werden können, ohne proportional mehr Fahrzeuge auf die Straße schicken zu müssen. Somit wird stadtweit der vorhandene und gerade in der Mainzer Innenstadt sehr begrenzte Straßenraum effizienter genutzt.

Last but not least gibt es auch einen Zusammenhang zwischen Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit. Hierzu wird die sog. „standardisierte Bewertung“ herangezogen. Nur wenn das Ergebnis ist, dass die Straßenbahn volkswirtschaftlich günstiger ist, wird gefördert. Ansonsten nicht. Das Kostenargument der BI („hohe Kosten trotz Förderung“) ist also pauschal falsch.

Wenn es bald selbstfahrende Shuttles bzw. Busse gibt, wird dann nicht alles andere obsolet?

Kettenfahrrad, Auto und elektrische Straßenbahn wurden alle in einem engen Zeitfenster zwischen 1880 und 1890 erfunden. Der erste Motoromnibus fuhr 1895. Und alle vier haben sich technisch ständig weiterentwickelt. Das Framing der BI, nur die Straßenbahn sei ein Verkehrsmittel der Vergangenheit ist also nicht faktenbasiert. Und die technische Entwicklung geht ständig weiter.

So erscheint auf den ersten Blick die Vorstellung bestechend: Statt auf Bus oder Straßenbahn zu warten, bestellt man per App ein autonomes Fahrzeug. Es holt einen nahezu an der Haustür ab und

bringt einen direkt zum Ziel. Fahrer werden nicht mehr benötigt und damit fällt ein wesentlicher Kostenfaktor heutiger öffentlicher Verkehrsmittel weg.

Könnten solche Fahrzeuge Busse und Straßenbahnen irgendwann vollständig ersetzen?

Für ein großstädtisches Verkehrssystem insgesamt sehr wahrscheinlich nicht. Denn autonomes Fahren löst zwar ein wichtiges Problem – den Personalbedarf –, aber nicht das zentrale Problem dichter Städte: den begrenzten Straßenraum.

Selbstfahrende Autos bleiben Autos. Und selbstfahrende Busse bleiben Busse. Ob ein Fahrzeug von einem Menschen oder einem Computer gesteuert wird, verändert seinen Platzbedarf kaum. Autonomes Fahren verändert diese grundlegende Mathematik nicht.

In einer wachsenden Stadt ist deshalb nicht nur die Frage relevant, wer ein Fahrzeug fährt, sondern vor allem, wie viele Menschen gleichzeitig in diesem Fahrzeug sitzen. Im Extremfall könnten autonome Shuttles den Verkehr sogar erhöhen, denn: Ein autonomes Fahrzeug kann Fahrgäste absetzen und anschließend leer zum nächsten Auftrag fahren. Aus einem System mit weniger privaten Pkw würde dann nicht automatisch ein System mit weniger Verkehr.

Entscheidend wird deshalb, wie autonome Fahrzeuge organisiert werden: als individuell genutzte Robotaxis oder als tatsächlich geteilte Fahrzeuge, die mehrere Personen mit ähnlichen Zielen gemeinsam transportieren.

Und natürlich kann auch eine Straßenbahn automatisiert werden. Automatisierung ist keine Eigenschaft eines bestimmten Verkehrsmittels. Vollautomatische U-Bahnen gibt es bereits seit Jahren. Technisch ist also keineswegs gesagt, dass die Zukunft nur aus kleinen autonomen Fahrzeugen bestehen muss. Langfristig könnte vielmehr auch der große Vorteil heutiger autonomer Fahrzeuge – geringerer Personalbedarf – zunehmend bei hochkapazitiven Verkehrsmitteln genutzt werden.

Eine neue Straßenbahn wird nicht für die Verkehrstechnik des Jahres ihrer Eröffnung gebaut. Sie soll und kann mehrere Jahrzehnte genutzt werden.

Abschließend: Ist zu erwarten ist, dass die BI in ihren Spekulationen falsch liegt?

Kurz: ja.

Ausführlich:

- Ob eine Baustelle Chaos auslöst oder nicht ist eine Frage der Baustellenplanung. Auch beim Bau der Mainzelbahn kamen die Rettungswagen immer an ihr Ziel. Mit dem Argument, dass Dreck, Umwege und sonstige Belastungen in der Bauphase entstehen kann man jede Maßnahme verhindern und das ganze Land lahmlegen. Wir würden immer noch auf Kopfsteinpflaster fahren, Abwasserkanäle

dürften nicht gebaut werden und Glasfaser darf auch nicht gelegt werden. Und in Gonsenheim kommen die Rettungswagen auch trotz Straßenbahn an ihr Ziel.

- Oberleitungen und Bäume vertragen sich durchaus. Es kann sein, dass ein paar Äste entfernt werden müssen, die mit der Leitung über den Luftraum konkurrieren. Mehr ist nicht zwingend.
- Warum Schulwege mit Straßenbahnen gefährlicher werden als ohne erschließt sich nicht. Eher das Gegenteil ist der Fall. Aber es gibt keine aussagekräftige Statistik, weil Unfälle in/mit dem ÖPNV auf dem Schulweg keine relevante Größe in der Unfallstatistik darstellen.
- Es ist gesetzlich definiert, welche Erschütterungen durch Hauseigentümer hinzunehmen sind. Die Mainzer Mobilität hat in den Sitzungen fest versprochen, die gesetzlichen Grenzwerte nicht zu überschreiten. Immobilienbesitzer sind der Meinung, dass sich der Wert der Immobilie an einer Straßenbahn zwingend reduzieren muss. In der Regel erhöht sich bei Verkäufen der tatsächliche Wert aufgrund der objektiv höherwertigen Anbindung an des ÖPNV-Netz.
- Parkplatzverluste im Verlauf der Straßenzüge, auf denen die Straßenbahn verkehren soll, sind aufgrund der Neuaufteilung der Straßenraums möglich. Die liegt aber nicht an breiteren Straßen, wie von der BI befürchtet, sondern eher daran, dass (siehe Binger Straße) ausreichend dimensionierte Fahrradwege mitgedacht werden. Die Fahrspuren für den IV werden wahrscheinlich eher kleiner als heute. Durch die wahrscheinlichen separaten Radwege entfällt auch das Gefährdungsargument.
- Auch wenn die Straßenbahn fährt, wird es weitere ergänzende Busverkehr geben müssen, z.B. von der Hechtsheimer Straße zum Bf Römisches Theater und in die Altstadt. Auch die Durchfahrt durch das Heiligkreuzviertel für diese Busse wird es weiterhin geben. Das eine schließt das andere nicht aus und ist insofern kein Gegenargument gegen die Straßenbahn.

Informationspapier zur geplanten Straßenbahnstrecke in der Mainzer Oberstadt

